

Reinhard Paulsen



Schifffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter

Schiffe am Beispiel Hamburgs,
europäische Entwicklungslinien und
die Forschung in Deutschland

QUELLEN UND DARSTELLUNGEN
ZUR HANSISCHEN GESCHICHTE

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

NEUE FOLGE / BAND LXXIII



2016

BÖHLAU VERLAG KÖLN WEIMAR WIEN

SCHIFFFAHRT, HANSE UND EUROPA IM MITTELALTER

Schiffe am Beispiel Hamburgs, europäische
Entwicklungslinien und die Forschung in Deutschland

von

REINHARD PAULSEN



2016

BÖHLAU VERLAG KÖLN WEIMAR WIEN

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung des Förderungs-
und Beihilfefonds Wissenschaft der VG Wort

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <http://portal.dnb.de> abrufbar.

Umschlagabbildung:

Urkunde vom 11. November 1486 (Stadtarchiv Stralsund): Siegel der Städte (v. l.)
Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar und Lüneburg.
Bildnachweis: Herbert Ewe, Schiffe auf Siegeln, Berlin 1972, S. 48.
Mit freundlicher Genehmigung des Hinstorff-Verlags, Rostock.

© 2016 by Böhlau Verlag GmbH & Cie, Köln Weimar Wien
Ursulaplatz 1, D-50668 Köln, www.boehlau-verlag.com

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen
des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig.

Gesamtherstellung: WBD Wissenschaftlicher Bücherdienst, Köln
Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier
Printed in the EU

ISBN 978-3-412-50328-4

Für meinen Sohn

Jonas,

ohne den es diese Arbeit nicht gäbe.

Vorwort

Meine Fragestellungen und Untersuchungen in den letzten 10 Jahren haben in mir die Überzeugung reifen lassen, dass ein Fortschritt in der Geschichtswissenschaft heutzutage wesentlich von antinationalem, europäischem Denken und Handeln abhängt. Bei der Untersuchung historischer Phänomene muss man sich vor nationaler Enge, vor nationalistischen Traditionen und vor unterschwelligem chauvinistischen Emotionen hüten. Der Beitrag der Geschichtswissenschaft zu einem vereinten Europa besteht in meinen Augen darin, die Geschichtsbilder von den nationalistischen Sichtweisen und einseitigen, egoistischen Vereinnahmungen zu bereinigen. Der Weg dahin kann nur von der Überzeugung getragen sein, dass alle Länder, Regionen und Völker ihren historischen Anteil an diesem Europa haben, und dass Schluss sein muss mit einer Praxis, sich offen oder verdeckt auf Kosten der anderen als „Obereuropäer“, als Führungsmacht, als Leitkultur, etc. zu gerieren. Jede Forschung hat speziell ihre eigene Vergangenheit und Gegenwart unter diesem Gesichtspunkt auf den Prüfstand zu stellen und in einem europäischen Diskurs zu vorurteilsfreien, zumindest vorurteilsarmen Bewertungen zu gelangen.

Was für jede Bearbeitung eines historischen Problems selbstverständlich ist, es nämlich in seinem chronologischen und thematischen Werdegang zu analysieren, gilt natürlich in gleichem Maße für die Dispute und Differenzen in der Forschung selbst. Auch hier müssen Hintergründe, Zusammenhänge und Entwicklungen des Erkenntnisinteresses hinterfragt werden, um Klarheit zu schaffen. Der Weg zu europäischer Identität führt also über die selbstkritische Bereitschaft, die eigenen ererbten nationalistischen Zöpfe abzuschneiden – in jedem Land. Es macht daher Sinn, dass Geschichtswissenschaft die Vergangenheit ihrer jeweiligen Region, ihres Landes und ihres Kulturkreises bearbeitet und dabei die historische Rolle von Nationen allgemein und speziell des Nationalstaates, in dem sie arbeitet, hinterfragt.

Im Gegensatz dazu ist Nationalismus eine fremdgesteuerte Art, mit historischen Problemen umzugehen und sie einseitig auf Kosten anderer zu bearbeiten. Eine nationalistische Forschung dient gezielt einzelstaatlichen politischen Zielen. Im Kern sind nationalistische Forschung und Wissenschaftsethos nicht miteinander vereinbar.

Diese Arbeit versucht, einen Beitrag in komparatistisch-europäischer Sichtweise zu leisten und dort den Bruch mit ererbter Wissenschaftsvergangenheit einzufordern, wo sie noch heute als „alter Wein in neuen Schläuchen“ eine zweifelhafte Kontinuität nationalistischer Zielsetzungen unter dem Deckmantel eines vereinten Europas aufrechterhält. Das Problem liegt heute wohl vor allem in Automatismen, die sich in Legenden und Stereotypen ausdrücken. Diese konservieren Verzerrungen der Vergangenheit und

bedienen immer noch öffentliche nationalstaatliche Ambitionen. Es gilt, so etwas selbstkritisch zu hinterfragen und nachhaltig auszuräumen.

Angesichts europäischer Vergangenheit und entsprechender nationaler Empfindlichkeiten ist es dringend geboten, in jedem Land aus sich selbst heraus die eigenen nationalistischen Traditionen aufzudecken, will man nicht sogar Öl ins Feuer nationaler Spaltungen gießen. Das bedeutet, dass ich die vorliegende Arbeit bewusst als Deutscher für einen deutschen Wissenschaftsdiskurs geschrieben und mich weitgehend einer Kritik des überall in Europa verwurzelten Nationalismus enthalten habe.

Nach dem Geschichtsstudium in den 60er und 70er Jahren habe ich seinerzeit das akademisch-intellektuelle Milieu verlassen und bin für 35 Jahre in einem produzierenden Großbetrieb der chemischen Industrie handwerklich-technisch, als Ingenieur und Qualität sichernd tätig gewesen. Vor nunmehr dreizehn Jahren kehrte ich, parallel zur beruflichen Tätigkeit, an die Universität zurück und begann, an einer Dissertation zu arbeiten, die im Dezember 2014 von der Fakultät für Geisteswissenschaften der Universität Hamburg angenommen wurde. Die hier vorliegende Arbeit ist die anhand der Kritik und Empfehlungen der Gutachter überarbeitete Fassung.

Ich danke dem Hansischen Geschichtsverein für die Aufnahme in die Reihe der „Quellen und Darstellungen“ incl. eines Druckkostenzuschusses und der VG Wort für die Übernahme der Druckkosten für die Arbeit. Ich möchte mich außerdem bei Jonas Paulsen für seine kompetente Überarbeitung der englischen Fassung des Resümees bedanken und bei Frau Dr. Ingeborg Braisch dafür, dass sie mir über einige philologische und Lateinhürden hinweggeholfen hat. In erster Linie aber bin ich meinem Betreuer Prof. Dr. Jürgen Sarnowsky zu Dank verpflichtet, der mir im Jahre 2002 den Wiedereinstieg ermöglichte, mich unter seine universitären Fittiche nahm und - nebenbei bemerkt - es nicht immer leicht mit mir hatte. Eine zweite wissenschaftliche Heimat fand ich im Hansischen Geschichtsverein, dessen jährliche Pflingsttagungen ich seit 2003 mit großem Interesse besuche. Mein besonderer Dank gilt dem heutigen Vorsitzenden Prof. Dr. Rolf Hammel-Kiesow, der mich in diesen Jahren freundlich förderte und sich als Gutachter für die vorliegende Doktorarbeit zur Verfügung gestellt hat. Mein Dank geht ebenfalls an Prof. Dr. Carsten Jahnke in Kopenhagen, der als ein weiterer Gutachter kurzfristig zur Verfügung stand.

Nicht zuletzt aber möchte ich besonders meiner Frau danken. Sie hat einiges mit mir in diesen Jahren, die für mich von Nachtarbeit, Schlafmangel, geistiger Abwesenheit und gelegentlichen Zweifeln geprägt waren, durchgemacht. Sie hat mich immer wieder klug und einfühlsam vor dem *lonely wolf*-Syndrom eines Weltverbesserers bewahrt und ermutigt.

Hamburg, im November 2015

Reinhard Paulsen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
---------	---

TEIL 1: TEXT

Einleitung	21
1 Einführung und Vorüberlegungen	35
1.1 Der Paradigmenrahmen jedes Schiffswesens	35
1.2 Ruder und Segel in der Geschichte	35
1.3 Der Umgang mit dem Schiffsbestand	37
1.3.1 Einteilung des Schiffsbestandes	37
1.3.2 Schiffsneubau, Zubehör und Ausrüstung	39
1.4 Wert-, Preis- und Währungsfragen	40
1.4.1 Wert- und Preisbestimmung	40
1.4.2 Kaufkraft des Geldes und Währungsfragen	43
1.4.3 Lebensstandard und Entlohnung der Stadtbediensteten	48
1.4.4 Geldtheorie und die Realität des Lebens in der Stadt .	57
1.5 Die Kämmererechnungen der Stadt Hamburg	60
1.5.1 Einnahmen- und Ausgabenverwaltung der Stadt	60
1.5.2 Die Quellenedition	61
1.5.3 Brauchbarkeit der Schiffsangaben in den KR	65

I. Hamburgs lokale und regionale Schiffe

2 Hafenstädtische Wasserfahrzeuge	69
2.1 Floß, Arche	69
2.2 Kähne	70
2.3 Schuten	74
2.4 Boote	76
2.5 Prahme	80
2.6 Prahme oder Schuten?	86
3 Mittlere Schiffe: Regionaler und kriegerischer Einsatz	93
3.1 Ewer	93
3.2 Schnicken	103
3.3 Ketzen	108
3.4 Kreier	109

II. Hamburger Seeschiffe im europäischen Kontext

4	Seeschiffe im 14. Jahrhundert	119
4.1	Hukboot	119
4.2	Koggen	122
4.3	Liburnen	127
4.4	Koggen und Liburnen	132
4.5	Holke	139
5	Europäische Schiffsentwicklung im 14. und 15. Jh.	143
5.1	Bayonner Koggen im Mittelmeer	143
5.2	Galeeren	146
5.3	Rundschiff vs. Kogge	150
5.4	Die Karacke	152
5.5	Geklinkerte und kraweelbeplankte Schiffe	156
5.5.1	Klinkerarten und globale Erfahrungen	156
5.5.2	Zwei Baumethoden, zwei schiffbauerische Welten	161
	Exkurs 1: Römischer Schiffbau	163
5.6	Die Obergrenze für geklinkerte Schiffe	166
5.7	Der europäische Grundtyp am Ende des 15. Jh.s	174
	Exkurs 2: China und Europa	177
6	Umstellungen des Schiffbaus im Nord- und Ostseebereich	185
6.1	Kogge und Holk: Die Umetikettierungstheorie	186
6.2	Holk contra Kogge: Die Umbruchstheorie	188
6.3	Kein Kampf der Schiffstypen	191
6.4	Die Entwicklung aus europäischer Sicht: Aufbauten	197
6.5	Die Entwicklung aus europäischer Sicht: Takelage	200
6.6	Die Entwicklung aus europäischer Sicht: Kraweelbau	209
7	Neue Typen im 15. Jh. und Hamburg-Spezifisches	219
7.1	Butzen	220
7.2	Bardzen und/oder Barken?	222
7.3	Bardesen	228
7.4	Balinger und Bargaen	238
7.5	Barken	240
7.6	Kraweele in Hamburg	242
7.7	Die Hamburger Tonnenschiffe	244
7.8	Die „Marie“	253
	Exkurs 3: Anfänge des Artilleriewesens in Hamburg	257

III. Mittelalterliches europäisches Schiffswesen

8	Beginn einer Epoche: die Kelten	263
8.1	Cäsar und die atlantische Schifffahrt	263
8.2	Das überlegene Seetransportschiff der Kelten	267
8.3	Rekonstruktion der keltischen Veneterschiffe	270
8.3.1	Cäsars Schiffe gegen die Veneter	271
8.3.2	Berechnung der Veneterschiffe	272
8.3.3	Seemännische Unzulänglichkeiten bei Cäsar	277
8.3.4	Veneterschiffe und der Schiffstyp „Ponto“	281
8.4	Seeschifffahrt und Gesellschaft der gallischen Kelten	282
8.5	Die Wiege der Seeschifffahrt nördlich des Mittelmeeres	287
8.5.1	Die erfolgreich Widerstand leistende Bretagne	289
8.5.2	Die keltische Schifffahrt bestand fort	292
9	Keltische und normannische Schiffe	299
9.1	Die Schiffe aus dem germanisch-skandinavischen Norden	299
9.2	Schiffbautraditionen: Verschiebung der Gewichte	304
9.3	Das keltische Seeschiff und die Kogge	308
9.4	Von Kraweel zu Klinker	311
9.4.1	Entwicklung des römischen Kraweelbaus	311
9.4.2	Festhalten an ererbten Bauweisen	313
9.4.3	Verschwinden des Kraweelbaus in Westeuropa	314
9.4.4	Das Keltenschiff als Klinkerbau	317
9.5	Friesisches Monopol auf Küstenschifffahrt?	320
9.5.1	Unzureichende archäologische Nachweise	322
9.5.2	Koggenvorläufer, Einbaum und Beplankungsart	323
9.5.3	Beginn einer Koggen-Friesen-Legende	325
9.6	Die Friesen in römischer Zeit	327
10	Seefahrer und Kaufleute im frühen Mittelalter	333
	Exkurs 4: Güterverteilungsarten im frühen Mittelalter	333
10.1	Fernkaufleute am Rand der Gesellschaft	339
10.2	Friesen, Merowinger und die Kirche	345
10.3	Die Friesen im karolingischen Reich	352
10.3.1	Friesen, Sachsen und Franken	352
10.3.2	Die Friesen und die Rheinregion	358
10.4	Differenzierung der frühen Kaufleute	361
10.4.1	Zwei Arten von Kaufleuten	361
10.4.2	Die institutionalisierten <i>negotiatores imperiales</i>	363
11	Die „Friesenorientierung“ in Schifffahrt und Handel	367
11.1	Aspekte eines verzerrten Friesenbildes	367

11.1.1	Der „Kronzeuge“ Ibbo, ein untypischer Frieser	367
11.1.2	Ein Frieser kauft einen Sklaven	371
11.1.3	Die Friesen in York	374
11.1.4	Die <i>pallia Fresonum</i>	376
11.2	Die Nordsee, ein <i>mare Fresicum</i> ?	388
11.2.1	Die <i>Historia Brittonum</i> und das 'Friesenmeer'	388
11.2.2	Beowulf, Friesen und Britannien	393
11.2.3	Mythen, Legenden und der Historiker	396
11.2.4	Adam von Bremen und ein <i>mare Frisicum</i>	397
11.2.5	<i>Gens durissima maritima</i> – eine Begriffsrecherche	405
11.3	Die Friesen - ein unauffälliges Randvolk	407
12	Friesen, Schiffe auf Münzen und Hanseperspektive	413
12.1	Die Entwicklung des Geldwesens	414
12.1.1	Münzgeld und karolingische Staatsentstehung	414
12.1.2	Skandinavische Gewichtsgeldmünzen	416
12.2	Die skandinavischen Protomünzen	418
12.2.1	Die nördlichen Münzen mit Schiffsmotiven	418
12.2.2	Die „vermutete“ Münzstätte von Haithabu	421
12.2.3	Die Schiffsabbildungen auf den Münzen	426
12.3	Haithabu, Hollingstedt und die Schiffe	430
12.3.1	Über den Namen der Siedlung/en an der Schlei	430
12.3.2	Hollingstedt an der Treene	432
12.3.3	Die Treene im Mittelalter	434
12.3.4	Die Schiffbarkeit der Treene	437
12.3.5	Der Wechsel von See- auf Binnenfahrt	440
12.3.6	Der Landtransport von Hollingstedt zur Schlei	442
12.4	Friesen, Koggen und die Hanseperspektive	443
12.4.1	Eine (west)friesische Kolonie in Haithabu?	443
12.4.2	Heinsius und die plötzliche Koggenerfindung	447
12.4.3	Die nationale Brisanz der Koggenproblematik	448
12.4.4	Schleswig und „unvedrossener friesischer Koggenbau“	451
13	Ende der Epoche, Ende des Klinkerbaus	459
13.1	Europäische Hybridtransportschiffe	459
13.1.1	Entstehung des Lastschiffs als Hybridschiff	460
13.1.2	Das primäre Merkmal der Hybridschiffe	460
13.1.3	Sekundäre und tertiäre Merkmale	461
13.1.4	Die Identifizierbarkeit von Hybridschiffen	462
13.1.5	Skandinavische Hybridschiffe	463
13.1.6	Hybridschiffe als Schiffsgattung	464
13.1.7	Die Dichotomie des allgemeinen Schiffsbestandes	467
13.2	Die Erfindung der „Hansekogge“ im Dritten Reich	468
13.3	„Hansekogge“: Weichenstellung nach dem Krieg	473

13.4	„Hansekogge“ und Deutsches Schiffahrtsmuseum	476
13.5	Das Ende der Legenden um die Kogge	479
13.6	Die Kogge-Holk-Problematik im 15. Jahrhundert	485
13.6.1	Schiffe als „Kampfmittel“	485
13.6.2	Walther Vogel: „verwirrende Entwicklungen“	486
13.6.3	Carl Busleys „Hansa-Kogge“	488
13.6.4	Heinrich Winters „letzte Hansekogge“	489
13.6.5	Günter Krause und deutsche Hybris	491
13.6.6	Ein vergleichender europäischer Blick	493
13.7	Schiffsartillerie und die Entwicklung von Kriegsschiffen	495
13.8	Geklinkerte Seeschiffe: eine historische Sackgasse	499

IV. Schiffe, Hanse und deutsche Forschungsbilder

14	Offener und völkischer Nationalismus	503
14.1	Die Seefahrtforschung im Kaiserreich	503
14.2	Völkische und nationalsozialistische Ausrichtung	511
14.3	Fritz Rörig: Völkische Mystifizierung der Hanse	520
15	Vom Nationalsozialismus zum Nachkriegsdeutschland	527
15.1	Umorientierungen des NS-Regimes	527
15.2	Rörig nach dem Krieg: Alter Wein in neuen Schläuchen	529
15.3	Rörig gegen den „Bücher-Sombartschen Komplex“	535
	Exkurs 5: Kaufmannsgewinn im Mittelalter	540
15.4	Bruchlose Übergänge nach dem 2. Weltkrieg	545
	Exkurs 6: Rörig, Marx und Sproemberg	549
16	Die Ausrichtung der neueren Forschung	553
16.1	Ahasver v. Brandt: „moderner“ Nationalismus	553
16.2	Rezeption Rörigs in der DDR	560
16.3	Detlev Ellmers' Aktualisierungen	563

V. Osteroberung, Lübeck und Hanse

17	Der „Drang nach Osten“ im Mittelalter	571
	Exkurs 7: Geschichtstheoretische Reflexionen	572
17.1	Das „Abendland“: eine aggressive Feudalgesellschaft	578
17.2	Strategien der Osteroberung	586
17.3	Der Wendenkreuzzug	591
18	Sächsische Fürsten, Ostelbien und Lübeck	597
18.1	Das slawische Liubice im Spiel der Kräfte	597

18.2 Die gräfliche Neugründung an der Trave	602
18.3 Das kaufmännische Gründungsunternehmerkonsortium . .	610
18.4 Konsortiumslegende und Deutungshoheiten	617
Exkurs 8: Feudaler Besitz und bürgerliches Eigentum	623
18.5 Lübeck und die zweite Etappe deutscher Osteroberungen .	630

VI. „Hansische Schifffahrt“ und „hansischer Geist“

19 Gab es ein hansisches Schiffswesen?	637
19.1 Stand der Schifffahrtforschung	637
19.2 Frühe seerechtliche Verhältnisse an Bord	639
19.3 Die schriftliche Fixierung von Seerecht	643
19.4 Hansisches Seerecht aus Hanserezessen?	644
19.5 Hansestädtische Machtpolitik zur See und Kaper	646
19.6 Hanseschifffahrt – eine zweckdienliche Konstruktion	649
19.7 Die Hanse als Summe überlappender Sonderwege	653
20 Der „Geist der Hanse“ und das fehlende Mittelalter	655
20.1 Rörigs langer Schatten	656
20.2 Stand und Perspektive	661
Plädoyer für einen anderen Umgang mit Geschichte	673
Zusammenfassung	679
Summary	
SHIPPING, HANSE AND MEDIEVAL EUROPE	
Ships by the Example of Hamburg, European Lines	
of Development and German Research History	701
Epilog	721

TEIL 2: ANHÄNGE UND REGISTER

A Historische Ansichten von Elbe und Hamburg	725
B Die Kämmereirechnungen als historische Quelle	731
B.1 Diagramm: Überlieferte Einträge (Übersicht)	732
B.2 Diagramm: Herkunft und Umfang des Materials	733
B.3 Tabelle: Rubriken mit Bezug zum Schifffahrtswesen	738
C Preisangaben und Kaufkraft des Geldes	747
C.1 In den KR: <i>ad precium familie</i> und <i>ad vestitus familie</i> . .	747
C.2 Bezahlung der städt. Bediensteten: <i>ad precium familie</i> . .	750

C.3	Bezahlung von Ämtern und Berufen	764
C.3.1	Berufe 14. bis 15. Jh. (Tabelle)	764
C.3.2	Berufe 14. bis 15. Jh. (Diagramme)	767
C.4	Schiffstypenpreise über 150 Jahre (Diagramme)	773
D	Aktivitäten auf der Elbe und auf See im 15. Jh.	775
D.1	Ausgaben für Fahrwasserbetonung	775
D.2	Tabelle: Regionale <i>expeditiones</i> zu Wasser	779
D.3	Schiffe der <i>expeditiones</i> 1492	800
D.3.1	Tabellen: Werte und Kennzahlen	802
D.3.2	Diagramme: Mannschaftsstärken und Kosten	808
D.4	Ausgaben für die „Marie“ (Übersicht)	810
E	Die Schiffe in den hamburgischen Kämmereirechnungen	813
E.1	Kähne: Reparatur, Veräußerung	816
E.2	Schuten: Reparatur, Bau, Kauf	816
E.3	Boote: Reparatur, Neubau, Veräußerung	818
E.4	Ewer: Reparatur, Neubau, Veräußerung	821
E.5	Prahme: Reparatur, Neubau, Veräußerung	823
E.6	Schnicken: Reparatur, Kauf, Veräußerung	826
E.7	Ketzen: Reparatur, Veräußerung	828
E.8	Kreier: Veräußerung	829
E.9	Koggen: Reparatur, Neubau, Veräußerung	829
E.10	Liburnen: Reparatur, Veräußerung	832
E.11	Holke: Einsatz, Altschiff	833
E.12	Balinger: Veräußerung	834
E.13	Bardesen: Einsatz, Reparatur, Neubau, Veräußerung	834
E.14	Hukboot: Zubehör, Neubau	838
E.15	Barken: Reparatur, Veräußerung	839
E.16	Butzen: Reparatur, Veräußerung	841
E.17	Kraweele: Reparatur, Neubau, Veräußerung	841
E.18	Tonnenschiff: Reparatur, Neubau, Veräußerung	844
E.19	„Grote Marie“: Ankauf, Material, Reparatur	847
E.20	„Marie“: Neubau, Gebrauch, Reparatur, Verkauf	847
F	Die Preisbereiche der Schiffe	855
F.1	Übersicht: Verteilung aller Schiffe	857
F.2	Preisbereich < 5 lb	858
F.3	Preisbereich 5-20 lb	859

F.4	Preisbereich 20-50 lb	860
F.5	Preisbereich 50-225 lb	861
F.6	Preisbereich > 225 lb	862
F.7	Preisspannen der einzelnen Schiffstypen	863
G	Schiffe im Hansischen Urkundenbuch	865
G.1	Gesamtübersicht: Seeschiffstypen 1361-1500 (nach HUB)	865
G.2	Bezeichnungsvarianten der bearbeiteten Schiffsarten	868
G.3	Schiffsregistern zum HUB	869
G.3.1	Schnicken	870
G.3.2	Bardesen	872
G.3.3	Balinger	878
G.3.4	Kreier	880
G.3.5	Butzen	889
G.3.6	Karacken	892
G.3.7	Kraweele, Karavellen	893
G.3.8	Das Große Kraweel „Peter von La Rochelle“	899
G.3.9	Barken	905
H	Schiffe in Klage- und Schadenslisten (15. Jh.)	909
H.1	Preuß./livländ. Schadensverzeichnis 1438-1441	910
H.2	Preußisches Schadensverzeichnis 1451	916
H.3	Lübisches Schadensverzeichnis 1449-1452	917
H.4	Danziger Klagen gegen Dänemark 1462	918
H.5	Dänische Klagen gegen Danzig 1462	920
H.6	Englische Klagen gegen die Hansen 1491	921
I	Danziger Kaperbriefe	927
J	Merkmale von Liburne und Kogge	933
J.1	Beziehung von Koggen und Liburnen	933
J.2	Unterscheidungsmerkmale an Siegelschiffen	935
J.3	Segelfähigkeit der Siegelschiffe	942
K	Kogge, Holk und der europäische Grundtyp	945
L	Die Schiffe Henry's VII.: Ausrüstungslisten	953
L.1	„Mary of the Tower“	956
L.2	„Martin Garsia“	957
L.3	„Governor“	958
L.4	„Sovereign“	959
L.5	„Regent“	963
L.6	„Sweepstake“	965

L.7 „Mary Fortune“	966
M Europäische Seehandelsverbindungen	967
N Venezianische Seehandelschiffe (1000–1500)	971
O Die nordwestlichen Seegebiete auf frühen Karten	975
P Frühe Münzen mit Schiffsabbildungen	979
P.1 Ausgangspunkt: karolingische Münzen	980
P.2 Übersicht: Die Münzfunde, nördliches Europa	980
P.3 Die Funde aus Birka	982
P.4 Die übrigen Schiffsmünzenfunde	984
Q Die Deutsche Bucht im Mittelalter: Meeresspiegel und Küsten	985
Q.1 Kurze Darstellung der Thematik	985
Q.2 Meeresspiegelbewegungen (-1000 bis +2000 u. Z.)	988
Q.3 Die Deutsche Bucht im Mittelalter: Küstenverläufe	990
Abkürzungen, Siglen, Verzeichnisse	991
Abkürzungen allgemein	991
Siglen der Zeitschriften und Reihenwerke	995
Siglen der Quellen	997
Abbildungsverzeichnis	1000
Tabellenverzeichnis	1004
Quellen und Nachschlagewerke	1007
Literaturverzeichnis	1019
Index der verwendeten Autoren	1048
Index der historischen Personen	1056
Sachindex	1066

TEIL 1: TEXT

Einleitung

Diese Abhandlung befasst sich zunächst mit Schifffahrt im späten Mittelalter, das hier die Zeitspanne von 1350 bis um 1500 umfassen soll.¹ Es geht um die Typen der Wasserfahrzeuge, um ihre Größen und ihre Bauart, um ihre Zweckbestimmungen und ihren Einsatz, um ihre Baukosten und ihre Kauf- und Verkaufspreise. Dabei stehen zwei Fragestellungen im Vordergrund: Die Entwicklung der Schiffe über die Zeit und die lokale, städtische Schifffahrt im Spiegel der europäischen Entwicklung des Schiffswesens im Spätmittelalter.

See- und Transportschifffahrt war einzelstädtisch basierte Schifffahrt. Das bedeutet, wie sich Laufe dieser Arbeit ergeben wird, dass es keine „hansische Schifffahrt“ geben konnte und gegeben hat. Dafür befuhren beispielsweise Danziger oder Lübecker, Hamburger oder Kampener Schiffe die See. Schiffer und Schiff waren allein durch ihre Heimatstadt und ihren Herkunftshafen definiert.

Die Struktur der Schifffahrt in unserer Hemisphäre erwuchs aus den Bedingungen und Notwendigkeiten der frühen Seestädte der westlichen und nordöstlichen Regionen Europas. Es macht deshalb Sinn, als Einstieg das Schiffswesen einer einzelnen Stadtkommune zu untersuchen. Als Ausgangspunkt der Betrachtung dient das spätmittelalterliche Hamburg. Diese Stadt war selbst in den Zeiten seiner frühen Existenz im 9. bis 12. Jahrhundert als Siedlung neben Burg und Dom an der Alster immer dem Strom und dem Meer verbunden, war immer mit Schifffahrt befasst und beherbergte immer Kaufleute.

TEIL 1: TEXT.

Kap. 1: Einführung und Vorüberlegungen. Das erste Kapitel dient zur Klärstellung einiger grundlegender Problemfelder, die sich in der Geschichte der Schifffahrt ergeben. Es soll von vornherein deutlich werden, von welchen Ansätzen in dieser Abhandlung ausgegangen wird. Es werden die paradigmatischen Grenzen für ein Schiffswesen benannt und auch das „heiße Eisen“ der Wertbestimmung der Schiffe im Mittelalter, die ideologische Grundfrage von subjektiver und objektiver Werttheorie angesprochen.

Die Studie vergleicht Preis- und Kostenangaben aus den Hamburger Kämmererechnungen über längere Zeiträume. Es war deshalb im Vorwege abzuklären, ob die spätmittelalterliche Entwicklung des

¹ 1350 setzt die Überlieferung unserer Hauptquelle, der hamburgischen Kämmererechnungen, ein. Insofern ist diese Eingrenzung pragmatisch begründet. Natürlich ist dieses Jahr nicht als strenge Zäsur anzusehen und die Untersuchung wird immer wieder auf Vorgänge und Fakten vor diesem Jahr zurückzugreifen haben. Die Zeit um 1500 steht auch im europäischen Schiffswesen für einen grundlegenden Wandel.

Währungs-, Geld- und Münzwesens solche Vergleiche überhaupt zulässt.

Des Weiteren wird die wichtigste Quellenedition für diese Arbeit, die hamburgischen Kämmererechnungen vorgestellt. Es wird die Art, wie in dieser Arbeit die Schiffsangaben aus den Kämmererechnungen Hamburgs verwertet werden, dargelegt und die Schwierigkeiten beschrieben, die sich allgemein aus der Art spätmittelalterlicher Abrechnung und Buchführung ergeben und auf die wir immer wieder im Verlauf der Untersuchung stoßen werden.

In dieser Arbeit können wegen einer notwendigen Eingrenzung des bearbeitbaren Themas die folgenden Aspekte nicht behandelt werden:

(a) Die Betrachtung der Transportschifffahrt als Hilfsgewerbe des Seefernhandels. Das würde eine Darstellung des Fernhandels mit allen seinen Implikationen von Transportgütern, deren Herstellung und Distribution, von Handelsnetzen und Unternehmensformen in der Handelsschifffahrt nach sich ziehen.

(b) Die kommerziellen Aspekte des Schiffsbetriebes, also Fragen nach dem Anteil der Seetransportkosten an den Gesamtkosten des Fernhandels, nach Seeversicherung und Risikostreuung durch Partenreederei, nach den Frachtraten und Gewinnmöglichkeiten eines sich ankündigenden Reedereiwesens am Ende der von uns betrachteten Epoche.

Eine entsprechende Bearbeitung der Schifffahrt muss einer späteren Untersuchung zur Schifffahrt Hamburgs im europäischen Spätmittelalter vorbehalten bleiben. Das gilt leider ebenfalls für die städtische Wirtschaftsstruktur, die die städtische Schifffahrt trug.

Die Darstellung im Textteil unterteilt sich, gewissermaßen aufsteigend und sich in der Betrachtung ausweitend, in sechs Sektionen, die durch Kapitel gegliedert sind. Auf der Grundlage der hamburgischen Kämmererechnungen werden die in den Quellen erwähnten und abgerechneten Wasserfahrzeuge bearbeitet.

Sektion I. Hamburgs lokale und regionale Schiffe. Die Sektion behandelt zunächst die unterste Preiskategorie, die direkt im Hamburger Stadtgebiet, auf den Fleeten und im Hafen eingesetzten Arbeits- und Dienstfahrzeuge, bzw. Beiboote größerer Schiffe (Kap. 2 „Hafenstädtische Wasserfahrzeuge“). Sie unterscheiden sich von den Schiffen mittlerer Größe und Preiskategorie, die über das Stadtgebiet hinaus, tauglich für Küstenschifffahrt, in der Elberegion einsetzbar waren (Kap. 3 „Mittlere Schiffe: Regionaler und kriegerischer Einsatz“). Wie meist bei solchen, im Nachhinein definierten Strukturen gibt es weiche Übergänge oder Unterschiede zu anderen geographischen Regionen. So sind Prahme im Bereich der Ostsee im Seeinsatz zu finden, in Hamburg nicht. Das Gleiche gilt für die hier als mittlere Schifftypen

eingeorordneten Schiffe, die Ewer, Schnicken und besonders die Kreier. Sie konnten in anderen europäischen Städten und Gegenden oder zu anderen Zeiten auch als Hochseeschiffe aktenkundig werden.

Es ist ebenfalls zu berücksichtigen, dass unsere heutige Festlegung, ob ein Schiff hochseetauglich ist oder nicht, im Mittelalter noch keine Gültigkeit hatte, noch haben konnte.² Man ist erstaunt darüber, mit welchen Schiffchen man sich auf und über das Meer wagte und welche Risiken die damaligen Seefahrer auf sich nahmen – Risiken, die ihnen oft genug zum Verhängnis wurden.

Sektion II. Die Seeschiffe im europäischen Kontext. Für den Betrachtungszeitraum muss man deutlich zwischen den größeren Schiffen des 14. Jahrhunderts und den Entwicklungen im 15. Jahrhundert unterscheiden. Diese verbreiteten größeren Seeschiffe kann man zwar einzelstädtisch erfassen. Zu verstehen sind sie aber nur in größerem, europäischem Zusammenhang von Schiffbautraditionen und spätmittelalterlichen Einflusslinien (Kap. 4 „Seeschiffe im 14. Jahrhundert“). Das führt zu dem Kapitel über die Grundlinien europäischer Schifffahrtsgeschichte des Spätmittelalters, welche von einem deutlichen Süd-Nord-Gefälle geprägt waren. Unter seinem Einfluss verschmelzen die unterschiedlichen Entwicklungslinien und Bautraditionen der großen Schiffe in den verschiedenen Regionen Europas zu einem europäischen Grundtypus für die großen Seeschiffe (Kap. 5 „Europäische Schiffsentwicklung im 14. und 15. Jh.“). Zwei Exkurse sollen abseits des spätmittelalterlichen, europäischen Geschehens das historische und globale Verständnis gesellschaftlichen Schiffswesen vertiefen. Der Exkurs 1 „Römischer Schiffbau“ stellt qualifizierten Schiffbau der Römer vor. Ein Exkurs 2 „China und Europa“ soll den Blick global weiten, denn gerade in den Fragen der Schifffahrt liegen weltweite Erfahrungen seefahrender Völker vor, die die europäischen Entwicklungen weit in den Schatten stellen konnten.

Aus diesem Blickwinkel wird im folgenden Kapitel der Umgang der deutschen Forschung mit der Entwicklung der großen Transportseeschiffe an Nord- und Ostsee eingeschätzt. Die deutsche Forschungstradition ist seit den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts von besonderer nationaler Enge gekennzeichnet. Das führt dazu, dass man bei der Behandlung der Schifffahrt, speziell bei der Entwicklung von Kogge und Holk, in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in erhebliche Erklärungsnot gerät. Die Schiffsentwicklung in Ost- und

² Abgesehen davon, dass heute alle Seeschiffe, von der 10"-Segeljacht bis zu großen Windjammern, mit Motoren auszurüsten sind, d. h. vor dem Gesetz als Motorschiffe gelten, spielt die Stabilität und das aufrichtende Moment der Schiffe eine wichtige Rolle. Ein Segelschiff ohne Motor, das sich nicht von einer Leeküste freisegeln kann, wird heute als nicht seetauglich angesehen.

Nordsee lässt sich nur verstehen, wenn man sie in die europäische Entwicklung von Schiffsrümpfen, Aufbauten und Takelagen und die von Süd nach Nord vor sich gehende Ausbreitung der Kraweelbauweise einordnet (Kap. 6 „Umstellungen des Schiffbaus im Nord- und Ostseebereich“).

Die Schifffahrt bestand keineswegs nur aus Kogge und Holk – ganz im Gegenteil. Im anschließenden Kapitel werden die anderen, in den Hamburger Quellen eine Rolle spielenden und im europäischen Zusammenhang genannten Schiffstypen des 15. Jahrhunderts behandelt. Es fällt aber durch die Angleichung der Seeschiffe an den europäischen Grundtypus dabei zunehmend schwerer, die Charakteristika der, von den Quellen angeführten Schiffstypen auszumachen, zumal die Zeitgenossen wenig Wert auf eine Typenbezeichnung der Schiffe gelegt haben. Den Abschluss dieser Sektion bilden speziell für Hamburg relevante Schiffe (Kap. 7 „Neue Typen im 15. Jh. und Hamburg-Spezifisches“) In einem Exkurs 3 „Anfänge des Artilleriewesens in Hamburg“ wird die für die Entwicklung spezieller Kriegsschiffe am Ende des Mittelalters so eminent wichtige Frage der Schiffsartillerie für Hamburg beleuchtet.

In dieser Sektion werden eine Reihe wissenschaftlicher Grundprobleme sichtbar, die allein aus der Betrachtung des Spätmittelalters heraus nicht befriedigend gelöst werden können. So war die Forschung bisher nicht in der Lage, die Entwicklung des Schiffswesens am Ende des Mittelalters, also für die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts, befriedigend zu erklären. Das hängt mit der Ignorierung eines europäischen Süd-Nord-Gefälles im Schiffswesen und mit der Instrumentalisierung von Schiffbautraditionen und Schiffstypen für machtpolitische Interessen in den vergangenen 150 Jahren zusammen. Damit ging – und, nach meiner Einschätzung, geht – eine mangelnde Bereitschaft einher, über den Tellerrand nationaler Forschungsinteressen zu blicken. Bei der Tragweite der sich in der zweiten Sektion ergebenden historischen Problematiken wurde es nötig, die Entwicklungslinien zu den Ursprüngen in spätantik-frühmittelalterlichen Zeiten zurückzuverfolgen, in denen die Weichen für die späteren Entwicklungen und Ausformungen der europäischen Schifffahrt gestellt wurden.

Sektion III. Mittelalterliches europäisches Schiffswesen. Diese Sektion spannt den große Bogen des mittelalterlichen Schiffswesens von seinen Ursprüngen bis zum Ende der Epoche um 1500. Es war alter keltischer Seeschiffbau, der die gesamte weitere Entwicklung von Seetransportschiffen wesentlich beeinflusste (Kap. 8 „Beginn einer Epoche: die Kelten“). In dem Kapitel wird das von Cäsar bewunderte keltische Seeschiff rekonstruiert und in die Entwicklung der alten keltischen Gesellschaft eingeordnet. Anschließend (Kap. 9 „Keltische und nor-

mannische Schiffe“) geht es um das Nebeneinander von keltischen Last- und germanischen Kampfschiffen, von keltischer Kraweel- und nordischer Klinkerbauweise. Es geht um die Alternative einer Adaption des keltischen Schiffstyps in nordischer Klinkerbauweise, oder eines nordisch-germanischen Neuanfangs des Schiffswesens im 8. und 9. Jahrhundert. Keltische Kontinuität oder Bruch und Neubeginn einer friesisch-germanischen Schiffbautradition der Kogge – das ist die zentrale Frage.

Nach einem einführenden Exkurs 4 „Güterverteilungsarten im frühen Mittelalter“ beschäftigt sich das anschließende Kapitel mit den gesellschaftlich-ökonomischen Hintergründen der ersten Anfänge kommerzieller Schifffahrt im karolingischen Frankenreich und der Rolle, die Friesen und friesischer Handel in dieser Zeit gespielt haben (Kap. 10 „Seefahrer und Kaufleute im frühen Mittelalter“). Die Wirtschafts- und Handelsgeschichte hat ein Friesenbild entworfen, das diesen Nordseeanrainern eine außerordentliche Bedeutung in Schifffahrt und Handel jener Zeit der Formierung eines mächtigen fränkisch-klerikalen Feudalstaates und wikingergezeitlicher Expansion aus dem Norden zuerkennt. In dem Kap. 11 („Die ‚Friesenorientierung‘ in Schifffahrt und Handel“) werden alle in der Forschung vorgetragenen Argumente für eine frühe friesische Bedeutung und Wichtigkeit anhand der Quellentexte kritisch überprüft. Keiner dieser Aspekte hält der Überprüfung stand. Aus einem unauffälligen Randvolk wurden im Zuge der deutschen Forschung die Friesen zu Protagonisten eines monopolartigen, für den Norden und Osten überlebenswichtigen „Friesenhandels“ stilisiert.

Diesen konstruiert überbewerteten Friesen wurde der ebenfalls konstruierte Neuanfang des Transportschifffahrtswesens um den Holk, besonders aber um die Kogge zugeordnet. Die frühe Kogge wurde zu dem überlegenen friesischen Transportschiffstyp. Die entscheidende Rolle bei der Identifizierung dieser friesischen Kogge spielten Münzen mit Schiffsabbildungen, die angeblich über Friesenhandel nach Osten gelangten und in Haithabu unter friesischem Einfluss u. a. in Versionen nachgeprägt wurden, die diese kantige, hochbordige Friesenkogge abbilden. Mit dieser Problematik beschäftigt sich das Kap. 12 („Friesen, Schiffe auf Münzen und Hanseperspektive“).

Nach deutscher Forschungsausrichtung drang der friesische Kaufmann mit seiner in die Ostsee gelangten Kogge über Haithabu in den Ostseebereich vor und wurde zum Vorläufer und Wegbereiter des später noch schlagkräftigeren Hansekaufmanns. Entsprechend wurde aus der Friesenkogge die „Hansekogge“. In dem nun folgenden Kapitel wird die historische Entwicklung nachgezeichnet, als die nach Süden vordringenden skandinavischen Stammesgesellschaften Bekanntschaft

mit ausgereifter keltischer Transportschifffahrt machten und sich auch bei ihnen verstärkt Bedarf an Lastschiffen einstellte. Das Ergebnis waren die Herausbildung verschiedener Ansätze für Hybridschiffe, d. h. Schiffe, die wesentliche Merkmale der keltischen Transportkraweele übernahmen, zugleich aber in der Bauweise erstellt wurden, die der nordische Schiffsbauer beherrschte, dem Klinkerbau in „shell-first“-Bauweise. Die kleineren friesischen Watt- und Küstenschiffe waren nur eine der möglichen Anwendungen dieser Entwicklung. Wir finden sie auch bei skandinavischen „Koggen“ und eventuell bei dem frühen Holk. Diese breit gestreute west- und nordeuropäische Ausbreitung von Hybridtransportschiffen konzentrierte sich zum Spätmittelalter hin zu dem europäischen Hybrideinheitstypen einer Kogge, wie wir ihr überall in der spätmittelalterlichen Schifffahrt von der Biskaya bis in die Tiefen der Ostsee begegnen. Über die Vereinnahmung der Kogge als Hanseschiff hat sich die deutsche Forschung den Blick auf das europäische Schiffswesen verbaut. Durch die Abkoppelung des nordischen Klinkerbaus von den Implikationen eines europäischen Süd-Nordgefälles ist die deutsche Schiffsforschung nicht in der Lage, das Verschwinden der Klinkerbauweise im Seeschiffbau in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zu plausibilisieren und als historisches Ende der nordischen Schiffsbautradition als auch Epochenende der mittelalterlichen Schifffahrt generell zu erkennen. Alle diese Problemfelder werden im **Kap. 13** („Ende der Epoche, Ende des Klinkerbaus“) bearbeitet.

Man kann es nicht bei der – gewissermaßen fachinternen – Forschungskritik belassen und die Schifffahrtsgeschichte entsprechend neuerer Erkenntnis einfach umschreiben. Es wird meist viel zu wenig nachgefragt, warum denn die ältere Forschung bei gleicher, von ihr selbst erarbeiteter Quellenlage die Dinge nach heutigem Verständnis einseitig und verzerrt gesehen hat. Das hat in meinen Augen sowohl etwas mit mangelnder Kritik- und Streitkultur zu tun, als auch mit dem Ausweichen der Fachdisziplin vor den Fragen der gesellschaftlichen Implikationen ihrer Tätigkeit in Vergangenheit und Gegenwart.

Es gibt heutzutage niemanden, der nicht auf **a l l g e m e i n e r u n d t h e o r e t i s c h e r** Ebene konzidiert, dass das jeweilige Erkenntnisinteresse des Forschers, seine entsprechenden Fragestellungen, die Denkrichtungen und Lehrmeinungen, die als **Mainstream** den Stand der Forschung kennzeichnen, und die Einbindung der jeweiligen Forschung in das herrschende gesellschaftliche System wesentlich in die Forschungsergebnisse eingehen. Wenn jedoch der **Olymp** meist abstrakt-unverbindlicher Theoriediskussion in Richtung historischer Alltagsarbeit verlassen worden ist, werden diese Einflussfaktoren kaum mehr reflektiert. Dann bewegt man sich wieder im scheinbar sicheren und friedlichen Elfenbeinturm der unpolitischen Fachdis-

kussion, in der Differenzen möglichst nur noch mit der Quellendichte und der Quelleninterpretation, also mit dem Handwerklichen, erklärt werden. Bewusstseins- und Machtfragen und politische Ausrichtungen innerhalb der forschenden Wissenschaft haben dann angesichts von Gemeinsamkeit und Übereinkunft bei dem historisch-methodischen Vorgehen keinen Platz mehr. Jeder, der dann noch die obigen Einflussfaktoren abfragt, stört den Landfrieden der Zunft und wird schnell zum Ideologen abgestempelt, der angeblich nur sein politisches Süpplein kochen will. Wir werden bei der Bearbeitung der nationalistischen Forschungsrichtungen der letzten 150 Jahre sehen, dass die Forschungswirklichkeit eine andere ist. Die Legende von der möglichen wertfreien Wissenschaft durch sauberes methodisches Vorgehen unabhängig vom jeweiligen Standort des Forschers ist ihrerseits ein massives Stereotyp der Forschung und selbst eine lähmende und gefährliche Ideologie, wie sich aus der geschichtlichen Betrachtung der eigenen Wissenschaftsdisziplin erkennen lässt.

Deshalb wird in dieser Arbeit darauf Wert gelegt, allgemein theoretisch Anerkanntes in der **k o n k r e t e n** Arbeit am Forschungsthema umzusetzen. Das bedeutet, selbst Stellung zu beziehen und in der Forschungsdiskussion die eigene weltanschauliche Plattform offenzulegen. Außerdem verpflichtet dieses Vorgehen, sowohl nach den vergangenen als auch den aktuellen weltanschaulichen Ausrichtungen und den forschungspolitischen Hintergründen zu fragen, auf deren Grundlage die das Thema betreffenden Geschichtsbilder erarbeitet wurden. Die folgenden Sektionen kommen dieser Verpflichtung nach.

Sektion IV. Schiffe, Hanse und nationalistische Forschung. Die Schiffs- und Seefahrtforschung steht in einer langen Tradition, an die die heutige Forschung immer, wenn auch kritisch, anzuknüpfen und der man sich zu stellen hat. Diese Sektion zeichnet die ersten drei großen Etappen der deutschen Schifffahrtforschung nach. Diese Forschung war in Deutschland untrennbar mit der Hanse und der historischen Rolle, die man ihr jeweils zuordnete, verknüpft.

Vergleichsweise wenig Differenzen existieren bei der Einschätzung kaiserlich-deutscher Flottenpolitik und sich daraus ableitendem Interesse an der Geschichte der Hanse und der Schifffahrt im Spätmittelalter. Wesentlich weniger geklärt sind die Wendungen in den zwanziger und dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts hin zu völkischer und nationalsozialistischer Ausrichtung. Man muss sogar sagen, sie wurden bisher kaum bearbeitet.

Für unser Thema ist wichtig, dass Fritz Rörig als *spiritus rector* jener Zeit sowohl in der Schiffsfrage („Hansekogge“) als auch durch die Mystifizierung von Kaufleuten und Hanse hinter die wilhelminische Forschung zurückfiel (Kap. 14 „Offener und völkischer Nationalismus“).

Der Übergang in die Nachkriegsordnung und die Zeit des kalten Krieges ist geprägt von, der neuen Zeit angepasster, verdeckter Kontinuität der Grundansichten. Entscheidend für die Ausrichtungen und Wendungen nach dem zweiten Weltkrieg, gewissermaßen der Trendsetter für die entsprechenden Forschergenerationen, war wieder Fritz Rörig. Es gelang ihm und seiner Schule, durch Anpassungen, Weglassungen und geänderte Akzentuierungen, die nationalistische Grundsubstanz seiner Lehre von dem in allen Belangen überlegenen deutschen Kaufmann in die Nachkriegswelt zu überführen (Kap. 15 „Vom Nationalsozialismus zum Nachkriegsdeutschland“). Hier soll ein Exkurs 5 „Kaufmannsgewinn im Mittelalter“ wirtschaftshistorische Grundzusammenhänge einbringen. Rörigs Theorien wirkten während der ganzen Zeit des Kalten Krieges nach. Wie das im Einzelnen aussehen konnte, diskutiert ein Exkurs 6 „Rörig, Marx und Sproemberg“. Sie wurden immer wieder dem Forschungsstand angepasst – und zwar bezeichnenderweise in b e i d e n deutschen Staaten (Kap. 16 „Die Ausrichtung der neueren Forschung“).

Während der Hanseforschung zusehends ihre nationale Sinnggebung verloren geht, ist die mit ihr eng verbundene Schiffsforschung in die Sackgasse einer nicht länger identifizierbaren „Hanseschiffahrt“ geraten.³ Die Legende vom überlegenen deutschen Schiff „Hansekogge“ muss aus mehreren Gründen begraben werden: Erstens war die Kogge nicht – etwa verglichen mit den skandinavischen Schiffen – das überlegene Schiff. Zweitens war die Kogge weder deutsch noch „hansisch“, sondern europäisch. Drittens war es ein hervorstechendes Merkmal spätmittelalterlicher Schiffahrt, dass sie überall e i n z e l s t ä d t i s c h betrieben wurde. Die Herausbildung staatlicher Schiffahrt, von Kriegsmarinen und Admiralitäten kennzeichnet das Ende des Mittelalters in der Schiffahrt. Und viertens nahm die mittelalterliche Kogge in der historischen Sackgasse des nordeuropäischen Klinkerbaus zum Ende des 15. Jahrhunderts ein unspektakuläres Ende. Der deutsche Umgang mit dem nationalistisch instrumentalisierten Hybridschiffstyp Kogge führte dazu, dass man die heimische Schiffahrt nicht als organischen Bestandteil europäischer Entwicklungsstränge des Schiffswesens zu sehen vermochte.

Sektion V. Osteroberung, Lübeck und Hanse. Die Hanseerklärungen nach dem Zusammenbruch Nazi-Deutschlands weisen zwei entscheidende Spezifika auf:

- eine betont friedfertige Gesichtswelt, in der die konstitutive Rolle der Gewalt ersetzt wurde durch überlegenes Kaufmannstum und durch wirtschaftliche Macht;

³ S. u. Kap. 19 „Gab es ein hansisches Schiffswesen?“.

- eine bürgerliche Kaufmanns- und Handelswelt, für die das Mittelalter nur noch als Kulisse dient.

Die Hanse und die frühen Kaufmannsstädte müssen deshalb in ihren realen historischen Zusammenhang gestellt werden. Dem dienen die folgenden zwei Kapitel. Da bei diesen Fragen die Forschungsdiskussion weitreichende ideologische Differenzen aufweist, wurde ein Exkurs 7 „Geschichtswissenschaftliche Reflexionen“ zur Standortbestimmung eingeschoben. Dann wird zunächst der Jahrhunderte währende Expansionsdruck der christlich-westlichen Feudalgesellschaften gegen den Osten hinterfragt, der im Besonderen im 12. und 13. Jahrhundert die geschichtlichen Abläufe im Ostseebereich bestimmte (Kap. 17 „Der deutsche „Drang nach Osten“ im Mittelalter“). Eingeschoben findet sich der Exkurs 8 „Feudaler Besitz und bürgerliches Eigentum“, um die Gründungsgeschichte Lübecks zu versachlichen.

Anschließend wird diese Betrachtung auf die Entstehung und die Bedeutung der Stadt Lübeck heruntergebrochen, um so zu einer realistischen Einschätzung der Umstände und Bedingungen der Entstehung von niederdeutscher Handelshegemonie im Ostseeraum zu kommen (Kap. 18 „Sächsische Fürsten, Ostelbien und Lübeck“). Die Auswirkungen auf die Beurteilung der Hanse durch die heutige Forschung werden deutlich.

Sektion VI. „Hansische Schifffahrt“ und der „Geist der Hanse“. In der letzten Sektion wird zunächst das Schiffswesen Hamburgs und der anderen Einzelstädte daraufhin befragt, ob und inwieweit es als hansisch gelten kann. Dabei stehen see- und schiffsrechtliche Fragen und eine mögliche hansische Machtpolitik auf See im Vordergrund der Betrachtung (Kap. 19 „Gab es ein hansisches Schiffswesen?“).

In der langen Geschichte des deutschen Nationalismus kann man vier Etappen unterscheiden, die sich jeweils aus geänderten gesellschaftlich-staatlichen Umständen ergaben und jeweils die Hanse instrumentalisierten, d. h. der Verstärkung eines überheblichen Selbstbildes von naturgegebener deutscher Größe, überragender deutscher Wichtigkeit und deutscher Bestimmung dienten.

Wir stehen heute an einem Scheideweg. Die Hanseforschung der vergangenen ca. drei Jahrzehnte hat immer wieder Ergebnisse präsentiert, die mit den alten, nationalistischen Vereinnahmungen und Überhöhungen nicht vereinbar waren. Wir sind allerdings dabei, in eine fünfte Spielart des Nationalismus, in eine Art deutschen Euronationalismus zu verfallen, d. h. herauszufinden, dass schon die Hanse im Mittelalter angeblich eine zentrale Europa-Einiglerin und Brückenbauerin war – womit sie erneut zur Untermauerung eines neuzeitlichen deutschen Selbstverständnisses passend gemacht wird.

Diese neue Etappe nationalistischer Hanserezeption kann nur aufkommen, weil es an ernsthaft selbstkritischer Aufarbeitung der wissenschaftlichen Fehlleistungen der Vergangenheit mangelt. Es fehlt an dem notwendigen *B r u c h* mit den nationalistischen Traditionen, um der Forschung eine wirklich europäische Perspektive zu geben (Kap. 20 „Der „Geist der Hanse“ und das fehlende Mittelalter“).

Plädoyer für einen anderen Umgang mit Geschichte. Abschließend wird auf Grundfragen, die sich wiederholt in der Studie stellen, eingegangen. Was ist unter dem „wissenschaftlichen Elfenbeinturm“ zu verstehen? Was bedeutet es, mit nationalistischen und unheilvollen Traditionen der Vergangenheit zu brechen? Wie soll man heute mit kompromittierten, oft noch hochgeachteten früheren Meinungsführern umgehen? Es geht um das Problem, dass auch die Hanse- und Schifffahrtsforschung zu jeder Zeit ihrer wissenschaftlichen Existenz dem jeweils herrschenden politischen System zuarbeitete und in nationalistischer Einseitigkeit historische Ornamente und ideologische Absicherungen hervorbrachte. Er wird für eine eigenständige, bewusste und nicht politisch fremdgesteuerte Aufgabenstellung geworben, die ich heutzutage in der Verpflichtung der Geschichtswissenschaft sehe, mit ihren Möglichkeiten den überholten Nationalismus überall in Europa zu bekämpfen – im Dienst für ein noch zu schaffendes Europa der Völker.

Zusammenfassung und Epilog. Der Textband wird durch eine Zusammenfassung abgerundet. Um fremdsprachigen Lesern die Möglichkeit zu geben, sich einen Überblick über die Studie und ihre Argumentationsstränge zu verschaffen, wurde eine englische Version der Zusammenfassung beigelegt.

Es war mir ein Anliegen, am Schluss der Arbeit in einem Epilog meine, sich auch aus persönlichen Lebenserfahrungen und -erkenntnissen ergebenden Ansichten zur Aufgabe eines Historikers im heutigen Europa in der Welt anzusprechen.

TEIL 2: ANHÄNGE UND REGISTER.

Die Arbeit verfügt über so umfangreiche Anhänge, dass eine Aufteilung der gesamten Arbeit in zwei deutlich getrennte Teile Sinn macht. Dem oben beschriebenen Teil 1 „Text“ folgt ein ausführlicher, in vielem eigenständiger Teil 2 „Anhänge und Register“.

Die in einem ersten *Anhang A* enthaltene historische Ansicht des Verlaufs der Untereibe, der Betonung des Fahrwassers und eines Stadtplans Hamburgs dienen zur Orientierung von Bezügen im Text zu hamburgischen Stadt- und Umlandgegebenheiten.

Den weitaus größten Teil nehmen die Auswertungen der Kämmerei-rechnungen der Stadt Hamburg ein, wie sie in der von Karl Koppmann erschlossenen und edierten Form vorliegen. Nach einer quantitativen Analyse des KR-Materials allgemein und in Bezug auf Schiffe (Anhang B) geht es im Anhang C um die Untersuchung der Vergleichbarkeit von den Preisangaben in den KR über längere Zeiträume an Hand der Gehaltsserien der Stadtbediensteten über 130 Jahre. Dem folgt ein Anhang D „Aktivitäten auf der Elbe und auf See im 15. Jh.“ Er enthält neben den Ausgaben für die Elbebetonung (D.1) die Auflistung aller hamburgischen Expeditionen zu Wasser im 15. Jahrhundert (D.2). Für das Jahr 1492 konnte auf einen Bestand der *libri oblongi*, der laufenden Aufzeichnungen für die jährlichen *libri expositorum et receptorum* („Kämmereirechnungen“) im Staatsarchiv Hamburg zurückgegriffen werden. Dieser besonders sorgfältig geführte Bestand erlaubt statistische Auswertungen und die Erarbeitung von Kennzahlen, welche vertiefende Auskunft über die Schiffe der *expeditiones* des Jahres 1492 geben (D.3). Außerdem findet sich in diesem Anhang der Versuch, einen Überblick über die Ausgaben für das Schiff „Marie“ zu erlangen (D.4). Anhang E filtert und sortiert alle Einträge der in den Kämmereirechnungen auftauchenden Schiffe mit einer Typenbezeichnung, ergänzt um das Tonnenschiff, die „Grote Marie“ und die „Marie“, von 1350 bis 1500. Der Anhang F enthält Diagramme, welche die „KR-Schiffe“ nach Preisbereichen sortieren und so in etwa die Verteilung und Struktur des kommunalen Hamburger Schiffsbestandes sichtbar machen.

Die aus den KR gefilterten Seeschiffe werden im Anschluss mit dem Vorkommen dieser Schiffe im Hansischen Urkundenbuch abgeglichen (Anhang G). Es geht um eine Abschätzung, inwieweit die Erkenntnisse aus den hamburgischen Quellen für den gesamten, von den Quellen des HUB erfassten europäischen Teilraum zutreffen oder als Hamburger Besonderheit zu gelten haben. Ein Übersichtsdiagramm (G.1) zeigt zunächst die Anzahl der jährlichen Erwähnungen eines Schiffes im HUB, Bde. 4–11 (1361 bis 1500), mit einer Lücke in den 40er Jahren des 15. Jahrhunderts wegen des noch nicht edierten HUB Bd. 7.2. In G.3 werden die im Übersichtsdiagramm G.1 gezählten Schiffserwähnungen in Regestform nachgewiesen – mit Ausnahme der Koggen und Holke, die an anderer Stelle ausführlich gewürdigt werden. Besonders zu erwähnen ist der Anh. G.3.8, in dem alle Dokumente aus dem HUB zum Großen Danziger Kraweel, das in der Literatur für Furore gesorgt hat, zusammengestellt worden sind.

Unter Anhang H werden fünf große Schadenverzeichnisse aus dem 15. Jahrhundert daraufhin analysiert, wie Schiffe jeweils angesprochen wurden, was man daraus für die Gepflogenheiten spätmittelalterlicher Kommunikation ableiten kann und was das für eine, auf Schiffstypenbezeichnungen fixierte Forschung zu besagen hat. Während Schadensverzeichnisse Frachtschiffe anführen, bieten in den Jahren 1457 bis 1463 in Danzig ausgestellte

Kaperbriefe die Möglichkeit, speziell für Ausliegeraktivitäten benutzte Schiffstypen auszumachen (Anhang I).

Der nächste Anhang J ist speziell der Koggen/Liburnen-Problematik und der Analyse von auf Siegeln abgebildeten Schiffen und ihres Aussagewertes gewidmet. An dieser Stelle wird eine Forschungsdiskussion vertieft, in der nach meiner Auffassung Darstellungen von Schiffen auf Siegeln zweckentfremdend als mehr oder weniger realistische Darstellungen interpretiert wurden, während u. a. mir selbst vorgeworfen worden ist, nicht genau genug hinzuschauen.⁴ Zunächst werden die Quellenbelege zusammengestellt, die Auskunft über die Bezeichnungen für Koggen und Liburnen geben, getrennt als auch in Doppelgebrauch, sowohl in lateinischen als auch niederdeutschen Schriftstücken (J.1). Es folgt eine detaillierte Tabelle, die sich mit dem Aussagewert von Schiffen auf Siegeln, die in der Literatur als Koggen identifiziert worden sind, beschäftigt. Es werden alle relevanten Baumerkmale abgefragt, der Detaillierungsgrad der Darstellung bewertet und es wird nach objektivierbaren Koggenmerkmalen gesucht (J.2). Wenn Siegelstecher wirklich das Ziel verfolgten, realitätsnahe Schiffstypendarstellungen zu präsentieren, müssten wenigstens technische Mindestanforderungen eines Segelschiffs erfüllt worden sein. Deshalb werden alle Siegelschiffe aus Tab. J.2 auf eine mögliche Segelfähigkeit hin bewertet (J.3).

Unter der Überschrift „Kogge, Holk und der europäische Grundtyp“ geht es im Anhang K um die zeitliche und räumliche Verteilung von koggenförmigen und von holkförmigen Siegelschiffen und deren Veränderungen und Mischtypen über die Jahrhunderte des Spätmittelalters im west- und nordeuropäischen Raum. Dabei gilt die besondere Aufmerksamkeit dem Schiffsrumpf, den Aufbauten und den Masten.

Anhang L beschäftigt sich mit dem Stand des englischen Schiffswesens unter Henry VII. zum Ende des 15. Jahrhunderts. Die Einzelanhänge enthalten Auszüge aus Zubehörlisten, die die Takelage und Artillerie von sieben englischen Schiffen der Flotte Henrys VII. aus den 80er und 90er Jahren des 15. Jahrhunderts betreffen. Mit ihrer Hilfe soll ein überregionaler Abgleich über den Stand der Schiffsentwicklung in Europa und eine Einordnung der großen Stadtschiffe Hamburgs in dem gleichen Zeitraum ermöglicht werden.

Vier von Wendy R. CHILDS, *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, Manchester 1978, S. 150-151 übernommene Europakarten zeigen anschaulich die Randlage hansischer Seehandelsverbindungen (Anhang M). Ein Diagramm aus Lillian Ray MARTIN, *The Art and Archaeology of Venetian Ships and Boats*, Rochester 2001, S. 186 über die jeweilige

⁴ „Pauschalurteil, ohne genauer hinzuschauen“ (Detlev ELLMERS, *Koggen kontrovers*, in: *HGbl.* 128, 2010, S. 117). Vorschnelle Schlussfolgerung ohne die Quellenlage sorgfältig geprüft zu haben (ebd. S. 118). Wir werden sehen, dass allerdings dieses Statement eine „vorschnelle Schlussfolgerung“ ist.

Zusammensetzung der venezianischen Flotte über fünf Jahrhunderte macht sichtbar, dass aktuelle Schiffsbestände immer einen Mix unterschiedlicher und unterschiedlich alter Schiffstypen darstellen, dass sich Flotten nie durch Brüche, sondern durch sukzessives Verschieben von Anteilen verändern und neue Schiffstypen immer nach und nach integriert werden, bzw. alte weniger werden und langsam auslaufen (**Anhang N**).

Im Zusammenhang mit einer Auseinandersetzung über die historische Rolle der Friesen und der Verortung eines in den Quellen auftauchenden *mare Frisicum* wurde der **Anhang O** „Die nordwestlichen Seegebiete auf frühen Karten“ erstellt, um sich in die Vorstellungswelt des Mittelalters hineinzufinden.

Eine wichtige Rolle spielen in der Auseinandersetzung um Kogge und niederdeutsch-friesische Schifffahrt nordische Schmuckmünzen mit Schiffsabbildungen, die einer angeblichen Münzstätte in Haithabu zugeschrieben werden. Der **Anhang P** zeigt und ordnet diese Münzen und ihre Fundstätten.

Der letzte **Anhang Q** steuert Material zum Thema der Schifffbarkeit der Treene und eines möglichen Schiffsverkehrs nach Hollingstedt im Mittelalter bei. Es geht speziell um Fragen der Meereshöhe, der Gezeiten und ihrer Reichweite in das Landesinnere in den Zeiten vor der Eindeichung der Küsten.

Allen Anhängen sind ausführliche Erläuterungen und möglichst exakte Erklärungen zum Vorgehen vorangestellt. Bei Tabellen werden grundsätzlich alle Spalten definiert. Es sind alle Anstrengungen unternommen worden, mit den Anhängen ausgiebig zu arbeiten. Das führt zu einer großen Anzahl von Querverweisen in den Fußnoten des Textteils, die aber durch Seitenhinweise leicht zu finden sind.

Die Arbeit verfügt über einen Sachindex und zwei Personenindizes. Neben einem Index zu den historischen Personen wird ein Register über allen Autoren der verarbeiteten Forschungsliteratur zur Verfügung gestellt.

1. Einführung und Vorüberlegungen

1.1. Der Paradigmenrahmen jedes Schiffswesens

Für jedes Schiffswesen existiert gewissermaßen ein historischer und gesellschaftlicher Paradigmenrahmen, der ihm Grenzen setzt und innerhalb derer es sich bewegen muss. Schiffe lassen ihrerseits entsprechend Rückschlüsse auf diesen Rahmen zu. Die Hauptaspekte, man kann von einer gesetzmäßigen Untersuchungsbasis sprechen, liegen in folgenden Punkten:

- Der Wert der Schiffe wird über den Wert der Einsatzmaterialien und durch die Arbeit der Schiffsbauer und der anderen Werker des Schiffbaus auf den Neubau übertragen.¹
- Die Erfordernisse und die Physik der Seefahrt führten immer zu exponentiell steigenden Kosten und Aufwänden je größer Schiffe gebaut wurden.
- Es gab und gibt technische Grenzen des Machbaren, finanzielle Obergrenzen, bis zu denen Schiffe überhaupt profitabel hergestellt und eingesetzt werden konnten, und sinnvolle Revierbegrenzungen bezüglich Schiffsgrößen und Aufwand.
- Es gibt durch Handel und Kommerz limitierte Schiffsgrößen. Sowohl der Umfang des Fernhandels und des von ihm nachgefragten Transportraumes als auch vorhandene Kapital- und Investitionsmöglichkeiten setzen hier Grenzen.
- Es gibt einen infrastrukturellen, ökonomisch-gesellschaftlichen Reifegrad einer Region, der einen Schiffbau auf eine bestimmte Größenordnung und einen bestimmten Umfang limitiert.

Jeder dieser Punkte ist eine eigene Abhandlung wert, was natürlich nicht machbar ist. Sie seien deshalb hier als grundlegende Leitlinien bei den Einschätzungen zu Schiffsentwicklungen zumindest benannt.

1.2. Ruder und Segel in der Geschichte

Die seefahrenden Völker verfügten immer und überall über zwei Vortriebsoptionen und entsprechend gestaltete Schiffe: Muskelkraft und Windkraft. Geruderte Schiffe erfordern entsprechend der Konstitution des Menschen bei der Umsetzung von menschlicher Kraft in Vortrieb einen relativ großen Personalaufwand, um den Elementen, um Wind und Strömungen trotzen zu können. Diese Schiffe waren in der Regel lang, schmal und mit flachem Außenbord versehen, um den Gegebenheiten der Ruderei gerecht zu werden.

¹ Da dieser Punkt zu den grundlegendsten der Wirtschaftstheorie und der Wirtschaftsgeschichte überhaupt zählt, wird auf ihn genauer in einem Abschn.1.4: „Wert-, Preis- und Währungsfragen“ eingegangen.

Das Segelschiff war eine der großen, genialen Erfindungen der Menschheit und ermöglichte es, mit verhältnismäßig wenigen Personen Kraft sparend Meere und Ozeane zu queren und dabei erhebliche Lasten zu befördern. Traditionell war das Segelschiff deshalb für Transport- und Handelsschiffahrt prädestiniert, während das geruderte Schiff eher kriegerischen Zwecken bzw. dem Transport größerer, aktiv an der Ruderei beteiligter Seekriegergruppen diente.

Grenzen für
Rudertrieb durch
Muskellkraft

Das Ursprüngliche war der Muskelantrieb. Die Segelei entwickelte sich aus der Ausrüstung geruderter Schiffe mit Masten und Segeln. „Das neue Segel diente nur dazu, die Ruderer von der ermüdenden Marschfahrt zu entlasten.“² Gewöhnlich verfügten geruderte Schiffe also über die Möglichkeit des Segeltriebs, während die reinen Transportsegler keinen Platz für raumintensive Rudereinrichtungen erübrigen konnten. Segelschiffe unterlagen weniger Größenbeschränkungen als Ruderschiffe. Ab bestimmten Schiffsgrößen, Schiffsgewichten und Bordwandhöhen war Rudern mit Muskelkraft nicht mehr möglich und solche Schiffe konnten nur noch per gerudertem Schleppboot mit Muskelkraft bewegt werden. Geruderte Schiffe konnten ihrerseits immer zusätzlich mit Mast und Segel versehen werden.

geruderte Kriegs-
und gesegelte
Lastschiffe

Die seefahrenden Völker und Länder brachten in der Regel beide Sorten von Schiffsgrundtypen hervor, sowohl geruderte, als auch reine Segelfahrzeuge. Das war im Altertum nicht anders als im Mittelalter. Die Wikinger etwa hatten neben ihren legendären Langschiffen den Knorr, eine breitere Segelversion für Handel und Transport. Auch in der von uns betrachteten Zeit gab es diese Unterscheidungen und Optionen. Neben den großen Transportseglern, den Koggen und Holken, den Rundschiffen, Karacken und Karavellen gab es immer auch die geruderten Schiffe, alle kleinen Boote, Schnicken, Balinger, Bardesen und Galeeren auch wenn die sich mit der Zeit stark verändern konnten.

Die großen, mittelmeerischen, kraweelgeplankten Galeeren standen in der Tradition der antiken und oströmischen Schiffahrt. Auch die mittelalterliche Ostsee hatte entsprechende Schiffe, die vom christlichen Chronisten Heinrich von Lettland als *pyraticae*, als „Raubschiffe“, bezeichnet wurden.³ Helmold von Bosau kannte die slawischen Schiffe, mit denen schnelle, bewaffnete Überfälle, auch immer wieder gegen die dänischen Inseln, ausgeführt wurden. Es gab aber auch eine lange Tradition eines Handels der Ostseeanrainer untereinander. Es ist mehr als wahrscheinlich, dass für diesen Seeverkehr Frachtschiffotypen existierten, von denen wir bisher nichts

² Detlev ELLMERS, Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster. Menschen auf See im Mittelalter, in: SPINDLER, Mensch und Natur (1998), S. 114/115 bzgl. der Wikingerschiffe.

³ Zu den *pyraticae* und Nachweise bei Heinrich von Lettland siehe Reinhard PAULSEN, Die Koggendiskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen, in: HGBll. 128, 2010, S. 54/55 mit Anm. 173.

wissen. Aber vergessen wir nicht, dass Helmold und Heinrich Kleriker des Westens waren, die für sie feindliche Schiffe im Zusammenhang mit Kämpfen erwähnen und insoweit parteiisch und einseitig berichteten. Wir wissen also bisher zu wenig von den slawischen und baltischen Schiffen, um einschätzen zu können, ob sie unter dem Einfluss der Skandinavier standen oder ihre eigene östliche Bautradition verfolgten. Im Norden Europas waren es die Wikinger, die mit ihren geklinkerten Langschiffen die europäische Schifffahrtstradition nachhaltig prägten.

Diese Tradition im angelsächsisch-normannischen als auch im friesisch-sächsischen Westen fand ihren Ausdruck in geruderten, entsprechend geformten und zusätzlich mit Segel ausgestatteten Schiffstypen. Diese Schnicken, Balinger, Barga und Barsen wurden vorrangig für kriegerische Zwecke benutzt und fanden sich bis in das Spätmittelalter hinein in den Häfen, den Piratenschlupfwinkeln und natürlich auf See. Die mit ihnen ausgeführte Art von Kaper- und Enterkrieg mit Kampf Mann gegen Mann fand erst durch die Fernwaffen der Schiffsartillerie in der frühen Neuzeit seine Grenzen.

kommunale Schiffe
für Kampfeinsätze

Wenn wir die kommunale Schifffahrt einer spätmittelalterlichen Seestadt betrachten, werden wir auf diese geruderten Schiffstypen stoßen, da die städtische Schifffahrt weniger dem Handel selbst, sondern dessen militärischer Sicherung in den Flussmündungen und auf See diente.

1.3. Der Umgang mit dem Schiffsbestand

1.3.1. Einteilung des Schiffsbestandes

Schiffe wurden und werden in Typen und nach Klassen eingeteilt, die sich schiffsbautechnisch, geographisch und funktional definieren. Dabei werden sie in ihrer historischen Entwicklung und Abfolge betrachtet.

Schiffe wurden gebaut, wenn ein gesellschaftlicher Bedarf für sie existierte; Schiffstypen veränderten sich, wenn sich die Anforderungen an die Schifffahrt wandelten. Schiffstypen konnten auch ganz von den historischen Bühnen verschwinden, wenn ihr Einsatz keinen Sinn mehr ergab; kurz: Transportschifffahrt war und ist gesellschaftlich-ökonomisch gesteuert. Die Grenzen des Machbaren werden natürlich vom Stand der Schiffbautechnik und den vorhandenen Materialien und Ressourcen vorgegeben. Der wirtschaftliche Bedarf an Wassertransportkapazität ist seinerseits der ausschlaggebende Nährboden für den jeweiligen Fortschritt in Schiffbau und Schifffahrt. Wir wollen deshalb dem Kosten- und Preisaspekt einen großen Raum geben, indem die Preise, Bau- und Unterhaltskosten der Schiffe die Basis für ihre Einteilung und Bedeutung abgeben.

gesellsch.-ökonom.
Nachfrage nach
Schiffen

Die Übersichten über alle verwertbaren Einträge zu Schiffspreisen⁴ ergeben einige deutliche Erkenntnisse. Es zeigt sich, dass eine Unterscheidung in Neubauten und Gebrauchtschiffe keine differenzierteren Aussagen ermöglicht. Zum einen ist die Unterscheidung in Neubau und Gebrauchtschiff oft nicht klar zu treffen. Weiter ist der Umfang der jeweiligen Käufe und Verkäufe meist nicht eindeutig.⁵ Im Ergebnis schlägt das Schiffsalter im Konzert der verschiedenen Aspekte nicht signifikant im Preis durch. Selbst wenn das Schiffsalter zu ermitteln ist, lässt sich meist das Niveau der Wartung nicht abschätzen. Es gilt selbst heute noch für die Einsatzfähigkeit und den Gebrauchswert eines Schiffes, dass neben dem Alter die Güte der Instandhaltung sehr stark zählt. Diese Unbestimmtheiten lassen dennoch einen relativen Vergleich zwischen Schiffstypen zu. Es wird unterstellt, dass sich Wertdifferenzen zwischen Schiffstypen nicht nur bei Neubaupreisen, sondern auch bei Gebrauchtschiffpreisen durchsetzen. Die Schiffstypen lassen sich insofern sehr wohl, gegebenenfalls unter Zuhilfenahme von Reparatur- und Wartungskosten, wertmäßig gegeneinander abgrenzen und in Klassen einteilen.

Preisgruppen des
Schiffsbestandes

Aus der Wert-/Preisverteilung der in den Hamburger Kämmereirechnungen der Zeit von 1350 bis ca.1500 dokumentierten Schiffe lassen sich vier hauptsächliche Preisbereiche herausfiltern, die mit den ihnen mehrheitlich zugehörigen Schiffstypen auch funktionale Bedeutung haben. Es handelt sich um die Bereiche

Schiffe bis 20 lb hamb. Sie decken den lokalen und hafenstädtischen Schiffsbetrieb ab.

Schiffe bis 50 lb hamb. Hier handelt es sich um Schiffe des regionalen Binnenbetriebs der Elbeschifffahrt, aber auch der kriegerischen Wasseraktivitäten der Stadt.

Schiffe von 50 bis 225 lb hamb. Sie umfassen Hamburger Seeschiffe für die Fernfahrt des 14. und 15. Jahrhunderts.

Schiffe über 225 lb hamb. Hier findet man die neuen großen Schiffstypen des 15. Jahrhundert.

⁴ Zum einen die Diagramme des Anhanges F, S. 857–863,; zum anderen die zu den jeweiligen Schiffstypen in den Text eingebetteten speziellen Diagramme, wie z.B. jenes zu den Hamburger Ewern: Abb. 3.1, S. 101.

⁵ Zur Überprüfung dieser Schlussfolgerung sei auf die Tabellen des Anhangs E, S. 813ff verwiesen, in denen bei den einzelnen Schiffstypen zwischen den Rubriken „Neubau/Neupreis“ und „Schiffskauf/-verkauf (Gebrauchtschiffe)“ unterschieden wird (siehe auch die Erläuterungen in den „Erklärungen zu den Anlagen E“, S. 813, Abschn.: „Rubriken“, S. 813).

1.3.2. Schiffsneubau, Zubehör und Ausrüstung

Die erste Frage, die sich immer bei Kaufs- und Verkaufsangaben in den Kämmererechnungen stellt, lautet: Welchen Umfang hatte das Geschäft? Was genau wurde ge- oder verkauft? Wenn z.B. 1465 lapidar von *161 lb 3 s 8 d ad structuram navis tunnarum noviter fabricate cum quibus correquisitis* die Rede ist, bleibt offen, was unter den *correquisitis* zu verstehen ist. Oft werden Mast, Rigg, Segel, Mastkorb, Anker, Tauwerk, Beiboote, ja selbst ein gemauerter Herd getrennt als Zubehör bzw. Ausrüstungsgut behandelt und das Schiff selbst reduziert sich auf den reinen Schiffskörper.⁶ *Cum quibus correquisitis* muss aber nicht unbedingt ein völlig segelfertiges Schiff bezeichnen. 1486 wird der Bau des Schiffes „Marie“ ausgewiesen: *Pro factura cuiusdam navis Mariae intitulate cum omnibus ad eam correquisitis instrumentis navalibus*.⁷ Bereits der übernächste Eintrag zeigt jedoch, dass in der Abrechnung der „Marie“⁸ Schmiedearbeiten fehlten und nachgetragen wurden.⁹ Thomas Wolf hat zu diesem Thema treffend festgestellt, dass es nicht gelingt,

„eine scharfe Grenze zu ziehen, die Schiff und Zubehör trennt. Insofern haftet dem Schiffswert eine relativ große Ungenauigkeit an, was beim Vergleich verschiedener Schiffswerte zu größter Vorsicht aufruft.“¹⁰

Die Herstellungskosten werden mitunter nicht nur in einem Eintrag abgerechnet, sondern erscheinen mehr oder weniger grob aufgeschlüsselt in mehreren Einträgen. Man kann nicht erkennen, ob die Abrechnung vollständig ist, bzw. welche notwendigen Posten in welchen Angaben enthalten sind, zumal nicht immer deutlich wird, ob es sich nur um Einsatzmaterialien, den reinen Arbeitslohn oder um eine, das Material einschließende Handwerkerabrechnung handelt.

⁶ Es konnte sogar vorkommen, dass ein vom Schiffsbesitzer angeheuerter Schiffsführer *correquisitis* mit an Bord brachte gleich einem Handwerker, der sein Werkzeug mitbringt was natürlich nur funktionierte, wenn die Schiffe und das Zubehör stark genormt waren. Das war bei den Lübecker Stecknitzkahnführern der Fall, die von den Eigentümern der Stecknitzkähne, vermögenden Lübecker Salzführern, jährlich zu Fastnacht in Dienst genommen wurden. Die Lübecker Führer des Lüneburger Salzes stellten die blanken Stecknitzkähne. „Die Stecknitzfahrer mußten ihrerseits Mast, Segel, Tauwerk und Werkzeuge stellen, die „Buts“, eine Art Bude oder Kajüte auf dem Schiff zum Schlafen und Aufbewahren von Vorräten, bauen sowie für das Schleusengeld und den Lohn der Linienzieher [Traidler; RP] aufkommen.“ (Gerd STOLZ, Kleine Kanalgeschichte. Vom Stecknitzkanal zum Nord-Ostsee-Kanal, Heide 1995, S. 36).

⁷ Anh. E.20, S. 847, Nr. 1.

⁸ Das Schiff erscheint in den Abrechnungen auch als „Maria“ und „Marge“.

⁹ Anh. E.20, S. 848, Nr. 2: *22 lb 19 s 6 d Cord Kerkmanne fabro pro diversis ferramentis ad usum der marien ultra summam prescriptam*.

¹⁰ Thomas WOLF, Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen, Köln 1986, S.73.

1.4. Wert-, Preis- und Währungsfragen

1.4.1. Wert- und Preisbestimmung

Schiffe wurden gekauft und verkauft. Dennoch ist noch kein Schiffsmarkt zu beobachten, auf dem sich gemäß Angebot und Nachfrage Preise einpendelten. Wir kennen aus dem Mittelalter dramatische Schwankungen von Angebot und Nachfrage, die entsprechend dramatische Preisschwankungen nach sich zogen, die aber in der Regel außerökonomisch bedingt waren. Es gab keinen Mechanismus eines freien kapitalistischen Kräftespiels, das Kapital von uneffektiven in lukrative Anlagen wandern ließ. Die gesellschaftliche Produktion war Teil einer unflexiblen, oft durch naturbedingte Fremdbestimmung getriebenen feudalen Welt. Auch die mittelalterlichen Städte und ihre Gewerbe waren gilden-, zunft-, bzw. ämtermäßig, d. h. protektionistisch, festgelegt. Naturkatastrophen, Seuchen und Kriege führten zu gewaltigen Ausschlägen von Angebot und Nachfrage. Ernteaufschläge, Hungersnöte, kriegerischen Katastrophen oder die Bevölkerung dahinraffende Epidemien konnten sowohl das vorhandene Angebot als auch die Nachfrage und den Absatz in ganzen europäischen Regionen nachhaltig beeinflussen, - mit teilweise drastischen Auswirkungen auf die Preise.

Andererseits konnten im Bereich dessen, was wir heute Investitionsgüterindustrie nennen, also der Herstellung von Produktions- und Transportmitteln, Angebot und Nachfrage stark schwanken, ohne dass deutliche Auswirkungen auf die Preise erkennbar werden. Das wird gerade im Schiffsgewerbe deutlich, das mit einem hohen Risikofaktor betrieben werden musste. Wie oft kam es vor, dass Schiffshandelswege, etwa die Sundfahrt, von Feinden blockiert oder von dem eigenen hansischen Städteverbund oder der eigenen Stadt gesperrt wurden, dass ganze Flotten, speziell hansische Baiensalzflotten, angegriffen und aufgebracht wurden,¹¹ dass Freibeuter und feindliche Auslieger die Schifffahrt praktisch zum Erliegen brachten oder dass Stürme und Unwetter die Schiffe auf Sände und Strände trieben.

In diesen Fällen kam das Seetransportgeschäft für manche Jahre zum Erliegen und das Angebot von Transportkapazität schnellte nach oben. Schiffe lagen brach und konnten ihre Besitzer in dieser Situation nicht ernähren, sondern im Gegenteil, erforderten weiter fixe Ausgaben und Instandhaltungseinsatz. Trotzdem wurden dann nicht entsprechend einer Marktlogik Schiffe zu Schleuderpreisen angeboten.

Es gab also noch keinen freien Markt für eine Ware Schiff, für Schiffsbau, Schiffsverkauf und -besitz. Fremdenfeindlichkeit und protektionistischer Schutz der eigenen städtischen Existenz bestimmten die Szene. Schiffe waren im Ursprung für Kaufmann und Seefahrer Gebrauchsgegenstände wie

¹¹ Zu den Klagen bzgl. Salzflotten siehe Anh. H.1 bis H.3, S. 910–918 sowie die Erklärungen zum Anh. H, S. 909.

außerökonom.
bedingte
Preisschwankungen

kein Marktmecha-
nismus einer Ware
Schiff

für den Bauern der Ochse oder den Müller die Mühle. Für einen selbstwirtschaftenden Produzenten oder Seefahrer war der Kauf oder Verkauf seiner Produktions- oder Transportmittel keine Frage von mehr oder weniger profitträchtiger Kapitalanlage, sondern eine Frage der materiellen Existenz. Zwar ist es richtig, dass gerade in den Wirtschaftsbereichen Schiffbau und Schifffahrt die mittelalterliche nicht-kapitalistische Art der Gütererzeugung und Dienstleistung früh von kapitalistischem, unternehmerischem Wirtschaften überlagert wurde. Wenn dennoch unterstellt wird, dass in der spätmittelalterlich-städtischen Welt Angebot und Nachfrage den Schiffswert bestimmten und dass dieser Schiffswert sich im jeweiligen Schiffspreis ausdrückte, entspringt das theoretischen Unzulänglichkeiten und stellt eine unzulässige Projektion moderner ökonomischer Marktzustände auf das Spätmittelalter dar.¹²

Thomas Wolf widmet einen Abschnitt seiner Dissertation von 1986 dem Thema des Schiffswertes.¹³ Er führt aus: Preis meist nicht gleich Wert

„Zweifelloos ist der von Angebot und Nachfrage bestimmte Preis einer Ware das genaueste Indiz für deren Wert. Insofern ist einer Preisangabe der Vorzug zu geben vor einer einseitigen Wertfestsetzung.“¹⁴

Wert und Preis werden bedenkenlos in einen Topf geworfen. „Der (Schiffs-) Wert als Preis“¹⁵ steht neben dem „Preis als (Schiffs-)Wert“.¹⁶

Bei Wolf bestimmen Angebot und Nachfrage den Preis. Der Preis seinerseits ist der Anzeiger, das Indiz, für den Wert. Daraus folgt logisch, dass sich nach Wolf auch der Wert des Gutes durch Angebot und Nachfrage bestimmt. Die weitere logische Schlussfolgerung ist, dass es bei fehlendem Angebot- und Nachfrage-Marktspiel gar keinen Wert eines Gutes gibt, bzw. – wie Wolf es anklingen lässt – der Preis sich willkürlich durch „einseitige Wertfestsetzung“ ergibt.¹⁷ Aber selbst moderne Zustände unterstellt,

¹² Zugleich sei hier angemerkt, dass auch in einer kapitalistischen Ökonomie mit Angebots- und Nachfragesteuerung der Produktion sich der Wert in letzter Instanz nicht von der subjektiven Bedürfnisstruktur der Verbraucher und Käufer herleitet. Auch in modernen Zeiten, – nur nicht mehr so offensichtlich wie im Mittelalter – muss der Wert der Güter von den Produzenten in ihre Produkte hineingearbeitet werden. Dieser unüberbrückbare Gegensatz von subjektivistischer contra Arbeitswerttheorie ist einer der tiefsten Gräben im ökonomischen Denken überhaupt. Er wird deshalb hier angesprochen, weil er natürlich auch Preis- und Wertanalysen der vorkapitalistischen Zeiten beeinflusst.

¹³ WOLF, TH., Tragfähigkeiten (1986), S. 70-81.

¹⁴ WOLF, TH., Tragfähigkeiten (1986), S. 70.

¹⁵ WOLF, TH., Tragfähigkeiten (1986), S. 70, Überschrift V.1.

¹⁶ WOLF, TH., Tragfähigkeiten (1986), S. 71.

¹⁷ Wolf spielt hierbei auf eine einseitige Festsetzung des Wertes an, wie sie uns etwa in Schadensverzeichnissen gegenübertritt (WOLF, TH., Tragfähigkeiten (1986), S.71). Sicherlich gehören auch die Schiffswertanzeigen bei den diversen Pfundgelderhebungen

trifft es in der Regel nicht zu, dass Angebot und Nachfrage über den aktuellen Preis den Wert einer Ware anzeigen. Es wird argumentiert, ein Käufer sei bereit, einen Preis zu zahlen, weil für ihn, gemessen an persönlichem Nutzen, die Ware ihren Preis wert sei. Der Wert sei folglich eine von individuellen Motiven bestimmte, subjektive Größe. Über Angebot und Nachfrage, also im Preis, drücke sich die zu einem Wert geronnene, subjektive Disposition der Marktteilnehmer aus.¹⁸ Das läuft darauf hinaus, dass durch Wille, Geist, Ideen und von welchen Nutzenmotiven auch immer getriebene Kaufentscheidungen den Wert quasi aus dem metaphysischen Nichts generieren oder zum Verschwinden bringen. Ein höchst mystischer Vorgang als Ergebnis einer höchst zweifelhaften subjektivistischen Werttheorie.¹⁹

Natürlich entstand der Preis eines städtischen Schiffsneubaus oder einer Reparatur und Wartung auf dem Schiffsbauerbrook durch die Kalkulation des Schiffsbaumeisters, der alle seine Produktionsaufwände, also Pachten, Rohmaterialien, Vergütungen der von ihm engagierten Handwerker und Arbeitsmänner sowie seiner eigenen, eingeflossenen Arbeitsleistung zum einem Preis verdichtete, über dessen Angemessenheit seine städtischen Genossen in den Ämtern und der Rat der Stadt wachten.

Wenn z.B. in Hamburg, sagen wir um 1450, eine Gruppe von Kaufleuten ein Schiff nachfragte und unter Aufsicht der Stadt auf dem Schiffsbauerbrook einer der Hamburger Schiffbaumeister dieses Schiff in enger Zusammenarbeit mit den Auftraggebern in Angriff nahm, dann wurde dieses

im Hanseraum hierher.

¹⁸ Am prägnantesten hat es einmal Harald Siems ausgedrückt, als er den Unterschied zwischen Gütertausch über Geschenke und über Handel erklärte. Im Gegensatz zum Geschenkeaustausch sei beim Handel „der Wert ausgefeilscht worden“ (Harald SIEMS, Vorfragen zu einer Untersuchung über den Handel in den frühmittelalterlichen Rechtsquellen, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel des frühen Mittelalters (1985), S. 107).

¹⁹ Historisch kommt sie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf. Ihr „historisches Verdienst“ bestand darin, die Gesetze der Wertbildung, die von der klassischen Nationalökonomie um Adam Smith und David Ricardo erarbeitet und von Karl Marx (Karl MARX, Das Kapital: Kritik der politischen Ökonomie, Band 3, nach der 1., von Friedrich ENGELS herausgegebenen Auflage von 1894, (MEW Bd. 25), 30. Aufl., Berlin 1989) übernommen und weiterverarbeitet wurden, zu „überwinden“. Das Grundproblem dieser Art von Volkswirtschaftslehre besteht darin, dass sich qualitative, subjektive Größen wie Nutzen und Gebrauchswert letztlich nicht quantitativ bestimmen, d. h. messen lassen und deshalb als Wertmaßstab in der Geschichte von Handel und Austausch nicht in Frage gekommen sind. Leider können diese Probleme an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden. Die Anmerkungen dienen nur zur Illustration, auf welchen Theoriezug Thomas Wolf mit seinem Ansatz aufgesprungen ist. Festzuhalten ist, dass in dieser Arbeit grundlegend und klassisch davon ausgegangen wird, dass der Wert einer Ware durch Wert bildende Tätigkeit der Produzenten in das Produkt ihrer Arbeit hinein gearbeitet wird und dass sich in letzter Instanz nur so der Tauschwert gehandelter Güter, also von Waren, bestimmt.

Schiff entsprechend der herrschenden Löhne und Materialpreise abgerechnet und irgendwelche Preistreibereien hätten wohl umgehend eine Anzeige beim Rat der Stadt nach sich gezogen.

Welchen Wert hatte dieses Schiff und wofür stand der Preis, den die Kaufleute dem Schiffsbaumeister und den Meistern der anderen Gewerke, den Segelmachern, Seilern, Ankerschmieden, usw. zahlten? Der Schiffspreis spiegelt offensichtlich die Produktionsaufwände, also die Aufwände an Materialien, Arbeit, Infrastruktur, Werkzeugen und Geräten wider, die der Bau verschlang. Die Herstellung des Schiffes war eine produktive Wertschöpfungskette, in deren Verlauf der Wert der Einsatzmaterialien wie Holz, Teer, Eisenteile usw. ebenso wie der Wert der eingesetzten menschlichen Arbeitskraft in das entstehende Schiff einfließen. Der solcherart entstehende, durchschaubare, abrechenbare und zu zahlende Preis für das fertige Schiff stellte den in Hamburger Währung ausgedrückten ökonomischen Tauschwert des Schiffes dar. Der Schiffswert entsprach bei Neubauten den Herstellungskosten, von der Produktionsseite her betrachtet. Von der Käuferseite aus handelte es sich um Investitionskosten. Bei gebrauchten Schiffen ist die Wertbestimmung schwieriger, denn hier muss man einen Abnutzungsfaktor berücksichtigen, eine „Abschreibung“, die abhängig von dem Alter und dem Pflegezustand des Schiffes ist.²⁰ Bei Prisenschiffen kam der Grad der kriegerischen Beschädigungen nach Kämpfen hinzu. Außerdem stellte sich bei Gebrauchtschiffen dann eine Angebot/Nachfrage-Thematik ein, wenn wegen bestimmter politischer Drucksituationen Schiffe benötigt wurden, z.B. wenn die Stadt dringend Schiffe für einen Kriegszug zu rekrutieren hatte oder den erfolgreichen Seekriegern ihre Schiffsbeute zu vermutlich politisch getönten Preisen abkaufte. Es ist nach meinem Verständnis nicht hinnehmbar, dass Thomas Wolf die Wert- und Preisbestimmung aus betriebswirtschaftlicher Kalkulation vor jeglichem Angebots- und Nachfrageeinfluss als „einseitige Wertfestsetzung“ abtut. Er verwirrt damit grundlegende Vorgänge ökonomischer Wertschöpfung.

der kalkulierte
Produktionspreis

1.4.2. Kaufkraft des Geldes und Währungsfragen

Bezüglich Geld und Währung ist zu bedenken, dass die Betrachtung einen Zeitraum von 150 Jahren erfasst, in denen die Währungen, der Münzfuß und die Umrechnungskurse nicht stabil geblieben sind, die Preise entsprechend gültiger Geldtheorie dadurch eventuell unterschiedliche Gegenwerte verrechneten. Es hatte sich noch keine Marktwirtschaft herausgebildet, die Wechselkurse einpendelte. Märkte schwankten oft stark und brachen mitunter ganz zusammen, wenn Kriegszüge, Handelsboykotte oder Ka-

entstehende Geld-
wirtschaft und
Silberprobleme

²⁰ Auch Wolf konstatiert den Zeitfaktor in Kritik an Vogel bei der Einschätzung von Schiffswertangaben in den Handelsrechnungen des Deutschen Ordens: WOLF, TH., Tragfähigkeiten (1986), S.71/72.

tastrophen wie Epidemien und Hungersnöte das wirtschaftliche Leben zum Erliegen brachten. Das 15. Jahrhundert wurde ein Jahrhundert der Edelmetallknappheit, die schließlich Seefahrerstaaten auf der Suche nach diesen Schätzen um den Globus trieb. Durch einseitige Handelsbilanzen mit fernen Wirtschaftsräumen floss Edelmetall ab und verschärfte so den Mangel.²¹ Durch rein politische Edelmetalltransaktionen verschoben sich Gewichte. Die historische Resultierende über die Jahrhunderte des Spätmittelalters ist aber eindeutig: Der Silbernachschub reichte in zunehmendem Maße nicht aus und alle Gegenmaßnahmen, die die geldverantwortlichen Herrscher ergriffen, verschärfte letztlich die Probleme, anstatt sie zu lösen.²² Geld wurde überall „gestreckt“, d. h. Nennwert und Realwert des enthaltenen Silbers klappten auseinander, die Kaufkraft einer Silbermünze nahm ab und folglich stiegen die Preise – wenn es, was nicht der Fall war, streng marktwirtschaftlich zugegangen wäre. Gesamtgesellschaftlich konnte im Mittelalter noch nicht von Geldwirtschaft gesprochen werden. Erst in den Städten des Spätmittelalters entwickelte sich ein Verteilungsmechanismus für lebenswichtige Güter unter der breiten Bevölkerung in Form von Preisgestaltung auf städtischen lokalen Märkten.

Haben sich diese zeitbedingten Entwicklungen und Zustände auch in den KR niedergeschlagen? Wir haben bisher kaum Anhaltspunkte, wie und in welchem Ausmaß das geschehen sein könnte. Der Fernhandel war noch nicht mit dem lokalen Handel zu einem konsistenten Geld- und Währungssystem integriert. Einen erkennbaren Markt für Seeschiffe gab es, wie angeführt, noch nicht. Über die Kammereirechnungen lassen sich wegen der Unbestimmtheit des jeweils vergüteten Waren- und Dienstleistungsumfanges nur schwer Preisschwankungen über die Dauer – etwa für Handwerkerentlohnungen oder Ankauf von Schiffsbauholz – feststellen.

Wie also interpretiert man unterschiedliche Schiffspreise, die 100 Jahre auseinander liegen, von denen man nicht genau weiß, was sie im Einzelnen schiffstechnisch beinhalten und die nicht in Relation zu bringen sind mit der Entwicklung von Löhnen im Schiffsbauhandwerk? Selbst wenn man diese Löhne genau kennen würde, wäre der Anteil der Lohnkosten am Schiffspreis nicht bekannt, bzw. der Grad einer möglichen Veränderung dieses Anteils durch eine veränderte Produktivität der Handwerker auf Grund eventuell erfolgter technischer Verbesserungen.

Neben diesen Unbestimmtheiten stellt sich bei historischen Preisvergleichen über anderthalb Jahrhunderte überhaupt die Frage nach der Vergleichbarkeit scheinbar gleicher Währungs- und Nennwertangaben. Wie

²¹ Michael NORTH, *Kleine Geschichte des Geldes. Vom Mittelalter bis heute*, München 2009, S. 38-39.

²² Sprandel bespricht verschiedene Reaktionen auf Zahlungsmittelknappheit: Rolf SPRANDEL, *Das mittelalterliche Zahlungssystem nach hansischnordischen Quellen des 13.- 15. Jahrhunderts*, Stuttgart 1975, S. 125-127.

entwickelte sich die Kaufkraft des Geldes über 150 Jahre? Braucht man für eine verzerrungsfreie Auswertung gegebener Preisangaben Anpassungsfaktoren?

Die Forschung ist sich darin einig, dass der Wert der Münzen von Ihrem Silberfeingehalt abhängt und das sich darüber die Kaufkraft bestimmt. Wilhelm Jesse beispielsweise registriert eine ständige Verschlechterung der Pfennige, „und damit auch Minderung der Kaufkraft.“²³ Es ist unstrittig, dass die Edelmetalle Gold und Silber historisch zu speziellen Referenzwaren wurden, in denen sich die Tauschwerte aller anderen Waren maßen und ihren Preis ausdrückten.

Silberfeingehalt
und Kaufkraft

Die Münzen bzw. die Recheneinheiten waren ein definierter Teil eines Urgewichtes, womit automatisch auch der Feingehalt an Silber gegeben war. Als Karl der Große aus einem karolingischen Pfund²⁴ 240 Einzelteile schlagen ließ, fiel auf eines dieser Teile ein Silberanteil von 1,7 g. Diese Münze bekam den Taufnamen *denarius*, also Pfennig. 409 g Silber ließen sich nun auch durch 240 *denarii* darstellen.

Der Wert der Münzen wurde durch den Wert ihres Edelmetallgehalts bestimmt. Der Münzfuß war die anteilige Portionierung einer definierten Bezugsmenge, historisch des Karlspfunds,²⁵ später durch die Kölner Mark.²⁶ Der Wert des Wertbestimmers Silber selbst kann sich natürlich nicht tautologisch durch einen Silberpreis definieren.²⁷ Ein akzeptabler Silberwert kann sich, wie letztlich der Wert aller Tauschprodukte, nur aus langer Erfahrung von Arbeitswertabgleichen im Prozess gesellschaftlicher Produktion und des Güterausstauschs ergeben. Die Marktfunktion von Sil-

Wie bestimmt sich
der Wert des Wert-
bestimmers?

²³ Wilhelm JESSE, Die Münzpolitik der Hansestädte, in: HGbl. 53, 1928, S. 80.

²⁴ Der *pondus Karoli*, mitteldeutsch *Karles lôt* wird genauer von Hilliger diskutiert. Das *pondus Karoli* stand in der Tradition des altrömischen Pfundes und ist ein Vielfaches eines Unzengewichts von 27,399 g. Das Karlsfund ist mit 15 Unzen auf ca. 409 g zu veranschlagen: Benno HILLIGER, Gold- und Silbergewicht im Mittelalter, Halle 1932, S. 13-18. Verdenhalven stellt zum Pfund Karls d. Gr. fest: „Doch wie schwer es war, bleibt fraglich“ (Fritz VERDENHALVEN, Alte Maße, Münzen und Gewichte aus dem deutschen Sprachraum, Neustadt an der Aisch 1968, S. 39).

²⁵ Dieses Münzgrundgewicht des Mittelalters „läßt sich theoretisch definieren als karolingisches *Pondus Silber* von 408,240 g als Summe von 240 Denaren Karls des Großen à 1,701 g oder 15 Unzen bzw. 30 Lot bzw., seit dem 10./11. Jahrhundert als *Pondus* zu 2 Mark“ (Harald WITTHÖFT, Die Kölner Mark zur Hansezeit, in: NORTH, Geldumlauf 1300 - 1800 (1989), S. 71).

²⁶ Sie geht auf den Bopparder Vertrag zwischen Rudolf von Habsburg und dem Kölner Erzbischof über Grundsätze der Münzprägung zurück: WITTHÖFT, Kölner Mark (1989), S. 55-56. Er „verschaffte einer Mark Handlungsgewicht als Mark Silber von 233,280 g Eingang in die Kölner Münzordnung“ (ebd. S. 57) und lässt sich 1252 erstmals nachweisen.

²⁷ Silber kann keinen Silberpreis haben. Man kann eine Sache nicht mit sich selbst bewerten. Es ergäbe keinen Sinn, ein Karlsfund Silber durch 240 karolingische Denare „bezahlen“ oder „kaufen“ zu wollen.

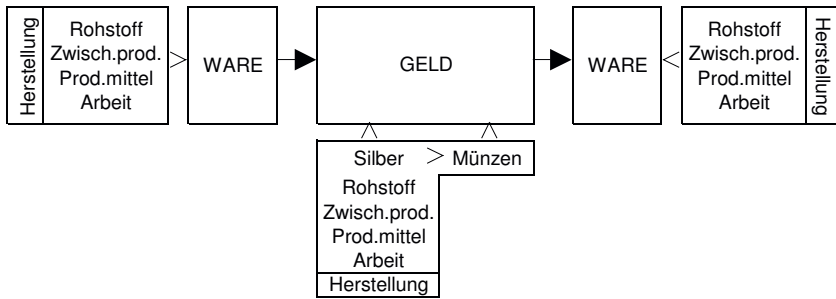


Abb. 1.1: Funktion des Geldes als allgemeine Äquivalentware

bermünzen als Tauschvermittler lässt sich wie in Abb. 1.1 veranschaulichen. Solange die Geldware Silber noch unmittelbar gewogen wurde, war das Tauschgeschäft authentisch und für die Beteiligten durchschaubar. Auf diese Weise stellte das Gewicht einer abgewogenen Menge Silber einen bei allen Geschäften einsetzbaren Wert dar. Der Preis einer beliebigen Ware drückte sich in einer vereinbarten Portion Edelmetall aus. An dieser Stelle kam historisch die Münze in das Spiel, indem sie als vorportionierte, definierte Silbermenge das Hacken und Abwiegen überflüssig machte und damit die Markt- und Austauschprozesse ungemein rationalisierte.

Wenn in einer Münzsorte der Feingehalt, also die Silbermenge, bewusst geändert wurde oder Silberanteile durch Münzabnutzung verloren gingen, musste der Tauschwert dieser Münze objektiv sinken. Um mit einer gleich großen Silbermenge zu bezahlen, benötigte man dann mehr Münzen. Die Kaufkraft der verschlechterten Münze sank, die Preise stiegen – zumindest in der Theorie.

Die *denarii*, die Pfennige waren lange Jahrhunderte die einzige umlaufende Münze. Allgemein lässt sich sagen: „Sobald hamburgische Münzen auftreten, entsprechen sie den lübischen.“²⁸ „1255 vereinbarten die Städte Hamburg und Lübeck, 466 Pfennige aus der Kölner Gewichtsmark zu schlagen. Das ergab ein Stückgewicht von 0,5 g.“²⁹ Zu dem Pfennig als einziger Münzsorte³⁰ gesellten sich zum Ende des 14. Jahrhunderts der Witten, eine Vierpfennigmünze, und im 15. Jahrhundert vor allem der Schilling.³¹ Der

²⁸ Wilhelm JESSE, Der wendische Münzverein, Lübeck 1928, S. 59.

²⁹ Dieter DUMMLER, Die Münzsammlung der Reichs- und Hansestadt Lübeck 1114-1819, Lübeck 2012, S. 10.

³⁰ „So verwunderlich es uns heute auch erscheinen mag, hat Hamburg zunächst und für $1\frac{1}{2}$ Jahrhundert nur die einzige Münzsorte des Pfennigs sowie Hälblinge hervorgebracht, der nun als lübischer oder hamburgischer Pfennig in die Münzgeschichte eintritt“ (Wilhelm JESSE, Hamburgs Anteil an der deutschen Münz- und Geldpolitik, in: ZVHG 38, 1939, S. 121).

³¹ Michael North dokumentiert, dass im 15. Jahrhundert „der Schilling und das hohle Pfenniggeld den Kleinsilberumlauf zu rund 85 % beherrscht“ hatten: Michael NORTH, Geldumlauf und Wirtschaftskonjunktur im südlichen Ostseeraum an der Wende zur

Münzen als vorportioniertes Silber

lübische und hamburgische Pfennige

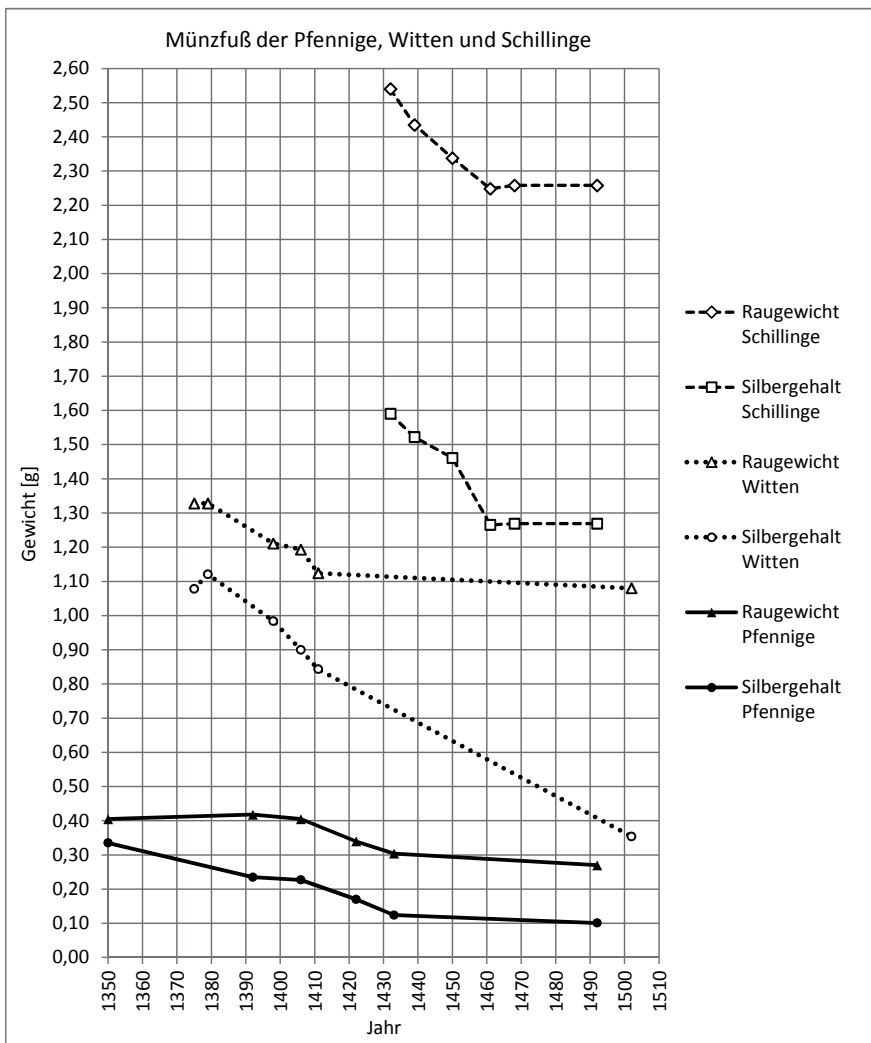


Abb. 1.2: Entwicklung von Pfennig, Witten und Schilling 1350–1500

Die verarbeiteten Werte wurden den Tabellen bei JESSE, Der wendische Münzverein (1928), S. 209, Tab. 1 (Pfennige) und S. 210, Tab. 2 (Witten), S. 211, Tab. 4 (Schillinge) entnommen.

Münzfuß dieser, das tägliche Leben in den Städten bestimmenden Münzen weist für die 150 Jahre unseres spätmittelalterlichen Betrachtungszeitraums eine eindeutige Tendenz auf, die Jesse sogar als ein „Gesetz“³² einstufte:

permanente Münzverschlechterungen

Neuzeit (1440-1570), Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte am Beispiel des Großen Lübecker Münzschatzes, der norddeutschen Münzfunde und der schriftlichen Überlieferung, Sigmaringen 1990, S. 84. Nach ebd. Tab.22 gilt für den Kleinsilbergeldumlauf im 15. Jahrhundert: Hohlpfennig 12,5 %, Blaffert (Zweipfennigsmünze) 14,3 %, Witten 4,8 %, Schilling 57,5 %.

³² „Es ist ein merkwürdiges Gesetz in der Münzgeschichte, daß sämtliche Münzwerte

„Die Verminderung [des Pfennigs; RP] in Gehalt und Gewicht zwischen 1200 und 1500 von einem Raugewicht von 0,55 bis 0,27 und Feingehalt von 0,50 bis 0,1 g vollzieht sich indessen über lange Zeiträume . . .“³³

Diese permanente Münzverschlechterung der wichtigsten Nominale Pfennig, Witten und Schilling wird in Tab. 1.2 auf der vorigen Seite abgebildet. Sowohl im 14. als auch 15. Jahrhundert weisen die „Silbergehalt“-Kurven für Pfennig und Witten auf drastischen Silberverlust hin. Während der Pfennig 1350 noch 13 $\frac{1}{4}$ -lötig geschlagen wurde, blieb 1492 noch 6-lötiges Silber übrig.³⁴

Auf der Basis dieser geldtheoretischen Ableitungen muss erwartet werden, dass die Preise für Schiffe aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts mit denen aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts nicht direkt vergleichbar sind. Aus den obigen Ausführungen folgt, dass das Geld in Hamburg eigentlich ständig an Realsilberwert und Kaufkraft verlor. Im 14. Jahrhundert bekam man demnach für die gleiche Geldmenge „mehr Schiff“ als im 15. Jahrhundert. Höhere Schiffskosten im 15. Jahrhundert wiesen also nicht unbedingt auf ein größeres Schiff hin. Ohne die Kenntnisse eines jeweiligen Abwertungsfaktors könnte demnach über den Preis ein Schiff nicht richtig eingeordnet, der Hamburger Schiffsbestand also nicht über deren Kosten und Preise in Gruppen eingeteilt werden.

1.4.3. Lebensstandard und Entlohnung der Stadtbediensteten

Um die tatsächliche Praxis des Umgangs mit dem Geld und der Kaufkraftentwicklung in Hamburg über den gesamten Zeitraum vom 150 Jahren zu erfassen, benötigt man serielle Quellen für gleiche Vorgänge, Tätigkeiten oder Arbeiten. Da wir normalerweise bei Handwerksarbeiten oder Dienstleistungen nicht den genauen Umfang und die Dauer kennen, für die ein Lohn gezahlt wurde oder nur die Abrechnungen für einzelne Projekte für

die Tendenz des Absinkens ihres Gewichts und Silbergehalts zeigen“ (JESSE, Hamburgs Anteil (1939), S. 123).

³³ JESSE, Hamburgs Anteil (1939), S. 123.

³⁴ Das Korn der Münze, d. h. die Feinheit, die Reinheit des Silbers wird auch in Lot gemessen, wobei 16 Lot 1000 ‰ Silber bedeutet und entsprechend 8 Lot 500 ‰ Silber anzeigt. Man konnte den Silberanteil der Münze auf zweierlei Weise abbauen. Zum einen verringerte man bei gleichbleibendem Raugewicht, also dem Münzbruttogewicht, die Silbermenge und füllte durch Kupfer auf, wodurch das Silber geringerlötig wurde. Zum anderen schlug man aus der gleichen Legierung einfach leichtere Münzen, senkte also das Raugewicht – und damit auch das Silberfeingewicht. Die Kombination aus beidem wertete den Realwert der Münze besonders nachhaltig ab. In Diagramm 1.2 ist das der Fall, wenn die Kurve für das Raugewicht abfällt und die dazugehörige Silbergehaltkurve noch stärker sinkt, d. h. der Abstand zwischen den Kurven sich vergrößert.

Kaufkraftverlust
und Preisanstiege?

Schwierigkeit von
Kaufkraftberechnungen

einen begrenzten Zeitraum bekannt sind,³⁵ lassen sich auf diesem Wege keine Erkenntnisse über eine Zeitspanne von eineinhalb Jahrhunderten ableiten.

Die Forschung hat immer große Mühe mit Kaufkraftbetrachtungen, wenn es um Fragen der Lebenshaltung und des Lebensstandards im Mittelalter geht.³⁶ Wie in anderen Städten,³⁷ so existiert allerdings auch für Hamburg mit den Kämmererechnungen eine serielle Quelle für lange Reihen von fixen Bezügen städtischer Bediensteter, über deren Entwicklung Rückschlüsse über die Wertigkeit der Entlohnung, d. h. über die, den Lebensstandard bestimmende Kaufkraft der Gehälter zu gewinnen sein müsste.

serielle Quellen zu
familia civitatis

Die Entlohnung der Hamburger Stadtbediensteten setzte sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

1. Vierteljährlich ausgezahlte Geldbeträge, dokumentiert in der KR-Rubrik AD PRECIUM FAMILIE. Man erfährt das jährliche Geldeinkommen des Einzelnen.
2. Viele Stadtbedienstete erhielten von der Kommune Kleidung oder Tuch, was aus der Rubrik AD VESTITUM FAMILIE zu ersehen ist. Die Zuwendungen sind meist für mehrere Personen oder Gruppen zusammengefasst und dann nicht mehr Einzelpersonen zuzuordnen.³⁸

fixer Geldbetrag

³⁵ Ein gutes Beispiel für Letzteres ist ein ausführlich belegter städtischer Neubau der Fuhlsbüttler Mühle in den 60er Jahren des 15. Jahrhunderts: StAH C1 VII Lit Dc Nr. 7, vol. I fasc.1: *Dut ys dat bock van Vulsbuttele*, von Gerhard Fouquet ausgewertetes und ediertes Sonderrechnungsbändchen zum Neubau der Fuhlsbüttler Mühle 1465 und dem Schleusenbau in Fuhlsbüttel 1487: Gerhard FOUQUET, „AD STRUCTURAM CIVITATIS“: Der öffentliche Baubetrieb Hamburgs und die Errichtung von Mühlen- und Schleusenanlagen in Fuhlsbüttel während der Jahre 1465/87, in: DIRLMEIER, Öffentl. Bauen (1991), Anhang S. 266-286.

³⁶ Ulf Dirlmeier führt hierzu aus: „In begrenztem Umfang wird der Kaufkraftvergleich von Löhnen über die Umrechnung in Grundnahrungsmittel vorgenommen, ganz überwiegend werden aber aus zeitgenössischem Belegmaterial ermittelte Kosten für Teilbereiche der Lebenshaltung oder den gesamten Lebensunterhalt mit möglichen und tatsächlichen Einkommen verglichen. Da vom Ausgangsmaterial her nicht die erforderliche Einheitlichkeit der Daten gegeben ist, sind aus diesen Vergleichen keine statistisch auswertbaren langen Reihen mit ihren spezifischen Interpretationsproblemen zu gewinnen“ (Ulf DIRLMEIER, Untersuchungen zu Einkommensverhältnissen und Lebenshaltungskosten in oberdeutschen Städten des Spätmittelalters (Mitte 14. bis Anfang 16. Jahrhundert), Heidelberg 1978, S. 35.

³⁷ „Die jährlichen Festbezüge städtischer Bediensteter sind aus dem Spätmittelalter recht zahlreich überliefert: Für Basel könnten sie aus den Haushaltsrechnungen für etwa 160 Jahre in geschlossenen Reihen aufgezählt werden“ (DIRLMEIER, Einkommensverhältnisse (1978), S. 67).

³⁸ So lautet beispielsweise der *vestitus*-Eintrag von 1381: *42 lb 2 s ad vestitum dominorum Iohannis Wonstorp, Borchardi de Grevenmolen, Brunonis Bekendorp, notariorum, Hinrici apothecarii et magistri Iohannis Budessyn, cyrurgici, cum vario opere* [Pelzwerk; RP] *pro notariis. 52 s pro vestitu Herslo* [ein Bewaffneter; RP] *et Nicolai Sterneberch*, [ein Schütze; RP] *25 s pro vestitu Arnoldi Coci* [Koch; RP]. *Ad vestitum*

- Kleidung und Tuch
- Tuch und Kleidung wurden im 15. Jahrhundert deutlich exquisiter und scheinen vermehrt für bevorrechtigte Gruppen gewährt worden zu sein. Die Verteilung erfolgte oft nicht mehr direkt, sondern über die Vorleute und Offiziere. Die Gesamtausgaben für *vestitus* lagen innerhalb des frühen und des späteren Betrachtungszeitraums in etwa auf gleichbleibender Höhe, im 15. Jahrhundert allerdings ungefähr auf doppeltem Niveau.³⁹
3. Andere Zuwendungen, die sich meist in der Rubrik AD DIVERSA „verstecken“. Zu ihnen zählen:
- Stiefelgeld
- a. *Pro ocreis* (Stiefelgeld). In den ersten Jahren, in denen wir über Daten verfügen (1350-1353), wird das Schuhgeld noch in der Rubrik VESTITUS geführt. Eine Gruppe von Bediensteten bekam Stiefelgeld durchgehend von 1370 bis 1387.⁴⁰ Im 15. Jahrhundert ging Stiefelgeld an Barsenmeister⁴¹ und an die Rathauswächter.⁴²
- Mietzahlungen
- b. *In subsidium hure/pro hura sue*, Übernahme von Wohnungsmiete bzw. Mietzuschüsse. Das Geld wurde zweimal pro Jahr, zu Ostern und zu Michaelis (29. Sept.), ausgezahlt. Dieses Extrageld wurde namentlich gewährt. Nur bei den Barsenmeistern⁴³ scheint es zum Standard gehört zu haben. 1469 beispielsweise gab es folgende Empfänger – vier Barsenmeister (Rodemborg, Holtmann, Misner, Moller), den *brookvogt*⁴⁴ Stork, die Ratsdiener Eytzen und Ebbekesdorp, den Läufer Meiger, den Berittenen Banksleger und den Maurer Holthusen.⁴⁵
- c. Bezahlung von Festlichkeiten bestimmter Berufsgruppen, durchge-

advocati 9 lb 4 s et 12 s ad fotrum [Innenfutter; RP]. *Ad vestitum satellitum* [Bewaffnete; RP] *et vigilum* [Wächter; RP] *60 lb 14 s 3 d. Vestitus de panno griseo* [einfaches graues Tuch; RP] (KR 1.322₁₀₋₁₇).

³⁹ Siehe hierzu Anh. C.1, Tab. C.1, S. 748 f. (Spalten *ad vestitum familie*) und die Kurven incl. Trendlinien *Ad vestitus familie* im Diagramm Abb. C.1, S. 749.

⁴⁰ Das waren Wachleute und der *structurarius* (Baumeister/Bauhofleiter) Albertus de Hamelen. Hinzu kamen öfter der Zimmermann Magister Petrus und der Ratsbote Marquardus Bergher. Stellvertretend seien die Einträge von 1386 zitiert: *18 s ad ocreas Alberti structurarii, magistri Petri et Marquardi Bergher ... 30 s ad ocreas sex vigilium* (KR 3.55₂₂₋₂₄). Es ist kein Grund für die Bevorrechtigung gerade dieser Personen zu ersehen.

⁴¹ 1463 erschien ein Eintrag in der Rubrik AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM: *32 s Martino Muze et Ludekino Rodemborch magistris bardesarum ad eorum ocreas* (KR 2.203₁₀₋₁₁), und 28 Jahre später findet sich unter AD DIVERSA kurz und knapp: *2 lb 8 s magistris bardesarum pro ocreis* (KR 4.228₃₂).

⁴² 1480: *30 s familiaribus ante pretorium ad eorum ocreas ...* (KR 3.404_{28/29}); fast gleichlautend 1490: *30 s familiaribus ante pretorium pro eorum ocreis* (KR 4.212_{7/8}).

⁴³ Über die Hamburger Barsenmeister siehe Kap. 7.3, S. 229–230.

⁴⁴ Auch *brokvoghed*. Der Bruchvogt war ein niederer Ordnungs- und Aufsichtsbediensteter. In späterer obrigkeitlicher Neuzeit wird man ihn als Polizisten bezeichnen.

⁴⁵ KR 2.415₁₇₋₂₆ und 416₁₂₋₁₆.

hend über 130 Jahre gewährt. Die Beträge für diese Feiern sind bemerkenswert konstant. Von 1370 bis 1500 erhielten die Stadtwächter (*vigiles*) durchgehend 1 m oder, was das Gleiche ist, 16 s. Der Betrag für die Fastnachtsfeier der bewaffneten Reiter, der *sartelliti* bzw. des *advocatus et socii suis*⁴⁶ – das waren die Bewaffneten des Ausreitevogtes, also des Stadthauptmanns – bekamen in den 17 Jahren des 14. Jahrhunderts jeweils 2 m (32 s) und in den 40 Jahren des 15. Jahrhunderts durchgehend einen erhöhten Satz von 4 lb 2 s.⁴⁷ Im 15. Jahrhundert kam zu den subventionierten Festlichkeiten das Pfingstfest der Bogenschützen, das *sagittariis convivium festi Penthecostes* hinzu. Dieses jährliche Ereignis ist sogar erstmalig für 1444 überliefert: *4 lb ad sagittariis ad convivium eorum penthecostes*.⁴⁸ Ab 1461 wurden ohne Lücke bis zu unserer in dieser Studie gesteckten Grenze (1500) 4 lb für das Pfingstfest der Schützen dokumentiert.⁴⁹ Wir kennen dieses Fest zwar noch nicht für das 14. Jahrhundert. Im 15. Jahrhundert aber wurde es für einen Zeitraum von mindestens 56 Jahren von der Stadt mit gleichbleibenden Betrag finanziert.

Subventionierung
von Feiern

- d. Beträge *ex/de gracia*; Sondergratifikationen bzw. Prämien für besondere Dienste und Verdienste. Z. B. erfährt man 1387: *1 lb Hennekinio honrevoghede ex gracia*.⁵⁰ Bei einem Jahresgehalt von 2 lb war für Hennekinus eine Prämie von 1 lb sehr beachtlich.⁵¹ Ein anderes Beispiel aus dem Jahre 1489: *12 s cloacario, Pasce, pro purgatione camerarum in bidellia. 4 s familiaribus suis ex gratia*.⁵² Auch an die

Prämien

⁴⁶ Die Ausdruck *advocato et socii suis* wurde nur einmal, im Jahr dem 1380, verwendet (KR 1.307_{17–18}).

⁴⁷ Die Angaben befinden sich immer dicht beieinander im letzten Drittel der KR-Rubrik *ad diversa* und lauten ähnlich: *2 m ad convivium satellitum in Carnisprivio. 1 m vigilibus ad convivium in Carnisprivio* (KR 1.274_{25–26}). Ab 1494 ist nicht mehr von *vigiles* die Rede, sondern von der Fastnachtsfeier der *familiarum pretorii* (1494) und im Jahr 1495 von den *apparitoribus* (Dienern). 1496 wird das Fastnachtsgeld den *famulis nostris* gegeben. In den Jahren 1498 und 1499 fehlt der Eintrag zum ersten Mal, aber 1500 ist er wieder vorhanden: *Familiaribus nostris 16 s ad eorum convivium Carnisprivii* (KR 4.459_{9/10}).

⁴⁸ KR 2.75_{13/14}. Für diese Jahre bis 1461 konnten nur die KR-Aufzeichnungen Dr. Laurents ediert werden und es scheint ein glücklicher Zufall zu sein, dass Laurent 1444 unter *EXPOSITA, ad diversa* den Eintrag überlieferte.

⁴⁹ 1461 heißt es: *4 lb sagittariis ad eorum convivium, Pentecoste, per Wolderum Hoppen* (KR 2.129_{30–31}). Hoppe war der Armbrustmacher, der *balistarius* der Stadt. 1500 lautet der Eintrag nur knapp: *4 lb balistario de convivio Pentecostes* (KR 4.458_{20/21}), meint aber das Fest der Schützen.

⁵⁰ KR 1.463₅. Ein Hühnervogt war ein städtischer Marktaufseher; siehe Koppmann, Einleitung KR 1, S. CIII („Hühnervogt“).

⁵¹ Es handelt sich um den Hühnervogt Hennekinus Sassen. Es ist möglich, dass er nach 10 Dienstjahren 1387 in Ruhestand ging und eine Prämie für geleistete Dienste erhielt. Zum Hühnervogt Hennekinus siehe Tab. C.2, S. 752ff, Person Nr. 71.

⁵² „12 s für den Kloakenreiniger, Ostern, für die Reinigung der Räume der Büttelei.

einfachsten Arbeiter wurde also gedacht.

die
Sonderleistungen

Diese Struktur ist durchgehend von 1370 bis 1500 vorhanden. Das Stiefelgeld scheint im 14., das Mietgeld im 15. Jahrhundert ausgeprägter gewesen zu sein. Es ist oft nicht ersichtlich, warum, wer und wie viele Personen von einer Zuwendung profitierten. Wenn jemand eine Sonderleistung wie Stiefelgeld oder Mietgeld erhielt, war das – anders als bei den *de gratia*-Prämien – keine einmalige Zahlung, sondern wiederholte sich über Jahre. Zu den geldlichen Zusatzleistungen kamen oft noch Sachbestandteile der Entlohnung wie Tuch, Kleidung, Wohnung oder Verköstigung auf Festen. Einkünfte, die sich aus Nebentätigkeiten oder über Einnahmen aus dem Amt ergeben haben könnten, sind nicht erkennbar, aber auch nicht auszuschließen.⁵³

Mit diesen Zusatzleistungen wurden wohl Bevorrechtigungen und Wohnheitsrechte bestimmter Einzelpersonen oder Personengruppen abgegolten. Sie wurden meist über längere Zeiträume in gleichbleibenden Beträgen gezahlt..

die Basis: der
fixe Geldbetrag

Die zentrale Einkommensquelle der Stadtbediensteten waren ihre festen Gehälter, die ihren und ihrer Familien Lebensstandard bestimmten. Die Gehaltshöhe und deren Änderungen über die Zeit werden deshalb gesondert und ausführlicher in dem Anhang C („Preisangaben und Kaufkraft des Geldes“)⁵⁴ untersucht, indem sich schrittweise in die Materie hineingearbeitet wird.⁵⁵

1. Analyseschritt: Summarische Übersicht

Zunächst erfolgt eine Zusammenstellung der aufsummierten Jahresausgaben für Gehaltszahlungen in Tab. C.1, Spalten *ad precium familie* und

4 s für seine Mitarbeiter als Anerkennung“ (KR 4.190_{28–29}).

⁵³ Dirlmeier schreibt: „Auf eine breitere Behandlung der an sich zahlreich überlieferten Gehälter hoher und niedriger städtischer Bediensteter wird dagegen verzichtet, weil diese fixierten Beträge von vornherein nur als Teilentgelt konzipiert sind, mit dem sich die Stadt die Dienste des Betreffenden sichert, der im Übrigen aus den Einnahmen seines Amtes bezahlt wird oder durch nebegewerbliche Tätigkeit zusätzliches Einkommen bezieht“ (DIRLMEIER, Einkommensverhältnisse (1978), S. 83). Diese Feststellungen wären allerdings für Hamburg genauer für die verschiedenen Berufsgruppen zu überprüfen. Vorstellbar sind solche Nebeneinkünfte für Ratsnotare oder Ärzte, jedoch weniger für die Bewaffneten oder untergeordnete Berufsgruppen. Formen von systematischer Schwarzarbeit oder Teilzeitanstellung sind in einer überschaubaren und ämtermäßig umfassend organisierten Kommune des Spätmittelalters schwer vorstellbar.

⁵⁴ S. 747–774.

⁵⁵ Das methodische Vorgehen wird auch in den Erklärungen zu den Anhängen erläutert: allgemein S. 747; Anh. C.1, S. 747 („Die KR-Rubriken *ad precium familie* und *ad vestitus familie*“); Anh. C.2, S. 750f („Bezahlung der städt. Bediensteten: *ad precium familie*“); Anh. C.3, S. 764 („Bezahlung von Ämtern und Berufen“); und schließlich Anh. C.4, S. 773 („Schiffstypenpreise über 150 Jahre (Diagramme)“).

deren Visualisierung in Diagr. C.1.⁵⁶ Die Gehaltssummenübersicht zeigt erstens einen drastischen Niveauanstieg der jährlichen Ausgaben für Gehälter im 15. gegenüber dem 14. Jahrhundert um fast das Dreifache.⁵⁷ Zweitens erkennt man im Verlauf der untersuchten 40 Jahre des 15. Jahrhunderts selbst einen massiven Anstieg der Gehaltszahlungen um 70%.⁵⁸ Auch bei den Jahressummen für Kleidung (*ad vestitus familie*) gibt es einen Niveauunterschied: Der Mittelwert steigt von 101 lb (14. Jh.) um den Faktor 2,3 auf 233 lb (15. Jh.) an.

Aus diesen Sachverhalten ließen sich folgende, allerdings voreilige Schlussfolgerungen ableiten: Im 15. Jahrhundert fand ein Verfall der Kaufkraft des Geldes statt, sodass die Gehaltszahlungen ständig nach oben angepasst werden mussten, um den Lebensstandard der städtischen Bediensteten zu halten. Die *vestitus*-Kurven deuten darauf hin, dass die Sachleistungen zwar absolut gestiegen waren, ihr Anteil an der Entlohn aber relativ zugunsten von Geldzahlung abnahm. Das kann als zusätzlicher Impuls für den starken Anstieg der Jahresgehaltssummen interpretiert werden.

2. Analyseschritt: Die individuellen Gehälter der Stadtbediensteten

Diese Vermutungen erweisen sich als falsch, wenn man detailliert die Struktur der individuellen Gehaltsverhältnisse betrachtet. Die Gehaltstabellen C.2 (14. Jh.) und C.3 (15. Jh.) des Anh. C.2⁵⁹ offenbaren eine bemerkenswerte Konstanz der individuellen Gehälter über Jahre und Jahrzehnte sowohl bei höheren Bediensteten,⁶⁰ als auch Handwerkern und Spezialisten,⁶¹ als auch den unteren Dienstmännern.⁶² Jeder hatte seinen festen Platz im Gefüge der städtischen Verwaltung. Es gab keinerlei Leistungsvergütung⁶³ oder „Tarifauseinandersetzungen“.

⁵⁶ S. 748–749.

⁵⁷ Der Durchschnitt der Jahressummen (= halbe Länge der linearen Trendkurven): (Mittelwert 14. Jh.: 390 lb; Mittelwert 15. Jh.: 1139 lb.; Differenz 749 lb.

⁵⁸ Unteres Ende der Trendlinie: 850 lb; oberes Ende 1450 lb; Differenz: 600 lb, also ca. 70 % von 850 lb.

⁵⁹ S. 752–764.

⁶⁰ Hervorragende Beispiele sind der Ausreitevogt Tymmo Boytin (Tab. C.2, S. 752ff, Nr. 8 / 14. Jh.), der über 18 Jahre lang 24 lb bekam, und der Stadtnotar Laurentius Rodtiteke (Tab. C.3, S. 758ff, Nr. 3 / 15. Jh.), der in seiner ganzen Dienstzeit von 36 Jahren jedes Jahr 32 lb erhielt. Alle Barsenmeister (ebd., Nrn. 34–37 / 15. Jh.) erhielten durch die Bank ohne Änderungen 16 lb Gehalt.

⁶¹ Die Hühnervögte (Tab. C.2, S. 752ff, Nrn. 67–71 / 14. Jh.) erhielten, unabhängig wer das Amt gerade bekleidete, 2 lb Jahresgehalt.

⁶² Der Läufer Marquardus Bergher (Tab. C.2, S. 752ff, Nr. 80 / 14. Jh.) verdiente 17 Jahre lang seine 8 lb und der Läufer Didericus Rese (Nr. 55 / 15. Jh.) bekam in 25 Jahren ebenfalls immer 8 lb.

⁶³ Abgesehen von den bereits angesprochenen sporadischen, schwer durchschaubaren Prämien (oben S. 51).

Zu systematischen Gehalterhöhungen kam es lediglich bei den bewaffneten Kräften der Stadt, den Berittenen mit ihrem Hauptmann, dem Ausreitevogt, sowie den Schützen. Die Berittenen erhielten im 14. Jahrhundert zunächst 8 lb und wurden über einen Zwischenschritt im Jahre 1384 lb auf 10 lb Jahresgehalt ab 1385 hochgesetzt, womit sie an der Spitze der Einkommenskala lagen. 64 Jahre später, 1461, finden wir sie auf dem fast doppelten Niveau von 19,2 lb, d. h. ihr Gehalt war in den dazwischen liegenden Jahrzehnten stufenweise weiter angehoben worden. Im Jahre 1479 fand ein weiterer großer Gehaltsprung auf 32 lb statt.⁶⁴ Auch für die anderen waffenführenden Kräfte, die Schützen, hatte sich das städtische Gehalt in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts gegenüber den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts verdoppelt.⁶⁵ Zudem darf man bei beiden Gruppen nicht das Privileg ihrer subventionierten Feiern vergessen.⁶⁶

3. Analyseschritt: Die Gehaltsstruktur nach Berufen

Die individualisierten Gehaltstabellen sind sehr detailliert und dadurch recht unübersichtlich. Erst ihre Verdichtung zur durchschnittlichen Bezahlung ganzer Berufe macht die systematische Gehaltsstruktur der *familia civitatis* und ihre Änderung in der Zeit sichtbar. Dem dient der Anh. C.3.⁶⁷ Berufsdigramme visualisieren für den gesamten Zeitraum von 130 Jahren die folgende Struktur:

- Ein über lange Jahre gleichbleibendes Niveau der Bezahlung bei den Handwerkern und unteren Bediensteten: Maurer, Zimmermann, Dachdecker, Koch, Hopfenmesser, Läufer, untere und gehobene Ratsdiener.⁶⁸
- Steigende Gehälter bei höhergestellten Stadtangestellten. Die Ratsnotare lagen im 15. Jahrhundert um ca. ein Drittel über ihrer Bezahlung im 14. Jahrhundert. Exorbitante Gehaltserhöhungen bekam der Ausreitevogt. Bei den bewaffneten Reitern der Stadthauptmanns vervielfachten sich die Gehälter, bei den Schützen verdoppelten sie sich.⁶⁹ Auch der Betrag des Arztes stieg außerordentlich an. Für den *structurarius*, also den städtischen Baumeister und Leiter des Bauhofs, hatte sich gegenüber dem 14. Jahrhundert das Gehalt verdoppelt, auch wenn es dann mind.

⁶⁴ Abb. C.2, Diagr. „(C) Berittener“, S. 768.

⁶⁵ 8 lb Gehalt waren 1384 in Bewegung geraten und bei den meisten Schützen auf 8½ lb abgehoben worden, um dann ab 1461 bei 16 lb zu liegen: Abb. C.2, Diagr. „(D) „Schütze“, S. 768.

⁶⁶ Oben S. 50–51.

⁶⁷ Zu ihm gehören eine Berufsgruppentabelle Anh. C.3.1, Tab. C.4, S. 764–766 und die dazugehörigen Diagramme des Anh. C.3.2, S. 767–772.

⁶⁸ Anh. C.3.2: Abb. C.3, (Diagr. J, K, L, N, P) und Abb. C.4, (Diagr. Q, R, S), alles S. 770–772.

⁶⁹ Anh. C.3.2, Abb. C.2, (Diagr. A, B, C, D), S. 767–768.

38 Jahre unverändert blieb.⁷⁰

Analyseergebnisse und Schlussfolgerungen

Wir können nun die Konsequenzen dieser Spezialuntersuchung für den Umgang mit den Preisangaben der KR und für die Schiffsfragen Hamburgs absehen.

Voraussetzung für die Schlussfolgerungen. Zunächst ist noch die Annahme zu treffen, dass das Lebenshaltungsniveau in der sich vergrößernden, sich immer weiter gesellschaftlich und ökonomisch emanzipierenden Seestadt Hamburg im Betrachtungszeitraum *n i c h t* gesunken ist. Die in der Stadt erzielten Löhne, Gehälter und Gewinne ermöglichten dauerhaft ein entsprechendes Auskommen. Mit dem steigenden Reichtum seiner kaufmännischen Führungsschicht, den an Umfang und Bedeutung zunehmenden Aufgaben der städtischen Verwaltung sowie einer sich etablierenden Geldwirtschaft gilt diese Annahme aller Wahrscheinlichkeit nach auch für den Lebensstandard des gesamten kommunalen Personals.

kein langfristig sinkender Lebensstandard

Erste Schlussfolgerung. Wenn die ständigen Abwertungen der umlaufenden Münzen, also ihr Realwertverlust, sich in Kaufkraftschwund niedergeschlagen hätte, müsste sich dieser generelle Effekt in *a l l e n* Bereichen und Ebenen der städtischen Verwaltung ausgewirkt haben. Für eine Interpretation der obigen Analyseergebnisse kann es deshalb nur zwei Ansätze geben: *E n t w e d e r* hielten nur die höheren Bediensteten und Bewaffneten durch ihre Gehaltsteigerungen bei sinkender Kaufkraft ihren Lebensstandard, während der Rest der *familia civitatis* verarmte. Wir haben diese Möglichkeit gerade ausgeschlossen. *O d e r* der Silberentzug aus den Münzen wirkte sich in der städtischen Lebenshaltung nicht aus. Es sind keine Auswirkungen von Münzverschlechterungen, kein Kaufkraftschwund zu registrieren. Im täglichen Leben der Stadt funktionierte das Geld offensichtlich auf einer eingespielten *N e n n w e r t b a s i s*.

Kaufkraft des Geldes auf Nennwertbasis

Zweite Schlussfolgerung. Es ist in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts eine nach über 60 Jahren sprunghaft gestiegene soziale Differenzierung in der Stadt zu beobachten. Die oberen Ränge der kommunalen Verwaltung setzten sich gehaltsmäßig von den Handwerkern, Spezialisten und unteren Diensträngen ab.

soziale Differenzierung

Dritte Schlussfolgerung. Auf auffälligsten ist dieser Prozess der Differenzierung bei den bewaffneten Kräften der Stadt, die wesentliche Gehalterhöhungen verzeichneten. Es wurde sich damit, und auch durch

⁷⁰ Anh. C.3.2: Arzt: Tab. C.3, Diagr. O, S. 771; *structurarius*: Tab. C.2, Diagr. F, S. 769.

Entstehung von
Obrigkeit

die Bezahlung von jährlichen Festen, gewissermaßen die Loyalität der Bewaffneten erkaufte. In diesen Änderungen über 150 Jahre drückt sich keine monetäre Entwicklung aus, sondern die Herausbildung von Obrigkeit und die steigende Bedeutung eines professionellen Gewaltpotentials in Ratshand. In Anbetracht des allgemein herrschenden konkurrierenden Söldnerwesens der Zeit gestaltete sich das entsprechend kostspielig.

Die aus der Analyse der städtischen Gehaltsstruktur gewonnenen Erkenntnis eines gleichbleibenden Kaufkraftniveaus nennwertidentischer Geldmengen über 150 Jahre des Hamburger Spätmittelalters bedeutet, dass auch Preisangaben in der Stadt über 150 Jahre vergleichbar sind. Preise des täglichen Lebens bzw. des städtischen Produktions- und Marktgeschehens schwankten in jener Zeit offenbar nicht monetär durch Silberentzug und Realwertverlust, sondern durch außerökonomisch entstandene politische Versorgungsprobleme, z. B. bei Getreide,⁷¹ Mangel- und Chaosituationen im Gefolge von Hungersnöten und panepidemischen Katastrophen.

vergleichbare
Preise und Kosten

Wir haben somit eine Antwort auf die eingangs gestellte Frage nach der Vergleichbarkeit von über einen Zeitraum von anderthalb Jahrhunderten überlieferten Schiffspreisen, Baukosten von Schiffen, Entlohnungen der Gewerke des Schiffbaus und operativer Schiffskosten erarbeitet. Die Schiffspreise und Herstellungskosten wurden mit Münzgeld beglichen, dessen Kaufkraft sich nicht erkennbar veränderte. Sie sind deshalb untereinander vergleichbar.

Schiffstypen-Clouds

Tatsache ist aber auch, dass wir bei der Untersuchung des Hamburger Schiffswesens oftmals mit Abschätzungen und begründeten Annahmen vorlieb nehmen müssen. Wir können bei den Schiffsproblematiken fast an keiner Stelle mit wirklich statistischen Methoden der Auswertungen arbeiten. Wir werden meist ganze Bereiche und Spannen zueinander in Beziehung zu setzen haben und daraus Schlüsse ziehen. Zur Veranschaulichung sei auf die Tabellen und Diagramme des Anhangs F („Die Preisbereiche der Schiffe“)⁷² verwiesen, wo das Gesamtbild des städtischen Schiffsbestandes über 150 Jahre durch den Eintrag aller verwertbaren Schiffspreisangaben aus den KR entsteht. Die Einzeleinträge ergeben gewissermaßen zueinander in Beziehung stehende „Schiffstypwolken“, an denen man Preisspannen und Kostenbereiche verschiedener Schiffsarten einschätzen und mit anderen Funktionsangaben und Aufgabenbereichen der jeweiligen Schiffe zu einem Bild zusammensetzen kann. Wie solche „Schiffstypen-Clouds“ aussehen, wird zum Abschluss des Anh. C mit Preisdiagrammen von Schiffsarten

⁷¹ Es seien hier die Getreideunruhen in Hamburg und der Rezess von 1483 erwähnt: Siehe Kap. 3.1, S. 99.

⁷² S. 855–863.

gezeigt, die in beiden Jahrhunderten vorhanden waren: Schuten, Boote, Prahme, Ewer, Koggen bzw. Liburnen: Anh. C.4 („Schiffstypenpreise über 150 Jahre (Diagramme)“).⁷³

1.4.4. Geldtheorie und die Realität des Lebens in der Stadt

Es wird an dieser Stelle ein tiefer Gegensatz zwischen diesen, aus der Lebenspraxis in der Stadt Hamburg gewonnenen monetären Erkenntnissen über das Münzwesen und den Erwartungen sichtbar, die sich aus der allgemeinen Geldtheorie ergeben. In diesem Fall plädiere ich dafür, sich auf die detaillierte Quellenerhebung zu verlassen. Folglich ist festzuhalten, dass die Theorie der Realwertsteuerung der Kaufkraft der Münzen zumindest für lokal und regional relativ autarke Lebensräume der breiten Bevölkerung nicht richtig sein kann oder aber zumindest lückenhaft ist.

Es kann und soll an dieser Stelle natürlich keine umfassende Betrachtung der Geschichte und Funktion des Geldes im Mittelalter auf der Grundlage einer kritischen Auseinandersetzung mit den vorherrschenden Lehrmeinungen angestellt werden.⁷⁴ Dennoch seien einige grundsätzliche Anmerkungen zu der hier berührten wirtschaftshistorischen Grundfrage nach den Preisen im Mittelalter und Hinweise erlaubt, in welcher Richtung Forschungsdefizite zu vermuten sind.

Eine Realwert–Nennwert–Problematik kam erst mit der Einführung der währungsbasierten Münze auf. Gegenüber altem, formlosem, reinem Silbergewichtsgeld mit Hacken und Auswiegen einer bestimmten Menge realen Silbers, stellt die Münze eine in Form geschlagene Vorportionierung von Silber dar. Diese Münze hatte einen autoritativen Münzherren mit Verfügungs- und Durchsetzungsgewalt in ihrem wirtschaftlichen Geltungsbereich zur Voraussetzung. Die Einführung von münzbasierten Währungen und die Entstehung von Staaten, d. h. die Etablierung von Staatsmacht, sind Aspekte ein und desselben historischen Prozesses.⁷⁵

Staatsentstehung
und Münzwährung

Die Münze verfügte über einen Realwert und einen Nennwert, die ursprünglich eine wertmäßige Einheit bildeten. Im Laufe der Geschichte einer Münze trennte sich ihr Realwert vom Nennwert durch Verminderung des Feingehaltes und Absenkung des Kornes der Münze. Der Münzwert wurde von den Münzherren für die breiten Bevölkerungskreise durch „Nennung“, durch den Nennwert vorgegeben. Die sich verringernde Silberportionierung war für die einfachen Menschen meist schwer auszumachen, denn die Münzmeister arbeiteten in den Münzstätten unter Ausschluss der Öffentlichkeit.

⁷³ S. 773–774.

⁷⁴ Wenn es in dieser Studie nötig wird, genauer auf Währungs-, Geld und Münzfragen einzugehen, wird das vor Ort behandelt, etwa in Kap. 12.1 („Die Entwicklung des Geldwesens“), S. 414–418.

⁷⁵ Ausführlicher S. 414–416.

Der einstmals mit dem Feingehalt und dem Raugewicht der Münze festgelegte Nennwert hatte immer weniger mit dem tatsächlichen Feingehalt bzw. Korn der Geldstücke zu tun.

Nennwert und
Mystifizierung
der Münze

Entscheidend für das Funktionieren der Münze wurden Wort und Garantie des Münzherren, denn aus seiner Autorität ergab sich der Glaube der Bevölkerung an Münzstabilität und Wertbeständigkeit. Man verließ sich in der Markt- und Lebenspraxis auf einen Münzwert, der sich scheinbar aus dem Willen eines Mächtigen ergab, auf einen Wert, getragen von Vertrauen in das Wort und die Macht eines Herrschers. Aus einer vorportionierten Gewichtsmenge Silber wurde die Münze zu einer mystischen Angelegenheit fürstlicher Herrschaft und staatlicher Macht. Erst in den spätmittelalterlichen Städten unter Ratsautorität und in Münzverbänden wie dem „Wendischen Münzverein“ der Städte Lübeck, Wismar, Lüneburg und Hamburg.⁷⁶ verschoben sich die Motive der Münzverantwortlichen und ihrer Absprachen weg von feudaler Interessenvertretung hin zu kaufmännisch-ökonomischer Währungssicherheit.

In einem mehr oder weniger abgeschlossenen Wirtschaftsraum funktioniert nicht nur Edelmetallgeld, sondern die diversen anderen Formen von Geld, d.h. von Wertäquivalenten zwischen Produkten.⁷⁷ Entscheidend ist erstens, dass sich alle Beteiligten über den Wert, den das jeweilige Währungsgut darstellt, einig sind, und zweitens, dass dieses Gut schwierig zu fälschen und möglichst lange haltbar ist. Edelmetall setzte sich aus diesen Gründen weltweit historisch durch.

Das Geldwesen im Mittelalter teilte sich in zwei relativ getrennt vonein-

⁷⁶ Dieter Dummler stellt fest: Der Name „Wendischer Münzverein“ entstammt dem 19. Jahrhundert“ (DUMMLER, Münzsammlung Lübeck (2012), S. 20, Anm. 36). Er kritisiert diese Bezeichnung: „Der Name „Wendischer Münzverein“ wird weder bei der Bezeichnung „Wendisch“ noch bei dem Titel „Verein“ der Realität gerecht. Die Bezeichnung „Lübische Währungsunion“ wird hier [von Gerald Stefke; RP] übernommen“ (ebd. Anm. 36). Inwieweit diese Umbenennung ihrerseits der Realität gerecht wird und ob dieser Währungsverbund so Lübeck-zentrisch war, wie die neue Bezeichnung anbietet, und wie und ob sich eine „Union“ von einem „Verein“ unterscheidet, sei dahingestellt. Ein vielleicht neutralerer Vorschlag wäre beispielsweise die Bezeichnung „Norddeutscher Währungsverbund“. Solange man unter „Wendischer Münzverein“ die gleiche Struktur versteht – und ich sehe nicht, dass die Darstellung das „Klassikers“ von JESSE, Der wendische Münzverein (1928) überholt ist – sollte man es bei dem eingebürgerten Begriff „Wendischer Münzverein“ belassen.

⁷⁷ In begrenztem lokalem Gebiet entwickelten sich unterschiedlichste Waren zu Geld. Davis benennt als „different kind of objects used as primitive money“: Bernstein, Perlen, Kaurimuscheln, Trommeln, Eier, Federn, Gongs, Hacken, Elfenbein, Jade, Kessel, Leder, Matten, Nägel, Ochsen, Schweine, Quarze, Reis, Salz, Fingerhüte, Umiaks (Seehundfellboote der Eskimos), Wodka, Wampum (Muschelschalengürtel der Indianer), Garn und Äxte: Glyn DAVIES, A History of Money. From Ancient Times to the Present Day, Cardiff 1994, S. 27. Auch: René SEDILLOT, Muscheln, Münzen und Papier. Die Geschichte des Geldes, Frankfurt / New York 1992, S. 27-49.

ander ablaufenden Geldkreisläufe auf. Es war einerseits von lokalen und regionalen funktionalen Wirtschaftseinheiten der Produkte und Dienstleistungen austauschenden Bevölkerungen mit ihren jeweils lokal und regional geltenden Münzen geprägt.⁷⁸ Andererseits gab es die übergeordnete Welt der großen überregionalen Verbindungen zwischen ansonsten zunächst fast autarken regionalen Räumen. Das war die Ebene, auf der für die regional nennwertmäßig funktionierende Münze die Stunde der Wahrheit ihres realen Silbergehaltes schlug. In dieser Welt konnten die verschiedenen Münzen und Währungen nur auf Edelmetallbasis miteinander verglichen werden und notwendige Wechselkurse hervorbringen. Das war die Welt des Fernhandels, der Experten des Münz- und Geldwesens, großer europaweit agierender Bank- und Geschäftshäuser und der Kriegsfinanzierungen von Herrscherhäusern. Auf dieser obersten Ebene überregionaler, europaweiter Geschäfts- und Herrschaftsinteressen stellte sich ein immer drängender werdender Edelmetallmangel ein, denn in dieser Welt zählte kein Nennwert und kein propagandistisch gestaltetes Münzäußeres, sondern nur das reine Silber, möglichst in Barrenform.

die kleine und die große Welt des Geldes

Meine Kritik an den gängigen Lehrmeinungen zum Geldwesen geht in die Richtung, dass diese zwei Welten des Geldgebrauchs nicht genügend auseinander gehalten werden, weil die Bedeutung der Entstehung des Staates und von Klassenherrschaft ständischer Prägung für das Münzwesen des Mittelalters nicht gesehen werden.⁷⁹ Das hat zur Folge, dass die Gesetze der übergeordneten Währungswelt zu einer Zeit auf das Wirtschaften der breiten Bevölkerung übertragen werden, als deren eigenständige, überschaubare, lokale Lebenswelt von unten, speziell in den Städten und ihrem Umland, noch intakt war.

der einseitige Blick „von oben“

Natürlich hatten diese lokalen und regionalen Wirtschaftseinheiten mit ihren arbeitenden Bevölkerungen angesichts der ökonomischen Entwicklungen, der zunehmenden überregionalen Vernetzungen und gegenüber dem großen Finanz- und Geldwesen der sich anbahnenden internationalen Geschäftswelt und des merkantilistischen Wirtschaftens frühneuzeitlicher Territorialstaaten keine Chance und wurden mit der Zeit völlig absorbiert. Das Ende der mittelalterlichen Stadtkommune mit ihrer protektionistischen Art der Sorge um ihre Bevölkerung und dem hierzu passenden Gebrauch von Münzgeld war unvermeidlich.

⁷⁸ Jesse stellt fest, dass „die Münzhoheit und die praktische Nutzung des an sich behaupteten königlichen Münzregals den Händen der Zentralgewalt“ entglitt (JESSE, Münzpolitik der Hansestädte (1928), S. 79). Die ständig wachsende Zahl der Münzherren und Münzstätten führte zu einer Zersplitterung, „die das mittelalterliche deutsche Münzwesen so außerordentlich schwer zu übersehen macht“ (ebd.).

⁷⁹ Die gesellschaftlich-ökonomische Klassendifferenzierung im Mittelalter wird noch immer eher als „marxistische Propaganda“ eingestuft.

1.5. Die Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg

1.5.1. Einnahmen- und Ausgabenverwaltung der Stadt

Für Hamburg kennen wir eine schriftliche Einnahmen- und Ausgabenregistrierung durch die ab 1350 vorliegenden Kämmereirechnungen. Diese stellen die laufend anfallenden *exposita* und *recepta* eines Jahres zusammen. Wir müssen davon ausgehen, dass die Einnahmen- und Ausgabenverwaltung sich schon vor dem Einsetzen des ersten KR-Codex 1350 entwickelt hatte, ehe sie in dieser schon recht eingespielt wirkenden Form auf uns gekommen ist.⁸⁰ Man konnte natürlich bestimmte Einnahmen und Ausgaben erst verwalten, wenn es diese Posten zum einen überhaupt gab und wenn sie zweitens in der Verantwortung der Stadt lagen oder in diese übergegangen waren. Das bedeutet, dass die Kämmereirechnungen einen Spiegel städtischer Geschäfts- und Verwaltungsentwicklung darstellen. Wir wissen jedoch nicht, in welcher Form und welchen Schritten die 1350 sichtbar werdende Einnahmen- und Ausgabenverwaltung d. h. der Prozess des Auffüllens und Leerens der Kassentruhe, sich zuvor entwickelt hatte.

Man kann trotz aller steigenden Komplexität der Einnahmen und Ausgaben noch keine Finanzwirtschaft im heutigen Sinne erkennen. Einen budgetierten Haushaltsplan „gab es zur damaligen Zeit nicht. Ebenfalls fand keine Vorausschätzung der Einnahmen und Ausgaben des kommenden Jahres statt.“⁸¹

die zentrale Kasse

Im Prinzip gab es zunächst lediglich eine Einnahmen- und Ausgabenverwaltung in drei Räumen des Rathauses auf 70 qm.

„Der letzte Raum war die sorgfältig verschlossene, wahrscheinlich anfangs unter der Aufsicht der Kämmerer-Herren stehende *tresekamere*. Dort befanden sich große eisenbeschlagene, mit mehreren Schlössern versehene Truhen und Eisenkisten und dazu auch Laden und Schreine (*latula*, *scrinum*), in welchen der Kassenbestand, die Rechnungsbücher und andere wichtige Unterlagen der

⁸⁰ Ein Indiz hierfür ist z. B. eine Auflistung der städtischen Ausgaben für die Grafen von Holstein aus dem Jahre 1285 (HambUB 1, Nr.818 (S. 671-675), die einen Zeitraum von 60 Jahren umfasst. Diese Aufstellung konnte nur zusammengestellt werden, wenn man schriftliche Aufzeichnungen der Stadt während des ganzen Jahrhunderts unterstellt. Siehe auch BOHNSACK, Hans-Joachim (Hrsg.), Hamburgs Weg zum Haushaltsplan: Quellen zur Entwicklung der Finanzwirtschaft der Stadt von den Anfängen bis zum Jahre 1860, Köln / Weimar / Wien 1993, S. XXVII/XXVIII, Quelle Nr. 1, S. 1-4.

⁸¹ Hans-Joachim BOHNSACK, Die Finanzverwaltung der Stadt Hamburg. Ihre Geschichte von den Anfängen bis zum ersten Weltkrieg, Hamburg 1992, S. 19/20. Ernst Klein zeigt, dass dieser Zustand sogar noch in dem Jahrhundert jenseits unseres Betrachtungszeitrahmens herrschte: „Es gab im 16. und frühen 17. Jh. auch noch keine Haushaltsvoranschläge, weil es noch nicht möglich war, die zu erwartenden Einnahmen im Voraus einigermaßen sicher abzuschätzen.“ (Ernst KLEIN, Geschichte der öffentlichen Finanzen in Deutschland (1500-1870), Wiesbaden 1974, S. 17).

Kämmerei verwahrt wurden.“⁸²

Die Herren über diese zentrale Kasse waren jeweils zwei Kämmereierherren, die *domini camerarii*, die nächst den Bürgermeistern wichtigsten Amtsträger. Die Gelder flossen auf unterschiedliche Weise in die *tresekamere*. Ein wichtiges *procedere* bestand darin, dass die übrigen ein Amt verwaltenden Ratsherren, aber auch andere städtische Bedienstete, die direkt der Kämmerei unterstanden, ihre Gelder mit den Kämmereierherren abrechneten. Der Ablauf war gewöhnlich, dass die einlaufenden Gelder von den Schreibern in die Kämmereirechnungsbände eingetragen wurden. Die Schreiber führten auch laufende Ausgabenlisten, z.B. die *libri oblongi*⁸³, die periodisch zusammengefasst und in die KR übertragen wurden. Natürlich erschienen die jeweils verantwortlichen Amtsträger nicht ohne Kladden, Vorabrechnungen und Abgabenaufstellungen.⁸⁴ Dabei muss man zwischen denjenigen Amtsträgern, die ihre Beträge laufend ablieferten und denen, in deren Bereich eine eigenständige Rechnungsführung stattfand und die jährlich summarisch abrechneten, unterscheiden. Hierher gehörten die gewerblichen Bereiche, in denen eine eigenständige Einnahmen- und Ausgabenverwaltung stattfand. Diese, wenn man so will städtischen Nebenkassen hatten zu *Cathedra Petri*, dem Ende des Rechnungsjahres am 22. Februar, abzurechnen und die Überschüsse zu übergeben.⁸⁵ Das Geld wurde von den Verantwortlichen persönlich in leinenen Beuteln abgeliefert, welche die Kämmereier für diesen Zweck bereithielten.⁸⁶

1.5.2. Die Quellenedition

Diese Arbeit stützt sich in den Fragen des hamburgischen Schiffwesens auf das in den Kämmereirechnungen der Stadt dokumentierte Material. Es ist deshalb angebracht, diese Quellenedition genauer vorzustellen.

⁸² BOHNSACK, Die Finanzverwaltung (1992), S. 27. Siehe auch den Rathausgrundriss ebd. S. 26, Abb.1.

⁸³ Die Auflistung Anh. D.2 „Regionale *expeditiones* zu Wasser“, S. 779–800) vermerkt in der Spalte „Erklärungen, Sonstiges“, wenn ein KR-Eintrag angibt, dass die Angabe in einem bestimmten, laufenden Eintragsbuch erfasst worden war.

⁸⁴ Diese Nebenrechnungen zu den Kämmereirechnungen bestanden in hölzernen, mit Wachs überzogenen Tafeln. Es gab auch die *bursae vacuae*, die die Außenstände der Stadtkasse memorierten. Die *tabulae* waren Wachstafeln über das Bauhofflager und sie verzeichneten die Einnahmen von Kran, Keller, Akzise, Schoss, Werkzoll, usw. Auch Handwerkerrechnungen lagen den Schreibern vor. (Peter C. PLETT, Die Finanzen der Stadt Hamburg im Mittelalter (1350-1562), Diss. Hamburg, 1960, S. 33-36; Nachweis der entsprechenden Materialien im Staatsarchiv Hamburg ebd. S. 262-263).

⁸⁵ Diese auf eigener Bewirtschaftung und Kassenführung beruhenden Sonderrechnungsbücher über Einnahmen und Ausgaben gab es von den Mühlenherren, den Weinherren, den Mülsteinherren und von den Münzherren (Hans MITTAG, Zur Struktur des Haushalts der Stadt Hamburg im Mittelalter, (Diss. Kiel), Leipzig 1914, S. 77-91).

⁸⁶ MITTAG, Zur Struktur des Haushalts (1914), S. 49.

Tab. 1.1: 1842 zerstörte KR-Codices

<i>Codex</i>	<i>Zeitraum</i>	<i>Bemerkung</i>
I	1350-1358	<i>recepta</i> und <i>exposita</i>
II	1360-1369	<i>recepta</i> und <i>exposita</i>
V	1388-1418	<i>recepta</i> und <i>exposita</i>
VI	1419-1439	<i>recepta</i> und <i>exposita</i>
VII	1439-1460	<i>recepta</i> und <i>exposita</i>
XIV	1501-1521	<i>exposita</i>

Lücken in der
Überlieferung

Als der neugegründete Verein für Hamburgische Geschichte unter Führung von Johann Martin Lappenberg seine Aufgaben 1839 definierte, stand die Bearbeitung und Edition ⁸⁷ der *libri expositorum et receptorum* des spätmittelalterlichen Hamburg oben an. Zu dieser Zeit existierten noch alle Rechnungsbücher durchgehend für die Zeitspanne von 1350 bis 1562 – insgesamt 16 Codices. 3 Jahre später geschah das Unglück. In der katastrophalen Feuersbrunst in Hamburg 1842 wurden sechs dieser Codices unwiederbringlich ein Raub der Flammen. Dadurch entstanden große Lücken in der Überlieferung. Es handelt sich um die in Tab.1.1 aufgelisteten Codices.⁸⁸ Jeder, der auch heute noch mit diesen wunderbaren Quellen arbeitet, kann nicht anders als das zutiefst zu bedauern.

Aber es gab Glück im Unglück. Der historisch versierte Arzt J. C. M. Laurent hatte sich bereits an die Bearbeitung der Rechnungsbücher gemacht. Von ihm lagen eine Reihe von Auszügen aus vernichteten Originalquellen vor, die vom späteren Bearbeiter und Editor verwendet werden konnten. 1861 setzte der Vorstand des Vereins für hamburgische Geschichte die Edition der Kämmererechnungen direkt auf die Tagesordnung.⁸⁹ Allerdings vergingen noch einige Jahre, bis man 1867 mit Karl Koppmann den geeigneten Forscher für die anspruchsvolle Aufgabe gefunden hatte. Zusammen mit dem Nachfolger Lappenbergs als Senatsarchivar, Otto Beneke, legte Koppmann fest: „Soweit die Originalrechnungen vorhanden, seien ausschließlich diese zu benutzen; soweit dagegen dieselben verloren, müssten sie durch die aus ihnen gemachten Exzerpte Laurents thunlichst ersetzt werden.“⁹⁰ Der erste Band der Kämmererechnungen für den Zeitraum 1350 bis 1400 konnte schließlich 1869 veröffentlicht werden. Er zerfällt,

⁸⁷ Johann Martin LAPPENBERG, Von den Quelle der hamburgischen Geschichte bis kurz nach der Reformation. Vortrag des Herrn Dr. L a p p e n b e r g zur Eröffnung der historischen Section am 20. Juni 1839, in: ZVHG 1, 1841, S. 54.

⁸⁸ Siehe hierzu auch die Angaben auf dem rechten Rand der Diagramme von Anh. B.2, S. S. 733–738. Zu dem Thema auch: BOHNSACK, Quellen zur Finanzwirtschaft (1993), S. XXVIII.

⁸⁹ Die Ausführungen über die Geschichte der Edition beruhen im Wesentlichen auf KOPPMANN KR 1, Vorbemerkungen, S. VII–XVIII sowie den Vorbemerkungen Koppmanns zu den Bänden 2–4.

⁹⁰ KOPPMANN KR 1, S. XI.

wie Koopmann erklärt, in vier Abschnitte: „Dem Jahrgang 1350 liegt die Abschrift Laurents in dessen Finanzgeschichte zugrunde, die Auszüge von 1351-58, von 1360-69 und von 1388-1400 beruhen auf einer Verschmelzung der Laurentschen Tabellen und der Laurentschen Auszüge, die Jahrgänge 1370-87 gebe ich nach den erhaltenen Originalkodizes III und IV.“⁹¹ Bis zum Jahre 1895, über 26 Jahre verteilt, edierte Karl Koppmann in 7 Bänden alle erhaltenen Kämmereirechnungen (1350-1562), die Originale wie die Abschriften.⁹²

Jeder, der mit den Kämmereirechnungen arbeitet, wird für die Registerbände dankbar sein. 1939 wurde der von Hans Nirrnheim erstellte Registerband zum Band 1 der Kämmereirechnungen als Band 8 veröffentlicht, der mit seinem Ortsverzeichnis, seinem Index zur Topographie Hamburgs, mit seinem alphabetischen und beruflich-ständischen Personenverzeichnis als auch dem gründlichen Sachverzeichnis den Quellenband optimal erschließt. Dasselbe leistet das in zwei Bänden (neunter Band: erster Halbband 1940 und zweiter Halbband 1941) und zehnter Band 1951) erschienene Register für die restlichen Kämmereirechnungsbände von Gustav Bolland. Ohne diese Bände wäre die vorliegende Abhandlung in der vorliegenden Art kaum zu erstellen gewesen.

Für alle auf den Kämmereirechnungen basierende Auswertungen und Schlussfolgerungen ist es wichtig zu bestimmen, „was sie hergeben“, d. h. inwieweit welche Kontinuität der Überlieferung vorausgesetzt werden kann. Ich versuche über eine quantitative Auswertung eine verlässliche Übersicht zu erlangen.⁹³ Anhang B.1⁹⁴ zeigt in der Übersicht für den gesamten bear-

wertvolle
Registerbände

Anh. B:
quantitative
Auswertung der KR

⁹¹ KOPPMANN KR 1, S. XVI. Der Anhang B.2, S. 733–738 benennt auf dem rechten Rand der Diagramms durch vertikale Balken den jeweiligen Band der Kämmereirechnungen und Herkunft und Überlieferung des Quellenmaterials. In dem Bd.1 der KR sind die vier Überlieferungsabschnitte also kenntlich gemacht: siehe S. 733-734. Man sieht, dass die Abschriften des Jahres 1350 ausführlich sind und das Material der Folgejahre weniger wird. Diejenigen aus den Jahr 1362 fallen deshalb umfangreicher aus, weil sie die Abrechnung der Kriegsausgaben des ersten Krieges gegen Waldemar IV. (*exposita ad gwerram contra regem Dacie anno Domini 1362* (KR 1.81-86)) enthalten.

⁹² Diese Arbeit stützt sich auf die ersten vier Bände (1350-1500). Die Überlieferungsdarstellung für die Jahre 1482-1500 (Anhang B.2, S. 737/rechter Rand) ist etwas unübersichtlich. Die Erklärung findet sich darin, dass der Band 4 ein Nachtragsband ist, der durch ein Versehen Koppmanns nötig wurde, wie er selbst bedauernd erläutert: „Bei der Herstellung des Textes für den dritten Band bin ich von der Voraussetzung ausgegangen, dass Cod. IX, enthaltend die Einnahmen von 1497-1517, und Cod. XIII, enthaltend die Ausgaben von 1482-1500, seit dem Brande von 1842 nicht mehr vorhanden seien.“ (KOPPMANN, KR 4, Vorbemerkungen S. V). Die Codices IX und XIII existierten jedoch noch, wie Koppmann selbst herausfand. Im Bd.4 trägt er die Originalkodizes nach. Da er in Bd. 3 bereits entsprechende Auszüge Laurents gebracht hatte, sind nun diese sogar mit den Originalen abgleichbar.

⁹³ Erklärungen zu den Tabellen des Anh.B: „Die Kämmereirechnungen als historische Quelle“, S. 731.

⁹⁴ S. 732.

beiteten Zeitraum von 1350–1500 die Menge der Einträge pro Jahr.⁹⁵ Es wird deutlich, dass für die Jahre 1388–1460, in denen auf Aufzeichnungen Laurents zurückgegriffen werden musste, nur sporadisches Material, etwas ausführlicher im Zehnjahresrhythmus, vorliegt. Für die Anfangsjahre 1350 bis 1362 haben wir relativ ausführliche Laurent'sche Abschriften. Wirklich erschöpfend aber geben nur die Jahre Auskunft, in denen Koppmann die Originalkodizes zur Verfügung standen, woraus sich zwei Schwerpunkte ergeben: Im 14. Jahrhundert die Jahre von 1370 bis 1387 und die letzten vier Jahrzehnte des 15. Jahrhundert. Man wird damit verlässliche Vergleiche, ca. 100 Jahre überbrückend, ziehen und Veränderungen konstatieren können. Schwieriger wird es, die Entwicklung in diesem „Brückenzeitraum“ nachzuzeichnen.

Zugleich wird sichtbar, wie der Umfang der Einnahmen- und Ausgabeverwaltung rein mengenmäßig in 100 Jahren zugenommen hatte. Der Anhang B.2 visualisiert die Übersicht B.1 detaillierter. Neben dem schon angesprochenen Überlieferungsnachweis am rechten Diagrammrand ist ein direkter Größenvergleich zwischen den Einnahmen, den *recepta* und den Ausgaben, den *exposita* vorhanden. Entsprechend der Vorgaben der Kämmererechnungsendition konzentrieren sich auch die Einträge zum Schiffswesen allgemein und sämtliche Einträge zum Bau von Schiffen speziell in zwei zeitlichen Abschnitten:

Phase 1: 1350–1387. Sie umfasst im 14. Jahrhundert die Jahre von 1350 bis 1387. Der Anh. B.3⁹⁶ zeigt, dass sich das Material in den ersten 10 Jahren 1350-1360 und dann wieder 1371 bis 1387 konzentriert.

Materiallücke über 72 Jahre (1388–1460). Von 1388 bis 1460 schweigt die Kämmererechnungsendition fast vollständig zu den Fragen der Schifffahrt. Es gibt nur ganz verstreut und meist lediglich im 10-Jahresrhythmus Einträge aus Laurent'schen Abschriften.⁹⁷

Phase 2: 1460–1500. Sie meint im 15. Jahrhundert die 40 Jahre von 1460 bis 1500, in denen wir durchgehend jährliche Angaben über Schiffe und Schifffahrtswesen erhalten.⁹⁸

Diese Phaseneinteilung bzgl. des Schifffahrtswesens weicht im Einzelnen ein wenig von dem allgemeinen Informationsgehalt der Kämmererechnungen ab, was sich als Folge der jeweiligen, subjektiven Auswahl des Laurentschen Materials ergeben kann.

Währungs- und
Preisangaben

Bei den Preisen und andere Geldangaben gelten fol-

⁹⁵ Ausführlicher zusammengestellt in den Diagrammen über „Herkunft und Umfang des Materials“ des Anh. B, S. 733–737.

⁹⁶ Der Anh. B.3, Blatt 1 und 2, S. 738–739 zeigt, dass es eine Informationslücke zumindest in Schiffsfragen für die Zeit 1360-1369 gibt, die auf Laurents Auszügen beruht.

⁹⁷ Anh. B.3, Blatt 2 bis 6, S. 739–743.

⁹⁸ Anh. B.3, Blatt 6 bis 8, S. 743–746.

gende Konventionen: Den Einträgen der Kämmereirechnungen folgend, werden Preise zur besseren Vergleichbarkeit grundsätzlich in Pfund (= 20 Schillinge = 240 Pfennige) angegeben bzw. umgerechnet. Wenige Einträge beruhen auf Mark-Angaben. Die Mark unterteilt sich in 16 Schillinge oder 192 Pfennige, d. h. es gilt: 1 lb = 1,2 m bzw. 1 m = 0,8 lb. Die in den Kämmereirechnungseditionen verwendeten Kürzel für Pfund, Mark, Schilling und Pfennig werden aus technischen Gründen mit „lb“ (Pfund), „m“ (Mark), „s“ (Schilling) und „d“ (Pfennig) wiedergegeben.

Bei den Preisangaben handelt es sich um Zähl- und Recheneinheiten, die in der jeweiligen, praktizierten Münzpolitik unterschiedlichen Silbergewichten des Realgeldes entsprachen, – selbst innerhalb eines Währungsraums wie dem wendischen Münzverein.⁹⁹

1.5.3. Brauchbarkeit der Schiffsangaben in den KR

Schließlich sei nach der Brauchbarkeit der Kämmereirechnungen für Auswertungen von Schifffahrtsfragen gefragt. Die Tabellen des Anhangs B.3¹⁰⁰ stellen die Rubriken in den Kämmereirechnungen zusammen, die einen Bezug zu Schiffen und Schifffahrt haben. Es handelt sich in den von uns betrachteten anderthalb Jahrhunderten um 10 *recepta*-Rubriken und 21 *exposita*-Rubriken.¹⁰¹ Führt man sich ergänzend die Regestentabellen zu den verschiedenen Schiffstypen im Anhang E vor Augen,¹⁰² wird deutlich, in welchem erheblichen Umfang in den kommunalen Abrechnungen der Seestadt Hamburg Schiffe und Schiffsangelegenheiten vorkommen. Dieses spiegelt sich kaum in der stadthistorischen Literatur zu Gewerbe und Verwaltung der Stadt wider. Die diesbezügliche Kritik von Andreas Kammler ist nachdrücklich zu unterstreichen.¹⁰³

⁹⁹ JESSE, Der wendische Münzverein (1928), passim; Gerald STEFKE, Die Vorgeschichte des „Wendischen Münzvereins“ ca. 1350 - 1370 - 1379/81, in: BERGHAUS / BRACKER / JENSEN / LAGERQUIST, Commentationes numismatae 1968 (1988), S. 261-271; Rolf HAMMEL-KIESOW, Silber, Gold und Hansehandel. Lübecks Geldgeschichte und der große Münzschatz von 1533/37, Lübeck 2003, S. 41-42 mit Übersichtskarte; Dieter DUMMLER, Exkurs II: Zur Lübecker Münzgeschichte, in: GRASSMANN, Lübeckische Geschichte (2008). Zur Diskussion der Bezeichnung „Wendischer Münzverein“ und einer eventuellen Umbenennung siehe die Diskussion in Anm. 76, S. 58. Einträge mit anderen Währungsangaben werden an der jeweiligen Stelle diskutiert. Der geringe Einfluss des realen Edelmetallgehaltes auf die Kaufkraft des Geldes im städtischen Leben wurde oben als Analyseergebnis in Kap. 1.4.3, S. 55–57 zusammengefasst.

¹⁰⁰ S. 738–746.

¹⁰¹ Einzelheiten zur Darstellung entnehme man den Erklärungen zu Anhang B.3, S. 738.

¹⁰² Anh.E, S. 813–853.

¹⁰³ Kammler kritisiert Fiedler (Brigitte FIEDLER, Die gewerblichen Eigenbetriebe der Stadt Hamburg im Spätmittelalter, Diss. Hamburg, 1974), „die jedoch den Bereich des städtischen Schifffahrtswesens als eigenständigen Bereich ausklammerte. Sie stellte auch die Organisation des Bauhofs dar, untersuchte aber nicht, ob bzw. inwieweit dessen Bedienstete und Materialressourcen auch für die Instandhaltung der Schiffe

keine exakten
Preisangaben

Die besten Einträge der hamburgischen Kämmereirechnungen in Bezug auf die Schiffswerte sind diejenigen, die eindeutig den vollen Betrag für die Herstellung des Schiffes, unter Aufschlüsselung der einzelnen Posten für Lohn, Verbrauchsmaterialien, Schiffsausrüstung und Zubehörposten benennen. Es gibt nur sehr wenige Abrechnungen, die dem annähernd gerecht werden. Die Schriftlichkeit und das Verwaltungs- und Rechnungswesen hatten noch nicht die Stufe des Memorierens zu Gunsten genormter, vergleichbarer und damit statistisch auswertbarer Einträge verlassen.

In einem Fall ist es allerdings gelungen, auf Grund der Güte des Quellenmaterials statisch vorzugehen, Kennzahlen zu entwickeln und die Zuverlässigkeit von KR-Angaben zu überprüfen. Für das Jahr 1492 liegt im Staatsarchiv Hamburg das *liber oblongus* über die Abrechnung der Ausfahrten der Stadtschiffe in diesem Jahr vor, das als Vorlage für die jährlich vorgelegten Abrechnungen der städtischen *recepta et exposita* diente. Im Anhang D.3¹⁰⁴ erfolgt die ausführlich beschriebene Auswertung dieses Materials von 1492. Für dieses spezielle Jahr konnten die Angaben der KR und des *liber oblongus* in einigen Fragen miteinander verglichen werden, was in Tab. D.23¹⁰⁵ dokumentiert wird. Es stellt sich heraus, dass die Angaben immer differieren. Teilweise weichen sie erheblich voneinander ab, wobei meist die Aufzeichnungen des *liber oblongus* höhere Kosten verbuchen, als sie später in den KR ausgewiesen werden. Dieses doch ernüchternde Ergebnis zeigt, dass es im spätmittelalterlichen Hamburg keine genau dokumentierende Verwaltung und Bürokratie, sondern nur ein lückenhaftes Memorieren der Vorgänge gab. Gerade aber diese Erkenntnis nötig einem höchsten Respekt für Ratsherren ab, die dennoch alle Bereiche der Stadt leiteten, in allen ihren Belangen zu Hause waren, die Geschicke der Stadt erfolgreich durch die hier bearbeiteten 150 Jahre des Spätmittelalters lenkten und die dabei natürlich gut für sich selbst sorgten.

herangezogen wurden. Die städtische Schifffahrt als ein wichtiger Teil der Administration fand bislang nur wenig Eingang in die wissenschaftlichen Abhandlungen.“ (Andreas KAMMLER, *Up Eventur. Untersuchungen zur Kaperschifffahrt 1471-1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen*, St. Katharinen 2005, S. 23). Diese Kritik gilt entsprechend auch z. B. für PLETT, *Finanzen Hamburgs* (1960) und BOHNSACK, *Die Finanzverwaltung* (1992).

¹⁰⁴ S. 800–809.

¹⁰⁵ S. 807.

I. Hamburgs lokale und regionale Schiffe

2. Hafenstädtische Wasserfahrzeuge

Die Schiffe des lokalen Wasserverkehrs (Kähne, Schuten, Boote) bewegen sich meist in dem Preissegment bis 20 lb. Lediglich der Prahm als Fahrzeug für den örtlichen Schwerlasttransport ist mit den regional operierenden Ewrn und Schnicken im Segment von 20-50 lb zu finden. Der Kahn kommt nur in Phase 1, also im 14. Jahrhundert, vor. Er spielt auf jeden Fall in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts keine Rolle mehr. Schute, Boot, Prahm und Ewer sind Typen, die in dem gesamten, betrachteten Zeitraum in Hamburg vorhanden sind.¹ Da in dem Preisbereich bis 50 lb sehr viele Einträge relativ dicht beieinander liegen, wurde dieser Bereich der Anschaulichkeit halber noch weiter unterteilt in einen Bereich kleiner 5 lb, einen Bereich 5-20 lb und einen für Schiffe von 20-50lb².

2.1. Floß, Arche

Je einmal tauchen als Randerscheinung in den Kämmereirechnungen zwei

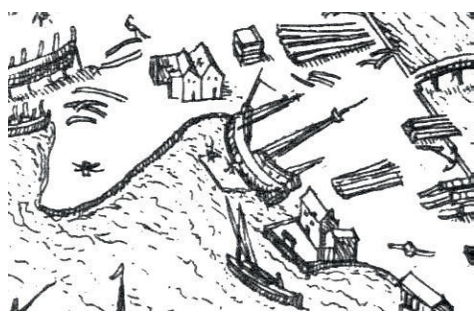


Abb. 2.1: Arbeitsfloß auf einer Lastadie
Detail aus Braun/Hogenberg, *Civitates Orbis
Terrarum* (1965), Bd. I, Nr. 20, S. 159.

rates, also Flöße,³ und *en arken*, eine Arche,⁴ auf. Der Preis für die erwähnten Flöße lag bei lediglich einigen Schillingen. Flöße waren seit Urzeiten einfache Hilfsmittel zur Querung von Wasserläufen und zum Eigentransport des Holzes.⁵ In Zusammenhang mit Schiffsbau, wie in unserem Fall, wurden Flöße als schwimmende Arbeitsplattformen verwendet. „Sie wurden an auszu-

bessernde Seeschiffe herangebracht und dienten als Standplatz für die Schiffszimmerleute beim Brennen, Kalfatern, Teeren und bei anderen Re-

¹ Obwohl 1380 für eine Schnicke 9 lb 12 s gegeben wurde (Anh. E.6, S. 828, Summe Nr. 25), wird diese Gattung in die Kategorie 20-50 lb eingeordnet, denn vier Jahre später findet sich eine andere Schnicke in diesem Bereich (49 lb: Anh. E.6, S. 828, Summe Nr. 26-27). Die Kosten für Ersatzsegel, Riemen oder Instandhaltungsarbeiten liegen in einer Größenordnung, die es sinnvoll erscheinen lässt, die Schnicken in die Rubrik 20-50 lb einzuordnen.

² Anh. F.2, S. 858, F.3 und F.4, S. 860.

³ KR 1.336_{22/23} (1357: AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS: ... 14 s pro 2 ratibus et 1 boochspreet)

⁴ KR 1.57_{5/6} (1357: PRO LIGNIS: ... pro quadam navi dicta arken 2 lb 16 s.).

⁵ Zu Flößen siehe die Ausführungen von Detlev ELLMERS, *Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, Neumünster 1972, S. 112-116.

paraturen“.⁶ Auf dem Städtestich von Braun/Hogenberg zu Amsterdam ist ein solches Floß auf der Lastadie dieser Stadt beispielhaft abgebildet.⁷ Der Preis der Arche von knapp 3 lb liegt im Bereich der Schutenpreise. Es kann nicht genau gesagt werden, wie eine Arche aussah. *Arca* bedeutet im Lateinischen „Kiste, Truhe“. Schiller/Lübben erwähnen unter dem Stichwort *arke* eine kastenähnliche Rinne bei Mühlen.⁸ Im FWB unter „*arche*, *arke*“ findet sich mit dem Hinweis „eine Art Kahn“ zumindest der Bezug zu einem Schiff.⁹ Eine *arke* wird also wohl ein einfaches, kastenförmiges, einer Schute ähnliches Wasserfahrzeug gewesen sein.

2.2. Kähne

Mit Preisen von im Durchschnitt 2 lb 8 s für Schuten bzw. 2 lb 16 s für Kähne¹⁰ bilden beide die unterste Preisgruppe der in den KR vorkommenden Wasserfahrzeuge.¹¹ Im kommunalen Wasserbetrieb Hamburgs scheinen Kähne kaum eine Rolle gespielt zu haben. Zumindest taucht der Kahn in den KR lediglich im 14. Jahrhundert auf.¹² Der Kahn begegnet uns nur im 13. und 14. Jahrhundert, indem er in Zollrollen Erwähnung findet. Zolltarife differenzierten nach Größe bzw. nach Tragfähigkeit und man bekommt über diese Regelungen und Vorschriften eine verlässliche Einordnung für die jeweiligen Fahrzeuge. Wir kennen frühe Zollsätze aus Pommern. Herzog Bogislaw IV. dekretierte 1286 für die Fahrt auf der Peene für ein *navem magnam dictam bolscip* 14 d, für eine Schute (*scute*) 8 d und für einen Kahn (*cane*) 4 d. Der Kahntarif entsprach dabei dem Tarif für einen Wagen.¹³

frühe Zollrollen:
Taxierung von
Kähnen

Auch in der Elberegion rangierte der Kahn in der frühen Zeit des 13. Jahrhunderts am unteren Ende der Zollskala, d. h. er war das kleinste Wasserfahrzeug, für das man zahlen musste. Die Grafen von Holstein legten für die Fahrt Elbe aufwärts fest, dass man für Prahme und *naves linguae* 1 s, für Schiffe mit höherer Bordwand 8 d, für *mankane* wie für *navi*

⁶ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 116.

⁷ Abb. 2.1, S. 69 .

⁸ Karl SCHILLER/August LÜBBEN, Mittelniederdeutsches Wörterbuch, 6 Bde., Bremen 1875-1881, 1. Bd., Stichwort: *arke*.

⁹ GOEBEL, Ulrich/REICHMANN, Oskar (Hrsg.), Frühneuhochdeutsches Wörterbuch, Band 2, Berlin [u.a.] 1994, Stichwort: *arche*, *arke* (unter Nr. 2).

¹⁰ Die Durchschnittswerte ergeben sich aus den verwertbaren Preisen der Tabellen Anh. E.1 und Anh. E.2.

¹¹ Abbildung 2.2, S. 71.

¹² 1353, 1377 und 1378; siehe Tab.E.1, S. 816, Nr. 2-4. Ein einziger Eintrag über 100 Jahre später aus dem Jahre 1492, bei dem es um Holz zur Reparatur eines *navis kana* für den im Kahnbau des 14. Jahrhunderts unwahrscheinlich hohen Betrag von 10 lb 15 s ging, wurde „als Ausreißer“ gewertet. Dem „Kahnschiff“ wurde nicht weiter nachgegangen (Anh. E.1, S. 816, Nr. 1).

¹³ HUB 1, Nr. 1005 (S. 346).

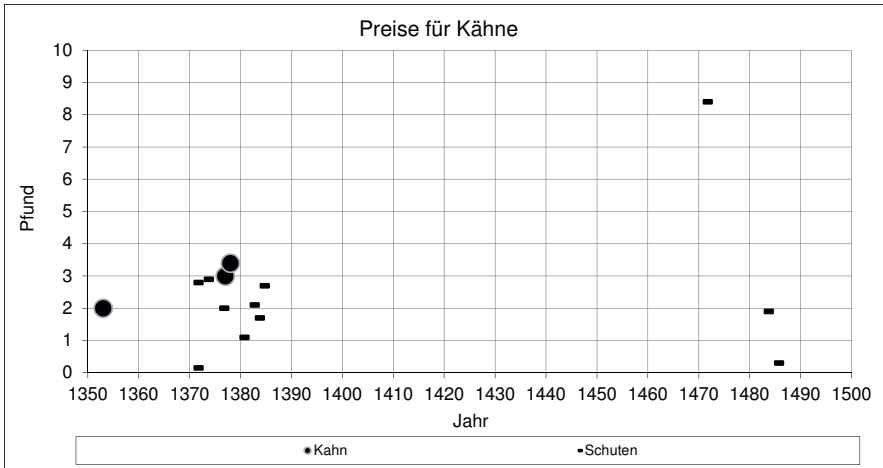


Abb. 2.2: Preise von Hamburger Kähnen
Gemäß den Werten in Anh. E.1.

simplici 4 d zu zahlen hatte.¹⁴ Aus Lüneburg kennen wir die Zollrollen der Lüneburger aus der Zeit von 1278 für Fahrten nach Hamburg und nach Stade. Prahme kosteten am meisten (1 s). Die Lüneburger Eichen, mit denen man den Salztransport auf der Ilmenau nach Lauenburg durchführte,¹⁵ kamen an zweiter Stelle (8 d). Für einen Kahn und für ein *parvum naviculum* musste man jeweils 4 d zahlen, soviel wie für ein Pferd und doppelt soviel wie für einen Ochsen bzw. eine Kuh.¹⁶ Ein Kahn war also ein

¹⁴ HUB 1, Nr. 573 (S. 201) (1262: ...; *de promptuario venienti de superioribus partibus Albee dabitur 1 s, de navi li[n]g[u]ata 1 s, de navi habente limbos per omnia 8 d, de navi habente limbos ultra medium 8 d, de navi que dicitur mankane 4 d, de navi simplici 4 d.*), auch im HambUB 1, Nr.665. Zur selben Zeit (1270) taucht eine *navis linguata* in einer Stettiner Zollrolle auf, ebenfalls zu einem Satz von 1 s (HUB 1, Nr.687 (S. 242)). Stieda hält es für ein „Schiff von bedeutender Tragfähigkeit“ (STIEDA, Wilhelm (Bearb.), Revaler Zollbücher und -quittungen des 14. Jahrhunderts, Halle a. S. 1887, S. LXXX). Es schien gemäß Zollsatz dem *promptuarium*, also dem Prahm, vergleichbar zu sein. Zu dieser Zeit galten schon Schiffe ab 12-18 Last Tragfähigkeit als große Schiffe (vgl. PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 36-37), was man sicher nicht als „bedeutend“ ansehen kann. Eine schlüssige Erklärung für eine *navis linguata* kann nicht gegeben werden. *Mankane* ist wohl als Ein-Mann-Kahn zu interpretieren.

¹⁵ „Transportmittel waren die etwa 1300 in Lüneburg belegten Eken oder Eichen, nach denen die Salzfahrer auch Eken- oder Eichenschiffer genannt wurden.“ (Uta REINHARDT, Die Ilmenau als Wasserstraße, in: JÜRGENSEN, Geschichtliche Beiträge zum Herzogtum Lauenburg (1997), S. 49). Siehe auch Witthöft: „Das Eichenschiffer-Amt ist zweifellos das älteste und gegen Ende des 14. Jahrhunderts bereits vom Rat anerkannt.“ (Harald WITTHÖFT, Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schifffahrt und Warenumsschlag bis zum Jahre 1637, Lüneburg 1962, S. 105).

¹⁶ HUB 1, Nr. 808 (S. 279) (... , *quod cives Lunenburgenses dabunt Hamborg ad*

kleines, einfach zu bauendes Schiffchen, das sicherlich für kleine Wege auf Flüssen und Kanälen oder auf Schwemmland, eventuell zum Einbringen der Ernte auf den Höfen, zum Fischen auf Binnenseen oder zum bäuerlichen Transport landwirtschaftlicher Produkte zum nächsten Markt gebraucht wurde. Es wird sich um ein mehr oder weniger kastenförmiges Plattbodengefährt gehandelt haben, das wohl meist von einer Person gerudert oder gestakt werden konnte. Vielleicht erklärt sich der geringe Nachweis von Kähnen in den Hamburger Kämmereirechnungen damit, dass Kähne eher im ländlichen Binnenbereich Sinn machten, in einer Seehafenstadt jedoch mit Seetransport, Leichterbetrieb, städtischem Schwertransport und Hafenbetrieb eher Schuten und Prahme und für den Personen- und Dienstverkehr Boote gefragt waren.¹⁷

Lüneburger Salz
auf Kähnen

Allerdings war der Begriff „Kahn“ in der Region eng mit dem Salz verknüpft. Die Lüneburger schifften Salz nicht mit Kähnen, sondern auf den *eeken* (Eichen) die Ilmenau hinab nach Lauenburg, wo die Ladung für den Weitertransport nach Lübeck umgefrachtet werden musste. Bevor der Stecknitzkanal, der 1398 nach siebenjähriger Bauzeit eröffnet wurde, den Möllner See mit der Elbe bei Lauenburg verband und damit einen durchgehenden Wasserweg zwischen Elbe und Lübeck eröffnete, wurde das Salz auf Frachtwagen bis Mölln gefahren und von dort auf einem angestauten Wasserschwall auf der Stecknitz per Salzkahn bis nach Lübeck quasi geschwemmt.¹⁸ Ob die sogenannten Stecknitzkähne aber wirklich Kähne waren, ist zu bezweifeln. Sie fallen wohl eher in die Kategorie der Prahme, wie wir sie auch aus Hamburg kennen.¹⁹ Stolz differenziert nicht zwischen Kähnen und Prahmen und benutzt beide Bezeichnungen. Er spricht von Stecknitzkähnen, die wegen einer Schlafbude im vorderen Teil „Budenkahn“ genannt wurden. Gleichzeitig schreibt er, dass diese Schiffe „sogenannte Prähme“ waren.²⁰ Was er aber zitiert, muss man unter „Prahme“ subsumieren: „Die Größe dürfte auf 10 bis 12 m Länge, 2,50 m Breite und 30-40 cm Tiefgang im beladenen Zustande, die Tragfähigkeit

theoloniūm pro promptuario, quod vulgo nominatur pram, 1 s, de navi que dicitur ek, 8 d, de navi que vocatur cane 4 d, de equo 4 d, de bove aut vacca 2 d, de porco 1 d, . . .); In Nr.809 werden für die Fahrt nach Stade die *parva navicula* für je 4 d aufgeführt.

¹⁷ Christina Deggim bezweifelt die Ansicht Sprandels, dass eine Bruderschaft der Kahner in Hamburg identisch gewesen sei mit den Hamburger Prahmführern (Christina DEGGIM, *Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert*, Hamburg 2005, S. 42 und Anm. 274 S. 72). Die Vielzahl von Schuten und Prahmen und die in den KR kaum erwähnten Kähne stützen eher die Einschätzung Sprandels (Rolf SPRANDEL, *Der Hafen von Hamburg*, in: STOOB, *See- und Flusshäfen* (1986), S. 196/97).

¹⁸ STOLZ, *Kleine Kanalgeschichte* (1995), S. 14ff.

¹⁹ Siehe Abschn. 2.5.

²⁰ STOLZ, *Kleine Kanalgeschichte* (1995), S. 57 u. 58. Förster spricht von Prahmen auf den Stecknitzkanal: Thomas FÖRSTER, *Schiffe der Hanse*, Rostock 2009, S. 106.

auf 7,50 Tonnen anzunehmen sein“.²¹ Man brauchte neben dem Schiffer zum Treideln der Stecknitzschiffe je nach Ladung 2 bis 11 sogenannten Linienzieher.²²

In Hamburg selbst gab es traditionell noch aus den Anfangszeiten der Zweiteilung in Altstadt und Neustadt im 13. Jahrhundert die sogenannten Salzkähne und zwar den *magna zoltkane* und den *parva zoltkane*.²³

Diese Salzkähne waren eine Einrichtung, die weit in die Frühzeit der Stadt zurückreichte, als der Salzverkauf Hoheitsrecht der Stadt war und als solcher an Privatpersonen verpachtet wurde. Ein Nachweis über eine solche Verpachtung eines Salzkahns aus dem Jahr 1337 findet sich im Hamburgischen Schuldbuch.²⁴ Ob für diese Institution der Salzkähne tatsächlich immer über ca. 140 bis 150 Jahre Kähne verwendet wurden, ist zumindest zweifelhaft. Wenn man davon ausgeht, dass es sich um gutes Lüneburger Salz handelte, das in Hamburg zum Verkauf kam, dann wurde es sicher nicht mit Kähnen, sondern eher auf Eichen oder Prahmen nach Hamburg geschafft und nicht extra auf Kähne umgeladen.

²¹ STOLZ, Kleine Kanalgeschichte (1995), S. 57. Mit Verbesserungen am Wasserweg werden mit der Zeit auch größere Schiffe möglich, die schließlich $6\frac{1}{3}$ Last Salz tragen konnten. Die Abmessungen dieser Schiffe werden von Hinsch angegeben: „In einer Ladungsverordnung des Herzogs Magnus von Sachsen, Engern und Westfalen aus dem Jahre 1527 werden erstmals auch Schiffsabmessungen festgelegt: Länge: 19 m / Breite: 3,25 m / Seitenhöhe 0,86 m / Tiefgang: 0,41 bis 0,43 m“ (Werner HINSCH, Salzprähme, Budenkähne und Stecknitzschiffe, Die Schiffe der Stecknitzfahrt, in: BOEHART / BORNEFELD / LOPAU, Geschichte der Stecknitz-Fahrt (1998), S. 105). Solche Schiffe erreichten nach Hamburger Maßstäben mit Sicherheit Prahmgröße.

²² STOLZ, Kleine Kanalgeschichte (1995), S. 51.

²³ Rubriken zu *magna* und *parva zoltkane* gibt es in den KR ab 1360. Vor 1360 finden wir die Salzschiffe in den KR unter *soltkan* und *alia soltcan* (Tabellen B.3, S. 738ff, Z.2,3). Die Einträge für den kleinen Salzkahn enden 1410, die für den großen Salzkahn 1440. Karl KOPPMANN, KR 1, Einleitung S. LXXVI-LXXVII listet unverständlicherweise die Einnahmen von 1350 bis 1360 nicht auf. Zusammengefasst ergibt sich folgendes Bild der Kämmereieinnahmen von den Salzschiffen:

Tab. 2.1: Einnahmen aus den Salzschiffen

KR-Einträge 1350 bis 1400	Einnahmen/a					
	max		min		\bar{x}	
	lb	s	lb	s	lb	s
magna zoltkane	24	16	6	6	12	14
parva zoltkane	12	0	3	4	8	14

²⁴ LEHE, Erich von (Bearb.), Das Hamburgische Schuldbuch von 1288, Hamburg 1956, Nr. 1166, S. 156. Siehe auch: DEGGIM, Hafenleben (2005), S. 186.

2.3. Schuten

lokale Arbeits-
fahrzeuge

Schuten waren reine Arbeitsfahrzeuge im Preisbereich bis 3 lb.²⁵ Diese Lastschiffe wurden von den Kämmererechnungen, bis auf wenige Ausnahmen, ausschließlich als Dienstfahrzeuge im Hafen- und Zollbereich ausgewiesen. Diese Ausnahmen waren eine Alsterschute, die 1466 für Kalk- und Getreidetransport erwähnt wurde.²⁶ Außerdem wurde 1468 vom Bauhof

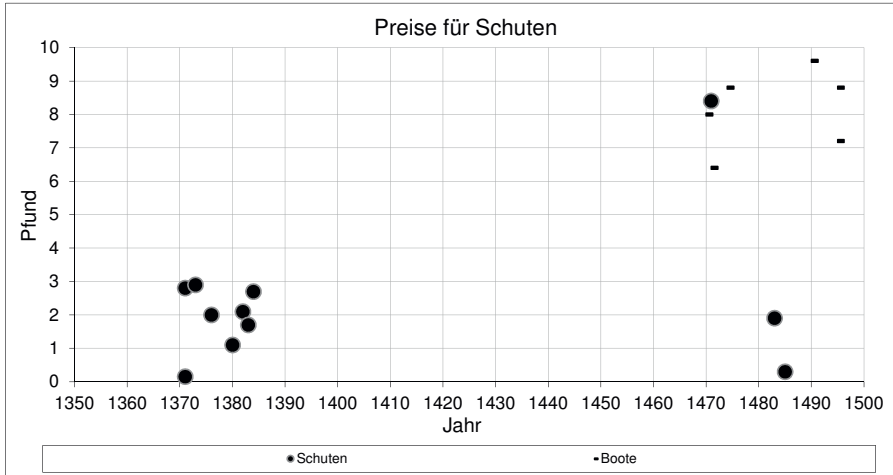


Abb. 2.3: Preise von Hamburger Schuten
Gemäß den Werten in Anh. E.2.

für Schuten im Zusammenhang mit der Eintreibung des Zehnten in der Hamburgischen Pfandschaft Hadeln an der Elbemündung Fracht²⁷

Hamburg hatte zwei Elbhäfen: den binnenwärtigen Oberhafen am südöstlichen Ende der Stadt (Winserbaum) und den seeseitigen Haupthafen am Alsterzulauf (Niederbaum). Beide Hafenzufahrten wurden mit Pfahlreihen zu einer schmalen Durchfahrt verengt, die man mit Ketten und Baumstämmen absperren konnte.²⁸ Die Baumschließer waren das, was

²⁵ Siehe Abb. 2.3, S. 74. Nur im Jahre 1471 mussten *pro schuta supra nedderbom* 8 lb 8 s ausgegeben werden, was aus dem sonstigen Rahmen fiel (Anh. E.2, S. 817, Nr. 20).

²⁶ Anh. E.2, S. 817, Nr. 8.

²⁷ KR 2.385_{18/19}: “[*Ad colligendum decimam terre Hadelerie: . . .*] 3 lb 8 β *pro nauulo scutarum ibi in terra Hadelerie per structurarium*“. Hierzu: KOPPMANN, KR 3, Einleitung, S. CXV-CXVI; Horst TSCHENTSCHER, Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit (1189-1482). Ein Beitrag zur Rechtsgeschichte der Territorialgewässer, in: ZVHG 43, 1956, S. 25ff.

²⁸ Gut erkennbar auf dem Hamburg-Stich von Braun/Hogenberg (Anh. A.4, S. 729), bzw. den Abb. 2.4 und 2.5. Auch die erste Elbkarte von Melchior Lorichs aus dem Jahr 1568 lässt die Pfahlreihen erkennen (Melchior LORICHs, Die Hamburger Elbkarte aus dem Jahre 1568, mit einer Einleitung über den Zweck der Karte und die Tätigkeit von

wir heute Hafenkaptän nennen würden. Die *boomsluters* kontrollierten und registrierten ein- und auslaufende Schiffe, d. h. sie kontrollierten die Dienstfahrzeuge Zollabgaben der Schiffe,²⁹ sorgten für die Einhaltung der Hafenvorschriften und schlossen mit den Schwimmbäumen die inneren Häfen ab.³⁰ Ihre Arbeit in den Häfen, Kanälen und am Fluss verrichteten sie mit Hilfe von Schuten, die ihnen von der Stadt bereitgestellt, in Stand gehalten und repariert wurden.³¹ Außer den Baumschließern benötigten und erhielten auch andere Stadtbedienstete Schuten für ihre Arbeit: so offenbar die Akzisevögte, die diese oder jene Güter über kurze Strecken zu transportieren hatten.³²



Abb. 2.4: Seehafen mit Niederbaum

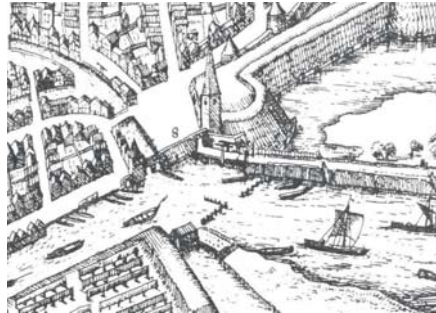


Abb. 2.5: Oberhafen mit Winserbaum

Details aus Braun/Hogenberg, Anh. A.4, S. 729.

1483 wurde dem Akzisevogt Roterd Geld für den Kauf seiner Dienstschute erstattet und 1485 wurde sie ausgebessert.³³ Aber auch die Hamburgischen Zöllner benutzten offenbar Schuten. 1461 besserte man *unam antiquam*

Melchior Lorichs in Hamburg von Jürgen Bolland, 3. Aufl. Hamburg 1985); Siehe auch Anh A.3, S. 728.

²⁹ Ernst PITZ, Die Zolltarife der Stadt Hamburg, Wiesbaden 1961, S. XCI.

³⁰ DEGGIM, Hafenleben (2005), S. 36/37; SPRANDEL, Der Hafen von Hamburg (1986), S. 196-199. Für den Niederbaum gab es offenbar auch ein Dienstgebäude, wie man KR-Einträgen von 1462 (KR 2.146_{22/23} und 2.160_{26/27}) entnehmen kann.

³¹ Bereitstellung: Anh. E.2, S. 817, Nr. 12 (1373; *nedderenboome*); Anh. E.2, S. 817, Nr. 13 (1376; *boomslutere*); Anh. E.2, S. 817, Nr. 15 (1382; *nedderboom*); Anh. E.2, S. 817, Nr. 18 (1385; *wynserbom*); Anh. E.2, S. 817, Nr. 20 (1471; *nedderbom*); Reparaturen / Materialien: Anh. E.2, S. 816, Nr. 1 (1353); Anh. E.2, S. 816, Nr. 2 (1353); Anh. E.2, S. 816, Nr. 4 (1377); Anh. E.2, S. 816, Nr. 5 (1378); Anh. E.2, S. 816, Nr. 6 (1378); Anh. E.2, S. 817, Nr. 9 (1486; *Winserbom*).

³² Akzise war die direkte Verbrauchsteuer auf gängige Artikel wie Wein, Bier, Getreide, Mehl, Schlachtvieh, Essig und Branntwein. Sie war naturgemäß schwer einzutreiben, mussten doch der Kleinverkauf und Ausschank kontrolliert werden. Die Akzisevögte waren städtische Bedienstete mit Konfiskations- und Strafgewalt zur Sicherung der Einnahmen. Sie arbeiteten unter den Akziseherren des Rates.

³³ Anh. E.2, S. 817, Nr. 9 und S. 817, Nr. 21. Roterd war Kollege des Akzisevogts Gronewold. Er wird 1485 erwähnt, als er zusammen mit diesem für 29 Tonnen Bier Gelder eingezogen hatte (KR 3.495₂₁₋₂₃).

schutam ad usum theolonarii in Eislinge für 8s 4 d aus.³⁴ Die Eislinger Zollstation, später auch Zollenspieker genannt, lag an der Elbe oberhalb von Hamburg gegenüber der Einmündung der Ilmenau. „In Zollenspieker erhob man Abgaben von den Waren, die Elbe aufwärts oder Ilmenau abwärts dort vorüber kamen.“³⁵ Eine weitere Gruppe städtischer Funktionsträger benutzte Schuten: die sogenannten Bruchvögte, Angehörige der Ratsdienerschaft³⁶ und städtische Aufsichtspersonen.³⁷ In dem von uns betrachteten Zeitraum ist zweimal, 1384 und 1387, von Schuten für den Bruchvogt die Rede.³⁸

Wir finden bei den Angaben zu Reparaturen, Materialien und Ausrüstung von Schuten keinen Hinweis auf Masten, Segel oder Ruderriemen. Die sich im Hafengebiet bewegenden Schiffchen werden wahrscheinlich gewriggt oder in Kanälen und flachen Gewässern gestakt worden sein. Sie kamen also unter Brücken hindurch und konnten sich im Hafengebiet und der Reede vor dem Niederbaum zwischen den Schiffen sicher besser bewegen als unter Segeln, vor allem wenn man davon ausgeht, dass Schuten flachbodig gebaut waren.

2.4. Boote

Es ist keine vorindustrielle Hafenszene denkbar, die nicht durch viele geruderte und besegelte kleine Boote, auch *cymbae* genannt,³⁹ belebt wurde. Jeder Hafenbetrieb erforderte für seine Personen- und Frachttransfers kleine, wendige Wasserfahrzeuge. Das galt auch ausnahmslos für die Häfen des Spätmittelalters. Die frühen Stiche Braun/Hogenbergs von europäischen Hafenstädten aus der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts belegen das anschaulich. Diese Stiche, wie auch z. B. die von Matthaeus Merian, geben eine städtische und Hafenszenerie wieder, die ca. 100 Jahre nach dem Ende des von uns fokussierten historischen Ausschnitts (1350 bis 1500) stattfand. Dennoch ist es mit entsprechend hinterfragender Vorsicht möglich,

Boote im
europäischen
Hafenbetrieb

³⁴ Anh. E.2, S. 816, Nr. 7.

³⁵ WITTHÖFT, Das Kaufhaus in Lüneburg (1962), S. 11. Siehe auch: Gerhard THEUERKAUF, Hamburg und der Elbhandel im Mittelalter, in: ELLERMEYER / POSTEL, Stadt und Hafen (1986), S. 36. Es sei darauf hingewiesen, dass Zöllner und wohl auch Akzisevögte ebenfalls Dienstboote benutzten: Anh. E.3, S. 819, Nr. 20, 22, 44). Für den Zollenspieker wurden 10 Jahre später, 1471, von der Stadt sogar ein Prahm und ein Ewer erworben (Anh. E.5, S. 826, Nr. 43 und Anh. E.4, S. 822, Nr. 18).

³⁶ Zu den Bruch- oder Brookvögten siehe KOPPMANN, KR 3, Einleitung, S. LXV.

³⁷ Bruchvögte gaben Geleit (1385: KR 1.406₂₇). Sie gingen mitunter auch Nachtwache (1385: KR 1.407₅). Sie kontrollierten die Lastadie (1387: KR 1.378_{3/4}; 1465: KR 2.264_{5/6}) und sie kümmerten sich um Gefangene (1534: KR 5.552_{19/20}).

³⁸ Anh. E.2, S. 817, Nr.17 (1384) und Anh. E.2, S. 817, Nr.19 (1387).

³⁹ HUB 1, Nr.538 (S. 189) (1259: ... *cymbam, que dicitur both, ...*); Anh. E.3, S. 818 Nr.5 (1372: ... *cybam, videlicet den boot.*).

sie zur Veranschaulichung der früheren Zeit heranzuziehen. Hafenerleben, Seetransport und Schifffahrt entwickelten sich nie sprunghaft.⁴⁰

Von Konstantinopel bis London und von Neapel bis Riga sind kleine Boote in den Häfen unterwegs, liegen längsseits großer Schiffe und sind als Beiboote im Schlepp der großen, seegängigen Mehrmaster.⁴¹ Mitunter schleppen sie selbst ihre Mutterschiffe gegen den Strom zum Liegeplatz.⁴² Geruderte Personenfähren queren geschäftig Wasserstrecken und Boote werden unter Brücken hindurch in die Städte hinein gerudert, gewriggt oder gestakt. Das gilt natürlich auch für Hamburg. Auf dem Braun/Hogenberg-Stich von 1589 erkennt man etwa 36 Boote.⁴³

⁴⁰ Über Jahrtausende hatte die seefahrende Menschheit damit zu tun, den Kampf mit dem Meer zu bestehen, ihre Schiffe darauf auszurichten und an Erprobtem festzuhalten. Das galt auch für das späte Mittelalter, in dem man sich noch nicht auf eine wissenschaftliche Beherrschung der maritimen Natur stützen konnte und noch nicht über die Variationsmöglichkeiten moderner Schiffbautechnik verfügte. Schifffahrt wurde also immer konservativ und vorsichtig betrieben. Es musste gute Gründe geben, von Erprobtem abzuweichen. Man kann sagen, dass ein erster wirklich einschneidender Bruch erst mit der Dampfmaschine und dem Stahlschiffbau vonstatten ging. Für die Jahrhunderte des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit jedoch, für diese Zeit geruderter und segelnder Holzschiffe, sind Vergleiche und Belege über längere Zeiträume hinweg durchaus möglich.

⁴¹ K o n s t a n t i n o p e l. Georg BRAUN/Franz HOGENBERG, Alte europäische Städtebilder: 32 Darstellungen auf 27 farbigen Blättern, (eingel. v. Ruthardt Oehme), Hamburg 1965, S. 53/54: 9 beladene, von einer Person gewriggte kleine Boote; 7 am Ufer liegende Ruderboote; 4 mit Menschen gefüllte, gewriggte Fährboote zwischen der Stadt und der kleinasiatischen Vorstadt Pera, das Goldene Horn querend; 1 Beiboot bei einer Karavelle (bauchiger Bug mit typischer früher Barktakelung, d. h. Fockmast Rahsegel, Hauptmast Rahsegel, Besanmast lateinergetakelt); 2 Boote unter Lateinersegel, 2 Boote am Ufer mit aufgegeitem Lateinersegel. *Summa summarum* 25 Boote.

L o n d o n. Ebd. S. 66/67: Die letzten Seeschiffe ankern auf Höhe des Tower in der Themse. Flussaufwärts wimmelt es von Ruderbooten: 25 geruderte Boote in Fahrt; 5 an Bojen oder vor Anker; 16 an Anlegern; 7 Ruderboote an einer Fährstelle, wo heute die Westminster Bridge den Fluss quert; 17 sonst wie am Ufer liegende Boote. *Summa summarum* 70 Boote.

N e a p e l. Ebd. S. 82/83: 5 geruderte Boote; 2 am Heck von Karavellen geschleppte Beiboote; 8 besegelte Boote; 12 an oder auf dem Ufer liegende Ruderboote; 4 am Kai liegende, aufgegeite, lateinergetakelte, kleine Schiffe, wohl Boote. *Summa summarum* 31 Boote.

R i g a. Ebd. S. 50/51: 2 Ruderboote zwischen den im Dünastrom ankernden fleutenähnlichen Dreimastern; 11 an der befestigten Wasserfront liegende Boote. *Summa summarum* 13 Boote.

⁴² So auf den Stettin-Stichen von Merian (Matthäus MERIAN, Die schönsten Städte von Königsberg bis Helmstedt: aus den Topographien und dem Theatrum Europaeum, (mit einer Einleitung von Christian Ferber), Hamburg 1964, S. 8) und Braun/Hogenberg (Georg BRAUN/Franz HOGENBERG, Alte deutsche Städtebilder, 24 farbige Blätter, hrsg. u. eingel. v. Wolfgang Bruhn, Leipzig 1938, Nr.23).

⁴³ Georg BRAUN/Franz HOGENBERG, Alte deutsche Städtebilder: 32 Darstellungen auf 27 farbigen Blättern, (Text W. Bruhn und R. Oehme), Hamburg 1964, S. 49: 4 geruderte Boote im Rödingsmarktfleet. Im Nicolaifleet sind 10 geruderte bzw. gestakte

Boote in Hamburg

Boote waren vielseitig einsetzbar, mussten eine gewisse Seegängigkeit besitzen und sich zügig rudern und segeln lassen. Vermutlich hatten sie eine geschwungene Spantform und waren bautechnisch schwieriger herzustellen als Schuten. Das ist sicher der Grund dafür, dass sie in der Anschaffung teurer waren.⁴⁴ Man findet sie im Preisbereich von 6 bis 17 lb.

Die Kämmereirechnungen nennen uns eine Reihe von Bootseinsätzen. Am häufigsten finden sich Boote als Beiboote größerer Schiffe, d. h. seegehender Fernsegler. Schiffseigene Boote wurden von Schiffen benötigt, die wegen Größe und Tiefgang auf Reede lagen und mit ihren Beiboote Mannschaft, Besucher von Land, Proviant und persönliches Gut transportierten.⁴⁵ Ebenfalls zur Kategorie der Beiboote gehört das *E s p i n g*. Walther Vogel führt hierzu aus: „An Booten führten die größeren hansischen Schiffe zwei, das Große oder ‚rechte‘ Boot und das kleinere ‚Esping‘“. ⁴⁶ Dieser Bootstyp wird in den KR bis 1500 zweimal erwähnt: 1386 wird im Zusammenhang mit der Reparatur einer Liburne auch die Ausgabe von 10 s *ad reparandum tespingh* protokolliert.⁴⁷ Über 100 Jahre später, 1492, wurde von einem Hinrich Sassen ein *nova esping* für 15 lb. 4 s gekauft, wobei sich aus dem Zusammenhang ergibt, dass von einem Beiboot für die „Marie“ die Rede ist.⁴⁸ Das entspricht durchaus dem Preis für ein neues Boot.⁴⁹

Städtische Boote konnten gemietet werden, oder private Boote wurden von der Stadt für Personen- oder sonstige Transporte gechartert.⁵⁰ Auf

Boote unterwegs. 7 liegen an den Häusern und 2 bei dem alten Kran. 2 Boote werden auf der Reede vor dem Eichholz gerudert und eines wird auf dem Mührenfleet Höhe Steckelhörnfleet bewegt. Im Dovenfleet und am Winserbaum (Dovenfleet und Mührenfleet bildeten den heutigen Zollkanal) erkennt man 10 Boote. *Summa summarum* 36 Boote.

⁴⁴ Zum Vergleich siehe Abb.2.3, S. 74.

⁴⁵ Beiboote für: 1374 Kogge (Anh. E.3, S. 820, Nr. 29); 1432 Butze (Anh. E.16, S. 841, Nr. 3); 1467 Tonnenschiff (Anh. E.3, S. 820, Nr. 32); 1470 Kraweel (Anh. E.17, S. 842, Nrn. 7 und 8); 1471 Schiffe (KR 3.14_{23/24}: ... *bota ad naves*); 1472 „Grote Marie“ (Anh. E.3, S. 820, Nr. 36); 1476 Salzschiif und „Vlegender Geist“ (KR 3.227_{9–11}: ... ein Beiboot *ad navim salis, vulgariter dat soltship* und ein zweites *tom Vlegende Geiste*); 1481 „Iurgen“ (KR 3.425_{11–13}: ... *bota nova ... ad navem Iurgen vocitatem*); 1481 Bardese (Anh. E.13, S. 835, Nr. 20); 1495 kleine Bark (Anh. E.3, S. 821, Nr. 43). An dieser Stelle sei ein später Eintrag von 1537 erwähnt, in dem ein *schafa*, ein Beiboot, aufgeführt wird: KR 5.631_{28/29} (... *schafa navis, vulgariter dicta ein schepesboeth ...*). *Schaffa* oder *scapha* ist ein Rückgriff auf die mittelmeerische Antike, als man ein Beiboot *scapha* nannte (siehe ASHBURNER, Walter (Hrsg.), *Nomos rodion nautikos. The Rhodian Sea-Law*, (Repr. of the ed. Oxford, 1909), Aalen 1976 = 1909, Part III, Chap. 45, S. 118 (commentary)).

⁴⁶ Walther VOGEL, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, Bd. 1: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts, Berlin 1915, S. 488.

⁴⁷ KR 1.439₂₉.

⁴⁸ KR 4.236/237.

⁴⁹ Abb. 2.6, S. 80.

⁵⁰ 1362: Vier Boote bringen den Grafen von Holstein mit Anhang nach Harburg (KR 1.80₆); 1362: Vier Boote bringen Söldner zu den Kriegskoggen (KR 1.81_{21–23}); 1362:

dem Schiffsbauerbrook gab es Arbeitsboote. Darauf weist eine KR-Rubrik EXPOSITA: AD CYMBAS IN PALLUDE ET AD SNICKAS hin, die nur einmal im Jahre 1387 eingerichtet worden ist.⁵¹ Von 1350 bis 1472 finden sich in den *libri recepta*, also bei den Einnahmen, die Rubrik DE CYMBIS ET PALLUDE. In dieser Zeitspanne von 123 Jahren ist diese Einnahmenrubrik 47 mal überliefert, wobei 17 mal nur die Rubrikenüberschrift erscheint und in 30 Jahresabrechnungen Beträge ausgewiesen werden.⁵² Die Stadt stellte Boote als Dienstfahrzeuge für den Zoll⁵³ und andere städtische Bedienstete zur Verfügung, so z.B. . . . *ad usum theolonei Novi Operis*⁵⁴ d. h. für die Zöllner zur Erhebung des Werkzolls zum Unterhalt des Neuwerker Turmes.⁵⁵

Die Boote wurden nicht nur gerudert. Neben der Ausrüstung mit Riemens⁵⁶ sind in den Kämmereirechnungen auch Segel und Segeltuch,⁵⁷ sowie Tauwerk⁵⁸ für Boote abgerechnet worden. Man riggte wohl ein Boot auf, wenn der Wind günstig stand und man sich die Mühe des Ruderns ersparen konnte.

Eine weitere Einsatzart von Booten ist erwähnenswert. Im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts weisen die Kämmereirechnungen Ausgaben für *expeditiones* auf der Elbe zur, wenn es sein musste, gewaltsamen Sicherung des Hamburger Getreidestapels und der Verhinderung von Getreideausfuhr bei Knappheit von Korn aus. Ab 1474 werden jährlich *expeditiones propter abductionem frumentum* aufgeführt. Die Rubrik fehlt nur 1489, 1494 und 1495.⁵⁹ Drei dieser Einträge in den Kämmereirechnungen beinhalten die Teilnahme von Booten und *aliis parvis navibus* an diesen Macht demonstrierenden Ausfahrten. 1491 wurde unter der Rubrik „AD EXPEDITIONES FACTAS PROPTER ABDUCTIONEM FRUMENTORUM“ zum einen das Tonnenschiff mit einem Boot genannt. Zum anderen werden *alia bota* erwähnt.⁶⁰ 1496 wird in derselben Rubrik von *botis et aliis parvis navibus expeditis* gesprochen.⁶¹ Welcher Art diese *parvae naves* im Einzelnen waren,

Boote im
Patrouillen-
einsatz auf
der Elbe

Zwei Boote liefern Bier an Rugenort Koggen vor Rugenort, einem zum Dieksander Koog gehörigen Ort in Süder-Dithmarschen (Zu „Rugenort“: KR 8, Ortsverzeichnis, Stichwort *Rughenvorde* (KR 1.82₈)).

⁵¹ KR 1.465/466; Anh. B.8, S. 739, lfd.Nr. 21.

⁵² Anh. B.3, S. 738–743, lfd. Nr. 4.

⁵³ Zollboote: Anh.E.3, S. 819, Nr. 20 (1473), E.3, S. 819, Nr. 22 (1482) und E.3, S. 821, Nr. 44 (1495: *bota ad usum bonorum confiscatorum*).

⁵⁴ Anh. E.3, S. 820, Nr. 34 (1470).

⁵⁵ Hans-Joachim BOHNSACK, Die Steuern und Zölle der Stadt Hamburg von 1270 bis 1814. Ein Kurzbeitrag, Hamburg 1987, S. 24.

⁵⁶ Anh. E.3, S. 818, Nr. 4 und E.3, S. 819, Nr. 24.

⁵⁷ Anh. E.3, S. 818, Nr. 2 (1370); E.3, S. 818, Nr. 6 (1373); E.3, S. 818, Nr. 11 (1376).

⁵⁸ Anh. E.3, S. 818, Nr. 1 (1351); E.3, S. 818, Nr. 7 (1373).

⁵⁹ Anh. D.2, Tab. S. 788–799.

⁶⁰ Anh. D.2, S. 794.

⁶¹ Anh. D.2, S. 798.

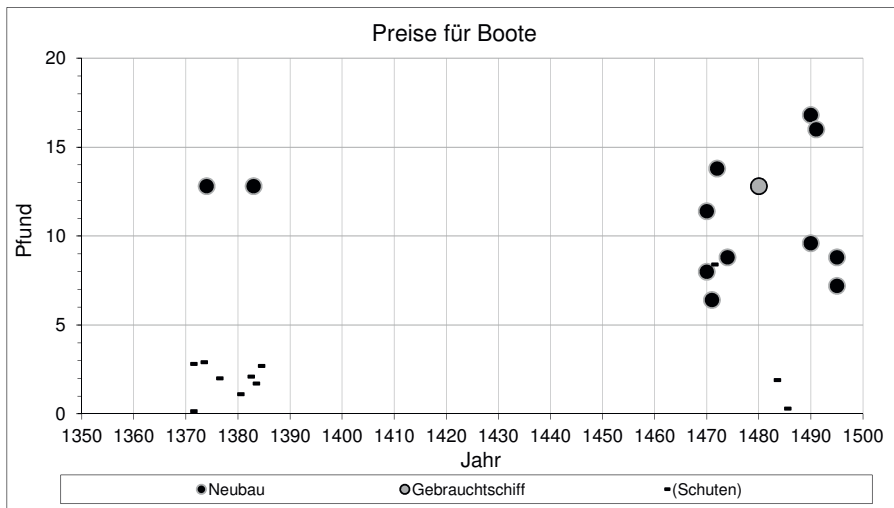


Abb. 2.6: Preise von Hamburger Booten
Gemäß den Werten in Anh. E.3.

kann nicht gesagt werden. Handelte es sich lediglich um Beiboote größerer Patrouillenschiffe wie dem Tonnenschiff, wäre eine Aufzählung von Booten als eigene Einheiten eher unwahrscheinlich.

Westeuropäische
Hochseeboote
Ende 16. Jh.

Hagedorn beschreibt große Boote als „neuen Schiffstyp in der Handelsfahrt“ ab den siebziger Jahren des 16. Jahrhunderts.⁶² Es ist die Rede von Doggbooten, Houckbooten, Enkhuizer Booten, Vliebooten und Lotsmannsbooten und von sich aus der niederländischen Hochseefischerei und Küstenfahrt, d. h. aus den Büsen⁶³ ableitenden Dreimastern. Diese Boote hatten eine Ladefähigkeit um die 50 bis 70 Lasten. Solche Art von Booten hatte also nichts mit den von uns hier betrachteten kleinen Arbeitsbooten zu tun. Der Unterschied wird vollends deutlich, wenn 1432 eine teure Stadtbutze,⁶⁴ als der Vorläufertyp der großen Boote der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts, selbst ein Beiboot erhält.⁶⁵

2.5. Prahme

Das allgegenwärtige Nahtransportschiff in Hamburg und Umgebung war der Prahm. An mehreren Stellen in den KR wird der lateinische Begriff *portori-*

⁶² Bernhard HAGEDORN, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1914, S. 92; Abschnitt über Boote: S. 92-102.

⁶³ Büsen bzw. Butzen werden unter Abschn. 7.1, S. 220 behandelt.

⁶⁴ Anh. E.16, S. 841, Nr. 4.

⁶⁵ Anh. E.16, S. 841, Nr. 3: „AD NAVES CIVITATIS: ... 14 lb pro uno novo boet ad butsen“.

um mit Prahm übersetzt, so 1352 „*ad reparandum vini portorium (proprie) enen praam*“,⁶⁶ 1360 in der Rubrikenüberschrift „AD REPARANDUM PORTORIUM, DEN PRAAM“⁶⁷ und 1371 „AD STRUCTURAM PRAMONIS: . . . Radekino Bekerholt pro uno novo portorio“.⁶⁸ *Portorium* bedeutet im Lateinischen „Hafenzoll“. Als Schiffsbezeichnung weist der Begriff also auf ein Arbeits- und Dienstfahrzeug im Hafen hin. In Zusammenhang mit der Lüneburger Zollrolle heißt der Prahm 1278 *promptuarium*.⁶⁹ *Prom* bzw. *pram* leitet sich offenbar von *promptuarium* ab.⁷⁰

Prahme waren deutlich teurer als Kähne und Schuten. Neubauten lagen immer über 10 lb. Der Durchschnitt der Neubauangaben für Prahme liegt bei 24 lb 8 s. Mit diesem Arbeitsschiff wurde lokal alles transportiert. Prah- lokales Arbeitsschiff

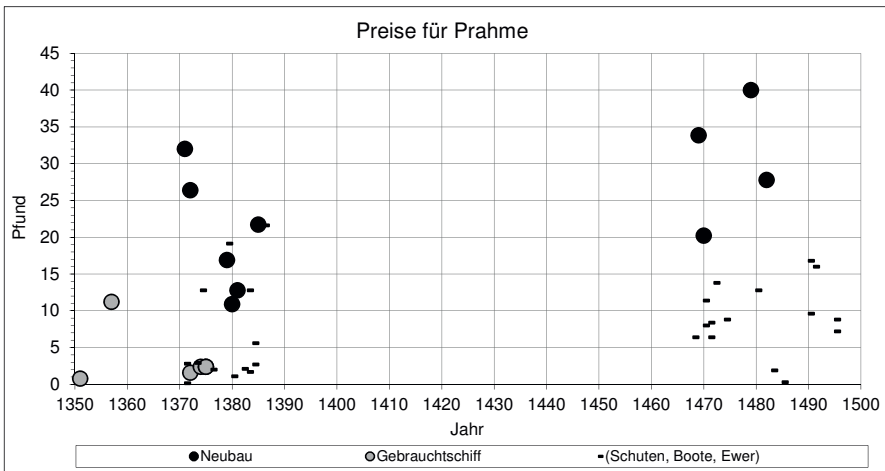


Abb. 2.7: Preise von Hamburger Prahmen
Gemäß den Werten in Anh. E.5:

me versorgten die Baubetriebe und die Baustellen mit den Baustoffen Kalk, Steine, Holz und Sand. Die Kämmererherren bezahlten Kalktransporte des Kalkhofes, aber auch die Prahmladungen für den Nachschub an Rohkalk und Feuerholz, den Einsatzprodukten des Kalkbrennens. Es wurden elf Prahmladungen Kalk und zwei Prahmladungen Holz für die schichtweise Vorbereitung der Kalkkröste abgerechnet.⁷¹ An anderer Stelle wurde durch

⁶⁶ Anh. E.5, S. 823, Nr. 3.

⁶⁷ Anh. E.5, S. 823, Nr. 5.

⁶⁸ Anh. E.5, S. 824, Nr. 24.

⁶⁹ HUB 1, Nr. 808 (S. 279): . . . *pro promptuario, quod vulgo nominatur pram . . .* ; HUB 1, Nr. 809 (S. 279): *Pro promptuario, quod vulgus pram nominat . . .*

⁷⁰ Anders Heinsius, der slawische Wurzeln sieht: Paul HEINSIUS, *Das Schiff der Hansischen Frühzeit*, (1. Aufl., 1956), 2. Aufl., Köln / Wien 1986, S. 203.

⁷¹ KR 1.66_{10–12} (1360: *Pro 11 prame cementi et pro duobus prame lignorum et pro kalkroze tho leggende, . . .*).

Kalk angerichteter Schaden beglichen.⁷² Schon vorher ging es 1466 um die Instandhaltung einer Alsterschute und eines Alsterprahms, die beide für den Kalk- und den Getreidetransport Verwendung fanden.⁷³

Baustofftransporte

Prahme transportierten Pflastersteine,⁷⁴ und die größeren Feldsteine, die *rughesten*. Beide gehörten zur Kategorie *lapides campestres*, also der Feldsteine, die man ausgrub.⁷⁵ In den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts fuhr Prahmbesitzer Middentwey des Öfteren für die Stadt Steine: 1380 drei Prahmladungen Steine,⁷⁶ 1384 einen Steineprahm,⁷⁷ 1385 sogar 23 Prahmladungen *brugghesten* zu den verschiedensten Baustellen der Stadt, *ad novum murum et ad pavimentandum iuxta forum piscium et ante domum preconis et retro murum s. Spiritus et alibi ubi erat necesse*.⁷⁸ Für 1386 wurden mit Middentwey 14 (11+2+1) Prahmladungen abgerechnet.⁷⁹ Außer Middentwey lieferte in jenen Jahren auch ein gewisser Manduvele ein Steineprahmladung wohl zum Bauhof: *Ad lapides campestres: ... Manduvele 29 s pro uno pramone brugghestenes presentatus (!) Alberto*.⁸⁰ Es finden sich weitere Pflasterstein-Prahme ohne Prahmführernennung: 1374 19 Prahme *rughesten*,⁸¹ 1380 ein Prahm *brugghestenes*,⁸² und 1382 drei Prahme *brugghestenes*.⁸³ Die Erwähnung eines *steen praam* 1372 unter AD PRAMONEM CIVITATIS zeigt, dass die Stadt mindestens einen „Steineprahm“ selbst besaß. Auch 100 Jahre später, 1477, ist der Steintransport durch Prahme noch aktuell. Unter der Rubrik „AD SECTANDUM LAPIDES“ erfahren wir, dass die Stadt von Georgius van Holte einen Prahm gemietet

⁷² Unter der Rubrik „DAMPNUM IN CEMENTO“ heißt es 1373: *Dedimus Heynoni Halstenbeken 26 lb denariorum et 8 s pro 1 pramone*. (KR 1.163_{29/30}). Kalk hatte offenbar beim Transport im Auftrag der Stadt den Prahm von Halstenbeke ruiniert.

⁷³ Anh. E.5, S. 824, Nr. 20: ... *pro reformacione pramonum et scute super Alstariam pro usu cementi et frumenti afferendi*.

⁷⁴ 1384 wurde die Bezeichnung erklärt: ... *pro lapidibus ad pavimentandum, dictis bruggesten* ... (KR 1.378₂₀).

⁷⁵ Rubrik „AD LAPIDES CAMPESTRES“, z. B. KR 1.204₁₉ (*18 s rugensteen unde brugghesten to gravende unde to halende to Winterhude*).

⁷⁶ KR 1.298_{13/14}.

⁷⁷ KR 1.378_{33/34}.

⁷⁸ KR 1.378_{33/34}: „... für die neue Mauer und zur Pflasterung nahe des Fischmarktes, vor dem Büttelhaus, hinter der Mauer des Heiligen Geist-Hospitals und anderen Orten, wo sie benötigt wurden“.

⁷⁹ KR 1.424₁₄; 424_{31/32}; 424_{35/36}.

⁸⁰ 1375; KR 1.224_{21/22}. Vermutlich ist Albert de Hamelen gemeint, der erste Baumeister und Bauhofleiter. Albert wird erst im Jahr der ersten *curia structure*-Erwähnung 1379 definitiv als *structurarius* aufgeführt (KR 1.289_{26/27}: *4½ lb 6 s pro equo presentato Alberto structurario*). Albert arbeitete aber schon seit mindestens 29 Jahren für die Stadt. 1350 erhielt er einen Lohn von 1 lb (KR 1.15₅); siehe 'Hamelen, Albertus de' in Anh. C.2, Tab. C.2, S. 752, lfd. Nr. 53.

⁸¹ KR 1.204₁₇.

⁸² KR 1.298_{20/21}.

⁸³ KR 1.336₃₀.

hatte, um Steine aus Bergedorf heranzubringen.⁸⁴

Auch die Ziegeleien besaßen eigene Prahme. 1380, 1381 und 1384 bekam der städtische Ziegeleibetrieb neue Prahme gebaut.⁸⁵ Ein Jahrhundert später, 1474, baute Hinrich Slubeke für den städtischen Ziegeleibetrieb einen neuen Prahm und wartete die alten Prahme.⁸⁶ Solche Prahme der städtischen Ziegelhäuser transportierten den Ziegelrohstoff Lehmerde heran.⁸⁷ Man mietete außerdem Prahme an, wie z.B. von Georgius vam Holte, dessen Prahm 1473 für die städtischen Ziegelhäuser fuhr.⁸⁸ Prahme transportierten Holz.⁸⁹ 1372, 1374 und zweimal 1375 kaufte die Stadt alte Prahme für den Holztransport auf.⁹⁰ Auch Bausand gehörte zu den von Prahmen transportierten Ladungen. 1386 wurde Sand per Prahm hinter das Heiligen Geist-Hospital angeliefert,⁹¹ wo bereits im Vorjahr von Sandanlieferung und Pflasterung die Rede war.⁹²

Die vielseitig einsetzbaren Prahme transportierten auch andere Güter. 1479 wurden vier Prahmladungen Heu für die Hamburger Herberge in Lü- vielseitig einsetzbar

⁸⁴ KR 3.267₂₅₋₂₇.

⁸⁵ 1380: Anh. E.5, S. 825, Nr. 28; 1381: Anh.reftb:Pra, S. 825, Nr. 29 und 1384: Anh. E.5, S. 825, Nr. 30.

⁸⁶ Anh. E.5, S. 825, Nr. 34.

⁸⁷ FIEDLER, Die gewerblichen Eigenbetriebe (1974), S. 13. Aus verständlichen Gründen lagen die feuergefährlichen Ziegelbrennereien – wie auch die Kalkbrennerei – außerhalb der Stadt. Die hauptsächliche Bezugsquelle waren während des ganzen Mittelalters die Boberger Tonlager, die allerdings zum Reinbeker Zisterzienserkloster gehörten, welches sich die Genehmigung zum Lehmbau bezahlen ließ. Wir haben hierüber einen ersten Nachweis von 1370 (KR 1, 110_{25/26}: *Domino proposito in Reynebeke 8 lb pro terra*). 100 Jahre später wird für drei Ratsherren eine Reise *versus Bockberge, pro terra aspicienda ad usum laterum* ((KR 4, 401_{35/36}) abgerechnet. 1476 zahlte man *60 lb pro terra fossata per predecessores nostros soluta et nobis ad usum prescriptum ppresentata in Boekberge locata* ((KR 3, 226_{24/35}). Zuletzt werden 1496 61 lb an das Kloster in Bobergen gezahlt (KR 4, 318_{13/15}: *61 lb in terra adhuc existente in Bockbergen et aliis locis, pro qua lathomus Tymme Kron respondit*). Siehe hierzu auch: FIEDLER, Die gewerblichen Eigenbetriebe (1974), S. 11. Der Lehm, wie auch die andern Baumaterialien, wurden über Hamburgs Flüsse und Kanäle, über die Bille, die Niederelbe, die Alster und die Fleete transportiert. Der Horner Lehm wurde ab 1483 zur Bille über einen künstlichen Graben transportiert (FIEDLER, Die gewerblichen Eigenbetriebe (1974), S. 13)

⁸⁸ KR 3.96₂₇₋₂₉. Siehe auch Anm. 84, S. 83. Georgius vam Holte gehörten offenbar verschiedene Prahme, die er gewinnbringend an die Stadt vercharterte. Vam Holte war von 1462 bis 1482 Ratsherr. 1466-1471 hatte er das Amt des *castellanus* von Schloss Ritzebüttel inne. Seine eigentliche Ratskarriere begann erst ab 1472. 1476 und 1477 war er Kämmereiherr (Anh. D.2, Tab. S. 789).

⁸⁹ KR 1.40173/4 (1385: ... *5½ lb pro hura pramonum ad afferendum ligna de Alsterdorpe super dammonem*).

⁹⁰ Anh. E.5, S. 826, Nrn. 39 bis 42.

⁹¹ KR 1.424_{12/13}: 12 Prahmladungen *arene adducendum que provenit retro s. Spiritum*.

⁹² KR 1.400_{2/3und14/15}.

beck abgerechnet, im Jahr darauf drei.⁹³ Mit Prahmen wurde Schießpulver transportiert. Das ist einem Eintrag von 1373 zu entnehmen, nach welchem ein Marquard Garstede dafür zahlen musste, dass ihm ein mit Schießpulver beladener Prahm unterging.⁹⁴ 1351 wurde ein Weinprahm, ein *vini pram*, zum Teeren an Land gezogen⁹⁵ und im Jahr darauf ein *vini portorium* für 7 s repariert.⁹⁶ Auch Getreide wurde mit Prahmen befördert. Das erfährt man aus einem Eintrag von 1481, in dem Mühlenprahme erwähnt werden.⁹⁷ Im Jahre 1469 wurde der Neubau eines Ballastprahms aufgeführt.⁹⁸ Dabei handelte es sich offenbar um Prahme, welche die Seeschiffe im Hafen mit Ballaststeinen versorgten oder ihnen diese abnahmen, wenn die Steine wegen der Beladung des Schiffes nicht mehr gebraucht wurden.⁹⁹ 1383 mussten die Bürger Lubbertus und Scroye 1 m Strafe zahlen, *quod famuliorum proiecerunt 1 pramonem siliquarum in flumen*,¹⁰⁰ d. h. eine Prahmladung Hülsenfrüchte, wohl biologischer Abfall, war verbotenerweise in den Fluss gekippt worden. Auch für Abfalltransporte wurden also Prahme eingesetzt.

Transportfähren

Prahme eigneten sich weiterhin wegen ihres flachen und waagerechten Bodens gut als Fährschiffe zur Aufnahme von Wagen und Tieren. Ellmers erwähnt, dass der Prahm schon im 13. Jahrhundert in Norwegen als Flussfähre diente.¹⁰¹ 2001 wurde aus dem Haddebyer Noor gegenüber Schleswig ein auf 1184 datierter Fährprahm geborgen.¹⁰² Es existierte damals schon ein regelmäßiger Fährverkehr für Gütertransportgespanne über die Schlei mit entsprechenden, flachen Prahmen, die Flößen nicht unähnlich waren.¹⁰³

Maßeinheit
„Prahmladung“

Der Prahm war von Größe und Fassungsvermögen offenbar ein relativ klar definierter, einheitlicher Schiffstyp. Nur so ist es zu erklären, dass die

⁹³ KR 3.369₂₉ (1479: „AD USUM DOMUS NOSTRE IN LUBEK: ... 14 lb 8 s pro 4 pramonibus feni“); KR 3.409_{5/6} (1480: „AD USUM DOMUS NOSTRE IN LUBEK: ... 11 lb 18 s pro 3 pramonibus feni cum ungeldo“).

⁹⁴ KR 1.169₅₋₇: „DE EXCESSU: ... 27 $\frac{1}{2}$ s a Marquardo Garstede pro eo, quod pramonem oneravit cum pulveribus, quod submergebatur“.

⁹⁵ Anh. E.5, S. 823, Nr. 1.

⁹⁶ Anh. E.5, S. 823, Nr. 3.

⁹⁷ KR 3.424_{34/35}: „AD NAVES CIVITATIS: ... 5 lb 12 s pro diversis ... ad pramonem deservientes molendinis“.

⁹⁸ Anh. E.5, S. 825, Nr.32: ... pro nove pramone ballastere.

⁹⁹ Hierzu: DEGGIM, Hafenleben (2005), S. 24f; SPRANDEL, Der Hafen von Hamburg (1986), S. 198.

¹⁰⁰ KR 1.353₈₋₁₀.

¹⁰¹ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschifffahrt (1972), S. 96.

¹⁰² Hans Joachim KÜHN, Ein hochmittelalterlicher Fährprahm im Haddebyer Noor (Haithabu Wrack IV), in: BRANDT / KÜHN, Der Prahm aus Haithabu (2004), S. 9-16.

¹⁰³ Christian RADTKE, Der Prahm „Haithabu IV“ in seinem historischen Kontext: Schleitransit, Fährstation, Überlandwege und die Kirche von Haddeby, in: BRANDT / KÜHN, Der Prahm aus Haithabu (2004), S. 21-22 und Abb.2, S. 21.

Prahmladung zu einer Maßeinheit werden konnte. Heinsius weist darauf hin, dass „in Riga in hansischer Zeit der Prahm als Hohlmaß für Holz gebräuchlich“ war.¹⁰⁴ Nicht nur in Riga, auch in Hamburg war dieses Hohlmaß in Gebrauch. 1469 wurde beispielsweise den Hamburger Tonnenlegern „ein halber Prahm Feuerholz“ bezahlt.¹⁰⁵ 1463 wurden für 122 lb aus Wohldorf 76 *pramonum combustibilium*, also 76 Prahmladungen Brennholz, nach Hamburg eingeführt.¹⁰⁶ Im Lüneburger Salzhandel war der „Prahm Salz“ eine Recheneinheit,¹⁰⁷ von der Witthöft annimmt, dass sie „im hansischen Seesalzhandel zwischen den Häfen der Atlantik-, Nordsee- und Ostseeküsten üblich“ war.¹⁰⁸

Kähne, Schuten und Prahme waren flachbodige, eher kastenförmige Transporter, die in flachen Kanälen, Fleeten und Flüssen gebraucht wurden. Man konnte sie staken. Wir haben für 1397 in den KR einen Hinweis auf Ruderriemen für einen Ziegeleiprahm.¹⁰⁹ Es ist vorstellbar, dass Prahme im Bug- und/oder Heckbereich über Rudereinrichtungen verfügten, während das gesamte Mittelschiff als Stauraum zur Verfügung stand.¹¹⁰ Bei Bedarf konnte auch einen Mast, meist wohl für ein Sprietsegel gesetzt werden. Den Mast brauchte man bei Binnenschiffen nicht nur als Teil des Riggs, sondern auch zum Treideln, wobei er einen hohen Angriffspunkt für das Schleppseil ermöglichte.¹¹¹

¹⁰⁴ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 203.

¹⁰⁵ KR 2.421_{26/27}: 3 lb 2 s pro medio pramone lignorum combustibilium.

¹⁰⁶ KR 2.173₂₋₃. Feuerholz wurde – außer in Prahmladungen – auch in „Faden“ gemessen (1472: 2 lb 8 s pro quatuor vade, lignorum combustibilium. (KR 3.80_{267/28})). Es gilt nach Harald WITTHÖFT, Umrisse einer historischen Metrologie zum Nutzen der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Forschung. Maß und Gewicht in Stadt und Land Lüneburg, im Hanseraum und im Kurfürstentum / Königreich Hannover vom 13. bis zum 19. Jahrhundert, 2 Bde., Göttingen 1979: 1 Faden Brennholz = 98 Kubikfuß (ebd. S. 586); 1 Kubikfuß (Hamburg) = 23,533 l (ebd. S. 503). Daraus ergibt sich nach Umrechnung: 1 Faden = 2,3 m³.

¹⁰⁷ Es galt: 1 Prahm Salz = 32 Chor = 128 Tonnen (Salz als Tonnenladung) bzw. 1 Prahm = 36 Chor = 10 Last (wobei 1 Last = 1 959,552 kg) (WITTHÖFT, Historische Metrologie (1979), S. 303-304)

¹⁰⁸ WITTHÖFT, Historische Metrologie (1979), S. 304.

¹⁰⁹ Anh. E.5, S. 824, Nr. 19.

¹¹⁰ Ein Braun/Hogenberg-Stich von Warschau zeigt vor der Weichsel-Brücke einen stattlichen Lastprahm, der im Bugbereich mit vier Riemen auf jedem Bug gerudert wird (BRAUN / HOGENBERG, Europäische Städtebilder (1965), S.117). Ein Stich von Stettin enthält direkt hinter der Oderbrücke einen hochbeladenen (Holz?) Prahm, der auch im Bugbereich von zwei Ruderern mit paarweisen Riemen bewegt wird (BRAUN / HOGENBERG, 24 deutsche Städtebilder (1938), Nr. 23: Stettin).

¹¹¹ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 83. Auf einem Braun/Hogenberg-Stich von Frankfurt am Main (BRAUN / HOGENBERG, 32 Deutsche Städtebilder (1964), S. 33) ist dieses Treideln an einem Oberländer mit drei gerittenen Zuggpferden gut zu beobachten. (Eine Beschreibung des Oberländers gibt ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 111 und Abb.81, S. 105 und

2.6. Prahme oder Schuten?

Man muss an dieser Stelle genauer auf das Verhältnis von Schuten und Prahmen eingehen, das in der Forschung ungenau oder gar nicht erfasst wird. Ausgehend von dem schiffsarchäologischen Ansatz behandelt Ellmers bei seiner Betrachtung der „prahmartigen Boote“ die Schute nicht.¹¹²

Prahm und Schute spielten außerhalb der Städte auf Schonen eine Rolle. Auch in diesem Zusammenhang erwähnt Ellmers nicht die dortigen Schuten, sondern spricht nur die einheimischen Fischer an, die dort den Hering „von Fischerbooten aus fingen, die sie Prahm nannten“.¹¹³ Für Heinsius jedoch gilt: „Ein ausgesprochenes Leichterfahrzeug war der vor allem auf Schonen vielbenutzte „Prahm“.“¹¹⁴ Zur Schute wiederum stellt Heinsius definitiv fest: „Doch damals [in Hansezeiten; RP] war die Schute ein Hochseeschiff“.¹¹⁵ Noch im gleichen Absatz folgt jedoch: „Die Schuten wurden in hansischer Zeit als Leichterfahrzeuge, Ostseefischerboote und auch als Flussschiffe benutzt“.¹¹⁶ Das ist verwirrend. Auch Carsten Jahnke hat diese Probleme nicht aus der Welt geschafft. Er legt sich fest: „Gefischt wurde von kleinen offenen Booten aus, den so genannten *Schuten*. Diese Schuten dienten sowohl dem Warentransport auf der Ostsee, konnten aber auch als Fischerboote Verwendung finden“.¹¹⁷ Man konnte mit „kleinen, offenen Fischerschuten“ schwerlich den Warentransport in die Seestädte

Arbeitsschiffe auf
Schonen

Prahmkerle auf
Schuten?

Detlev ELLMERS, Kahn, Prahm und andere flachbodige Schiffstypen - Ein Beitrag zur Wörter-und-Sachen-Forschung, in: BRANDT / KÜHN, Der Prahm aus Haithabu (2004), S. 55-59.) Auf dem Braun/Hogenberg-Stich von Brüssel erkennt man das Treideln mit kurzem Treidelmast und Reiter (BRAUN / HOGENBERG, Europäische Städtebilder (1965), S. 38); auf dem von Paris mit zwei geriggtten Schiffen (BRAUN / HOGENBERG, Europäische Städtebilder (1965), S. 86) und sehr deutlich auf dem Salzburger Stich, wo drei mastlose Binnenschiffe am Bug von je einem Reiter gezogen werden (BRAUN / HOGENBERG, Europäische Städtebilder (1965), S. 102).

¹¹² ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 95ff. ELLMERS, Kahn, Prahm und andere flachbodige Schiffstypen (2004), S. 55-59. RADTKE, Der Prahm „Haithabu IV“ (2004), S. 21-22 und Abb.2, S. 21.

¹¹³ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 96.

¹¹⁴ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 203.

¹¹⁵ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 205.

¹¹⁶ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 206.

¹¹⁷ Carsten JAHNKE, Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert), Köln / Weimar / Wien 2000, S. 189. Im Anhang VI (ebd. S. 419) gibt Jahnke zwei „ausgewählte Verlagsverträge für die Schonische Fischerei“ zur Absicherung dieser Aussage wieder. In der Quelle VI.i. geht es um die Herrichtung einer Schute für den Fischfang vor Dragør (... *ipsum Scone-hals facere illam scutam construi et meliorari et sibi providere in necessariis talibus, quibus fieret apta ad piscandum ad Drakor* (es war vereinbart worden, „dass dieser Scone-hals jene Schute so herrichtete, verbesserte und mit allem Notwendigen versah, dass sie für die Fischerei vor Dakor geeignet war“)). Die zweite Quelle VI.ii. handelt von Heringstransport über die Ostsee mit einer Schute.

angehen.¹¹⁸ Es ist sehr wahrscheinlich, dass die Heringsfischerei mit Wasserfahrzeugen verschiedenener Größe und Art betrieben wurde und für die Frage nach Prahm und Schute wenig hergibt. Wenn die Prahmkerle mit ihren Leichtern die Heringstonnen „zu den auf der Reede liegenden Schiffen“ ruderten¹¹⁹ und diese kleine offene Schiffe gewesen wären, macht dieser Vorgang keinen Sinn. Man belud ganz sicher nicht auf der Reede liegende Schuten mit Hilfe von Prahmen, d. h. kleinere mit größeren Schiffen. 1370 wurde den siegreichen Hansekaufleuten vom dänischen Reichsrat verbrieft, dass sie für einen Prahm 1 Mark und für eine Leichterschute $\frac{1}{2}$ Mark als Abgabe zu zahlen hatten.¹²⁰ Daraus kann nur geschlossen werden, dass eine (Leichter-)Schute das kleinere Schiff war und die Prahmkerle, zumindest in den 60er und 70er Jahren des 14. Jahrhunderts, mit Schuten arbeiteten. Es zeigt sich wieder einmal deutlich, dass die Schiffstypenordnungen vage sind. Wir erfahren offenbar von größeren Ostseeschuten, als auch von entsprechenden, zum Fischfang umgebauten Schuten, als auch kleinen Fischerschuten und kleineren Leichterschuten. Die Kritik, die Jahnke gegenüber Ellmers äußert, weil „nach den Quellen . . . nur von den Schuten, nicht aber von dem Prahmen aus gefischt“ wurde,¹²¹ bleibt also dahingestellt.

Über die schiffsbautechnischen Unterschiede zwischen einer Schute und einem Prahm kann nichts Genaueres in Erfahrung gebracht werden. Sie dürften beide zur Gattung der kastenförmigen, plattbodigen Schiffe gehört haben und sich vermutlich durch ihre Größe, Festigkeit und Ladekapazität unterscheiden haben. Nach Ellmers sind „prahmartige Boote“ plattbodige kleine Schiffe mit L-förmigen Stößen zwischen Bordwand und Boden, die sich von Einbaumhälften her entwickelt haben.¹²² Sie waren einfacher und damit preisgünstiger zu bauen als Boote oder Schiffe in der Tradition der skandinavischen Wikingerschiffe. Ellmers' Beschreibung der Prahme trifft sicherlich auf die in Hamburg so verbreiteten Prahme und Schuten zu. Die Schuten bewegen sich in den Hamburger Kämmereirechnungen

„prahmartige Boote“?

¹¹⁸ Für die Umrüstung der Schute für die Fischerei vor der Sundinsel Dragør (JAHNKE, *Das Silber des Meeres* (2000), S. 419, Quelle VI.i.) wurden immerhin 35 mrc. angesetzt, was auf ein größeres Schiff, nicht jedoch eine „kleine, offene Fischerschute“ schließen lässt.

¹¹⁹ JAHNKE, *Das Silber des Meeres* (2000), S. 223.

¹²⁰ HUB 4, Nr. 343, § 19 (S. 144).

¹²¹ JAHNKE, *Das Silber des Meeres* (2000), Anm. 83 S. 189.

¹²² Die Definition des Prahms als prahmartiges Boot, die Ellmers anbietet (ELLMERS, *Frühmittelalt. Handelsschifffahrt* (1972), S. 95ff(Abschnitt „Prahmartige Boote“)), mutet tautologisch an. Ellmers selbst spricht auch von „kastenförmigen Booten“ (ELLMERS, *Frühmittelalt. Handelsschifffahrt* (1972), S. 110), was sich angemessener ausmacht, obwohl „Boot“ wiederum als Gattungsbegriff mit dem speziellen Schiffstyp „Boot“ kollidiert.

die Schute -
kleine Schwester
des Prahms

im Preisbereich von 1 bis 3 Pfund.¹²³ Der Preis für einen Prahm lag deutlich um das Zehnfache höher im Bereich von 10 bis 40 Pfund.¹²⁴ Auf Schonen könnten größere, mehr Ladung fassende Prahme zum Fischfang benutzt worden sein. Die Leichterfahrzeuge waren eher kleinere Schuten, wie wir sie von dem Hamburger Hafen her kennen und wie wir zugleich den Privilegienbestätigungen des Mecklenburgers und der Dänen an die Hansestädte nach deren Eroberung von Schonen Ende der 60er Jahre des 14. Jahrhunderts entnehmen können.¹²⁵ Nicht nur in Hamburg, auch auf Schonen scheint die Schute die kleine Schwester des Prahms gewesen zu sein.

Für die in Landnähe vor Schonen betriebene Heringsfischerei und für den Leichterbetrieb auf der Reede vor den schonischen Vitten handelte es sich also zweifellos um derartige plattbodige, kastenförmige Wasserfahrzeuge, wobei es Belege dafür gibt, dass sowohl mit Prahmen (deshalb die *Pramkerle*) als auch mit Schuten geleichtert wurde, genauso, wie man sicherlich auch unterschiedliche Fahrzeuge zum Fischen vor Schonen benutzte. Schuten in Verbindung mit dem Fischfang kannte man auch in der holländischen Gegend. In einem Tarif des holländischen Pfund- und Geleitgeldes auf dem Lek, der Ijssel und Maas von 1427 heißt es: . . . *Item van elker schuyt of huede vischs, die upwairt vairt, 15 groit Vlaems.*¹²⁶

¹²³ Siehe Abb.2.3, S. 74.

¹²⁴ Vgl. Abb. 2.7, S. 81. Der Durchschnitt der entsprechenden Kämmerereichungsangaben gibt einen ungefähren Eindruck von der Wertverteilung (auf Basis der Tabellen von Anh. E.2 und Anh. E.5).

Tab. 2.2: Preisniveaus von Schute und Prahm

Wasser- fahrzeug	\bar{x}	
	lb	s
Schute	2	8
Prahm	24	4

¹²⁵ HUB 4, Nr. 251, § 19 (S. 104) (1368: *Item so moghen se hebben eghene prame unde lughtescuten unde gheven van dem prame ene halve mark Scofnes und vjan der scuten 2 ore, darmede moghen se up unde uth voren, wan id on evene kumpt*); fast wortgleich HUB 4, Nr.271 (S. 112) (1368: *Vortmer moghen se hebben ere eghene prame unde ere Lughteschuten ut to lughtende, . . .*). Vereinbarungen des Stralsunder Friedens besagten 1369, das die siegreichen Städte zwei Drittel der Einnahmen *van tollon, van schuten, van pramen, waghonen, van richte, van allen boden de wes plichtigh syn tho ghevende*, auf 16 Jahre erhalten (HUB 4, Nr.323 (S. 131)). 1370 werden die Bestimmungen von 1368 fast wörtlich wiederholt (HUB 4, Nr.343, § 19 (S. 144))

¹²⁶ HUB 6, Nr. 665 (S. 372). Zu dem Ausdruck *huede* findet sich bei SCHILLER / LÜBBEN, Mndt. Wb., Bd. 2, Stichwort „hude-, hudevāt“ folgende Erklärung: . . . 2. *ein durchlöcherter (oder aus Rurthen geflochtenes) Gefäß zum Aufbewahren der gefangenen Fische*. Detlev Ellmers lässt für *hudevāt* nur 'Schlafsack' gelten: Die Seefahrer krochen zum Schlafen „in ihr *hudevāt* – von mittelniederdeutsch *hud* = Haut, Fell und *vat* = Faß, Behälter –, ein großes sackförmig zusammengenähtes Fell.“ (Detlev ELLMERS, Alltag auf Koggen - nach Bildern, Funden und Texten, in: HOFFMANN / SCHNALL, Die

Die Topographie der Halbinsel mit Skanör und Falsterbo vorgelagerten langgestreckten Inseln, Sandbänken und einem flachen Strand verlangte nach flachgehenden Arbeitsschiffen, wobei sowohl die Fahrzeuge der Fischer als auch die Leichterschiffe nicht bis zum Land kamen, sondern ihre Ladung im flachen Wasser auf Fuhrwerke umgeladen werden musste.¹²⁷ Es muss allgemein unterstellt werden, dass die Arbeitsschiffe im schonischen Betrieb sowohl von der Bauweise als auch von ihren Segeleigenschaften her nicht für Transportschiffahrt über das Meer geeignet waren.

Im Gegensatz zu dieser Feststellung finden sich in den Quellen dennoch Angaben über Schuten, die als Lastschiffe die Ostsee querten, bzw. *vrede-Koggen* auf ihrem Einsatz als Begleitschiffe dienten. 1417 erlitt *Nessen Esseberns schuten* auf der Fahrt von Ystad an der südschwedischen Küste zur Trave Schiffbruch bei Gedser an der Südküste der Insel Lolland.¹²⁸ 1434 erfahren wir von einer Danziger Schute, die mit Fracht von Rostock aus in den Belt und weiter nach Wismar gesegelt war.¹²⁹ 1458 schließlich brachten Danziger Auslieger im Fehmarnsund die Getreideschute Godert van Cempens auf, die befrachtet war mit *5 denske last gersten und 1 last moltes und 1 last haveren*.¹³⁰ Ebenfalls 1458 brachte der Danziger Jesse Bunde die Schute des Schiffers Hans Hinrickes auf der Fahrt vom schwedischen Kalmar nach Rostock auf.¹³¹ In der dänischen Jahresabrechnung des Ruderzolls für Skanör und Falsterbo von 1494 werden 20 Schuten mit einer durchschnittlich Traglast von 6,4 Last neben 119 größeren Schiffen von durchschnittlich 21 Last abgerechnet.¹³² Sogar eine stark bemannte, von Lübeck ausgeschickten Travemünder Kriegsschute kann 1463 nachgewiesen werden, *eyne Travemuender schuete myt 6 mannen, dar Tydeke Stenhagen mede was vor eynen hovetman*.¹³³ Außerdem beschwerten sich 1462 die Dänen über ein Danziger *schuttenbote*, das gegen die Dänen fuhr.¹³⁴ In der Tat gehörten Schuten zur Seekriegsrüstung der Hansestädte gegen

Schuten auf
der Ostsee

Kogge. Sternstunde (2003), S. 162). Ellmers kritisiert die Hanseforschung allgemein und von Brandt und Jahnke im Speziellen für die Übersetzungen als 'Kleiderkiste', 'Kleiderfass', 'Bettkiste', 'Kleidersack' und 'Bettlade' (von Brandt) und 'Schiffstruhe' oder 'Fischbehälter'(Jahnke): Detlev ELLMERS, Mit Seekiste und Bettzeug an Bord. Das Reisegepäck der Seefahrenden vom Mittelalter bis zum frühen 20. Jahrhundert, in: HGbl. 127, 2009, S. 1 und Anm. 3. Trotzdem hat in dem hier angeführten holländischen Tarif für Fischerschuten *huede vischs* mit Sicherheit nichts mit Fell oder Bettzeug zu tun.

¹²⁷ Dietrich SCHÄFER, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen, Lübeck 1927, S. LXXXI-LXXXIV.

¹²⁸ HUB 6, Nr. 118 (S. 53).

¹²⁹ HUB 7.1, Nr. 162 (S. 82/83).

¹³⁰ HUB 8, Nr. 687 (S. 440).

¹³¹ HUB 8, Nr. 713 (S. 449).

¹³² SCHÄFER, Vogt auf Schonen (1927), Beilage II, Abschn.3, S. 102-105.

¹³³ HUB 8, Nr. 1249 (S. 764, Anm. 2).

¹³⁴ HUB 8, Nr. 1165, § 16 (S. 720).

Waldemar IV. Atterdag in den 60er Jahren des 14. Jahrhunderts. Ein Städtetag in Greifswald 1361 verteilte die Lasten des stadtbürgerlichen Anteils an den Kriegsvorbereitungen auf 11 Städte, die sich u. a. verpflichteten, zusammen 27 Koggen, 34 Schnicken oder Schuten (*snicken edder schuten*) und ein mittleres Schiff zu stellen.¹³⁵ Solche konkreten Rüstungsaufträge wurden an die beteiligten Regionen und Städte fünf Jahre später wieder vergeben. Die berühmte Kölner Konföderation legte im November 1367 die regionalen Kriegslasten fest, wobei *... thu gywelke kogghen schollen wezen een schute unde een snykke*.¹³⁶

Wenn sich Städte von Bremen bis hin nach Kolberg vereinbarten, kann man davon ausgehen, dass alle Städter, ihre verbündeten Landesherren, sowie die mit ihnen Verbündeten der Königreiche Norwegen und Schweden unter den erwähnten Schiffsarten, den *cogghen* und den *snicken edder/unde schuten*, das Gleiche verstanden. Wie sich Schnicken und Schuten voneinander unterschieden, kann nach diesen Bestimmungen nicht gesagt werden. Wir können aber dem Zusammenhang entnehmen, dass sie kleinere, aber seetaugliche Begleitschiffe waren.

unterschiedliche
Schutentypen

Die Quellen zwingen offensichtlich dazu, unterschiedliche Schutentypen zu unterstellen. Hierin ist der Grund für die widersprüchlichen und verwirrenden Stellungnahmen der Forschung zum Thema „Schute“ zu sehen. Diejenigen Schiffe, die uns die Quellen als Ostseeschuten, also seegängige Schuten präsentieren, müssen andere Typen gewesen sein als binnenländische, bzw. Hafen- und Leichterschuten. Zu erwarten wäre bei solchen Seeschuten ein Bug, der höher gezogen war, also ein positiver Sprung. Das Heck durfte sich nicht flach und kastenförmig gerade den achterlichen Wellen darbieten. Die das Meer befahrenden Schiffe benötigten stabile Riggs und brauchten zumindest tiefer reichende Heck-, besser noch stabile Seitenruder, und irgendeine Art von Kielplanke, um unter Wasser den Gegendruck zu ermöglichen, den ein segelndes und nicht nur vom Wind getriebenes Seegefährt benötigt. Dieses Problem der Plattbodenschiffe wurde erst mit der Einführung der Seitenschwerter befriedigend gelöst, die sich aber zeitlich schwer fassen lässt. Bernhard Hagedorn merkte an:

noch keine
Seitenschwerter

„Ebenso wenig lässt sich das erste Auftreten eines der wichtigsten Hilfsmittel der kleinen flachbodigen Küstenfahrer, der Schwerter, und ihre allgemeine Verbreitung bestimmen ... Man möchte eigentlich annehmen, dass sie schon im 16. Jahrhundert allgemein in Gebrauch waren“.¹³⁷

Nach Begutachtung der Stiche von Braun/Hogenberg und Matthaeus

¹³⁵ HR 1.1, Nr.263 (9. Sept. 1361), S. 191/192. Das Aufgebot der Städte von 1361 findet sich zusammengestellt bei PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 27/28.

¹³⁶ HR 1.1 Nr. 413, S. 373.

¹³⁷ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 87.

Merian möchte ich die allgemeine Verbreitung erst in die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts legen.¹³⁸ Hans Szymanski sieht vage eine eher frühe Entstehung:

„Über die E n t s t e h u n g der Seitenschwerter ist nichts bekannt. Die älteste Darstellung eines Schiffes mit einem Seitenschwert zeigt ein mittelalterliches Wandbild (12. oder 13. Jahrhundert) in der Pauluskirche (jetzt Museum) zu Worms. Wahrscheinlich sind sie zuerst auf holländischen Binnengewässern benutzt worden als die Schiffe versuchten dicht am Winde zu segeln, sich gegen den Wind aufzuarbeiten, zu kreuzen.“¹³⁹

Es bleibt festzuhalten, dass die Bezeichnung *Schute*, wie so vieles andere der betrachteten Zeit, in keiner Weise definiert war. Schon Walther Vogel führte treffend aus: „Bis in die Gegenwart hat der äußerst weit verbreitete Name „Schute“ dazu gedient, eine Menge verschiedener kleiner Schiffsarten zu bezeichnen.“¹⁴⁰ Wir können für unseren Betrachtungszeitraum Schuten als kleines Arbeitsvehikel von max. 3 lb. hamb. bis hin zu 12 Last Hering tragenden seegehenden Ostseeschuten nachweisen.

Es geht in diesem Kapitel vorrangig darum, diese verschiedenen Typen weniger schiffsbautechnisch, sondern von ihrem Kosten- und Preislevel her einzuordnen. Dabei ist es letztlich zweitrangig, ob z.B. das Wasserfahrzeug des Godert van Campen¹⁴¹ „Schute“ genannt wurde und das Dienstfahrzeug des Hamburger Baumschließers ebenfalls.

¹³⁸ Hagedorn hat auf den Braun/Hogenberg'schen niederländischen Stadtplänen kleine Fahrzeuge mit Schwertern ausgemacht, was mir selbst trotz gezielten Suchens nur bei Merian (Stralsund, Wismar) auf Stichen Mitte des 17. Jahrhunderts gelungen ist: MERIAN, Die schönsten Städte (1964), S. 33 (Stralsund: 2 Einmaster auf der rechten Bildseite); S. 36 (Wismar: 3 kleinere, spritbesegelte Schiffe im Vordergrund).

¹³⁹ Hans SZYMANSKI, Der Ever der Niederelbe. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und zur Volkskunde Niedersachsens, Hamburg 1985, S. 75.

¹⁴⁰ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 504.

¹⁴¹ Anm. 130, S. 89.

3. Mittlere Schiffe: Regionaler und kriegerischer Einsatz

3.1. Ewer

Der Ewer ist eines der Schiffe, die durch die Jahrhunderte immer präsent waren. Er hat bis in neueste Zeit Dienst getan und man kann ihn heute in Museumshäfen und auf Traditionsschiffregatten bewundern. Zur Zeit seiner ersten quellenmäßigen Erwähnung vor mehr als 750 Jahren, 1252, muss er bereits ein verbreiteter Schiffstyp gewesen sein, denn es handelt sich um ein alter Schiffstyp Zollbestimmungen für den Brügger Vorhafen Damme,¹ in denen ein *navis, que dicitur envare*, taxiert wurde.² Mehr noch, es wurde sogar zwischen dem Ewer mit damals modernem Heckruder und dem mit herkömmlichem Seitenruder unterschieden. In besagten flandrischen Zollbestimmungen rangiert der Ewer mit Heckruder unter den mittleren, der mit Seitenruder unter den kleineren Schiffen.³ Dem traditionellen Seitenruder waren längenmäßige Grenzen gesetzt. Ab einer bestimmten Bordwandhöhe – und damit Schiffsgröße – musste auf das Heckruder umgestellt werden. Die Steuer- ruderart sagt somit etwas über die Schiffsgröße aus und es verwundert nicht, dass Heckruderewer doppelt soviel Zoll zu entrichten hatten wie die herkömmlichen Seitenruderewer. In Zollrollen von Wizeslaw I. von Rügen von (1224) und aus Lübeck (aus der Zeit zwischen 1226 und 1234) wurden die Schiffe in drei Zollgruppen eingeteilt, die sich auf die Schifffahrt auf

¹ HUB 1 Nr. 432 (S. 143-147).

² HUB 1 Nr. 432 (S. 144). Wortlaut und Auflistung siehe Anm. 3.

³ In den Zollbestimmungen für Damme, die *Margareta Flandrie et Haynonie comitissa* und ihr Sohn Guido den ausländischen Kaufleuten im Jahre 1252 mitteilten. Im HUB 1 Nr. 432 (S. 144) findet sich: *Navis, que dicitur envare, que habet remex retro pendens; debet comiti 4 d et feodatis 4 d; si vero remex in latere navis pendeat, navis debet comiti 2 d et feodatis 2 d*. Sortiert nach der Zollhöhe, gibt sich aus der Quelle folgende Staffe- lung:

Tab. 3.1: Schiffseinteilung nach flämischen Zollsätzen 1252

Nr.	Schiff	Grafenzoll	Lehnsabgabe
1	magna navis trabeata ^a	12 d	4 d
2	navis que habet loseboynghe ^b	8 d	4 d
3	scarpoise	4 d	4 d
4	envare, remex retro pendens	4 d	4 d
5	hegboth, que habet retro anulos ferreos	4 d	4 d
6	envare, remex in latere navis	2 d	2 d
7	hegboth, que non habet retro anulos ferreos	2 d	2 d
8	scuta, que bordum habet ^c	2 d	
9	scuta, que bordum careat ^d	1 d	

^a Ein Schiff mit Querbalken und Deck. Die Stabilität von größeren Schiffen erfordert Querbalken zum Abfangen des seitlichen Druckes. ^bOffener Laderaum mit losen Decksplanken. ^cMit aufgeplankter Bordwand. ^dOhne aufgeplankte, d. h. mit flacher Bordwand.

der Ostsee in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts bezogen. Mitte des 13. Jahrhunderts können wir die Kategorie der großen Schiffe in etwa bei Schiffen von 20 und mehr Last ansetzen.⁴ Die größeren Ewer mit Heckruder dürften als mittlere Kategorie um die 10-15 Last und die Seitenruderewer nicht mehr als 6-8 Last Tragfähigkeit gehabt haben. Ein kleines bzw. mittleres Frachtschiff im friesisch-holländisch-flämischen Bereich wurde mit Sicherheit in den Binnengewässern und der Küstenfahrt im Wattenmeer eingesetzt und konnte nur ein Plattbodenschiff gewesen sein – wie all die anderen Schiffe unter dem Einfluss der westeuropäisch-keltischen Bautradition.⁵

Der Name *envare* (Ever oder Ewer), für den es im wesentlichen zwei Deutungen gibt, lässt auf sehr frühe Ursprünge eines kleinen Binnenschiffchens schließen. Die eine, u. a. von Szymanski vertretene Erklärung sieht im Namen *envare* „*een var*“, gleich „Einfahrer“ enthalten, also ein von einer einzigen Person geführtes Schiff.⁶ Jörgen Bracker verwirft diese Erklärung im Hinblick auf die Ausstattung der in den Hamburger Kämmererechnungen erwähnten Stadtewer, die, mit sechs bzw. 10 Rudern ausgestattet, mehr als ein Besatzungsmitglied gehabt haben müssen.⁷ Er schlägt seinerseits vor, den *envar* als ein Schiff zu erklären, das ein *var*, gleich eine „Fuhre“, gleich eine „Last“ (von 12 Tonnen), gleich die Ladung eines vierspännigen Pferdefuhrwerks transportieren konnte.⁸ Ein *navicula* von 1 Last Tragfähigkeit ist andererseits so klein, dass man es sich gut als von einer Person

⁴ In Zollrollen von Wizeslaw I. von Rügen von (1224) und aus Lübeck (aus der Zeit zwischen 1226 und 1234) wurden die Schiffe jeweils in drei Zollgruppen eingeteilt, die sich auf die Schifffahrt auf der Ostsee in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts bezogen.

Tab. 3.2: Größenordnungen von Schiffen nach Zollrollen (1. H. 13. Jh.)

Zollrolle	große Schiffe	mittlere Schiffe	kleine Schiffe	Nachweis
Wizeslaw I. (1224)	≥ 18 Last	12–18 Last	≤ 12 Last	UBStL 1 Nr. 27 (S. 32)
Lübeck (1226-1234)	≥ 12 Last	5–12 Last	≤ 5 Last	UBStL 1 Nr. 32 (S. 38)

Auswertung der Quellen und Bearbeitung der Größenproblematik: PAULSEN, Kogendiskussion (2010), S. 33-38.

⁵ FÖRSTER, *Schiffe der Hanse* (2009), S. 31-35. SZYMANSKI, *Der Ever* (1985), S. 3. Diese hier zunächst ungewöhnliche Bautradition wird in Kap. 13.1 zusammengefasst.

⁶ Szymanski listet sechs verschiedene Deutungen des Namens Ewer auf, legt sich dann aber, Vogel folgend (VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 499), auf „Einfahrer“ fest: SZYMANSKI, *Der Ever* (1985), S. 5.

⁷ Jörgen BRACKER, *Bemerkungen zur Konstruktion und Ausstattung der Hamburger Staatsewer, Schniggen und Hukboote im Lichte der Hamburger Kämmererechnungen*, in: ECHARDT / RICHTER, *Bewahren und Berichten* (1997), S. 168/169. Es sei kritisch angemerkt, dass Bracker 1997 sich mit dem Ewer beschäftigt, ohne Szymanskis Standardwerk über den Ewer von 1932 einzubeziehen.

⁸ BRACKER, *Staatsewer, Schniggen und Hukboote* (1997), S. 169.

in Binnengewässern gestakt oder gewrickt⁹ vorstellen kann. Brackers Argumentation ist deshalb nicht zwingend. Die Zollrolle von 1252¹⁰ taxiert den Ewer bereits in Größen, die sowohl ein Einhandschiff, als auch ein Ein-Last-Schiff ausschließen dürften. Die Namensherkunft muss wohl offen bleiben. Man muss es bei der Feststellung belassen, dass der Ewer 1252 bereits eine längere Entwicklung vom kleinen Binnenschiffchen zu einem mittleren Lastschiff durchgemacht hatte.

Das 14. und 15. Jahrhundert brachte Ewer von beachtlicher Größe hervor, die in den Quellen in einem Atemzug mit großen Hulken und Koggen genannt werden. Während der Burggraf von Zeeland 1321 – ähnlich wie die Gräfin Margareta 1252 – mit seinem Zoll auf der Maas noch (große) Koggen für 8 Grote und (mittlere) Ewer für 4 Grote deutlich unterschied,¹¹ hörte sich das 30 Jahre später, 1358, schon ganz anders an. Es ging um die Einrichtung von Feuertonnen vor der Maasmündung und eines entsprechenden Tonnengeldes. *Elc scip het si cogge, eever of hulc, die met coepmansgoede geladen es ende van der zee coemt ende die Maze versoect ende dat so groet es, dat voeren mach tsestich last harinx daerboven*,¹² soll 21 Grote zahlen. Um die Mitte des 14. Jahrhunderts muss man ein solches 60 Last-Schiff schon zu den großen Seeschiffen rechnen. 1408 wurde von den Vitalienbrüdern sogar ein 70 Last-Ewer aus Kampen aufgebracht.¹³ Szymanski führt die Hafenordnung von Amsterdam aus dem Jahr 1413 an, in der Ewer eindeutig zu den großen Hochseeschiffen gezählt wurden: *kogghen, hulcs, crayers, eever of andere zeescepe, die buyten duynen* [außerhalb des Wattenmeeres] *varen . . .*¹⁴

holländisch-
flämische
Großewer

Passend zu diesen Großschiffewern gibt es eine Reihe Hinweise auf Ewer, die größere Seereisen *buyten duynen* unternahmen. Da gab es etwa den Hamburger Schiffer Hermen Redebere, der 1393 oder im Vorjahr mit seinem Ewer in Diensten der Dänischen Krone gestrandet war.¹⁵ In den Klageartikeln, die hansische Ratssendboten 1387 in Flandern verhandelten,¹⁶ wurde

⁹ Staken: das Wasserfahrzeug mit einer Stange am Grund abstoßen und dabei eventuell an der Bordwand entlang laufen. Wricken: Das Wasserfahrzeug mit einem einzelnen Heckruder vorwärtsteiben, indem dieses hin- und herbewegt wird und dabei das Ruderblatt jeweils verdreht wird.

¹⁰ Siehe Anm. 3, S. 93.

¹¹ HUB 2, Nr. 384 (S. 161): *Vort est te weten, dat elc cogge es sculdich achte grote ende elc yver vier grote of payment . . .*

¹² HUB 3, Nr. 414 (S. 189): „Jedes Schiff, sei es Kogge, Ever oder Holk, das mit Kaufmannsgut beladen ist und von See her kommt und in die Maas einläuft und das so groß ist, dass es 60 Heringslast an Bord befördern kann . . .“

¹³ HR 1.5 Nr. 512 (S. 411/412).

¹⁴ SZYMANSKI, Der Ever (1985), S. 4, wobei er zitiert nach G. C. CRONE, Nederlandse Jachten, Binnenschepen, Visschersvaartuigen 1650-1900, Amsterdam 1926, S. 216 (Keurboek van Amsterdam).

¹⁵ HUB 5, Nr. 95 (S. 55/56).

¹⁶ Bericht der Ratssendboten HR 1.2, Nr. 342 (S. 401-411); Klageartikel Nr.343

auch ein Ewer des Hamburgers Hoyer Embeken angezeigt,¹⁷ ebenso, wie das Aufbringen des Hamburger Ewers des Diederic von den Espinge vor dem Swin.¹⁸ Es wurde 1387 noch wegen eines weiteren Hamburger Ewers Klage geführt. *Item namen die van der Sluus Clays Holsten van Hamborch eenen eever met steenkolen gheladen, die waert was 250 marc Lubesch.*¹⁹ Ein Hamburger Ewer, der Hunderte von Meilen von der Heimatstadt entfernt vor dem flandrischen Sluis mit Steinkohle unterwegs war, gehörte mit Sicherheit zur Kategorie größerer Seeewer. 1405 zeigten die Stralsunder bei dem englischen König einen Ewer an, der 1385 im Kanal aufgegeben werden musste, dann aber von anderen nach Calais gebracht worden war.²⁰

Aber auch die Holländer hatten seegehende Ewer. Als eine Holländische Flotte unter der Führung eines Amsterdamer Bürgermeisters 1456 von Texel aus nach Preußen segelte und dort durch die Balge in das Frische Haff eindrang, befand sich unter den holländischen Schiffen u. a. ein Ewer aus Hoorn unter dem Schiffer Claies Gerdsson mit einer Besatzungsstärke von insgesamt 10 Mann, d. h. ein großer, seegängiger Ewer.²¹ Außerdem ist in diesem kriegerischen Zusammenhang ein Ewer des Edamer Schiffers Johannes Wolthersson zu nennen.²² 1480 machte ein Schreiben Hindeloopens an Danzig einen interessanten Fall aktenkundig. Der Ewer des Schiffers Otto, eines Hindelooper Bürgers, wurde von feindlichen Franzosen gekapert und nach Schottland gesegelt, *welcken ever vorseid een van juwen borghers Guyrgen Dariis heten ghekoft hevet in Scotland van die rovers ane des scippers willen unde toejeghen vele ander guede scippers dancke . . .*²³ Ein so über die Nordsee in die Ostsee überführter Ewer konnte kein kleines Binnenschiff gewesen sein.

Ewer waren also neben Koggen und Holken auf der Ost-Westroute, d. h. zugleich auf der Umlandfahrt um Skagen aus der Ostsee zu den Anrainern des Englischen Kanals unterwegs. Wir machen bei den Ewern eine ähnliche Erfahrung wie bei den Schuten.²⁴ Unter gleicher Schiffsbenennung finden sich Seeschiffe und Binnenschiffe, die sich höchstwahrscheinlich auch in

(S. 411-419).

¹⁷ HR 1.2, Nr. 343, § 31 (S. 415).

¹⁸ HR 1.2, Nr. 343, § 36 (S. 416).

¹⁹ HR 1.3, Nr. 334, § 34b (S. 334).

²⁰ KUNZE, Karl (Bearb.), Hanseakten aus England. 1275 bis 1412, Halle a. S. 1891, Nr. 345, § 3 (S. 291).

²¹ HUB 8, Nr. 487 (S. 317). Zu Claies Gerdsson und dem Schicksal des Ewers siehe HUB 8, Nr. 483 (S. 316). Siehe zu diesem Konflikt auch Anh. G.3.4, S. 886, lfd. Nr. 51 (incl. Anm.).

²² HUB 8, Nr. 469, Anm. 1 (S. 307).

²³ HUB 10, Nr. 787 (S. 500): „Einer von euren [Danziger] Bürgern namens Guyrgen Dariis hat in Schottland besagten Ewer den Kaperern ohne die Zustimmung des Schiffers und den Willen vieler anderer, ehrbarer Skipper abgekauft.“

²⁴ Siehe S. 90–91.

ihrer genaueren Bauart unterschieden, da diese sich bekanntlich immer an Einsatzgebiet und -zweck anzupassen pflegt.

Die Geschichte der großen, hochseegängigen Ewer sieht Szymanski im 15. Jahrhundert zunächst zu Ende gehen.²⁵ In dieser Zeit wurden viele Schiffstypen mit zusätzlichen Masten ausgerüstet. „An dieser Entwicklung haben die Ever nicht mehr teilgenommen. Vielmehr fanden sie bis auf die Gegenwart nur noch als Küstenfahrer oder (und) als Binnenfahrer Verwendung.“²⁶ Diese Einschätzung mag für das Niederelbegebiet zutreffen. Für die Holländer scheint das, wie wir an verschiedenen Beispielen gesehen haben,²⁷ nicht richtig zu sein.

der Ewer der
Niederelbe

Szymanski beschreibt den Ewerverkehr der Niederelbe quellenbedingt im Wesentlichen für die Zeiten ab dem 17. Jahrhundert. Ein solches Verkehrsnetz entsteht sukzessive und es ist sicher erlaubt, sich diese Entwicklung auf kleinerer Stufenleiter in den davor liegenden Jahrhunderten vorzustellen – war doch die Entstehung und Entwicklung von Städten, allgemein gesprochen, eng mit lokaler und regionaler Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land und einem den Gütertausch vermittelnden Transport- und Händlerwesen verknüpft.

Die Stadt Hamburg und die sie versorgende Region machte von dem Binnenewer Gebrauch. Die Geschichte der Niederelbe ist ohne die Ewer kaum denkbar.²⁸ Von den spätmittelalterlichen Anfängen Hamburgs an gilt,

Versorgung Ham-
burgs durch Ewer

„daß das wichtigste Verkehrsmittel zwischen den Elbmarschen und Hamburg ehemals der Ever war, weil die Elbmarschen und die angrenzende Geest eng mit dem Emporkommen Hamburgs verknüpft waren.“²⁹

Szymanski diskutiert die mögliche Herkunft des Elbewers, für die es keine eindeutigen Belege gibt. Er wird an die Elbe durch friesische Seefahrer gekommen sein, „die schon im frühen Mittelalter die Küstenschiffahrt bis zur Elbe beherrschten.“³⁰ Sehr wahrscheinlich ist es außerdem, dass in die Elbmarschen eingewanderte holländische Kolonisten des 12. und 13. Jahrhunderts³¹ ihren bewährten Schiffstyp mitbrachten und weiterhin

²⁵ SZYMANSKI, Der Ever (1985), S. 5.

²⁶ SZYMANSKI, Der Ever (1985), S. 5.

²⁷ Siehe Anm. 21, Anm. 22 und Anm. 23.

²⁸ SZYMANSKI, Der Ever (1985), passim. Mit seiner Monographie über den Ewer der Niederelbe hat Hans Szymanski 1932 diesen Ewer ein Denkmal gesetzt.

²⁹ SZYMANSKI, Der Ever (1985), S. VIII.

³⁰ SZYMANSKI, Der Ever (1985), S. 3.

³¹ Durch Einwanderung dieser holländische Kolonisten entstanden an Weser und Elbe in Marschniederungen zahlreiche Hollerkolonien in Form von eingedeichten Marschhufendörfern. „Die bis dahin höchstens extensiv zu Viehtrieb und Holzschlag genutzten staunassen Böden der niederen Marsch im Überschwemmungsbereich der Flüsse

bauten. Sie siedelten sich „vor allem in der Wilster- und Krempermarsch, im Alten Land, dann auch in der Haseldorfermarsch, in der Umgebung von Blankenese und wahrscheinlich auch auf einigen Elbinseln in der Nähe Hamburgs“ an. „Von diesen Gegenden haben sich die Ever über das ganze Gebiet der Niederelbe verbreitet“.³² Der Ewer wurde in der Regel vor Ort auf den Höfen und in den Siedlungen der Marschgebiete gebaut und er war ein vielseitig einsetzbares, der Elbe, ihren Nebenflüssen und dem Wattenmeer ideal angepasstes Arbeits- und Transportfahrzeug.

Szymanski zitiert aus einem Bericht von 1773, der auch schon für die Marktsituation des früheren Hamburgs zutreffen dürfte:

„Man sehe die erstaunlich vielen Fahrzeuge an, welche sich alle Morgen, wenn der Niederbaum eröffnet wird, in den Hamburger Hafen dengen, und mit Milch, Obst und anderen Lebensmitteln beladen sind, und bedenke, daß sie aus den benachbarten Landen kommen ...“³³

Traditionell erfolgte diese Versorgung über die stets offenen Gemüse-, Milch- und Strohewer von den Elbinseln, Billwerder und Ochsenwerder und der Winsermarsch. Aber auch oberelbische Stadtversorgungsewer aus den Vierlanden, Neuland bis hin nach Bardowick waren schon seit langer Zeit im Einsatz.³⁴

regionales
Massengutschiff

In den Jahrhunderten seiner niederelbischen Präsenz wurde der Ewer für den regionalen Transport aller möglichen Massengüter eingesetzt: Holz und Torf, Ziegelsteine und Muschelschalen für die Kalkbrennereien,³⁵ für

wurden eingedeicht, entwässert, besiedelt und in fruchtbares Ackerland umgewandelt.“ (Adolf E. HOFMEISTER, *Besiedlung und Verfassung der Stader Elbmarschen im Mittelalter*, Teil II: Die Hollerkolonisation und die Landesgemeinden Land Kehdingen und Altes Land, Hildesheim 1981, S. 1). Diese Bauernschaften waren als genossenschaftliche Deichverbände organisiert, unterstanden jedoch als Ganzes an der Elbe den Grafen von Stade, die ihrerseits abwechselnd im Lehnsverhältnis sowohl der Erzbischöfe von Bremen als auch Heinrichs des Löwen standen. Die Kolonisierung lief über niederadlige Mittelsleute, die als Lokatoren systematisch Siedlern Land zu bestimmten Konditionen zuwiesen. Auf diese Weise entstanden Gemeinden, die sich zum Teil als Repräsentanten und Vertragspartner des Landesherrn Geschworene wählten. Zur Organisation der Hollerkolonien der Stader Elbmarschen: ebd. S. 76-165.

³² SZYMANSKI, *Der Ever* (1985), S. 3.

³³ A. BÜSCHING, *Recension eines Buches, die Handelsbilanz zwischen Deutschland und England betreffend*, in: A. Büschings *Wöchentl. Nachrichten von neuen Landschaften*, I, 1773, S. 311, zitiert nach: SZYMANSKI, *Der Ever* (1985), S. 257, Anm. 371.

³⁴ SZYMANSKI, *Der Ever* (1985), S. 187.

³⁵ Der Rohkalk bzw. Kalkstein oder Muschelkalk (Gehäuse von Meerestieren), chemisch Calciumcarbonat (CaCO_3), wurde zuerst in der Kalkmühle zerkleinert und dann zu ungelöschtem Kalk gebrannt Calciumoxid (CaO). Dieser Baukalk diente als Bindemittel bei der Mörtelherstellung. Kalk kam im Wesentlichen aus Lüneburg, Helgoland und Segeberg. In Hamburg wurde meist schwefelsaurer Kalk (Calciumsulfat (CaSO_4)), d. h. Gips, eingesetzt, für den als Abbindehilfe Lesekalk (zermahlener Altmörtel) benötigt

Kreide, Zement und Ton.³⁶ Welche dieser Transporte schon in der hier interessierenden spätmittelalterlichen Zeit stattfanden, ist meist schwer nachzuweisen. Trotz der Hamburger Ziegeleien³⁷ musste der Hamburger Bedarf an Ziegelsteinen auch aus der Region, aus Boizenburg und Horneburg, dem Stift Bremen und selbst aus Friesland und Groningen über Ewertransporte gedeckt werden.³⁸

Das wichtigste regionale Transportgut nach Hamburg war das Getreide, welches intern für die Bierbrauerei und den privaten Verbrauch und extern über den Hamburger Getreidestapel für den Getreidefernhandel vorgesehen war. Das Getreide kam aus der oberelbisch-magdeburgischen Gegend wie aus dem niederelbischen Gebiet per Ewer nach Hamburg. Der Hamburger Rezess von 1483, mit dem die schweren Unruhen, die sich an der Getreidefrage entzündet hatten, ihren Abschluss fanden, enthält einen interessanten Hinweis auf die Getreideewer. Naudé gibt den entsprechenden Artikel des Rezesses wieder: „In den Getreideböten und Ewern soll man nichts kaufen, sondern alles nur auf der Marktstätte, die der Rat erwählt hat“.³⁹ In der Hamburger Kornordnung von 1557 werden *die prame mit dem Korne* erwähnt⁴⁰ und 39 Jahre später erfährt man aus der offiziellen Erklärung dieser Kornordnung 1596, dass es verboten war, *dath Korn uth den markischen und magdeborgischen schepen in ever tho nehmende*.⁴¹ Wir hören außer von Getreideewern also auch von Booten und Prahmen, die Getreide zum Verkauf nach Hamburg brachten.

Die Ewer transportierten nicht nur Güter. Sie waren auch das Transportmittel für Personenverkehr in der Elberegion. So gab es schon früh Fährverbindungen nach Buxtehude und Stade. Über Buxtehude erfährt man bei Margarete Schindler:

Personenfahr-
verkehr

„Den Charakter Buxtehudes vor allem aber prägte durch die Jahrhunderte hindurch seine Stellung als Fährstation für das andere Elbufer, die Verbindung mit Dockenhuden. Denn neben Stade war Buxtehude der einzige Übergang an der Niederelbe; bei Harburg waren die Flußarme und Niederungen unüberwindlich.

wurde. Den kohlesauren Kalk, also CaCO_3 , gab es hier als Muschelkalk, der von der Küste herangeschafft wurde (Elsa CARPIE, Die Geschichte des öffentlichen Bauwesens der Stadt Hamburg (1350 - 1814), Hamburg 1931, S. 40-43).

³⁶ SZYMANSKI, Der Ever (1985), Kap. X.

³⁷ Siehe Kap. 2.5, Anm. 87, S. 83.

³⁸ SZYMANSKI, Der Ever (1985), S. 294.

³⁹ Wilhelm NAUDÉ, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15.-17. Jahrhundert, mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs, Leipzig 1889, S. 76. Auch Helga RAAPE, Der Hamburger Aufstand im Jahre 1489, in: ZVHG 45, 1959, S. 54.

⁴⁰ NAUDÉ, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik (1989), Teil IV. Urkundliche Beilagen: V. Art.2, S. 125.

⁴¹ NAUDÉ, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik (1989), Teil IV. Urkundliche Beilagen: VI., S. 130

So nahm also die große Landverbindung der Hanse von Lübeck nach Brügge ihren Weg entweder über Buxtehude oder Stade⁴².

Der Londoner John Taylor berichtete 1616 von einer recht abenteuerlichen Fährfahrt nach Buxtehude in einem Ewer.⁴³

Schon 1442 erfahren wir von einer täglichen Fährverbindung von Hamburg nach Stade, die zu einem Fahrpreis von 8 Schillingen mit 12 namentlich genannten Hamburger Schiffen betrieben wurde. Mit jeweils 12 bis 14 Passagieren an Bord fuhren die Schiffer mit ihrem jeweiligen Boot. Für den Fall, dass ein Schiffer *mid sinem bote van stormes wegene nicht varen konde*, gab es einen von den Schiffen gemeinsam gehaltenen Ewer, der in diesem Falle einzusetzen war, *uppe dat nemend in sinen reisen werde getogherd unde vorsumed*.⁴⁴ Ob die Verbindung nach Buxtehude auch schon im 14. Jahrhundert, und dann bereits mit Ewern betrieben wurde, ist nicht genau verbürgt. Es spräche einiges dafür, wurde doch Buxtehude systematisch von niederländischen Wasserbaumeistern angelegt.⁴⁵ Auch der Namensteil „hude“ deutet auf eine frühe Schiffslände, also eine geeignete Anlegestelle hin.⁴⁶

Hamburger
Stadtewer

Die Hamburger Kämmereirechnungen nehmen auf einige wenige Ewer für städtische Belange direkt Bezug. Es fällt auf, dass alle Einträge, die es zu den Ewern gibt, in Jahre fallen, die Originalkodizes der KR wiedergeben.⁴⁷ Es ist nicht unwahrscheinlich, dass es auch in den 20 Jahren vorher Stadtewer gegeben hat, sie aber in den Abschriften und Auszügen Laurents nicht erfasst worden sind.⁴⁸ In der Zeit der Originalkodizes III

⁴² Margarete SCHINDLER, Blick in Buxtehudes Vergangenheit. Geschichte einer Stadt, 2. Aufl., Buxtehude 1993, S. 104.

⁴³ Der Bericht sei der Anschaulichkeit wegen hier wiedergegeben: ... *ward meine erste Reisestation zu Wasser zurückgelegt nach einem Städtchen mit Namen Buxtehude; es ist mit Wällen umgeben und liegt auf der anderen Seite des Flusses, drei von ihren Meilen von Hamburg entfernt. Das Fahrzeug, in welchem wir fuhren, heißt ein „Ewer“ (Verf. schreibt Ivar) und ist nicht so gut, doch ohngefähr so groß wie eine Barke in Gravesend, und die drei Meilen weiter als von London nach Gravesend; denn ich bin sicher, wir brauchten neun Stunden, bis daß wir gelandet wurden. Unsere Ueberfahrt kostete vier Schillinge (3 pence) die Person, und Eins weiß ich noch recht gut, nämlich daß die faulen Schifferleute stille sitzen, wenigstens den größten Theil des Weges, während ihre Passagiere, seien sie noch so reich oder arm, das ist ihnen Alles gleich, ob sie Männer oder Frauen sind, der Reihe nach eine Stunde lang oder so ohngefähr rudern müssen; und wir landeten des Abends an einem Orte mit dem Namen Kranz ...* (John TAYLOR, John Taylor's Beobachtungen auf einer Reise von London nach Hamburg im Jahre 1616, (übers. aus d. Engl. v. E. F. Lüders), in: ZVHG 7, 1883, S. 466).

⁴⁴ Johann Martin LAPPENBERG, Über die älteste Reihefahrt zwischen Hamburg und Stade, in: ZVHG 1, 1841, S. 300/301, 303.

⁴⁵ SCHINDLER, Buxtehudes Vergangenheit (1993), S. 53/54.

⁴⁶ SCHINDLER, Buxtehudes Vergangenheit (1993), S. 47/48.

⁴⁷ Anh. B.2, S. 733ff.

⁴⁸ Siehe zu dieser Problematik Kap. 1.5, S. 60ff.

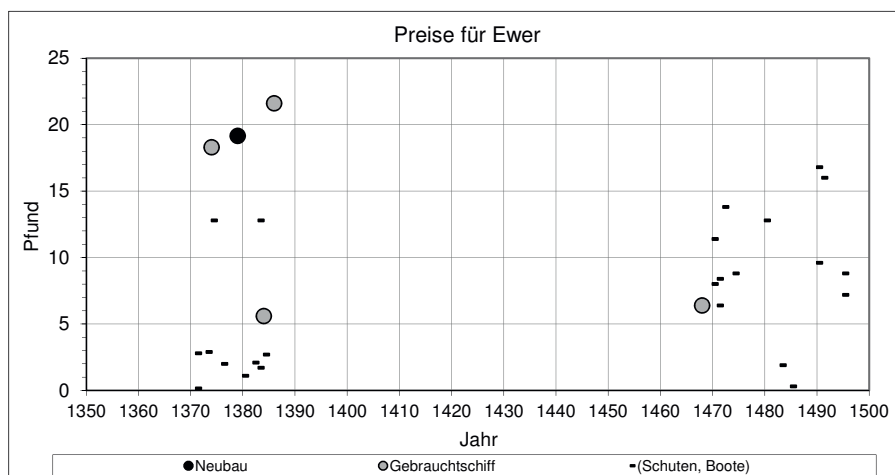


Abb. 3.1: Preise von Hamburger Ewern
Gemäß den Werten in Anh. E.4.

und IV (1370-1387) werden drei bis vier städtische Ewer aktenkundig. 1374 hören wir das erste Mal von einem *parvum*,⁴⁹ resp. *lutteken ewar*,⁵⁰ für den 6 Riemen und Reparaturen abgerechnet wurden. Wir wissen jedoch nicht, wann dieser Ewer gebaut oder erworben worden war und wofür er gebraucht wurde. Im gleichen Jahr kaufte die Stadt einen *vischer envar* an, den man *groten envar* nannte und ihn zunächst überholte, eingeschlossen ein neuer Mast.⁵¹ Im Abstand von jeweils zwei Jahren (1374, 1376, 1378, 1380) finden sich weitere Ewereinträge in den KR, wobei aber nicht klar wird, welcher der beiden Ewer gemeint war.⁵² Lediglich die 10 Riemen, die 1378 *tho deme enware* gekauft wurden, scheinen für den großen Ewer bestimmt gewesen zu sein. Für den einzelnen Riemen wurden nämlich 2 s bezahlt, während 1374 ein wohl kleinerer Riemen für den *parvum* Ewer nur 16 d (= 1 s 4 d) kostete.⁵³ Im Jahre 1379 ließ die Stadt einen neuen Ewer bauen, über dessen Einsatz wir nichts erfahren.⁵⁴ Zu diesen drei Ewern kam noch ein Ewer, der 1384 *antiqua evar* genannt wurde, als die Stadt ihn unter der Rubrik „DE BONIS MOLENDINARIIS“ verkaufte. Daraus lässt sich schließen, dass es sich um einen alten Mühlenewer gehandelt hat.⁵⁵ Die Stadt benutzte also schon seit längerem im städtischen Getreide- bzw.

⁴⁹ Anh. E.4, S. 821, Nr. 1.

⁵⁰ Anh. E.4, S. 821, Nr. 1 (*parvum*) und Anh. E.4, S. 821, Nr. 2 (*lutteken*).

⁵¹ Anh. E.4, S. 821, Nr. 3 und 4. Der Mast musste im Übrigen nach sieben Jahren, 1381, erneuert werden (Anh. E.4, S. 822, Nr. 12).

⁵² Anh. E.4, S. 821, Nr. Nr. 5 bis 10.

⁵³ Eine Auflistung findet sich in Tab. 7.3, S. 236.

⁵⁴ Anh. E.4, S. 822, Nr. 14.

⁵⁵ Anh. E.4, S. 822, Nr. 15.

Mehltransport einen Ewer. Es ist denkbar, dass dieser *antiqua ewar* mit dem *lutteken ewar* von 1374 identisch war.⁵⁶

Ewer für den
Zollenspieker

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts⁵⁷ kaufte die Stadt einem Eggardus Krantz für 6 lb 8 s einen offenbar älteren, kleinen Ewer (*navicula sua, dicta ewer*) ab⁵⁸ und drei Jahre später wurden von Bürgern ein Ewer und ein Prahm gekauft, aber nicht getrennt abgerechnet. Wir erfahren dafür aber, dass beide *ad usum des tollenspiekers*, d. h. der Esslinger Zollstätte oberhalb der Stadt im Amt Bergedorf vorgesehen waren.⁵⁹ 1488 ging es wieder um Zollschiffe. Dieses Mal verkaufte die Stadt einen Prahm und einen Ewer des Zollenspiekers, d. h. der Esslinger Zollstation.⁶⁰ Dass es sich bei diesen Schiffen um die 1471 gekauften Zollschiffe handelte, ist unwahrscheinlich. Die Schiffe wären beim Verkauf nach 17 Jahren teurer gewesen als beim Kauf. Beide Male jedoch lag die Kauf- bzw. Verkaufssumme des Ewers irgendwo im Bereich von 5-20 lb und teilte sich diesen Bereich mit den Booten, preislich abgegrenzt nach unten zu den Schuten und nach oben zu den Prahmen.⁶¹ Für den Einsatz städtischer Ewer bei den Mühlen und an den Oberelbzollstellen spielte vermutlich das Getreide die Hauptrolle.

Auch wenn die KR aus den dargelegten Gründen nicht durchgehend von Ewer zeugen, kann man davon ausgehen, dass die Stadtkommune in den übrigen Jahrzehnten ebenfalls von diesem oder jenem Ewer Gebrauch gemacht haben dürfte. Die städtischen Kämmererechnungen spiegeln nicht die wirkliche Präsenz der Ewer in dem regionalen, Hamburg versorgenden Transportgeschehen der Niederelbe wider, weil wir es überwiegend mit Ewern aus dem ländlichen Bereich zu tun haben.

⁵⁶ Bracker wertet ebenfalls diese KR-Einträge zu den Ewern aus (BRACKER, Staatsewer, Schniggen und Hukboote (1997), S. 167-168), wobei ich einige Detailfragen anders erkläre. Der Großewer kostete 1374 nicht 18 lb 16½ s, sondern 18 lb 6½ s. Die Reparaturkosten wurden für mehrere Schiffe zusammen abgerechnet: dreimal für Boot und Ewer und einmal für Prahm, Boot und Ewer. Diese Boote waren sicher keine Beiboote des Ewers, wie Bracker meint, denn Boote lagen in der gleichen Preisgruppe wie Ewer (siehe Anh. F.3, S. 859). Ewer benötigten keine Beiboote. Die Kämmerer gaben 1374 für Pichen und Teeren des kleinen Ewers nicht 2 lb 9 s aus, wie Bracker ausführt. Diese Summe war Lohn für die Dienste der Teerer, wobei nicht gesagt wird, was sie geteert hatten (KR 1.190_{28/29}: *Den thereres 2 lb 9 s*).

⁵⁷ Wir befinden uns nunmehr in der Zeit, die seit 1461 von den Originalkodizes VIII und XII abgedeckt wird (vgl. Anh. B.5, S. 736 und B.6, S. 737).

⁵⁸ Anh. E.4, S. 822, Nr. 17.

⁵⁹ Anh. E.4, S. 822, Nr. 18. Zu dieser Zollstation siehe auch S. 76 incl. Anm. 35.

⁶⁰ Anh. E.4, S. 822, Nr. 19.

⁶¹ Diagramme 3.1, S. 101, 2.6, S. 80 und 2.7, S. 81.

3.2. Schnicken

Schnicken sind eine spezielle Art von Schiffen, die sich von den bisher behandelten Arbeitsschiffen grundsätzlich unterscheiden. Die Hamburger Kämmereirechnungen geben für die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts eine ganze Reihe von Hinweisen auf diese Schiffe.⁶² Die Stadtkommune verfügte nach den Kämmereirechnungen schon vor 1350 und zumindest bis in die 90er Jahre des 14. Jahrhunderts über Schnicken: vor 1350, weil der erste Eintrag bereits den recht hohen Betrag von 6 lb 6 s 6 d *ad reparandam snicken* verzeichnet,⁶³ bis mindestens in die 90er Jahre, weil der letzte Eintrag von 1387 die Ausbesserung und das Teeren u. a. einer Schnicke abrechnet, d. h. diese Schnicke existierte noch über 1387 hinaus. Mit dem Jahr 1387 endet zugleich der Originalkodex IV der Kämmereirechnungen und die nun folgende indirekte Quellenverwertung über Laurent ist für Schiffe weniger ergiebig.⁶⁴ Wir erfahren nicht, wie es mit den Hamburger Schnicken weiterging.

die Hamburger
Schnicken (14. Jh.)

Bis 1377 scheint es nur eine Schnicke gegeben zu haben, von der acht Mal die Rede ist.⁶⁵ Dabei sind drei Aspekte hervorzuheben: Zum einen wurden sehr viele Riemen für die Schnicke bezahlt: 1352 7 bis 8 Riemen, 1370 10 und noch einmal 7 Riemen, zusammen also 24 bis 25 Ruderriemen.⁶⁶ Des Weiteren fallen die hohen Kosten für Segel und Rigg 1373 und 1374 auf, die sich auf 17 lb 8 s beliefen. Bracker meint, dass in diesem Preis auch drei Bonnets⁶⁷ enthalten sind, was sich aber aus den KR-Einträgen nicht direkt ergibt. Er schließt rück von einem zweiten Eintrag zu einem Schnickensegel 13 Jahre später, 1387, bei dem es für 14 lb 16 s um ein neues Segel incl. 2 Bonnets ging.⁶⁸ Allerdings gab es zu der Zeit noch andere Hamburger Schnicken⁶⁹ und es ist nicht gesagt, dass diese gleiche

⁶² Bracker spricht von 22 Eintragungen in den Jahren von 1370 bis 1387: BRACKER, Staatsewer, Schniggen und Hukboote (1997), S. 171. Das stimmt nicht ganz. Für diese Zeitspanne gibt es 25 Eintragungen (vgl. Anh.E.6, S. 826f). Da Bracker zwei Einträge aus den Jahren 1350 und 1352 übersehen hat (Anh.E.6, S. 826 (Nr. 1 und Nr. 2)), kommt er zu der irrigen Auslegung, Schnicken tauchten 1370 „unvermittelt“ auf.

⁶³ Anh. E.6, S. 826, Nr. 1.

⁶⁴ Anh.B.1, S. 732 und B.2, S. 734.

⁶⁵ Anh. E.6, S. 826, Nr. 1 bis 8.

⁶⁶ Der Preis pro Riemen lag bei 2 s 1 d, berechnet nach den Angaben 1370: Anh. E.6, S. 826, Nr. 3 und 4. 1352 wurde 1 m (= 16 s) für Riemen ausgegeben, was bei einem Stückpreis von 2 s 1 d sieben oder acht Riemen ergibt. Siehe auch Tab. 7.3, S. 236 („Preise von Ruderriemen“).

⁶⁷ BRACKER, Staatsewer, Schniggen und Hukboote (1997), S. 171. Zu „Bonnets“ siehe Glossar Anh. L.1, S. 954 und Anh. E.18, S. 845, Anm. a.

⁶⁸ Der Eintrag findet sich im Anh. E.6, S. 828, Nr. 23. BRACKER, Staatsewer, Schniggen und Hukboote (1997), S. 172.

⁶⁹ Dieser Eintrag von 1389 befindet sich unter einer KR-Rubrik „AD CYMBAS IN PALLUDE ET AD SNICKAS [sic]“. Das abgerechnete Segel und die Bonnets könnten also

Riggs und Segelgrößen hatten.

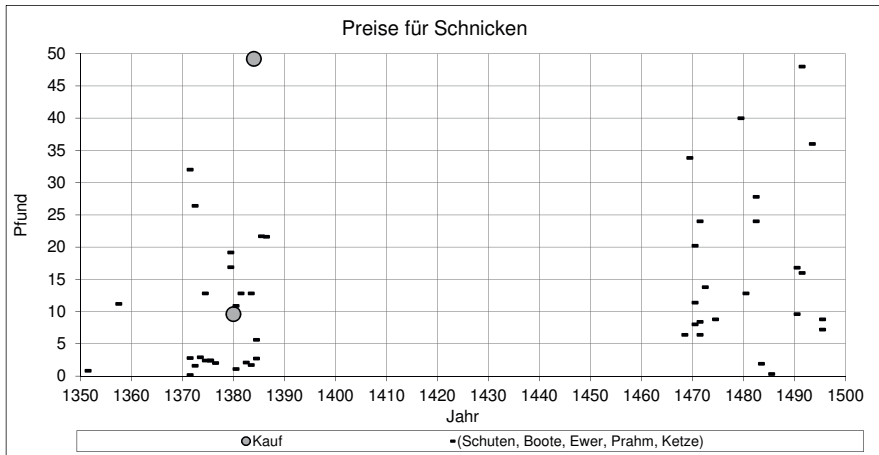


Abb. 3.2: Preise von Hamburger Schnicken
Gemäß den Werten in Anh. E.6.

1380 kaufte die Stadt für 9 lb 12 s eine gebrauchte, offenbar recht mitgenommene Schnicke an,⁷⁰ die gründlich überholt werden musste, was 1381 abgerechnet wurde. Unwahrscheinlich ist, dass es sich noch um die 1350 zuerst erwähnte Schnicke handelte, denn das Schiff wäre inzwischen über 30 Jahre alt gewesen, was die Lebensdauer der Schiffe jener Zeit in der Regel überstieg. Bei den Reparaturen mussten allerdings auch Innenhölzer⁷¹ und Eichenbretter⁷² erneuert werden. Zwei Schiffsbaumeister erhielten für ihre eigene und ihrer Gesellen und Arbeiter Leistung 7 lb 8s 6 d.⁷³ Die Überholung der Schnicke wurde 1381 abgerechnet und kostete insgesamt 20 lb 9 s 6 d,⁷⁴ worin die Bezahlung von 25 Riemen eingeschlossen ist.⁷⁵ Rechnet man den Kaufpreis von 9 lb 12 s hinzu, so musste die Stadt für diese Schnickenanschaffung immerhin 30 lb 1 s 6 d ausgeben.

Im Jahre 1384 erwarb die Stadt ein ganz besonderes Schiff, nämlich die *snicke imperatori snicke que quondam pertinuit imperatori*.⁷⁶ Der Luxemburger Karl IV. hielt sich nur zweimal in Norddeutschland auf: 1375 besuchte er Lübeck und Wismar und 1377 führte ihn eine Heerfahrt unter Beteiligung u. a. Lübecks im Rahmen der Lüneburger Erbfolgeauseinandersetzungen gegen die Burg

für unterschiedliche Schnicken bestimmt gewesen sein.

⁷⁰ Anh. E.6, S. 828, Nr. 25. Bracker hat diesen Eintrag übersehen.

⁷¹ Anh. E.6, S. 827, Nr. 11.

⁷² Anh. E.6, S. 827, Nr. 13.

⁷³ Anh. E.6, S. 827, Nr. 9.

⁷⁴ Anh. E.6, S. 827, Nr. 9-15 (ohne Nr. 12).

⁷⁵ Anh. E.6, S. 827, Nr. 14.

⁷⁶ Anh. E.6, S. 828, Nr. 26.

Dannenberg (Elbe).⁷⁷ Eine Schnicke, die einstmals (*quondam*) dem Kaiser gehörte, könnte also wohl nur aus diesen 70er Jahren stammen.⁷⁸

Das kaiserliche Schiff war nicht billig. Es war entweder in einem so schlechten Zustand oder musste für die Wünsche des Hamburger Rates so stark umgerüstet werden, dass man zu den 20 lb 16 s Kaufpreis noch 28 lb 8 s 1 d für den Umbau ausgab, so dass diese Schnicke schließlich 49 lb 4 s 1 d kostete.⁷⁹ 1385 wurde dieses Schiff durch den Malermeister Bertram u. a. mit Stadtwappen ausgestattet.⁸⁰ Das macht nur Sinn, wenn diese Schnicke offiziell und dauerhaft die Stadt Hamburg repräsentierte. Es gibt in den Kämmererechnungen noch einen interessanten Hinweis darauf, dass die Schnicken im Hamburger Wasserbetrieb etwas Besonderes darstellten. Es existierte nämlich ein spezielles Schnickenhaus, das 1381 und 1384 erwähnt wurde.⁸¹ Die Funktion des Schnickenhauses bleibt unklar. Es könnte sich um ein Bootshaus für das Winterlager des repräsentativen Schiffes gehandelt haben, in dem in der übrigen Zeit eventuell Ersatzruder,

⁷⁷ Siehe hierzu: Heinz STOOB, Kaiser Karl IV. und der Ostseeraum, in: HGbl. 88.1, 1970, S. 163-214 (5 Tafeln), hier. S. 209-213.

⁷⁸ 1375 zog Karl, wie uns der Chronist Detmar mitteilt, hoch zu Ross mit seinem Gefolge in Lübeck ein. (GRAUTOFF, F. H. (Hrsg.), Chronik des Franciscaner Lesemeisters Detmar, nach der Urschrift und mit Ergänzungen aus andern Chroniken, Teil 1, Hamburg 1829, S. 300-301). Einen vagen Hinweis darauf, dass der Kaiser Schiffe benutzte, liefert eventuell die Rufus-Chronik für 1377: GRAUTOFF, Detmar-Chronik, S. 307, Anm. (*): *In demsulven iare do was kaiser karolus toghen bi de elve, to winnende de slote luchow unde dannenberge Ob bi de elve „auf der Elbe“ oder „an die Elbe“ zu lesen ist, bleibt offen. Detmar jedenfalls teilt uns mit, dass Kaiser Karl Dannenberg zu Pferde wieder verließ: In demesulven jare, do se van dannenberge quemen, do reet [!] de kaiser to tangermunde . . . (GRAUTOFF, Detmar-Chronik, S. 307). Es lässt sich leider nicht genauer eruieren, welche Bewandtnis es mit dieser Schnicke hatte.*

⁷⁹ Anh. E.6, S. 828, Nr. 26 und 27. Bracker meint, „1384 wurden gleich zwei Schniggen für die Stadt beschafft.“ (BRACKER, Staatsewer, Schniggen und Hukboote (1997), S. 172). Er liest aus den beiden Einträgen Anh.E.5, S. 828 (Nr. 26 und Nr. 27) zwei Schnicken heraus: den Kauf der Kaiserschnicke und einen Neubau. Das lese ich anders. In Nr.26 geht es um den Kauf der ehemaligen, kaiserlichen Schnicke und der folgende Eintrag Nr.27 handelt von *ad structuram et precium eiusdem snicke* [Fettschrift RP], bezieht sich also auf die Kaiserschnicke. 1384 gab es zwar zwei städtische Schnicken. Aber die eine war von 1380 und die zweite von 1384.

⁸⁰ Anh. E.6, S. 827, Nr. 19.

⁸¹ Anh. E.6, S. 827, Nr. 12: *16 s ad educendum terram circa snickenhuse*; Anh. E.6, S. 827, Nr. 17: *3 lb 18 s für Middentwey deducendo terram de snickenhus*. Auch das wird in dem mitunter nachlässig recherchierten Artikel von Jörgen Bracker, der bedauerlicherweise seine KR-Aussagen nicht einmal in Fußnoten nachweist, erwähnt. Koppmann führt das Schnickenhaus kurz auf: „Das Snickenhaus (snickenhus) ist ein weiter nicht bekanntes, vielleicht zu den Schiffsbauten dienendes Gebäude.“ (KOPPMANN, KR 1, Einleitung S. LXXXI). Das Schnickenhaus scheint außerhalb der Stadt am Wasser gelegen zu haben, da in seiner Nähe offenbar Sand in größerer Menge vorhanden war, der für den Transport auf einen Prahm verladen wurde – denn Middentwey ist uns als Prahmführer eines Steineprahms bekannt (vgl. S. 82).

Ersatzteile und Zubehör der Schnicken verwahrt worden waren, die man an Bord der Schnicken im Einsatz nicht unterbringen konnte. Aber das ist spekulativ.⁸²

Schnicken waren keine Last- und Handelsschiffe. Die große Zahl der erwähnten Ruder weist auf ein mit einem Rigg versehenes Ruderschiff mit entsprechend weniger Stauraum hin. Die Forschung leitet die Schnicke von einer altskandinavisch-normannischen „snekkia“, einem schmalen Zwanzigsitzer ab. Falk ordnet die *snekkjur* bei den kleineren Langschiffen (*leidangrskip*) ein. „Die *snekkjur* scheinen fast alle Zwanzigsitzer mit einer durchschnittlichen Besatzung von 90 Mann gewesen zu sein, seien sie Wikingerschiffe oder von den Lehns Männern ausgerüstet.“⁸³ Allerdings berichtet er aus den Quellen auch von 120-, 60-, 72-, einmal nur 25köpfigen Besatzungen. Er arbeitet heraus, dass in den altschwedischen Gesetzen die *snaekkia* „der stehende Ausdruck für Kriegsschiffe (*haerazsnaekkia* = altnorw. *leidangrs-skip*)“ war⁸⁴ und dass im älteren Dänischen die Benennung als *snaekkia* häufig ist, „ohne daß die genauere Bedeutung hier zu erkennen wäre.“⁸⁵ Das bedeutet, dass die alte nordische *snekkja* kein in Größe und Besatzung fest definierter Schiffstyp gewesen ist.⁸⁶ Es macht wenig Sinn,

in der Tradition altnordischer Schiffe

⁸² In den Kämmererechnungen wird Ähnliches nur noch 116 Jahre später für die, in den Hamburger Elbaktivitäten so wichtigen Bardesen erwähnt. 1500 hören wir von einem Bardesenhaus, dessen Dach neu gedeckt wurde: *13lb 12 s pro 4000 dacksteyn pro tecto domus bardezarum* (E.13, S. 835, Nr. 6).

⁸³ Hjalmar FALK, *Altnordisches Seewesen*, Heidelberg 1912, S. 102-104, hier S. 102.

⁸⁴ FALK, *Seewesen* (1912), S. 103.

⁸⁵ FALK, *Seewesen* (1912), S. 103.

⁸⁶ Walther Vogel berief sich als erster auf Falk (VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 504) und sprach wie dieser von einem „Zwanzigsitzer“. Allerdings gibt es zwei Punkte, über die er nicht stolperte. Zum einen leitete er die vermeintliche Besatzungsstärke nach der Faustformel 1 Mann pro Last ab (siehe auch Anm. 87, S. 107). Allerdings wurden Langschiffe nicht wie Frachtschiffe in Last angegeben, sondern nach der Zahl der Ruderbänke (FALK, *Seewesen* (1912), S. 97). Zum zweiten bedeutet „Zwanzigsitzer“, wie Falk genau darlegt (FALK, *Seewesen* (1912), S. 82-85 und unmissverständlich S. 97), dass das Schiff 20 Ruder b ä n k e, und damit Abteilungen, *rím* genannt, aufwies. Zu jedem Raum gehörten ein Steuerbord- und ein Backbordruder. Ein Zwanzigsitzer hatte also in Minimalbesetzung 40 Ruderer, wobei mit Ablösung pro Raum mindestens vier Leute notwendig waren, womit sich Falks Angabe von 90 Crewmitgliedern erklärt (Anm. 83, S. 106). Vogels Rechnung kann nicht stimmen, denn sie ergäbe eine *snekkja* von 40, wenn nicht sogar von 80 Last. Eventuell verwechselte er den Zwanzigsitzer mit einem Zwanzigruderer. Heinsius beruft sich ebenfalls auf Falk und schreibt von einem „20-sitzigen Fahrzeug“, ohne deutlich zu machen ob er von 20 oder von 40 Rudern spricht (HEINSIUS, *Das Schiff der hans. Frühzeit* (1986), S. 206). Bei Bracker schließlich, der sich nur indirekt auf Falk über Heinsius beruft, wird es endgültig falsch, wenn er schreibt: „Nach den Feststellungen von Falk wurde im Altdordischen mit „snekkja“ ein Fahrzeug bezeichnet, das auf seinen Duchten 20 Ruderern Platz bot“ (BRACKER, *Staatsewer, Schniggen und Hukboote* (1997), S. 171). Kammler schließlich knüpft offenbar an Falk über den Umweg der von ihm in Fußnoten erwähnten Bracker und Vogel an und schreibt nun, die Schnicken „waren Ruderschiffe mit Besegelung, die von bis zu 20 Mann gerudert

über die genaue Größe, Anzahl der Ruderplätze und das Rigg der Schnicken im Einzelnen ohne Quellenaussagen zu spekulieren, weil auch diese Schiffe entsprechend ihrer Einsatzzwecke in verschiedenen Größen und Versionen vorhanden gewesen sein dürften. Eine hansestädtische Schnicke wurde unter völlig anderen gesellschaftlichen Betriebsbedingungen auf Fahrt geschickt als ihre altnordische Vorläuferin. Dass diese dennoch Model gestanden haben dürfte, lag in ihrer erprobten Brauchbarkeit für kriegerische Einsätze in Küstenregionen bis in die Strommündungen hinein.⁸⁷

Wir finden Schnicken in zwei Funktionen. Zum einen gibt es sie als Stadtschiffe in repräsentativem Einsatz und auf städtischen Dienstfahrten. Stadtschnicken sind auf jeden Fall nachzuweisen für Hamburg,⁸⁸ Danzig,⁸⁹ Lübeck⁹⁰ und Wismar.⁹¹ Zum zweiten tauchen Schnicken überall – nicht nur in Hansestädten – in kriegerischen Zusammenhängen auf. Es wurden mehrfach Schnicken als kleinere und flexiblere Begleitschiffe größerer Truppentransporter beschrieben.⁹² Schnicken begegnen uns in den hansischen

repräsentative
Dienst- und
Kampfschiffe

wurden“ (KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 125). Er vermutet einen „relativ hohen Mast“ mit einem hohen und schmalen Rahsegel (ebd.). Bei diesem wissenschaftlichen „Stille Post“-Spiel mit Falk als Ausgangspunkt blieben am Ende von ungewissen, aber durchschnittlich anzunehmenden, jeweils aktiven 40 Ruderern auf der nordische *snekkja* nur bis zu höchstens 20 Ruderern auf einer Schnicke übrig. Die hansischen Quellen geben diese bis zu 20 Ruderplätze und die aus 10 Ruderbänken abgeleiteten 15 m Länge einer Schnicke allerdings nicht her.

⁸⁷ In dem städtischen, antidänischen Aufgebot von 1361 waren für ein mittleres Aufgebotsschiff von ca. 40 Last (Kieler Beitrag), das ausdrücklich größer als eine Schute oder Schnicke angesetzt war, 30 Bewaffnete an Bord vorgesehen (siehe PAULSEN, *Koggen* (2010), S. 25-27). Walther Vogel schätzte die Schnicken auf 40-50 Last mit einer Besatzungsstärke von 35-55 Mann, sagt aber selbst, dass genauere Angaben fehlen (VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 504). Ich halte seine Last-Schätzung für zu hoch und überhaupt für unangebracht. Über die Mannschaftsstärke incl. der Seekrieger an Bord kann nur spekuliert werden. Ein Fünfzehnsitzer unterstellt, käme man auf eine Crewstärke incl. Seekrieger von mindestens 65 Mann, was ich allerdings andererseits für die privat zusammengestellten und ausgerüsteten Ausliegerschniggen der Hansestädte als sehr hoch einschätze.

⁸⁸ Siehe oben S. 105–106.

⁸⁹ 1462 erfährt man für Danzig von *des rathes snycke*, mit der Cleys Schulte und Martin Hoge im März und Laurencz Fritze im Mai Kaper betrieben (HUB 8, Nr. 1150 (S. 691)).

⁹⁰ 1491 geht aus einem Brief Lübecks an Reval hervor, dass Lübeck über eine städtische Schnicke verfügte, die Kurierdienste erledigte (HUB 11, Nr. 449 (S. 317)).

⁹¹ Schon 1273 ist, bezogen auf Wismar, die Rede *de naue ciuitatis, scilicet snikka* (MeklUB 4, Nr. 2703 (S. 222)). Dann hören wir wieder 1335 von einer Stadtschnicke: *Bernd Schild emit snikkam ciuitatis* (MeklUB 8, Nr. 5593 (S. 514)).

⁹² Schon 1224 versprach der Dänenkönig Waldemar II. für seine Freilassung aus der Gefangenschaft beim Grafen von Schwerin das Kreuz zu nehmen und mit 100 Koggen und Schnicken nach Palästina zu segeln (UBStL 1.1, Nr. 26 (S. 29): *... ibit ducens secum centum nauas cockonibus et sneccis computatis*). Bekannt ist, dass zu jeder Kogge, die die Konföderation gegen Waldemar IV. in der 1360er Jahren aufbot, eine Schnicke bzw. Schute als Begleitfahrzeug hinzukam, mit Ausnahme der Nordseestädte Bremen

Quellen vor allem als Kampfschiffe, d. h. als Kaper- und Ausliegerschiffe aus den Anrainerstaaten der Ostsee, was nicht heißt, dass es sie in der Nordsee, in Holland, Flandern und England nicht gab. Die Schnicke war im 14. und 15. Jahrhundert durchgehend für Kaper-, Auslieger- und Begleitschutzzwecke im Einsatz.⁹³ Besonders deutlich wird das in Danzig für die Jahre 1457 und 1458. Mit Hilfe von Aufzeichnungen über die Ausstellung städtischer Kaperbriefe lässt sich nachweisen, dass 39% der Kaperbriefe für Schnicken ausgestellt wurden, gefolgt von Barsen mit 25%.⁹⁴ Schnicken waren, zusammen mit den Bardesen, die Seewölfe jener Zeit.

3.3. Ketzen

Ketzen liegen in etwa in einem mittleren Preisbereich mit Bardesen und Kreiern.⁹⁵ In Hamburg taucht eine Ketzte erst spät in den 90er Jahren des 15. Jh. auf. Ihre Kosten sind schwer zu identifizieren, weil laufende Ausgaben mit denen der anderen Stadtschiffe summarisch abgerechnet wurden.

Wir können in den KR für das Jahr 1491 den Kauf einer Ketzte, einer *parva navis* für 48 lb nachweisen.⁹⁶ Diese Ketzte wurde offenbar 1492 für 37 lb 15 s 10 d überholt.⁹⁷ Es wurde von der Stadt Holz für sie verkauft.⁹⁸ Sie taucht ebenfalls 1492 in den Sammelabrechnungen für die Stadtschiffe auf, wo es um Materialien für Schiffsüberholung und Reparatur geht.⁹⁹ Zwei Jahre später, 1493, wurde eine Ketzte für 36 lb verkauft.¹⁰⁰ Es liegt auf der Hand, dass es sich um ein und dieselbe Ketzte gehandelt hat. Sie wurde

und Hamburg, die die kleineren Schiffe erst auf Umlandfahrt hätten schicken müssen (PAULSEN, Koggediskussion (2010), S. 26, Tab. 1).

⁹³ Das Hansische Urkundenbuch enthält 22 Einträge, in denen Schnicken vorkommen (Anh. G.3.1 S. 870–872). Dabei geht es in 19 Einträgen um Auslieger- oder Begleitschutzinsätze. Ein Eintrag erwähnt eine Lübecker Stadtschnicke, die Informationen nach Reval übermittelt hat (S. 872, Nr. 22). In zwei Fällen ist der Einsatz von Schnicken unklar (S. 870, Nr. 7 und S. 871, Nr. 11). Außer den Kampfschnicken aus Hansestädten (Lüneburg, Wismar, Danzig und Preußen, Lübeck, Riga) tauchen auch flämische (S. 871), Nr. 14 und schwedische (S. 872, Nr. 19) Ausliegerschniggen auf. Berücksichtigt man die Schwerpunktsetzung auf Hanseakten im HUB, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Schnicke ein gängiges Ausliegerschiff im gesamten nord- und westeuropäischen Bereich gewesen ist.

⁹⁴ Tabelle und Diagramm Anh. I.1, S. 931.

⁹⁵ Siehe Anh. F.7, S. 863.

⁹⁶ Anh. E.7, S. 829, Nr. 5: *pro quidam parva navi, vulgariter eyn ketzte*.

⁹⁷ Anh. E.7, S. 828, Nr. 2.

⁹⁸ Anh. E.7, S. 828, Nr. 1. Es ist nicht ganz nachzuvollziehen, dass die Stadt Einnahmen aus Holzverkauf für ein Stadtschiff nachweist. Es wird nicht gesagt, wer das Holz bezahlt hat und von wem 1491 das Schiff gekauft wurde.

⁹⁹ Anh. E.7, S. 828, Nr. 3, 4.

¹⁰⁰ Anh. E.7, S. 829, Nr. 6.

im Jahre 1492 zweimal zusammen mit fünf anderen Stadtschiffen *contra piratas* auf Fahrt geschickt.¹⁰¹ Es lassen sich noch weitere Informationen über die Ketzte in Erfahrung bringen. Die im Anhang D.3 dokumentierten Auswertungen über die Schiffe der Hamburger Ausfahrten des Jahres 1492¹⁰² zeigen die Ketzte als das kleinste der Hamburger Expeditionsschiffe. Sie wurde von einer zehnköpfigen Mannschaft gefahren, was sie als reinen Segler ohne Ruderantrieb ausweist, und fungierte offenbar als Begleitschiff eines der größeren *vrede*-Schiffe. Sie lag preislich im Bereich von Schnicken und Bardesen.¹⁰³ Es kann nicht gesagt werden, wie sie im Einzelnen beschaffen war.

3.4. Kreier

Ginge es nur nach den Kämmereirechnungen, dürften hier Kreier als eigenständige Rubrik nicht aufgenommen werden, da diese Schiffsart nur zweimal am Rande auftaucht. 1489 werden die Einnahmen aus Piratenpreisen abgerechnet. Neben *Dymans koggen*¹⁰⁴ und einer Barke¹⁰⁵ geht es auch um *eyn kreyger* für 60 lb.¹⁰⁶ 1494 taucht einmalig ein Kreier unter den Hamburger *vrede*-Schiffen auf. Es wird die Expedition eines *kreyger* für 98 lb 13 s abgerechnet,¹⁰⁷ womit es sich unter die kleineren Schiffe einordnet.¹⁰⁸

Anders als bei der Ketzte widerspricht dieser Befund des Kreiers in den Hamburger Kämmereirechnungen seiner Präsenz im Hansischen Urkundenbuch, in dem er des Öfteren vorkommt. Schon in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts war der Kreier ein gängiges Handelsschiff. Wir finden 1378 einen Kreier in England als beschlagnahmten Truppentransporter für den Herzog von Lancaster.¹⁰⁹ Im Jahr darauf, 1379, ging es ebenfalls in England um bestimmte Abgaben, die auch von *craieris* zu zahlen waren.¹¹⁰ 1390 klagten englische Vertreter *malefactores*, also „Übeltäter“ aus Greifswald an, die ein friedliches Handelsschiff aus Lynn, *unam crayeram*, vor Schonen

im gesamten
Ostsee-, Nordsee-
und Kanalbereich

¹⁰¹ Anh. D.2, Tab. S. 794–795.

¹⁰² Es handelt sich um die Auswertung der *registri oblongi* für das Jahr 1492, denen die Stadtschreiber die Angaben für die jährlichen, uns als Kämmereirechnungsedition vorliegenden *libri receptorum et expositorum* entnahmen. Einzelheiten bieten die Erklärungen zu den Tabellen und Diagrammen des Anh. D.3 „Schiffe der *expeditiones* 1492“.

¹⁰³ Siehe Diagramm F.4 (20-50 lb), S. 860.

¹⁰⁴ Anh. E.9, S. 831, Nr. 24.

¹⁰⁵ Anh. E.15, S. 840, Nr. 14.

¹⁰⁶ Anh. E.8, S. 829, Nr. 1.

¹⁰⁷ Anh. D.2, Tab. S. 796, (1494); auch Anh. E.8, S. 829, Nr. 2.

¹⁰⁸ Anh. D.2, Tab. S. 796.

¹⁰⁹ Anh. G.3.4, S. 880, Nr. 1.

¹¹⁰ Anh. G.3.4, S. 881, Nr. 2.

beraubt hatten.¹¹¹ Das Gleiche spielte sich im selben Jahr 1390 auch unter umgedrehten Vorzeichen ab. Stralsund beklagte sich, dass die Leute des englischen Königs vor der Westerschelde ein von Stralsunder Kaufleuten befrachtetes Schiff aufgebracht hatten. *Navis fuit creyer velificans de Sund versus Flandriam*.¹¹² 1395 wurde ein weiterer Kreier aus Lynn aktenkundig. Wismarer und Rostocker Freibeuter beraubten *una craiera de Lenne carcata cum panis, vinis et aliis mercandisis versus Angliam super alto mare*.¹¹³ Bezogen auf 1399 wird 1407 bei den hansisch-englischen Verhandlungen im Haag von den Engländern Schiffer Tidekyn Espe *de Hamburg* beschuldigt, südlich des norwegischen Stavanger aus einem Kreier Waren Lynner Kaufleute geraubt zu haben.¹¹⁴ Und schließlich lassen sich noch die elf, wohl aus Hansestädten stammenden, arrestierten Schiffe in Lynn anführen, die 1407 auf Befehl von König Henry IV. freigesetzt werden sollten. Drei von ihnen waren Kreier.¹¹⁵ Kreier scheinen also auf allen Seewegen unterwegs gewesen zu sein.

In den Quellen des HUB wird der Kreier meist im 15. Jahrhundert erwähnt. Im HUB finden sich 71 Einträge mit Kreiern, die das Schiff in allen Regionen nachweisen. Kreier kamen aus Flandern und Holland, aus England und Dänemark, aus Norwegen und Schweden, aus Bremen und Hamburg, aus allen wendischen Städten, aus Preußen und Livland und aus dem fernen Reval.¹¹⁶ Insgesamt werden 77 Kreier angesprochen. In 56 Fällen handelt es sich definitiv um Fracht- und Handelskreier. In 6 Fällen der HUB-Nachweise ist der Einsatz des Kreiers nicht zu bestimmen.¹¹⁷

Kreier auch als
Ausliegerschiffe

15 Kreier werden als Auslieger oder in kriegerischer Absicht vorgestellt.¹¹⁸ Die folgenden, diesbezüglichen Nachweise befinden sich an anderer Stelle. 1382 reederte der Graf von Flandern und Herzog von Brabant Ausliegerschiffe gegen *unsen vianden* aus, u. a. einen *graiort geheten Christoffels*,

¹¹¹ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 344 (S. 289).

¹¹² KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 345, § 5 (S. 291).

¹¹³ Im 18. Jahr König Richards II. (1377-1399), also 1395, war *une nief d'Engleterre* mit Handelsware unterwegs von Schweden nach England und wurde von *genz des ditz villes de Wymere et Rozstok del compaygnie de Hans* angegriffen. KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 322, § 21 (S. 233/234). In diesem Falle wurde an anderer Stelle aufgeklärt, welcher Art dieses Schiff war. Ein Klageartikel aus Lynn behandelte denselben Vorfall und benennt das überfallene Schiff, wie angeführt, *craiera* (KUNZE, Hanseakten aus England (1891), S. 233, Fn. b).

¹¹⁴ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 340 (S. 287).

¹¹⁵ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 301 (S. 196).

¹¹⁶ Anh. G.3.4, S. 880–888.

¹¹⁷ Es handelt sich um Quellen über Eigentumsbestätigung (Anh. G.3.4, lfd. Nr. 9), Schiffbruch (Nr.11), Verkauf (Nr. 15, 20, 27) und Arrestierung (Nr. 39).

¹¹⁸ Anh. G.3.4, lfd. Nr. 1 (engl. / 1378), Nr. 7 (engl. / 1419), Nr. 14 (Lübeck / 1430), Nr. 51 (holl. / 1456), Nrn. 52 und 54 (3 Danziger Kaperbriefe / 1457, 1458), Nr. 60 (4 holl./1463), Nr. 62 (dän./ 1463), Nr. 65 (Danzig /1468), Nr. 66 (schwed. / 1469), Nr. 68 (Lübeck /1478).

danach *den vors[creven] kragere* genannt, also einen Kreier.¹¹⁹ 1387 wird in hansischen Beschwerdeartikeln geklagt, dass 1386 drei flandrische Ausliegerschiffe den Holk des Danziger Schiffers Hinrick Plumer aufbrachten. Es handelte sich um *een baerdze end 2 crayere van der Sluus*.¹²⁰ 1422 informierte Lübeck in zwei Schreiben sowohl an den Rat von Wismar als auch den Informanten, den Wismarer Ratsherren Odbert Luderstorp über Aktivitäten der *vitallienbrodere*. Diese hätten, so im ersten Brief, eine beachtliche Streitmacht von 16 oder 18 Schnicken und einen *kregere van LXX lesten* zusammengezogen. Hinzu kämen wohl noch *two grote schepe*.¹²¹ In dem zeitgleichen, zweiten Schreiben¹²² wird aus dem 70-Last Kreier ein Ewer *van souentich lesten* und die zwei großen Schiffe werden hier zu *kreyere*.¹²³

Es ist erkennbar, dass Kreier überwiegend Ziel von feindlichen Ausliegeraktivitäten je nach politischer Wetterlage waren und als Auslieger- oder Kaperschiff selbst eine untergeordnete Rolle spielten,¹²⁴ d. h. für solche Zwecke weniger geeignet gewesen zu sein scheinen.

gejagte
Handelsschiffe

Aber auch an dieser Stelle sollen die Unwägbarkeiten solcher quasi statistischen Angaben benannt werden. Die Einträge in HUB und KR sind von der jeweiligen, meist dem diplomatischen und politischen Schriftverkehr folgenden Quellenzusammenstellung abhängig.

Was hat man sich unter einem Kreier vorzustellen? Es gibt im HUB einige Hinweise zur Größe dieser Schiffsart. 1401 wurden sie in Flandern zu den größeren, breiten Schiffen gerechnet, die im Zwijn nur im Dreierpack liegen durften.¹²⁵ Die älteste Erwähnung von Kreiern findet sich 1341, also 60 Jahre früher, in England. Der König weist *pro Expeditione Guerae nostrae Franciae* an, *quod hujusmodi Centum Naves vocatas, Pessoners & Creyers, ac tot alias Minutas Naves [...] quae pro Obsequio nostro necessariae*

Größe der Kreier

¹¹⁹ HR 1.2, Nr. 347 (S. 449).

¹²⁰ HR 1.2, Nr. 343 § 39 (S. 416).

¹²¹ UBSStL 2.6, Nr. 415 (S. 440).

¹²² UBSStL 2.6, Nr. 416 (S. 441). Beide wurden verfasst *des sonauendes vor Vocem jocunditatis* (5. Sonntag nach Ostern), dem 16. Mai des Jahre 1422.

¹²³ Man sieht auch an diesem Beispiel, wie vage und ungenau mit Schiffszuordnungen umgegangen wurde.

¹²⁴ Zu diesem Ergebnis kam auch Walther Vogel, wenn er ausführt: „In der Tat erscheint der Schiffstyp fast stets in friedlicher Verrichtung.“ (VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 501). Das korrespondiert mit der Erklärung Vogels für die Bezeichnung „Kraier“, die er, sich auf Goedel berufend (Gustav GOEDEL, *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache*, Kiel 1902, S. 268), als „Lastschiff, Frachtschiff“ interpretiert.

¹²⁵ Es wurde von dem Herzog von Burgund und der Stadt Brügge vorgeschrieben, wie die Schiffe im Zwijn *langhes den strome* zu liegen hatten. Es gab Dreier-, Vierer- und Sechserreihen. Die Kreier wurden bei den großen Schiffen eingeordnet: *cogghen, schepen, crayers, evers ende bargaen, dre schepe dicke deen neffens den anderen*: HUB 5, Nr. 509 (S. 262); siehe auch Anh. G.3.4, S. 881, Nr. 3.

*fuertint, ad opus nostrum provideantur et arestentur.*¹²⁶ Hiernach gehörte der frühe Kreier zu den *minutae naves*, den kleinen Schiffen. In Danzig vermisste man 1407 einen Kreier zwischen 34 und 36 Heringslast Tragfähigkeit.¹²⁷ 1434 wurde ein lübisches *kregerschip* von über 40 Last aufgebracht¹²⁸ und 1438 ein livländischer Baiesalz-Kreier mit 12 Hundert Salz an Bord,¹²⁹ was 90 Last Baiesalz entspricht.¹³⁰ Für 1438 lässt sich ein weiterer Kreier genauer fassen. In dem großen preußisch-livländischen Schadensverzeichnis für die Jahre 1438 bis 1441¹³¹ finden sich unter Nr. 7 genauere Angaben zu einem Schiff des preußischen Schiffers Hinrik Westfael, der mit 9 Hundert Baiensalz, also einer Ladung von $67\frac{1}{2}$ Last aufgebracht worden war.¹³² In besagtem Schadensverzeichnis wird nur allgemein formuliert: *ward sin schipp genomen.*¹³³ Aus anderen Schadensaufzeichnungen wissen wir allerdings, dass es sich bei Westfals Schiff um *1 nyen kreyer* gehandelt hat.¹³⁴ Im Jahre 1463 bekam ein kleinerer Kreier von 24 Last aus Danzig in Stockholm mit den Dänen Probleme,¹³⁵ während im gleichen Jahr ein *groter kreyer*, ein Auslieger aus dem dänischen Ripen, erwähnt wird.¹³⁶

mittlere
Frachtschiffe

Es lässt sich mit einiger Sicherheit zusammenfassen, dass ein Kreier im 15. Jahrhundert ein mittleres Frachtschiff zwischen ca. 35 bis 70 Last

¹²⁶ „... für den Kriegszug um unser Francia, 100 Schiffe, genannt *Pessonner* und Kreier und so viele weitere kleine Schiffe, wie sie unser Gefolge benötigt, für unser Vorhaben zu besorgen und zu beschlagnahmen“ (Thomas RYMER, *Foedera, conventiones, literae et cujuscunq[ue] generis acta publica inter reges Angliae et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes, vel communitates, ab ineunte saeculo duodecimo, viz. ab Anno 1101. Ad nostra usque tempora, habita aut tractata: Ex Autographis, infra Secretiones Archivorum Regiorum, Thesaurarias per multa Saecula reconditis, fideliter exscripta. editio tertia, Hagae Comitum, apud Johannem Neaulme MDCCXXXIX, Band II, Farnborough, Hants 1739, Neudr. 1967, pars IV., S. 97 (De *Pessonneris et Creyeris ad Opus Regis Arestandis*)). Die königliche Anweisung ist im Übrigen ein Beispiel dafür, wie die englische Krone zu Schiffen für ihre Unternehmungen kam: Sie wurden einfach requiriert. Die zweite Schiffsart, der *peysonner*, war ein Schiff für den Fischfang, für Hering und anderen Fisch, wie aus einer Verordnung Richards II. aus dem Jahr 1379 hervorgeht, in der die Rede ist von *chescun vesseau peysonner de pessent sur la mier dudite admiralté entour haring, ... tous autres neifs et vesseaux peysonners que pessont entour autres pessons sur la miers* ... (zitiert nach BALDWIN, R. (Hrsg.), *The London Magazine or Gentlemans Monthly Intelligencer*, Vol. 19, 1750, S. 417/418: „... jedes Fischfangschiff für die offizielle Meeresfischerei auf Hering ... alle übrigen Schiffe und Fischerboote, die auf dem Meer andere Fischarten fischen ...“).*

¹²⁷ Anh. G.3.4, S. 881, Nr. 4.

¹²⁸ Anh. G.3.4, S. 882, Nr. 19.

¹²⁹ Anh. G.3.4, S. 883, lfd. Nr. 23.

¹³⁰ Zur Umrechnung siehe Anh. H.1, S. 911.

¹³¹ Anh. H.1, S. 910ff.

¹³² Anh. H.1, Tab. S. 913 und S. 914, jeweils Schiff Nr. 7.

¹³³ HUB 7.1, Nr. 767 A,7 (S. 412).

¹³⁴ HUB 7.1, Nr. 363 § 3 (S. 179).

¹³⁵ Anh. G.3.4, S. 887, Nr. 61.

¹³⁶ Anh. G.3.4, S. 887, Nr. 62.

Tragfähigkeit gewesen ist,¹³⁷ ohne dass man genauere Grenzen angeben kann, denn es gab größere aber auch kleinere Exemplare. In den großen Baienflotten des Ostens fuhrn relativ große Kreier (9 und 12 Hundert Salzlading). Aber verglichen mit den großen Holken in diesen Salzflotten, die 20 bis 27 Hundert Salz an Bord hatten, nehmen sich die identifizierbaren Kreier eher bescheiden aus.¹³⁸

Zur Bauart der Kreier im 15. Jahrhundert finden sich drei Hinweise. Wie auch bei anderen Schiffen, wurde mitunter bei einem Kreier ein Vorderkastell besonders hervorgehoben.¹³⁹ 1484 wurde der aufgebrachte Hamburger Salzkreier „Marienknecht“ als Schiff mit *eyn vorkasteel* beschrieben.¹⁴⁰ Ein Vorkastell wurde im 15. Jahrhundert wohl noch als etwas angesehen, womit man ein Schiff von anderen seiner Art unterscheiden konnte,¹⁴¹ d. h. Vorkastelle auf allen Schiffen waren noch nicht die Norm. Kastelle waren zuerst auf Schiffen ab einer bestimmten Größe zum Standard geworden.¹⁴²

Schließlich erfährt man, dass es auch Kreier mit einer Mars gab. 1421 ist von einem Lübecker *kreyer mit ener Mars*¹⁴³ die Rede und 1458 von einem dänischen *merskreger*.¹⁴⁴ Als Mars bezeichnete man zum einen Mastkörbe bzw. Mastplattformen; zum anderen war die Mars eine Mastverlängerung über dem Korb, die Marsstenge, an der ein Obersegel, das Marssegel geführt werden konnte. Solche Topsegel waren eine Ergänzung der Takelage auf größeren Dreimastern, deren Segelkapazität an einfachen Masten erschöpft war. Solche Schiffe gab es in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts noch nirgendwo. Vermutlich war ein Marskreier also ein einmastiges Schiff mit einem Marskorb für Ausguck und als Kampfplattform. Solch ein Korb konnte nur auf größeren Schiffen geführt werden, da er, verschärft wenn er besetzt war, als Topgewicht am Mast eine Unwucht in das Schiff brachte und seine Stabilität schmälerte. Demnach wäre ein *merskreger* ein großer Kreier gewesen.

das Rigg von
Kreieren

Walther Vogel meint, für das Jahr 1407 noch einen einmastigen Stralsunder Kreier ausgemacht zu haben. Es handelt sich um ein Hilfefesuch

¹³⁷ Walther Vogel setzt als „Normalgröße im 15. Jahrhundert“ 40-60 Last an: VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 502.

¹³⁸ Siehe Anh. H.1, Tab. S. 914.

¹³⁹ 1460 beschrieb man das von den Dänen aufgebrachte Schiff des Danziger Schippers Jacob Vosz als *schipp mit eyneme vorkasteel* (Anh. H.4, S. 919, Nr. 5, HUB 8, Nr. 1160, § 76, (S. 706)); 1475 ging es um *nyge koggen mit vorkastell* (HUB 10, Nr. 402, Anm. 3 (S. 248)); 1440 ist von einer Butze *mit enem vorkastele* die Rede, die 11 Hundert Salz transportierte, also den größeren Salzkreieren entsprach (Anh. G.3.5, S. 890, Nr. 12).

¹⁴⁰ Anh. G.3.4, S. 888, Nr. 70.

¹⁴¹ Vgl. hierzu auch die Eintragungen in der Tabelle Anh. J.2, S. 938-941, Spalte „Kastelle“.

¹⁴² Zu den Aufbauten siehe Kap. 6.4, S. 197ff.

¹⁴³ Anh. G.3.4, S. 881, Nr. 9.

¹⁴⁴ Anh. G.3.4, S. 886, Nr. 55.

von Danziger Kaufleuten, mit deren Waren der Revaler Schiffer Ysebrandssoen vor Stralsund offenbar das Weite gesucht hatte und nun nach ihm gefahndet wurde.¹⁴⁵ Zu diesem Zweck beschrieben die Danziger, die bis kurz vor Stralsund selbst an Bord gewesen waren, Mannschaft und Schiff. Zum Rigg brachten sie allerdings nur einen kleinen Hinweis, der sich auf die Existenz von Backstagen bezieht, mit denen man Masten schräg nach achtern verspannen kann.¹⁴⁶ Pro Mast gibt es immer zwei Backstagen. Da die Beschwerdeführer nur von einem rechten Spannseil sprachen, kann man das als Hinweis auf nur zwei Backstagen nehmen, was bedeuten würde, dass der ca. 35-Last-Kreier nur einen Mast führte. Welcher Segeltyp jedoch an diesem Mast gefahren wurde, kann nicht gesagt werden.¹⁴⁷ Für die Zeit um 1407 könnte man noch mutmaßen, dass mit nur einem großen Rahsegel gefahren wurde, – wogegen allerdings die geringe Mannschaftsstärke von vier Männern und einem *jungknecht* spricht,¹⁴⁸ mit der ein großes Rahsegel zumindest bei schwererem Wetter kaum zu handhaben gewesen sein dürfte.¹⁴⁹ Es könnte sich aber auch schon um ein Schmacksegel¹⁵⁰ gehandelt haben.

Für Vogel war der Kreier „das kleinere Gegenstück zum Koggen, dem er wahrscheinlich in allen wesentlichen Zügen ähnelte“.¹⁵¹ Das aber ist eine, aus den Quellen nicht ableitbare Festlegung, zumal nicht einmal angegeben werden kann, wie sich die Kogge im Laufe des 15. Jahrhunderts zu einem vollgerigigten Dreimaster entwickelte, dessen Aussehen nur noch wenig mit der Kogge der vorhergehenden Jahrhunderte gemein hatte.

Man kann also anhand der Quellen nur ein relativ vages Bild von einem Schiffstyp „Kreier“ gewinnen. Es lässt sich allerdings begründet annehmen,

¹⁴⁵ HUB 5, Nr. 812 (S.423-424); aufgelistet in Anh. G.3.4, S. 881, Nr. 4.

¹⁴⁶ ... *unde de baksteghe sii eyn olt dreggh reep unde de rechte dreggh reep sii zo hope gespitzt* (HUB 5, Nr. 812 (S. 424)).

¹⁴⁷ Vogel stellt hierzu keine Vermutung an. Er irrt sich bzgl. dieses Kreiers, wenn er von einem Schiff mit Schanzverkleidung spricht, denn es hatte gerade keine Schanzverkleidung (*unde en hebbe boven der porten nyme [!] pannele*); ebenso fehlte achtern eine Reling (*unde up den achterpanelen en siin nyme reghele*) (HUB 5, Nr. 812 (S. 424)).

¹⁴⁸ Überhaupt ist die lebendig beschriebene Mannschaft ein zusammengewürfelter Haufen: Schiffer Arnd Ysebrandssoen aus Reval scheint einen Beinstumpf (*eynen hover vor deme beyne*) gehabt zu haben. Die vier anderen waren Boldewijn, ein alter Seemann von Seeland, also ein Flame; der zweite war William, ein kleiner *swarter geselle* aus Kampen, also Holländer; der dritte war ein Schwede, der nur gebrochen und falsch Deutsch sprechen konnte. Der vierte *shipman* war *ut Prusen geboren* und der Jungknecht kam aus Stettin, schielte und hatte eine Glatze.

¹⁴⁹ Detlev Ellmers rechnet für einen Einmaster mittlerer Größe mit großem Rahsegel 11 Mann Besatzung: ELLMERS, Alltag auf Koggen (2003), S. 171-172.

¹⁵⁰ Beschreibung eines Schmacksegels: Anm. 179, S. 249. Abbildung eines Schmackschiffs: Abb. 7.8, S. 250.

¹⁵¹ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 501.

dass diese Seeschiffe mittlerer Größe in großer Anzahl die Seehandelsrouten und Häfen im gesamten Betrachtungsbereich bevölkerten. Im HUB lassen sich zwei Hamburger Kreier nachweisen.¹⁵² Das bedeutet allerdings nicht, dass nicht der Hafen von vielen Fracht- und Handelskreieren angelaufen wurde. Der Widerspruch zu praktisch nicht vorhandenen Kreier-Einträgen in den Hamburger Kämmererechnungen erklärt sich dadurch, dass Kreier offenbar für die Geschäfte und Aufgaben der Hamburger Stadtverwaltung ungeeignet waren, also für Patrouillen-Fahrten auf der tückischen Elbe, für regionale *expeditiones* an der Wattenmeerküste von Dithmarschen bis zum Emsland und für große Kaperfahrten über die Nordsee nach Flandern und England bis hoch nach Schottland. Kreier waren wohl eher langsam segelnde, nicht ruderbare, schwerfälligere Frachtschiffe, die sich auf kaufmännisch-geschäftlicher Fracht- und Handelsfahrt bewährten.

keine Verwendung
als Stadtschiffe

Die Forschung war und ist sich in der Kreierfrage sehr uneinig. Hagedorn hat 1914 in seinem Pionierwerk die Kreier nicht explizit behandelt und sie nicht zu den wichtigsten Schiffstypen gezählt, deren Entwicklung er bearbeitet hat.¹⁵³ Walther Vogel jedoch widmet dem Kreier 1915 einen eigenen Abschnitt.¹⁵⁴ Sowohl was seine Verbreitung im gesamten nordwestlichen Handelsraum, als auch seine vorwiegend friedliche Verwendung als Frachtschiff, als auch was seine Größenordnung betrifft, gehen die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung mit Vogels Darlegungen konform. Paul Heinsius jedoch übergeht die Ergebnisse Vogels und erwähnt den Kreier nur einmal kurz, wenn er feststellt: „Andere Namen wie „K r a i e r“, „H e c k b o o t“, „H o i k - b o r t“ scheinen im 13. Jahrhundert mittlere Handelsschiffe bezeichnet zu haben“.¹⁵⁵ Heinsius beruft sich bei dieser Aussage jedoch auf eine nicht geeignete Quelle.¹⁵⁶ 1274 regelte der Graf von Holland Abgaben in Haarlem. In der Aufzählung der Verordnung kommt kein Kreier vor (Tab. 3.3). Nach meinen Recherchen ist der Kreier ein Schiff vornehmlich

Schiffe des 15. Jh.'s

¹⁵² Anh. G.3.4, S. 886, Nr. 53 (1457) und S. 888, Nr. 70. (1484)

¹⁵³ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914).

¹⁵⁴ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 501-502.

¹⁵⁵ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 209.

¹⁵⁶ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 209. Als Quellennachweis führt er als Fußnote an: „HUB 1, Nr. 745 'Hoikbort = nave mercatoria, que coipscute diutur [?; RP]“, was jedoch nicht dem Quelleninhalt entspricht. *hoicbort* und Kaufmannsschute waren unterschiedliche Schiffe, wie die aus besagter Quelle gewonnene Auflistung zeigt:

Tab. 3.3: Schiffsauflistung 1274 in Haarlem
(HUB 1, Nr. 745 (S. 259-261).)

Nr.	Schiff	Quellentext	Abgabe
1	Fischfangschiff	<i>de qualibet nave ad allecia capienda</i>	5 s
2	<i>hercogge</i>	<i>de nave, que hercogge dicitur</i>	5 s
3	<i>boicbort</i>	<i>de nave, que boicbort dicitur</i>	2 s
4	<i>coipscute</i>	<i>de nave mercatoria, que coipscute dicitur</i>	2 s
5	Kleinschiffe	<i>de navibus minoribus</i>	6 d

des 15. Jahrhunderts, das auch schon Ende des 14. Jahrhunderts verbreitet war. Er lässt sich im HUB erstmals 1378 nachweisen¹⁵⁷

Günter Krause widmet dem Kraier einen Abschnitt.¹⁵⁸ Durch nichts abgesichert ist seine Darstellung, der Kreier sei „für die hansische Seeschifffahrt“ als Lückenschließung zwischen Kogge und Holk einerseits und Schnicke und Schute andererseits „im 14. Jahrhundert zum Transportschiff entwickelt“ worden.¹⁵⁹ Er greift sich einen Kreier, und zwar den „Stralsunder“ von 1407 heraus,¹⁶⁰ um an ihm den Kreier allgemein festzulegen, was anhand dieser Quelle, ja überhaupt von zwei bis drei Schiffsnachweisen angesichts von 77 weiteren Kreiern allein im HUB und diversen Nachweisen etwa in englischen Quellen¹⁶¹ methodisch zweifelhaft ist. Wir haben gesehen, dass in den Quellen zweimal Kreier mit Mars auftauchen.¹⁶² Krause definiert aus zwei Belegen alle Kreier: „Diese größeren Vertreter [i.e. Salzkreier] waren in der Regel [! RP] mit einem Mars versehen und sind als *merskreier* überliefert“.¹⁶³

Es ist interessant, welchen Aspekt Walther Vogels Krause kommentarlos übergeht, nämlich die europaweite Verbreitung des Kreiers zugunsten der Behauptung einer gezielten, hansischen Kreierentwicklung, garniert mit der tendenziösen Aussage, der Kreier sei „vom 14. bis 16. Jahrhundert vor allem in der Ostseeschifffahrt nachgewiesen“.¹⁶⁴

¹⁵⁷ Anh. G.3.4, S. 880, Nr. 1. Der früheste Nachweis kommt aus England (siehe Anm. 126, S. 112).

¹⁵⁸ Günter KRAUSE, *Handelsschifffahrt der Hanse*, Bentwisch / Rostock 2010, S. 150-151.

¹⁵⁹ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 150/151.

¹⁶⁰ Anh. G.3.4, S. 881, Nr. 4 (HUB 5, Nr. 812 (S. 423/424)), Nr. 4. Krause übersieht dabei, dass es sich nicht um ein Stralsunder, sondern um einen Revaler Kreier mit Danziger Befrachtern handelte.

¹⁶¹ Siehe die oben aufgeführten, englischen Kreier aus dem 14. Jahrhundert: Anm. 111, S. 110, Anm. 113, S. 110, Anm. 114, S. 110, Anm. 126, S. 112.

¹⁶² Vgl. Anm. 143 und 144 auf S. 113. Günter Krause führt eine dritte, allerdings ungeeignete Quelle an (HUB 10, Nr. 242 (S. 163/164)). Haarlem schreibt 1473 an Danzig, der berühmte Danziger Freibeuter Paul Beneke habe das Schiff des Zirikseer Schiffers Alyaenszon beraubt. Dieses Schiff wird *n i c h t* als Kreier, sondern nur als *een schip sonder* [!; RP] *mersse* beschrieben.

¹⁶³ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 151.

¹⁶⁴ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 151; Anschließend sucht Krause seine Aussage abzumildern, wenn er im 15. und 16. Jahrhundert „dreimastige Fahrzeuge auch im Nordseeraum nach Norwegen und in die Niederlande verkehren“ lässt. Ende des 15. und im 16. Jahrhundert sind voll getakelte Dreimaster – ausgehend vom mediterran-iberischen, atlantischen Raum – in ganz Europa unterwegs. Krauses falsche Orientierung auf die Ostsee stimmt auffällig (ohne Nachweis) mit Alfred DUDSZUS/Ernest HENRIOT, *Das Schiffstypenlexikon: Schiffe - Boote - Flöße unter Riemen und Segel*, Hamburg 1983, S. 167, Stichwort „Kreyer“ überein. Im Schiffstypenlexikon heißt es u.a.: „seetüchtiges Lastschiff des 14. bis 16. Jh., vorwiegend für die Verwendung im Ostseegebiet, aber auch an der friesischen Küste sowie für Bergen- und Flandernfahrten.“

II. Hamburger Seeschiffe im europäischen Kontext

4. Seeschiffe im 14. Jahrhundert

Für das 14. Jahrhundert ist es nicht möglich, eine Grenze zwischen Küsten- und Seeschiffen festzumachen, denn die Seeschifffahrt war im Wesentlichen erweiterte Küstenschifffahrt. Die Seewege waren den Küsten vorgelagert. Flotten die die Ostsee befuhren und selbst die preußischen Flotten, die nach Flandern liefen, waren ein Gemenge verschiedenster Schiffstypen und Schiffgrößen. Seefahrt war sehr gefährlich und es fuhren manche Schiffchen auf das Meer hinaus, die nach heutigen Maßstäben nicht seetauglich waren und deren Ausfahrten wahnwitzig anmuten. Die Zeit unterschied zwischen *naves magnae et parvae*, wobei sich das Verständnis davon, was 'groß' und 'klein' war, im späten Mittelalter ständig nach oben verschob. Die Handelsschiffe wuchsen entsprechend des nachgefragten Frachtraums, der immer weiter gespannten Fernhandelsnetze, der Serviceleistungen sich professionalisierender, seestädtischer Hafengebäude und der sich entwickelnden technischen Möglichkeiten des Schiffsbauhandwerks.

In diesem Kapitel werden unter 'Seeschiffen' die großen Fernhandels- Seeschiffe schiffe der Zeit verstanden. Das waren die Schiffe, die voll beladen die Umlandfahrt um Skagen schafften, die den Ärmelkanal passierten und die europäischen Atlantikküsten bis nach Lissabon hinunter, die Irische See und die Nordsee nach Schottland und hoch nach Bergen befuhren. Diese Seeschiffe, die das Rückgrat jeglichen Massenguttransportes in West- und Nordeuropa wurden, waren oft Koggen, auch Liburnen genannt, und Holke.

In dem Preissegment von 50 bis 225 lb¹ befinden sich im 14. Jahrhundert in Hamburg (KR, Phase 1) die großen Liburnen und Koggen. Ein einziger Hukboot-Bau (1386) fällt ebenfalls in diese Preisgruppe.

Bis zur KR-Phase 2, also zu der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts, hatte sich das Bild grundlegend geändert. Die größten Schiffe kosteten nun wesentlich mehr.² Das 15. Jahrhundert mit seiner nachhaltigen Integration zu einem gesamteuropäischen Schiffswesen setzt eine weitergefasste Betrachtung voraus, um die Einbettung der Hamburger Schiffe in dieses Ganze zu verdeutlichen.

4.1. Hukboot

In den Hamburger Kämmereirechnungen taucht ein einziges Hukboot bzw. *hukboet* auf, das 1386 durch den Schiffbaumagister Johannes Zelander für die Stadt gebaut und in den KR abgerechnet wurde. Die Abrechnung dieses Schiffes ist relativ ausführlich und so werden die Hamburger KR-Einträge

¹ Siehe Anh. F.5, S. 861.

² Diagramm Anh. F.6, S. 862.

zur wichtigsten Quellenstütze für ein Hukboot Ende des 14. Jahrhunderts.³

die Forschung und
das Hukboot

Die Literatur ist sehr vage, wenn von einem Hukboot, *hoicboet* oder Ähnlichem die Rede ist. Hagedorn sieht in Houckbooten die seeländische Variante der Doggboote, beide abstammend von der fischenden Büse. Er bewegt sich dabei aber schon im 16. Jahrhundert.⁴ Walther Vogel erwähnt ein Hekboot (auch hogboth, hoeobot), was er im 13. und 14. Jahrhundert „auf der kleinen Fahrt z.B. von Zeeland nach England“ sieht.⁵ Das Schiff könnte ein Vorläufer des späteren „Huker“ sein.⁶ Diese Beziehung zu Hoeker und Fischfang stellt auch van Beylen her und verweist ebenfalls auf ein „hoicboot, houckboot of houckscepe“ im Haarlemer Zollprivileg von 1274.⁷ Das alles hat aber offensichtlich nichts mit dem Hamburger Hukboot von 1386 zu tun.

ein Hamburger
Neubau 1386

Was für ein Schiff hatte Meister Zelander gebaut? Die Gesamtkosten des Neubaus beliefen sich auf 103 lb 18 s 9 d. Damit war das Hukboot in etwa doppelt so teuer wie die Schnicken und etwas billiger als Koggen.⁸ Wie es in der Zeit üblich war, wurde das Schiff, ähnlich den kleineren Ewern und Schnicken, mit einem Mast, einer Rah und einem Quersegel ausgestattet.⁹ Eine wesentliche Information enthält der große Abrechnungsposten über Ruderriemen: *5 lb pro remen ad hokbot*.¹⁰ Ein Riemen in dieser Zeit kostete im Schnitt 2 s.¹¹ Für 5 lb bekam man für das Hukboot also 50 Riemen.¹²

³ Die Abrechnungsposten finden sich in Anh. E.14, S. 838, Nr. 2-11.

⁴ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 94-95. In der Anm. 1 springt er zurück in das Jahr 1274 (Anm. 3.3, S. 115) und vermutet hinter der Schiffsbezeichnung *hoicbort* ('hoher Bord') eventuell ein *hoicboot*; – *boot* und *bort* sind aber schwerlich auseinander ableitbar. Leider setzte sich Hagedorn nicht mit Stieda auseinander, der 25 Jahre vor ihm korrekterweise zwischen *heg b o t h* und *hoic b o r t* unterschieden hatte: STIEDA, Revaler Zollbücher (1887), Schiffstypen Nr. 14 und 15 auf S. LXXVII.

⁵ Vogel bezieht sich dabei auf eine *navis vocata hekbote*, die in einem Schreiben Edwards III. an die Harwicher Baillifs vorkommt (KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 170, S. 125).

⁶ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 506. Dieses *hegboth* wurde 1252 in Zollsätzen für Damme aufgelistet: siehe oben Anm. 3, S. 93: Tab. 3.1 (*hegboth, que habet / non habet retro anulos ferreos*). Konstantin Höhlbaum indiziert dieses Hekboot im Index für HUB 1-3 mit folgenden Worten: „ein dreimastiges Fahrzeug nach der Art Barkenschiff, das hinten ein Heck hat (Röding)“. Ein dreimastiges Schiff im 13. Jahrhundert und dazu noch eines mit einem Heck [wie sonst?]: eine verquere Erklärung.

⁷ Jules van BEYLEN, Scheepstypen, in: ASSAERT / VAN BEYLEN / JANSEN, Marietiemengeschiedenis der Nederlanden (1976), S. 148. Zu Unrecht, denn es geht in dieser Quelle um ein *hoic b o r t*: siehe Tab. 3.3, S. 115). Vgl. auch Anm. 4.

⁸ Siehe die Diagramme Anh. F.7, S. 863 und Anh. F.5, S. 861 und Abb. 3.2, S. 104.

⁹ Anh. E.14, S. 839, Nr. 7 und 9.

¹⁰ Anh. E.14, S. 839, Nr. 11.

¹¹ siehe Tab. 7.3, S. 236.

¹² Jürgen Bracker beschäftigt sich auch mit diesen Riemen. Er schreibt: „Wenn man einen Preis pro Stück von etwas mehr als 2 s annimmt, kommt man auf zwei Sätze von jeweils zwanzig Riemen.“ (BRACKER, Staatsewer, Schniggen und Hukboote (1997), S.173). Dazu ist anzumerken: Für 5 lb bekommt man 50 und nicht 40 Riemen, denn das

Im Jahr 1387, also ein Jahr nach dem Neubau, erfahren wir, dass ein Petrus Reynersson für das Hukboot einen Anker gekauft hatte,¹³ der das neue Schiff vor dem ersten Einsatz komplettierte, bzw. den es gleich zu Anfang verloren hatte. Dieser Reynersone fuhr im Jahr davor für die Stadt Bau- und Versorgungsmaterialien zur Insel Neuwerk in der Elbmündung und erhielt dafür Frachtgeld: *pro nauulo Petri Reynersone qui dicta bona ibidem vexit*.¹⁴ Es kann vermutet werden, dass Rynerssone Schipper des neuen Hukbootes geworden war, denn es lag sicher in der Verantwortung des jeweiligen Schiffers, einen fehlenden Anker für sein Schiff zu besorgen und abzurechnen.

Jörgen Bracker behauptet, dass es sich bei dem Hukboot um ein Staatsschiff „zur schnellen Beförderung von Personen mit staatlichen Funktionen oder auch Nachrichten handelt, keineswegs aber um ein dem Ewer vergleichbares Transportfahrzeug“. ¹⁵ Auch hier sind Zweifel angebracht. Wir erfahren sonst bei repräsentativen Stadtschiffen von Bemalungen mit Wappen und von Flaggen.¹⁶ Nichts dergleichen wurde bei dem Hukboot abgerechnet. Für die von Bracker vermuteten Aufgaben verfügte 1387 die Stadt u. a. über die gerade hoheitlich hergerichtete ehemalige kaiserliche Schnicke. Nimmt man noch den Elbtransportschiffer Reynersson hinzu, so kann es sehr wohl sein, dass das Hukboot als auch ruderbares Arbeitsschiff, wahrscheinlich aber für weiterreichende, kriegerische Aktivitäten gedacht war. Wir müssen die Frage offen lassen.

Pfund enthält 20 Schilling. Bracker weist keine Rechnung nach. Rückgerechnet kostet bei ihm 1 Riemen 100 s / 40 Stk. = $2\frac{1}{2}$ s = 2 s 6 d. Alle sich aus den KR errechnenden Ruderriemen sind billiger. Wenn er einen höheren Preis für einen Hukboot-Riemen unterstellt, muss er das ableiten! Wenn man andererseits mit 16 s pro lb statt mit 20 s rechnet, kommt man auf Brackers 40 Riemen. Er ist offenbar irrtümlich von Mark (=16 s) statt von Pfund (=20 s) ausgegangen. Außerdem unterstellt er zwei Riemensätze, weil er sich offenbar kein so großes gerudertes Schiff vorstellen kann. An dem hohen Preis des Hukbootes gemessen, ist es nicht unwahrscheinlich., dass es sich um ein großes, gerudertes Langschiff handelte, also eine überdimensionale Schnicke. Dank einer größeren Quellendichte weiß man aus England von großen geruderten Kampfschiffen: „In the early thirteenth century, King John [1199–1216; RP] had galleys with at least seventy rowers, and out of eight galleys built for Edward I in the 1290s, five had one hundred oars or more. As late as 1401, a hundred-oar balinge was built for Henry IV.“ (Ian FRIEL, *Oars, Sails and Guns: The English and War at Sea, c. 1200–c.1500*, in: HATTENDORF / UNGAR, *War at Sea* (2003), S. 70).

¹³ Anh. E.14, S. 838, Nr. 1.

¹⁴ KR 1.431_{5–10}. Zu der wechselvollen Geschichte des Neuwerker Turmes siehe Kurt FERBER, *Der Turm und das Leuchtfeuer auf Neuwerk*, in: ZVHG 14, 1909, S. 1-36.

¹⁵ BRACKER, *Staatsewer, Schniggen und Hukboote* (1997), S. 173. Im Übrigen: Da man die Hamburger Stadtkommune nicht als „Staat“ ansprechen kann, kann es auch keine Hamburger „Staatsschiffe“ gegeben haben.

¹⁶ So geschehen bei Schnicken: Anh. E.6, S. 827, Nr. 19 und bei Bardesen: Anh. E.13, S. 835, Nr. 11 und S. 835, Nr. 19.

4.2. Koggen

Die Geschichte der Hamburgischen Stadtkoggen führt uns weit zurück in die Mitte des 13. Jahrhundert, als kriegerische Aktivitäten der Stadt noch von den gräflichen Stadtherren eingefordert werden konnten. 1249 stellte die Stadt dem Grafen von Holstein vor dem dänischen Ribe zwei ausgerüstete Koggen für 200 Mark lödigen Silbers.¹⁷ Zwei weitere Koggen stellte man in den 50er Jahren zur Sicherung der Dradenau, damals ein Hauptarm der Elbe im Stromtrennungsgebiet der Elbe, für stolze 400 Mark.¹⁸ Es sind in jener Zeit auch Koggen zur Unterstützung der holsteinischen Grafen vor Haseldorf aktenkundig.¹⁹ Zu erwähnen sind auch die sechs Koggen, die die Hamburger in den 60er Jahren des 13. Jahrhunderts gegen Stade und den Erzbischof von Bremen aufboten.²⁰

Ab 1377²¹ hören wir in den Kämmereirechnungen von Koggen nichts mehr. Das Preisdiagramm zu Koggen und Liburnen²² zeigt, wie sich die Stadtkoggeneinträge auf die Jahre 1358 bis 1377 beschränken. Gemessen an der Bedeutung, die die Hanseforschung der Kogge bisher zuerkannt hat, und der europaweiten Verbreitung der Kogge,²³ taucht diese Schiffsart in den hamburgischen Stadtrechnungen erstaunlich wenig auf. Dieser Befund ist jedoch nicht verwunderlich. Die Stadtkommune selbst brauchte die großen, seegehenden Schiffe nur für Kriegsaktivitäten im Hanserahmen. Ansonsten fuhren Koggen im privaten Eigentum, auf private Rechnung und im Rahmen privater Handelsaktivitäten. Sie waren mit Sicherheit bis weit in das 15. Jahrhundert auch im Hamburger Hafen durchgehend, wenn auch kaum aktenkundig, vertreten.

1358 belegt ein erster KR-Eintrag, dass sich im Eigentum der Stadt eine Kogge befand, die mit 194 lb bewertet wurde, über die aber nichts weiter bekannt ist.²⁴ Anfang der sechziger Jahre des 14. Jahrhunderts setzte in

¹⁷ HambUB 1, Nr. 818 (S. 672_{16/17}) (*Do de ghreue vür mid deme bischoppe uan Bremen uor Ripen*, [Anm.: Im Jahre 1249. S. Albert Stad.] *sende wi eme twe kogghen na mit luden. De costen twehundert lodighe mark.*).

¹⁸ HambUB 1, Nr. 818 (S. 672_{28/29}) (*Do de herteghe Horborch wedder krech, do sende wy twe kogghen myd ghewapenden luden oppe de Dradenowe. De kosteden veerhundert mark pennynghen.*).

¹⁹ HambUB 1, Nr. 818 (S. 673₃₋₅) (*Dor groter bede der greuen sende wy use kogghen uor Haseldorpe mid wapenden luden. Dat costede seshundert mark pennynghen.*).

²⁰ HambUB 1, Nr. 818 (S. 673₅₋₈) (*Dor des orleghes willen wante vns vnse heren iamerliken ere grote noet gheklagheden, so queme wy dor eren willen in dat orleghe vntgheghen des bisschop van Bremen unde legheden ses kogghen uor de Swynghen. Dar kostede neghen dusend lodighe mark suluers.*).

²¹ Mit Ausnahme eines einzelnen Eintrags aus dem Jahre 1489. Es handelte sich dabei um den Verkaufserlös der Piratenkogge eines gewissen Dyman: Anh. E.9, S. 831, Nr. 24.

²² Abb. 4.1, S. 123.

²³ PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 41-47.

²⁴ Anh. E.9, S. 830, Nr. 10.

frühe Hamburger
Koggen im Dienst
für den Stadtherrn

in Hamburg kaum
aktenkundig

den hansischen Seestädten die Flottenrüstung für die Auseinandersetzung mit dem Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag ein. Nach den Bestimmungen von 1361 hatte Hamburg zwei Kriegskoggen zu stellen.²⁵ Die Stadt kaufte von Johannes de Stadis zwei Koggen: 1361 eine für 160 lb und ein Jahr

Kriegskoggen gegen
Dänemark

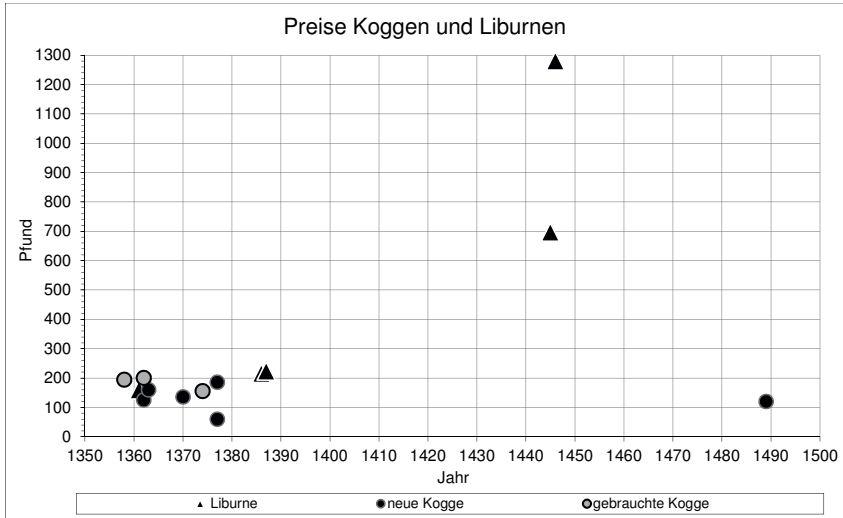


Abb. 4.1: Preise von Hamburger Koggen und Liburnen
Gemäß den Werten in den Anh. E.9 und E.10.

später eine weitere Kogge für 200 lb.²⁶ Unter den Kriegsausgaben gegen den Dänenkönig im Jahre 1362²⁷ wurde ein weiterer Koggenkauf verbucht. Die Stadt kaufte die Kogge von Swederus de Bremen auf und übergab Albertus Store im Namen des Swederus 160 lb.²⁸ Swederus fuhr diese Kogge aber weiterhin als Schiffer in Stadtdiensten. Ein weiterer Setzschiffer auf einer Hamburger Kriegskogge war Heynonus de Buren. Beide Schiffer erhielten von der Stadt eine Entlohnung für ihre Schiffertätigkeit.²⁹

²⁵ HR I.1, Nr. 263 (S. 191/192). Siehe auch S. 89 und Anm. 135. In dem Aufgebot der Kölner Konföderation von 1367 wird in deren Ausführungsbestimmungen 1368 auf dem Hansetag zu Rostock für Hamburg eine Kogge mit 100 Bewaffneten festgesetzt (HR I.1, Nr. 421, § 6 (S. 382)).

²⁶ Anh. E.9, S. 830, Nr. 15 und 18. Es ist schon sehr verwunderlich, dass dieser Johannes von Stade zwei Koggen in seinem Besitz hatte und sie in aufeinanderfolgenden Jahren verkaufte. Es ist nicht auszuschließen, dass es sich hier um einen Buchungsfehler handelte und das gleiche Schiff 1362 unter „AD DIVERSA“ aus Versehen ein zweites Mal aufgenommen wurde. Eine weitere Möglichkeit wäre, dass Johannes de Stadis ein Schiffbaumeister war und eigene Neubauten verkauft hatte.

²⁷ Der Abschnitt in den KR 1.81 lautet: „EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362“.

²⁸ Anh. E.9, S. 831, Nr. 19.

²⁹ Heynonus erhielt in Geld 9 lb 3 s 4d (KR 1.857) und Swederus 6 lb 8 s (KR 1.8436).

Man half sich offenbar auch untereinander bei der Kontingenterfüllung. 1362 wurde der Stadt Lübeck von Hamburg über Johannes Steenbeke für 125 lb 6 s eine von den drei oder vier bekannt gewordenen Hamburger Stadtkoggen verkauft,³⁰ ein Vorgang, der sicherlich in Zusammenhang mit den hansestädtischen Rüstungen gegen Dänemark zu sehen ist. 1370, im Jahre des Stralsunder Friedens, wurde ein *coggo civitatis* für 136 lb verkauft.³¹ Die von Heynonus de Buren geführte Kriegskogge wurde nach 15 Jahren Einsatz 1377 für 60 lb verkauft.³² genauso wie eine offenbar neuere, von Stephanus Wulberni befehligte Kogge für 185 lb 16 s.³³ Bei dieser Kogge könnte es sich um die Neuerwerbung einer Kogge drei Jahre vorher, also 1374, handeln.³⁴

In den Kämmereirechnungen finden wir in diesen Jahren der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts Rubriken, die sich speziell auf Koggen beziehen. Unter den RECEPTA, also bei den Einnahmen, heißt eine Rubrik durchgehend von 1369 bis 1383 DE COGGONE CIVITATIS und verzeichnet u. a. durch Koggen eingefahrene Kriegsgewinne. Bei den EXPOSITA, den Ausgaben, findet sich von 1370 bis 1377 die Rubrik AD USUM COGGONIS (CIVITATIS).³⁵

Die Stadt selbst scheint keine Koggenbauten in Auftrag gegeben zu haben. Benötigte Koggen wurden privaten Eigentümern abgekauft oder in Dienst genommen und bei Gelegenheit auch wieder abgestoßen. Es handelte sich durchweg um für Kriegszwecke benötigte Schiffe. In dieser Zeit des 13. und 14. Jahrhunderts unterschied man noch nicht zwischen Kriegs- und Handelsschiffen. Es gab nur Handelsschiffe, die man höchstens mit Bliden und treibendem Werk versah,³⁶ wenn man sie auf kriegerische Expeditionen schickte. Dem rudimentären Stand der mittelalterlichen Seekriegstechnik entsprechend,³⁷ fungierten die städtischen Koggen als Transportmittel für

³⁰ Anh. E.9, S. 831, Nr. 16 und 17.

³¹ Anh. E.9, S. 831, Nr. 20 und 21.

³² Anh. E.9, S. 831, Nr. 22.

³³ Anh. E.9, S. 831, Nr. 23.

³⁴ Anh. E.9 S. 830, Nr. 11-14.

³⁵ Zu den Rubriken siehe Anh. B.7, S. 738 und 739.

³⁶ Fritze und Krause erklären diese Waffen genauer: „Die Blide war ein zweiarmiges Gegengewichtswurfgeschütz. Die Last am kurzen Hebelarm riß nach dem Lösen einer Sperre den langen Hebelarm nach oben, und der Stein flog im hohen Bogen aus einer sich öffnenden Tasche in Richtung Gegner. Beim Treibenden Werk, oft auch einfach „Werk“ genannt, handelte es sich um eine überdimensionale Armbrust, die eisenbeschlagene schwere Pfeile verschoß.“ (Konrad FRITZE/Günter KRAUSE, Seekriege der Hanse. Das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte, 2., verb. Aufl., Berlin 1997, S. 55).

³⁷ Leslie Gardiner stellte eindeutig klar, dass es in unserem Betrachtungszeitraum weder Marineflotten, die es zu führen galt, noch überhaupt ein wirkliches Seekriegswesen gab. Das war der europäische Stand der Entwicklung und das gilt natürlich genauso für das Hamburg des 15. Jahrhunderts. Gardiner beschreibt anschaulich, was aus moderner Sicht von einem spätmittelalterlichen „typical naval adventure of the Plantagenet times“

Seesöldnereinheiten unter Führung ihrer jeweiligen Hauptleute. Wenn es zum Kampf kam, gaben diese großen und hoch gebauten Schiffe günstige Plattformen bei Kampfhandlungen ab.³⁸

Was ist über Hamburg hinaus über diese Koggenschiffe in Erfahrung zu bringen? Die Kogge war ein in weiten Teilen Europas beheimatetes Schiff. Im Fernhandelsverkehr Europas wurden ab dem 12. Jahrhundert im nördlichen und westlichen Teil und ab dem 14. Jahrhundert auch im südlichen mittelmeerischen Bereich³⁹ in einem nicht mehr genau bestimmbar Anteil große Schiffe gebaut und eingesetzt, die überall 'Kogge' genannt wurden: in den verschiedenen Lesarten *cogha*, *cocgo*, *cogga*, *coggo*, *coque*, *cocque*, *cocche*, *coca*, *concha* oder *conque*.

Speziell für England ist festzuhalten: „A study of manuscripts in the Public Record Office in London and elsewhere firmly establishes that the cog was one of the most prolific vessels of the age. It was used by

Die Kogge in
Europa

Koggen in England,
14. Jh.

zu halten ist (auch wenn dabei ein gewisser nationalistisch angehauchter „Royal Navy“-Stolz durchblitzt): „A cluster of private owners, traders and enthusiasts setting off in a totally unorganised fashion, vaguely bound for the nearest trouble-point; among them, crewed by civilians and packed with soldiers the splendid banners, outrageously top-heavy gilding and spit-and-polish of the useless Navy Royal. Thus equipped, England and the Continental seafaring nations won and lost their sea-fights well into the reign of Elizabeth I. Thus protected, the Navy Royal evolved into the Royal Navy and behind it, on the shore, the seed of Admiralty germinated.“ (Leslie GARDINER, *The British Admiralty*, Edinburgh / London 1968, S. 25). Sieht man von dem beschriebenen „Ritter zur See“-Gehabe als Hanse untypisch ab, dürfte es auch auf hamburgischen Expeditionen nicht viel anders zugegangen sein. Hansische Seekrieger waren Autodidakten. „Das Kriegsvolk an Bord hansischer Schiffe setzte sich den Aufgaben entsprechend sowohl aus Kriegsknechten als auch aus Bürgeraufgeboten zusammen. (Günter KRAUSE, *Das Seekriegswesen in der Geschichte der Hanse*, in: WERNICKE / JÖRN, *Beiträge zur hansischen Geschichte* (1998), S. 208/209) Die Führungen der Städte lernten „in einer ständigen Wechselwirkung von Praxis und Theorie“ den ungeliebten Seekrieg zu führen. (ebd. S. 208; ebenso: KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 77).

³⁸ Das galt für alle Gegenden, in denen Koggen Verwendung fanden. In der Abbildung Abb. 5.2, S. 145 beispielsweise handelt es sich um Koggenschiffe aus dem Mittelmeerraum (Illustration zu den Decretalen des Papstes Gregor IX (Liber Extra) des katalanischen Rechtsgelehrten und Dominikaners Raimund von Peñafort (Raimund Lachner, 'RAIMUND von Peñafort', in: BBKL VII, 1994, Sp. 1281-1285). Die Entstehung dieser Handschrift ist unklar. Ich rechne die Illustrationen zum Bereich der Mittelmeerschiffahrt zu Beginn des 14. Jahrhunderts, weil die mit einiger Detailliebe gezeichneten Schiffe offensichtlich kraweelgeplankte Koggen darstellen, die es in jenem Jahrhundert nur im Mittelmeer gab). Das linke Schiff überfällt mit Kriegern (Bewaffnung: Pfeil und Bogen, Schwert und Keule) offenbar ein Schiff mit Rüstung tragenden, ansonsten unbewaffneten Männern (Abwehr nur mit einer Latte zum Schlagen).

³⁹ PAULSEN, *Koggendiskussion* (2010), S. 43; Rolf EBERENZ, *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel. Eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den Iberoromanischen Sprachen bis 1600*, (Diss. Basel), Frankfurt/Main 1975, S. 112; HAGEDORN, *Wichtigste Schiffstypen* (1914), S. 39-40; siehe Kap. 5.1, S. 143ff.

crown and merchants alike“.⁴⁰ Runyan „discovered some surprising information“ aus „accounts and inventories of ships owned by the king“.⁴¹ Die Basis dieser Schiffe waren Städte. Sie benötigten für ihren eigenen Unterhalt und ihre Ladungen, die aus Stück- und Massengut bestanden, befestigte Häfen. Koggen und ihre Schiffer waren deshalb in den englischen, flandrischen, holländischen und niederdeutschen Seestädten sowie in den Fernhandelsstädten des Ostseeraums zu Hause. In den großen hansischen Quelleneditionen und den Urkundenbüchern der einzelnen Städte lassen sich Handelsschiffe dieses Namens in großer Zahl nachweisen, und zwar durchgehend vom Anfang des 13. bis weit in das 15. Jahrhundert hinein. Mitte des 15. Jahrhunderts werden Koggen in Schadenslisten aufgeführt.⁴² 1473 ging es um einen angeblichen Hamburger Auslieger Stortebeke *eenen utligger ter zee van Hamborch genoemt Stortebeke*, von dem das Brügger Kontor behauptet, *de wy nicht en kennen* und der angeblich *een coggenscip ut Engelant kommende* aufgebracht habe.⁴³ 1475 wurde eine holländische Baiensalzflotte bei Claisdunen an der Westspitze der Bretagne von den Franzosen vernichtet: *dar legen manck 24 schone nyge koggen mit vorkastell*.⁴⁴ 1488 vereinbarten sechs Kampener Kaufleute mit dem Kampener Schipper Volker Jacobssoen eine Frachtfahrt in die Baie und von dort mit

⁴⁰ Timothy J. RUNYAN, *The Relationship of Northern and Southern Seafaring Traditions in Late Medieval Europa*, in: Christiane VILLAIN-GANDOSSI/Salvino BUSUTTI/ Paul ADAM (Hrsg.), *Medieval Ships and the Birth of the Technological Societies*, Vol. II: *The Mediterranean Area and European Integration*, Malta 1991, S. 201.

⁴¹ RUNYAN, *Northern and Southern Seafaring* (1991), S. 201. Für die Zeit zwischen 1337 und 1360 erfasste Runyan 1291 Schiffseinträge (Mehrfachnennungen möglich). Von diesen war in 965 Fällen überhaupt kein Schiffstyp identifizierbar. Runyan fand u. a. 46 „ships“, was nach meinen Erfahrungen keinen Typ benennt, sodass 1011 nicht zuzuordnende Einträge vorhanden waren, d. h. ganze 280 Einträge überhaupt Schiffstypen zuzuordnen sind, also 21,7% der Gesamtmenge: Es soll hier nicht um die verschiedenen Typenbezeichnungen gehen, sondern um die Erkenntnis, dass zwei Drittel aller identifizierbaren Schiffe des englischen Königs in der Mitte des 14. Jahrhunderts, in der ersten Phase des Hundertjährigen Krieges, Koggen waren – in den Jahrzehnten also, *b e v o r* die Hanse ihre Kriegsrüstungen in den 1360er Jahren gegen Dänemark mit der angeblichen „Hansekogge“ plante!

Tab. 4.1: Schiffsidentifizierung in den englischen *records* 1337–1360

<i>Schiffsart</i>	<i>Anz.</i>	<i>Ant.</i>	<i>Schiffsart</i>	<i>Anz.</i>	<i>Ant.</i>	<i>Schiffsart</i>	<i>Anz.</i>	<i>Ant.</i>
buss	1	0,4%	lodships	3	1,1%	barges	12	4,3%
flunes	2	0,7%	crayers	5	1,8%	nefs	12	4,3%
galiots	2	0,7%	spinaces	5	1,8%	tarites	13	4,6%
hulks	2	0,7%	galleys	6	2,1%	boats	19	6,8%
doggers	3	1,1%	carracks	7	2,5%	cogs	187	66,8%

(Ant. = Anteil dieser Schiffsart an 280 identifizierten Schiffstypennachweisen (100%))

⁴² Anh. H.2, S. 916 und Anh. H.3, S. 917.

⁴³ HUB 10, Nr. 218 (S. 126).

⁴⁴ HUB 10, Nr. 402, Anm. 3 (S. 248).

11 Hundert Salz⁴⁵ weiter nach Riga und zwar *mit sinen gueden koggen*.⁴⁶

4.3. Liburnen

In den Kämmereirechnungen finden sich für die Jahre 1350 bis 1500 zwölf Einträge, in denen Liburnen vorkommen.⁴⁷ Der letzte dieser Einträge fällt in das Jahr 1446.⁴⁸ Die Liburnenerwähnungen konzentrieren sich in den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts, wobei es zweimal sogar Rubrikenüberschriften für Liburnen gibt. Im Jahre 1386 findet sich die Rubrik „PRO LIBURNO UNO“, unter der es um 9 lb 19 s 4 d *ad reparandum liburnum* ging.⁴⁹ 1387 (unter „AD USUS [?] LIBURNUM“) und 1393 (unter „AD USUM LIBURNUM“) finden sich Verrechnungen zu Tauwerk, Leinwand und Schmiedearbeiten einer Liburne.⁵⁰ Es bietet sich folgender Zusammenhang an: 1386 kaufte die Stadt eine Liburne für 216 lb an, die sich in Partenebesitz befand. Die Stadt kaufte jedem einzelnen Beteiligten getrennt seinen Parteneanteil ab.⁵¹ Zur besseren Übersichtlichkeit werden diese Angaben in der Tabelle 4.2, S. 128 zusammengefasst.

Liburnen in den
Kämmereirech-
nungen

Gleich nach dem Erwerb, noch 1386, wurde diese Stadtlburne „auf Vordermann“ gebracht.⁵² 1387 wurde *ad usum liburni* an der Ausrüstung gearbeitet. Noch im gleichen Jahr wurde dieser *liburnus civitatis* jedoch an Nicolaus de Wedele verkauft.⁵³ Unter dem Strich ergibt sich für die Stadtkasse ein Verlustgeschäft. Die Ausgaben für die Liburne in den Jahren 1386 und 1387 belaufen sich auf 253 lb 17 s 4 d.⁵⁴ Der Verkaufserlös

⁴⁵ Gleich $82\frac{1}{2}$ Last, wobei 1 Hundert Baiesalz $7\frac{1}{2}$ Last entsprach (Siehe zur Umrechnung Hundert - Salz Anh. H.1, Tab. S. 914).

⁴⁶ HUB 11, Nr. 205 (S. 160).

⁴⁷ Anh. E.10, S. 832–833.

⁴⁸ Es handelt sich um den *liburnus Britannorum* (Anh. E.10, S. 833, Nr. 11 und 12). Die „Britannische Liburne“ wurde 1445 dem Lübecker Hinricus Boltzen abgekauft und im Folgejahr für fast den doppelten Betrag durch Helmicus de Rentellen (Ratsherr von 1442–1478) in Flandern wieder verkauft. Helmicus war Ratsherr von 1442–1478 (Nachweis für die Amtsdauer nach den Angaben in Gerhard SCHRÖDER, *Fasti Pro-Consulares & Consulares Hamburgenses, Secundis curis Auctiores Ab a. C.M.CCXII. ad MDCCX.*, Hamburgi, Typis Spirigianis a RS. MDCCXX (1720)).

⁴⁹ Anh. E.10, S. 832, Nr. 1.

⁵⁰ Zu diesen Rubriken siehe Anh. B.8, S. 739 und 740.

⁵¹ KR 1, 439_{23–27} plus die dazu gehörenden Ergänzungen zum Text in KR 8, S. 83 unter 439₂₅ und 439₂₆: *Pro liburne uno quem emimus pro 216 lb dedimus Iohanni de Rode 108 lb videlicet pro dimidietate; 27 lb pro octava parte per Fredericum Oldenborghe; 27 lib. pro altera octava parte eiusdem liburni per Albertum Stacii; 27 lb pro octava parte liburni per Gherekinum Hughen; 14 lb Cristiano Butte; 13 lb predicto Cristiano* (auch: Anh. E.10, S. 832, Nr. 6).

⁵² Anh. E.10, S. 832, Nr. 1.

⁵³ Anh. E.10, S. 832, Nr. 8.

⁵⁴ Das ist die Summe aus folgenden Posten: Anh. E.10, S. 832, Nrn. 1+2+3+4+6. Bei der Überprüfung ergab sich, dass die in PAULSEN, *Koggendiskussion* (2010), S. 48

Tab. 4.2: Besitzverhältnisse einer Hamburger Liburne 1386

Partenhalter	Partenwert	Part
Johannus de Rode	108 lb	1/2 Part
Fredericus Oldenborgh	27 lb	1/8 Part
Albertus Stacius	27 lb	1/8 Part
Gherekinus Hughe	27 lb	1/8 Part
Cristianus Butte ^a	14 lb +13 lb	1/8 Part
SUMME	216 lb	1 Schiff

^a Butte erhielt die 27 lb für sein Achtel offenbar in zwei Raten (14 lb + 13 lb).

war ein Betrag über 224 lb. Daraus ergibt sich ein Minus von 29 lb 17 s 4 d! Wir kennen nicht die Umstände, welche die Kämmereiherrn bewegten, die Liburne von ihren Partenbesitzern aufzukaufen. Bei einem Schiff dieser Preisklasse sind dringende, kriegerische Beweggründe zu unterstellen, die eventuell zu einem überhöhten Kaufpreis führten. 1387 hatte der Käufer der Liburne, Nicolaus de Wedele, sicherlich ein gutes Geschäft gemacht.

Was erfahren wir also aus den Kämmereirechnungen über Liburnen? Im 14. Jahrhundert bewegen sie sich im Preisbereich der Koggen.⁵⁵ Die Stadtlburne befand sich vorher im Partenbesitz, d. h. sie war ein großes Transport- und Handelsschiff. Der *liburnus Britannorum* der vierziger Jahre des 15. Jahrhunderts weist ebenfalls auf ein großes Seeschiff hin.

Natürlich gibt es nicht nur in den Hamburger Kämmereirechnungen Hinweise auf Liburnenschiffe. Bereits 1215 findet man in der Chronik Heinrichs von Lettland Liburnen erwähnt. Er berichtet, dass 1215 die Bewohner der Insel Ösel die Düna blockierten, um den deutschen Stützpunkt Riga anzugreifen. Sie versenkten in dem Fluss mit Steinen gefüllte Liburnen.⁵⁶ Wir wissen nicht, wie die Öseler zu Liburnen gekommen und was das im Einzelnen für Schiffe waren.

angegebene Summe von 272 lb 17 s 4 d zu hoch ist und um zwei Posten berichtigt werden muss, die nicht direkt mit den Schiffskosten zu tun haben: Die Stadt hatte offenbar auch nach dem Verkauf 1387 die Liburne noch in Gebrauch, musste nun aber *ad usus liburni* bezahlen: 21 lb 14 s bekam der *nauta* Thidericus Haderie und 16 lb zahlte der Ratsherr Hartvicus Embeken aus (KR 1.466_{6, 8/9}).

⁵⁵ Abbildung 4.1, S. 123.

⁵⁶ *Et venerunt Osilienses cum exercitu magno navali in Dunemunde, ducentes secum pyratikas et liburnas, et impleverunt eas lapidibus et demiserunt in profundum maris in introitu fluminis et . . .*“ (H.v.Let. XIX,2 (S. 182, Z.7-9)). „Und die Öseler kamen mit einem großen Schiffsheer nach Dünamünde. Sie führten *pyratikae* und Liburnen mit sich, füllten diese mit Steinen und versenkten sie auf den Grund des Meeres in der Mündung des Flusses.“). Eine ähnliche Aktion wurde auch direkt in der Hafeneinfahrt Rigas u. a. mit alten Liburnen durchgeführt: *Et quidam ex eis structuratas lignorum et liburnas veteres adducentes miserunt in produndum et lapidibus impleverunt et aditum portus nobis obstruxerunt.* (ebd. XIX,5 (S. 190₁₇₋₁₉)). Heinrich von Lettland schreibt ansonsten nur von den baltischen *pyratikae* – ostseetaugliche Schiffe eventuell nordisch-skandinavischen Typs – und von Koggen der Kaufleute und der deutschen Kreuzfahrer.

1278 bekräftigten Witizlaw III. von Rügen und die Stadt Stralsund geltende Bestimmungen der Stadt über Schiffsgelder und das Be- und Entladen von Liburnen im Hafen, was durch Leichterprahme zu erfolgen hatte.⁵⁷ Diese Liburnen fuhren nach Flandern und England.⁵⁸ Die Schiffsregelungen galten zweifellos nicht für einen bestimmten Schiffstyp, sondern allgemein für die in Stralsund verkehrenden größten Schiffe des Fernhandels zu jener Zeit.⁵⁹ Als Liburnen galten in Stralsund offenbar alle Fernhandelsschiffe ab einer bestimmten Größe.

Mehrfach wurden Liburnen in kriegerischen Zusammenhängen genannt. Schon 1312 setzte Rostock Liburnen *in gwerra* ein.⁶⁰ Als 1344 König Magnus mit den wendischen Städten zwecks Piratenbekämpfung zusammenging, wurde vereinbart, dass Magnus von Seiten der Städte sechs große Liburnen zustanden.⁶¹ Im Folgejahr 1345 gab es einen unerfreulichen Zwischenfall, denn obwohl die *ciuitates pro defensione maris et mercatoris liburnas expediuissent cum stipendiariis et armatis*,⁶² liefen Liburnen aus Lübeck und Rostock in den Hafen von Wismar ein⁶³ und fielen dort über dänische Kaufleute her, obwohl die in Begleitung einer Wismarer Liburne eingetroffen waren.

große
Kriegsliburnen

Es handelte sich also um große Kriegsliburnen. Um ebensolche Schiffe der Städte ging es auch schon 1341, als man auf Bitten des Grafen von Holstein und Stormarn dessen Neffen, dem dänischen König Waldemar

⁵⁷ ... *pretere mercator locabit bona sua in nave, que pram vocatur, et dominus liburne sumet cum servis suis ea cum pramone et deducet ad liburnam* ... (HUB 1, Nr. 810 (S. 280₁₄₋₁₆)).

⁵⁸ *Postquam autem liburna prosperis auris venit ad portum Flandrie vel Anglie* ... (HUB 1, Nr. 810 (S. 280₂₂)).

⁵⁹ Anzumerken bleibt, dass es sich um „von alters her gültige“ Regelungen handelte. Da Stralsund erst 1234 von Witizlaw I. das Stadtrecht erhalten hatte, galten solche Regelungen für Liburnen wohl schon von Anbeginn der Stadt. Da die Flandern- und Englandfahrt von Stralsund aus nur um Skagen herum möglich war, gab es also die Umlandfahrt in großen Liburnen schon während des ganzen 13. Jahrhunderts. Aus dem Quellenbeleg geht allerdings nicht hervor, wer diese in Stralsund verkehrenden Umlandfahrt-Liburnen betrieb: Stralsunder Schiffer? Engländer? Flämische oder friesische *domini liburne* oder dänisch-nordische Schiffer mit großen skandinavischen Schiffen? Wir wissen es nicht.

⁶⁰ Zwei Rostocker sollen heimlich mit den Feinden paktiert haben, *ut liburnas ac nauas ciuitatis traderent, ut ad manus hostium deuenirent*. Auch ein städtischer Söldner und seine Leute hatten *nostras liburnas* verraten. (MeklUB 5, Nr. 3559 (S. 666)).

⁶¹ ... *quod nos sex libornos magnos, ad classicam expeditionem aptos, cum hominibus nostris armis et expensis sufficienter expeditis* ... *habemus* (MeklUB 9, Nr. 6423 (S. 563)); „... dass wir sechs große, für eine Flottenunternehmung geeignete Liburnen bekommen, die ausreichend mit unseren Männern, mit Waffen und Vorräten versehen worden sind.“)

⁶² MeklUB 9, Nr. 6564 (S. 692): „Die Städte haben zur Verteidigung des Meeres und des Kaufmanns Liburnen mit Söldnern und Waffen ausgeschickt.“

⁶³ ... *liburne dictorum dominorum Lubicensium et Rostockensium in portum Gholuitze peruenerunt*, ... (MeklUB 9, Nr. 6564 (S. 692)).

gegen die Seeräuber und zur Belagerung von *Kalingborch*⁶⁴ *liburnas suas armatis expeditas transmiserunt*.⁶⁵ Eine weitere Verstimmung, dieses Mal zwischen Rostock und Lübeck, gab es im nächsten Jahr, als die städtische Flotte der Kriegsliburnen von Rostockern Schonenhering einkassierte, der aber schon vor dem Handelsboykott gegen Schonen gelassen gewesen sein soll.⁶⁶

private Liburnen

Es finden sich aber nicht nur Belege für städtische Liburnen, sondern auch für solche im privaten Einsatz. 1280 verpfändete ein gewisser Ebrecht Rintflesch aus Wismar seine Liburne an den Stralsunder Thidericus Scherf.⁶⁷ 1312, so erfahren wir aus einer Schadensanzeige, raubten Schweden eine Liburne im Osten auf der Newa aus.⁶⁸ Aus einem Brief des Hochmeisters an den Rat von Rostock erfährt man, dass der schwedische König preußische Bürger wegen Ausraubung und Versenkung einer Liburne angeklagt habe; *ob spoliacionis et excussionis causam cuiusdam liburne, preteritis fere tribus annis in Norsunt facte*, wie es in der Quelle heißt.⁶⁹ 1350 ging es in einem Schreiben Elbings an Lübeck um Stralsunder Liburnen.⁷⁰ Selbst aus dem 15. Jahrhundert findet sich ein Schriftstück, in dem es um eine Liburne geht. In den Auseinandersetzungen Danzigs mit England ist 1436 von dem Schiff des *navismagistri Conradi Stals*, einer Liburne, die Rede.⁷¹

Was lässt sich also über Liburnen in Erfahrung bringen? Sie kosteten in etwa so viel wie Koggen. Es waren große, seegehende, auch Massengut transportierende Handelsschiffe, die im seekriegerischen Einsatz Seesöldner und Waffen mitführten. Sie fuhren im privaten Einsatz auf großer Fahrt und bekamen es dabei zuweilen mit Auslegern und Seeräubern zu tun.

⁶⁴ Kalundborg, auf Seeland am Großen Belt gelegen.

⁶⁵ MeklUB 9, Nr. 6142 (S. 331).

⁶⁶ MeklUB 9, Nr. 6258 (S. 434). Die Rede ist von *capitanei liburnarum ciuitatum*.

⁶⁷ *Ebrecht Rintflesch de Wismaria statuit liburnam suam 'Thid[erico] Scherf pro 29 marcis denariorum*; (MeklUB 10, Nr. 7204 (S. 495)).

⁶⁸ *Sweni spoliaverunt unam liburnam in Nū, in qua cives Lubecenses perdiderunt quinque millia marcarum Nogardensis argenti, ...* (HUB 2, Nr. 219 (S. 89): „Schweden haben auf der Newa eine Liburne ausgeraubt, in der sich 5000 Mark Nowgoroder Geld von Lübecker Bürgern befanden.“).

⁶⁹ MeklUB 8, Nr. 5668 (S. 598) („... wegen Ausraubung und Entführung einer Liburne, die vor drei Jahren im Öresund versenkt worden ist.“).

⁷⁰ *... quod pociores cives in Stralsundis cuidam cive de Riga ipsorum liburnas presumpserint ...* (HUB 3, Nr. 179 (S. 87_{25/26})) „... , dass einige Bürger Stralsunds einem Rigaer Bürger ihre Liburnen anboten“).

⁷¹ *... et sic ejusdem navis naute cum eodem liburno ad Anglicos appropinquare affectarunt ... und ... in nave navismagistri Cconradi Stals sic cum eodem liburno in portum vulgariter dictum Dunes navigaverunt ...* (HUB 7.1, Nr. 180 (S. 88)). Der Bericht, in dem es um diese Liburne ging, wurde von Schiffsleuten erzählt und vor dem Danziger Rat bezeugt, d. h. es waren gewissermaßen Fachleute, die hier von „Liburne“ sprachen und keinesfalls „Landratten“, die nichts von Schiffen und Schiffstypen verstanden.

Eine Beschreibung von als Liburnen bezeichneten Schiffen im Sinne eines bestimmten Schiffstyps findet sich in den spätmittelalterlichen Quellen nicht.

Der lateinische Ausdruck „Liburna“ deutet auf antike Wurzeln hin. In der Tat gab es in der Augusteischen Zeit leichte, schnelle Biremen – zweirangige Kriegsgaleeren mit dem Namen „Liburna“.⁷² Diese klassische Art von Liburne hat in der Mittelalterforschung zu Verwirrung geführt, denn ein leichtes, schnelles Kriegsschiff passt so gar nicht zu den Liburnen, wie sie in den spätmittelalterlichen Quellen Erwähnung finden.⁷³ Es gab auch Liburnen anderer Art, wie Casson nachweist: „The *liburna* and *lusoria*, the former known elsewhere only as a naval craft, from the third A.D. on turned up on the Nile as ordinary cargo boats.“⁷⁴ Liburnenfrachtschiffe tauchen noch in Papyri des 5. und 6. Jahrhunderts u. Z. auf.⁷⁵ Es scheint eine nordafrikanische Tradition von Handelsliburnen gegeben zu haben, die ihrerseits durch den berühmten Gelehrten, jüngeren Kirchenvater und Erzbischof Isidor von Sevilla der Nachwelt bekannt blieb. Wenn er von „Liburne“ sprach, meinte er Handelsliburnen, die von Nordafrika her stammten und nicht die Kriegsschiffe der Römer aus der Zeit der Bürgerkriege und frühen Kaiserzeit. In seinen *Etymologiae* ist ein Buch XIX *De navibus, aedificiis et vestibis* enthalten, in welchem es heißt:

Bedeutung von
'*liburna*'

*Liburnae dictae a Libyis; naves enim sunt negotiatorum. De quilibus Horatius (Epod. I,I): Ibis Liburnis inter alta navium.*⁷⁶

⁷² Lionel Casson erklärt, dass es sich bei der Liburne „um ein leichtes, schnelles und sehr manövrierfähiges Schiff handelte, das besonders gut zur Verfolgung von Piraten oder zur Übermittlung von Eilbotschaften geeignet war. Dieser Bootstyp war zuerst unter den Völkern an der jugoslawischen Küste aufgekommen, die vom Seeraub lebten, und die Römer fanden ihn so geeignet, dass sie die Liburne als einen Standardtypus in ihre Flotte aufnahmen, [...] Die Liburnen verfügten über zwei Ruderdecks, und möglicherweise sind sie aus dem zweideckigen *lembi* hervorgegangen, das in früheren Epochen an der gleichen Küste im Gebrauch war.“ (Lionel CASSON, Die Seefahrer der Antike, München 1979, S. 339). „Später scheint „Liburne“ zuzeiten für „Kriegsschiff“ schlechthin gestanden zu haben.“ (Olaf HÖCKMANN, Antike Seefahrt, München 1985, S. 113). In der Entscheidungsschlacht von Actium (31 v.Chr.) zwischen Octavian und Agrippa auf der einen und Antonius und Cleopatra auf der anderen Seite gaben die Liburnen den Ausschlag. (ebd. S. 133).

⁷³ Schon Wilhelm Stieda diskutierte die verschiedenen Ansätze, ohne das Knäuel entwirren zu können (STIEDA, Revaler Zollbücher (1887), S. LXXIX-LXXX).

⁷⁴ Lionel CASSON, Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton 1971, S. 340.

⁷⁵ CASSON, Ships and Seamanship (1971), S. 340, Anm. 62.

⁷⁶ Isod.etym. Lib.XIX,I,12. Der erste Teil des Isidor-Zitats ist eindeutig: „Liburnen heißen nach den Libyern. Die Schiffe gehören nämlich Kaufleuten.“ Isidors Horaz-Zitat (Epoden I,I) jedoch ist nicht ohne weiteres verständlich. Es handelt sich um die erste Zeile eines Gedichtes, die für sich genommen keinen Sinn ergibt. Die Horaz-Zeile wird als Aposiopese verständlich, d. h. die gebildete zeitgenössische und spätere mittelalterliche Leserschaft Isidors kannte die Epode des Horaz und konnte sie für sich

Nach Isidor von Sevilla sind also Liburnen seegängige Schiffe für den Fernhandel. Diese Erklärung deckt sich mit dem Einsatz und der Größe von Schiffen, die in den von uns behandelten Quellen Liburnen genannt werden, d. h. die lateinische Benennung für große Handelsschiffe in der ausgehenden Antike hat sich bis in das Spätmittelalter hinein gehalten. Die Liburnen-Definition Isidors ist jedoch gleichermaßen auf die „Koggen“ genannten und auf andere große Transportschiffe anwendbar.

4.4. Koggen und Liburnen

Im Gegensatz zu den Koggen, die zu dem Hansesymbol schlechthin stilisiert worden sind und für die die Schiffsarchäologie genaue Merkmale vorgegeben hat, wurden die Liburnen von der Forschung kaum beachtet. Man war sich uneins darüber, wie die Liburnen einzuordnen sind. Wilhelm Stieda behandelte sie 1887 als einen eigenständigen Schiffstyp neben den Koggen.⁷⁷ Die nächste Forschergeneration ließ Stieda und die Liburnen kommentarlos unter den Tisch fallen. Bernhard Hagedorn erwähnt Liburnen, trotz aller Quellenerwähnungen, überhaupt nicht. Er behandelt nur Kogge, Nef und Hulk.⁷⁸ Walther Vogel zeigt, dass er zumindest eine Textstelle mit einer Liburne zur Kenntnis nimmt. Aber mehr als eine Fußnote widmet er ihr nicht, in der er die Bezeichnung „Liburne“ als „gelehrte Spielerei der städtischen Schreiber“ abtut.⁷⁹

ergänzen. Der Horaz-Text lautet ausführlicher: IBIS LIBURNIS *inter alta navium*,||*amice, propugnacula*,||*paratus omne Caesaris periculum*||*subire, Maecenas, tuo*: [...] (Hor.epod. I.1-4) Unter allen von mir verglichenen Übersetzungen scheint mir die englische von David West am gelungensten: „You’ll sail, dear friend Maecenas, on your light Liburnians,||among the galleons tall as fortresses,||ready to take the load of danger Caesar bears||on your own shoulders“ (HORACE, *The complete Odes and Epodes, translated with an introduction by David West, reissued, Oxford 2008, S. 30*). Horaz stellt Liburnen den großen Kriegsschiffen gegenüber, wobei, bedenkt man die Zeit zum Ende der römischen Republik, er wahrscheinlich - wie es West in seiner Übersetzung andeutet - die leichten Kriegsliburnen vor Augen hatte. Isidor kann es bei Horatius nur um den Begriff der Liburne gegangen sein, denn es gab keine Kriegsliburnen für die zutraf: *naves enim sunt negotiatorum*. Noch detailliertere Hinweise zu diesem Komplex findet sich in PAULSEN, *Koggendiskussion* (2010), Anm. 170. Ich sehe in dem Isidor-Text einen Beleg dafür, dass Liburnen (a) keine Kriegsschiffe waren und (b) unter der Obhut von Kriegsschiffen segelten. Ich danke an dieser Stelle Frau Dr. Ingeborg Braisch, Hamburg für ihre freundlichen Hinweise und Erklärungen in dieser Sache.

⁷⁷ STIEDA, *Revaler Zollbücher* (1887), S. LXXIX-LXXX.

⁷⁸ HAGEDORN, *Wichtigste Schiffstypen* (1914), S. 10-54.

⁷⁹ Vogel schrieb: „Der öfter gebrauchte Ausdruck „Liburne“ ist völlig gleichbedeutend mit „Kogge“ und darf nicht als ein wirklicher seemännischer Fachausdruck, sondern nur als gelehrte Spielerei der städtischen Schreiber betrachtet werden. HUB I, Nr. 884: *majoribus navibus liburnis, id est coggonibus*. HR I, Nr. 140, 141.“ (VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 491, Anm. 4).

Diese Einschätzung macht sich Detlev Ellmers 87 Jahre später zu eigen. 1328 bezeichnete der Lübecker Ratsnotar, beglaubigt durch den kaiserlichen Notar Woltmannus de Bremen, das Schiff auf dem Lübecker Siegel als *cogho siue liburna*.⁸⁰ Ellmers unterstellt Woltmann, er habe wohl nicht genau gewusst, welcher Schiffstyp dargestellt ist und erklärt das mit Schwierigkeiten „lateinisch schreibender Autoren mit Fachausdrücken aus der Volkssprache“.⁸¹

Man findet bei der Rückverfolgung des Koggen- bzw. Liburnenausdrucks unterschiedliche Etymologien. Siegfried Fliedner rekurriert bei der Kogge auf eine altniederländische Form dieses Schiffsnamens und auf lat. *musculus*.⁸² Der Liburnenbegriff für Frachtschiffe lässt sich, wie wir sahen, auf ein spätantikes Handelsschiff in nordafrikanischer Tradition zurückverfolgen.⁸³ Nachdem die Betrachtung zu den einzelnen Erwähnungen von Koggen und Liburnen ergeben hat, dass es sich in beiden Fällen um große Transportschiffe im gleichen Preisbereich handelte, kann anhand von Quellennachweisen gezeigt werden, dass Koggen und Liburnen wohl tatsächlich in der Regel die gleichen Schiffe bezeichneten und wahlweise so oder so angesprochen wurden.⁸⁴ Wie so oft bei der mittelalterlichen Quellenlage, bleibt eine Unsicherheit, die sich daraus ergibt, dass die Liburne außerdem

⁸⁰ MeklUB 7, Nr. 4895 (S. 519); auch in UBStL 2, Nr. 489 (S. 433)

⁸¹ Detlev ELLMERS, Mittelalterliche Koggensiegel - ein Diskussionsbeitrag, in: ELMSHÄUSER, Häfen - Schiffe - Wasserwege (2002), S.162. In seiner jüngsten Beschäftigung mit diesem Thema geht er moderater mit den Quellenverfassern um. Nun heißt es: „Um so eindeutig wie möglich zu sein, belässt er [Gherhardus de Lochem; RP] es nicht bei der volkssprachlichen Bezeichnung *cogko*, sondern fügt die in den lateinischen Texten der Juristen übliche Bezeichnung *liburna* noch hinzu.“ (ELLMERS, Koggen kontrovers (2010), S. 118). Diese Juristen hatten aber auch in dem Jahrhundert vorher immer wieder in lateinischen Texten die offenbar auch in gelehrten Texten übliche Bezeichnung *cogken*, *coggo*, *koga* allein benutzt (siehe Anh. J.1, S. 934). Wie dem auch sei, Spekulationen über Schreibermotivationen sind unangebracht.

⁸² Siegfried FLIEDNER, „Kogge“ und „Hulk“. Ein Beitrag zur Schiffstypengeschichte, in: Die Bremer Hanse-Kogge. Fund - Konservierung - Forschung Bremen 1969, S. 41-46. Fliedner stützt sich dabei auf das *Heinrici Summarium*, liber X,16 bzw. VI, 15. Der Text findet sich in STEINMEYER, Elias/SIEVERS, Eduard (Bearb.), Die althochdeutschen Glossen, Bd. 3, Dublin / Zürich 1895, Neudr. 1969, S. 163 bzw. 216/217.

⁸³ Siehe oben S. 131–132 und PAULSEN, Koggediskussion (2010), S. 51-54.

⁸⁴ Diskussion und Quellennachweise hierzu siehe Anh. J.1, S. 933. Detlev Ellmers meint zwar, „Paulsen sei „in die Falle getappt, dass er *liburnus* bzw. *liburna* fälschlicherweise für einen real existierenden Schiffstyp im Hansebereich hielt“ (ELLMERS, Koggen kontrovers (2010), S. 116, S.116). Zunächst gilt es, die Quellen kritisch zu hinterfragen. Man „tappt in keine Falle“, sondern geht methodisch korrekt vor, wenn man zunächst beide Stränge hinterfragt, und nicht aus den Gleichheitszitaten (siehe Anh. J.1) eventuell voreilig schließt: Kogge immer gleich lat. Liburne, sondern die Gültigkeit dieser Aussage analytisch bestätigt bzw. eventuelle Ausnahmen einarbeitet. Wenn im Übrigen Liburne und Kogge den gleichen „real existierende Schiffstyp“ bezeichnen, war natürlich die Liburne genauso real wie die Kogge.

auch sowohl mit Holks⁸⁵ als auch mit der Karacke bzw. einem Kraweel das eine Karacke gewesen war, in Verbindung gebracht worden ist.⁸⁶

Dieser zeitgenössische Umgang mit wechselnden Bezeichnungen dieses großen Transportschiffes zeigt einmal mehr⁸⁷ die pragmatische Art, mit der das Spätmittelalter mit Schiffsbennungen umging. Das spiegelt sich auch in den Darstellungen der Schiffe auf Siegeln wider, die als detailgetreu gestaltete Beweise für Schiffstypenbestimmungen herhalten müssen. Man waren sicher nicht Aufgabe und Anliegen spätmittelalterlicher Siegelstecher, realistische, baugenaue Schiffstypen darzustellen. Wir können schiffsbauliche Traditionen schiffsarchäologisch nachweisen. Wir können aber nicht beweisen, dass die Schiffe, die in den schriftlichen Quellen zu unterschiedlichen Anlässen einmal Koggen und dann wieder Liburnen genannt werden, tatsächlich immer den gleichen Schiffstyp meinten. Wenn man allerdings, und darum ist es dem deutschen Forschungs-Mainstream in den vergangenen Jahrzehnten gegangen, einen genau bestimmten, speziellen Typ „Hansekogge“ historisch verorten will, dann stört der „Liburnen“-Begriff und man tut Liburnen entsprechend ab.

Siegelschiffe und
Koggen

Die vergleichende Untersuchung der Siegelschiffe, die alle Koggen darstellen sollen, erfolgt im Anh. J.2 („Unterscheidungsmerkmale an Siegelschiffen“), Tab. S. 938–941. Diese Siegelschiffe werden anhand von Merkmalen

⁸⁵ Einen Hinweis darauf, dass die Liburne auch mit dem Holk gleichgesetzt wurde, bringt Fliedner: Siegfried FLIEDNER/Rosemarie POHL-WEBER, Die Bremer Kogge, Heft 19 des Focke Museums, 4. Aufl., Bremen 1974, S. 55. Im Oxford English Dictionary findet sich unter dem Stichwort 'Hulk' folgender Eintrag: „1. A ship. In an OE. glossary = L. *liburna*, a light, fast-sailing vessel. But usually, in M.E. and later, a large ship of burden or transport, often associated with the carrack.“ [gesperrt: RP] (OED, Vol. 5, S. 441). Das angeführte angelsächsische Glossar ging offenbar fälschlicherweise von der römischen Kriegsbireme aus und kannte nicht die von Isidor von Sevilla aufgezeigte nordafrikanische Handelsliburne (siehe oben S. 131–132).

⁸⁶ Außer dem Hinweis in Anm. 85 enthält auch die, Ende des 16. Jahrhunderts entstandene Danziger Chronik des Caspar Weinreich für das Jahr 1462 einen ähnlichen Bezug: *Item anno 62 noch pfingsten kwam das grosse kraffel von le b a r n zu d a n t z k in die reide mit saltz geladen*; und zu 1475 schrieb Weinreich: *Item dises yors im herbste bleib liegen das grosse krauel von d a n t z k e, de le b a r e, bleib in b r o [w] a s i e liegen vnd war do geschleten* (CWDC, Caspar Weinreich's Danziger Chronik : ein Beitrag zur Geschichte Danzigs, der Lande Preussen und Polen, des Hansabundes und der nordischen Reiche, hrg. v. Th. Hirsch and F. A. Vossberg, Vaduz 1855, Neudr. 1973, S. 1 und 17). Die Herausgeber der Chronik, Hirsch und Vossberg, erläutern dazu: „Der Lebar, Liborn, die Liburne, der Lenbort, der Peter von Rochelle (*de Rupella*), das Krawel Peter von Danzig und das „grosse Krawel“ sind die Namen eines und desselben während der Jahre 1462 bis 1475 in der hanseatischen Welt allgemein bekannten grossen Schiffes, ...“ (ebd. S. 1, Anm. 3). In diesem Falle wäre „Kraweel“ nicht eine Schiffstypenbezeichnung gewesen, sondern wir hätten es mit einem kraweelbeplankten Typ „Liburne“ zu tun. Zu diesem Schiff siehe auch Anh. G.3.8 („Das Große Kraweel“), S. 899–896. Vgl. außerdem die Zusammenstellung in Tabelle 6.4, S. 212 und die Behandlung dieses Schiffes S. 211–213.

⁸⁷ Wir habe diese Ungenauigkeiten schon bei der den Bezeichnungen 'Prahm' und 'Schute' beobachtet: Kap. 2.6, S. 86.

verglichen, an denen auch im Mittelalter selbst bei grober und laienhafter Beobachtung Schiffsunterschiede sichtbar geworden sein müssen. Es handelt sich um die Steven in Linie, Neigung und Bauart, Plankengänge in Zahl und Darstellung ihrer Ausläufe, sichtbare Balkenköpfe und die Silhouette des Decksprunges. Außerdem wird die Detailliertheit und Aussagefähigkeit mit Hilfe einer Skala von 1 bis 5 beurteilt.⁸⁸ Betrachtet man die Siegelschiffe, die zum 13. Jahrhundert gehören, so finden sich kaum Schiffe, bei denen selbst alle groben Merkmale sowie der Detaillierungsgrad übereinstimmen, so dass sie zu einem einheitlichen Schiffstyp erklärt werden könnten. Selbst aufeinander folgende Siegel einer Stadt, von denen man am ehesten von demselben dargestellten Schiff ausgehen könnte, unterscheiden sich. Das trifft auf Stralsund⁸⁹ und auf Lübeck⁹⁰ zu. Die drei Lübecker Siegelschiffe ähneln sich noch am meisten. Dennoch wurden auf dem dritten Schiff⁹¹ die Bugart und die Plankenanzahl verändert, wobei der Detaillierungsgrad dieses Schiffes mit 4 höher liegt als bei den anderen beiden Lübecker Abbildungen, was einen Vergleich erschwert. Die Stralsunder Siegelkoggen unterscheiden sich untereinander stärker. Von dem, was die heutige Forschung als Koggenmerkmale festgelegt hat, weichen die Stralsunder Schiffe untereinander ab. Das erste Schiff (Nr. 8) weist am Bug auf Sponungen hin, die eigentlich nordischen Schiffen und französischen Nefs vorbehalten sein sollten. Das zweite Schiff (Nr. 9; 13 Jahre später) weist am Heck eine Kaffe auf und zieht am Bug die Planken kaffeähnlich nach oben, obwohl ein Stevenbalken vorhanden ist. Das dritte und vierte Stralsunder Schiff (Nr. 12 und 17) unterscheiden sich in der Darstellung von Nagelreihen und in der Plankenanzahl. Nur das vierte Stralsunder Schiff (Nr. 17) wird schließlich in einer Quelle 1483 ausdrücklich als Kogge angesprochen.⁹² Es wurde deshalb als sicher angenommen, dass alle Stralsunder Schiffe Koggen seien. Wenn dem so war, unterscheiden sich diese Koggen in Basismerkmalen, womit klar wird, dass die Schiffssiegel zu einer Schiffstypenbestimmung wenig geeignet sind. Detlev Ellmers verschärfte die Probleme dadurch,

wenig Aussagekraft
von Schiffssiegeln

⁸⁸ Siehe die Erklärungen zu den Tabellenspalten S. 935ff.

⁸⁹ Nummern 8, 9, 12 der Tabelle Anh. J.2.

⁹⁰ Nummern 2, 5 und 10 der Tabelle Anh. J.2.

⁹¹ Nummer 10 der Tabelle Anh. J.2.

⁹² In dem Schreiben geht es um Komplikationen im Zusammenhang mit einer Stralsunder Stadtrente. Am Ende des Briefes heißt es: *Desses tho groter vorwarynghe vnde merer tuchnyssse zo hebben wy vorghenamde Borghermestere vnde Radmane vor vns vnde vor vnse ewyghen nakamelÿghe vnser Stad Sigil ghenomed den Kogghen wytylyken laten henghen yn dussen vnser breff de de gheuen vnde schreuen ys thome Stralessunde Na gades bort Dusent veerhundert yar dar na yn deme dre vnde Achtygesteme yare Ame daghe Thome des hylgen apostels* (Stadtarchiv Stralsund, Urkunde Nr. 1765; Hervorhebung in **fett**: RP). Die Urkunde wurde erstmalig von Fliedner nach Hinweisen von Herbert Ewe in die Diskussion gebracht (siehe: FLIEDNER / POHL-WEBER, Die Bremer Kogge (1974), S.23/24 und Anm. 10).



Abb. 4.2: Das Stralsunder Koggensiegel von 1329
 Nach EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), Nr. 194 (S. 198) mit Korrekturen ELLMERS,
Koggen kontrovers (2010), Abb.1, S.119.

dass er aus den Unterschieden sogar schiffsbauliche Entwicklungslinien abgelesen hat, was zu mancherlei Spekulation führte.⁹³

Mit Hilfe der Siegeldarstellungen lassen sich keine Koggen oder auch Holke oder Nefs in ihren schiffsbautechnischen Merkmalen sicher ableiten – ein Vorgehen allerdings, für das Paul Heinsius, Heino Wiechell und Deltlev Ellmers Vorreiter waren.⁹⁴ Paul Heinsius nimmt sich 1987 zurück, als er

⁹³ Detlev ELLMERS, Die mittelalterlichen Stadtsiegel mit Schiffsdarstellungen an der südlichen Ostseeküste, in: BEI DER WIEDEN, *Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee* (1986), passim: Ellmers befasst sich mit den Schiffsigeln der südlichen Ostseeküste, wobei er folgende Grundannahmen voraussetzte: (a) Es fand ein Siegelwettbewerb zwischen den Städten statt. Eine Stadt folgte der anderen. (b) Lübisches Recht und Schiffsigel hängen zusammen. (c) Man war bestrebt, möglichst moderne und neueste Schiffe realistisch darzustellen. Alle drei Annahmen sind Unterstellungen, die mit Sinn, Zweck und Funktion von Siegeln nicht harmonieren (Siehe auch PAULSEN, *Koggendiskussion* (2010), S. 66 ff).

⁹⁴ Die kritische Haltung der älteren Forschung, speziell Walther Vogels, wird schlicht negiert. Vogel hatte seinerzeit klargestellt: „Eine so unentbehrliche Quelle diese [Siegelbilder; RP] bilden, so sind sie doch nur mit Vorsicht zu benutzen. Die Hauptfehlerquellen sind das Beibehalten von Schiffstypen oder technischen Einzelhalten aus älterer Zeit auf späteren Siegeln, wodurch die Chronologie verwirrt wird; die unvermeidliche Schematisierung und Vereinfachung, zum Teil aber auch die Unkenntnis der Stempelschneider vom Seewesen; endlich der Zwang, den länglichen Schiffskörper in einem runden Feld unterzubringen, was im Interesse der dekorativen Wirkung fast immer zu einer unnatürlichen Verkürzung der Schiffskörper geführt hat.“ (VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 466). Es wäre an sich selbstverständliche wissenschaftliche Praxis gewesen, sich zunächst mit Walther Vogel auseinanderzusetzen, ehe man die Schiffssiegel auf eine

seine Darstellung und Einschätzung eines Ebersdorfer Schiffsmodells mit dem Satz beschließt:

„Wir werden uns davor hüten müssen, von Einzelheiten des Koggenfundes in Bremen direkt auf alle Schiffe des Typs zu schließen.“⁹⁵

Das ist ein moderaterer Umgang mit dem Bremer Schiffsfund als bei Detlev Ellmers,⁹⁶ der allerdings seinerseits 2010 auf die schon lange von Weski⁹⁷ und erneut von Paulsen⁹⁸ vorgetragene Kritik an der Koggenbezeichnung durch die Schiffsarchäologie eingeht und nun bei dem Bremer Wrack nicht mehr von „Kogge“, sondern vom Schiff „Typ Bremen“ spricht,⁹⁹ von Jahnke abgekürzt zum TTB, zum „Transportschiff Typ Bremen“.¹⁰⁰

Um alle Zweifel zu zerstreuen, wurden die Siegelschiffe auch unter dem Aspekt ihrer Segelfähigkeit betrachtet. Dabei war der Leitgedanke: Ein Siegelsschiff, an dem man bauliche Details wie Stevenentwicklungen, Kielform oder Plankenverbindungen ablesen kann, ist von seinem Siegelstecher so kompetent bearbeitet worden, dass er das Schiff zumindest auch segeltechnisch realistisch darstellen konnte. Im Umkehrschluss heißt das: Wenn das Siegelsschiff diese letzte Bedingung nicht erfüllt, kann man auch weitergehende, bauliche Details nicht erwarten.

Diese Untersuchung¹⁰¹ zeitigt folgendes Ergebnis: Von 33 Schiffen sind bestenfalls 9 Schiffe, also etwas mehr als ein Viertel segelfähig, die meisten sind es jedoch nicht, weil wesentliche Segelvoraussetzungen fehlen, wobei noch nicht einmal auf die Darstellung eines Segels bestanden worden ist.

Das lässt nur eine Schlussfolgerung zu: Den Siegelstechern und ihren Auftraggebern ging es nicht um die korrekte Darstellung bestimmter Schiffstypen.¹⁰² Ein Schiff, in der Regel ein großes Schiff, sollte die

Weise benutzt, vor der Vogel gewarnt hat.

⁹⁵ Paul HEINSIUS, Mecklenburger Schiffsformen des 13./14. Jahrhunderts, in: BEI DER WIEDEN, Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee (1986), S. 94.

⁹⁶ ELLMERS, Mittelalterliche Koggensiegel (2002), S. 162.

⁹⁷ Timm WESKI, Wurde wirklich eine Kogge gefunden? in: AW 37, 2006, S. 91-96; Timm WESKI, Anmerkungen zur spätmittelalterlichen Schifffahrt auf Nord- und Ostsee, in: ELMSHÄUSER, Häfen - Schiffe - Wasserwege (2002), S. 145; 1999 schlägt Weski die Bezeichnung „Ijsselmeer Typ“ vor: Timm WESKI, The Ijsselmeer type: some thoughts on Hanseatic cogs, in: IJNA 28, 1999, S. 366.

⁹⁸ PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 62 ff.

⁹⁹ ELLMERS, Koggen kontrovers (2010), S. 130.

¹⁰⁰ Carsten JAHNKE, Koggen und kein Ende. Anmerkungen zu den Thesen von Reinhard Paulsen und Detlev Ellmers, in: ZVLGA 91, 2011, S. 305-320, hier S. 306.

¹⁰¹ Sie ist dokumentiert in Anh. J.3, Tab.S. 942-944.

¹⁰² Dieser Befund steht im diametralen Gegensatz zu der wiederholt vorgetragenen Behauptung, auf den Städtesiegeln werde „meistens der größte und modernste Schiffstyp als charakteristisches Merkmal in das Siegelbild aufgenommen“ (Heino WIECHELL, Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit, Lübeck 1971, S. 7). Ein Jahr nach Wiechell behauptete Herbert Ewe: „Wir haben gute Gründe anzunehmen,

Verbundenheit der Stadt zu Schifffahrt und Fernhandel dokumentierten, wobei dieses Status- und Erkennungssymbol der Stadt gewöhnlich mit der Wappenfigur des jeweiligen Stadtherren verknüpft und damit die Stadt in der spätmittelalterlichen Gesellschaftsstruktur positioniert wurde. Dieser Aspekt konnte sogar übergeordnet sein und gar kein Schiff zulassen, wie z.B. bei den schifflosen Siegeln von Reval, Riga, Greifswald, Rostock, Hamburg und Bremen,¹⁰³ – woraus man natürlich nicht schlussfolgern kann, dass Schifffahrt und Fernhandel für diese See- und Hansestädte eine weniger bedeutende Rolle gespielt haben, als für die Hansestädte mit Schiffssiegeln.

In dieser Siegelschiffs- und Koggenfrage wurde über Jahrzehnte eine zähe Diskussion geführt, die sich nur scheinbar im wissenschaftlichen „Elfenbeinturm“ abspielte. Der real- und wissenschaftspolitische Hintergrund dazu war die deutsche Ausrichtung auf eine sogenannte „Hansekogge“¹⁰⁴ und eine Überhöhung der Bedeutung hansestädtischer und kaufmännischer Bürger im Spätmittelalter durch die Wissenschaft.¹⁰⁵

dass die mittelalterlichen Siegeltypare“ das Bestreben ausdrücken, „die Schiffe möglichst so abzubilden, wie sie sich den Zeitgenossen darboten.“ (EWE, Schiffe auf Siegeln (1972), S. 10). Die „guten Gründe“ benannte er jedoch nicht. 30 Jahre nach Ewe spricht Detlev Ellmers davon, man habe auf den Bildzeugnissen „die tatsächlich dargestellten Konstruktionsdetails präzise und differenziert genug angesprochen“ (ELLMERS, Mittelalterliche Koggensiegel (2002), S. 164), verwahrt sich andererseits aber gegen den Kritikpunkt, er habe „die Siegelschiffdarstellungen quasi als eine Bauzeichnung benutzt.“ (PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 66). 2010 konzidiert er, der Siegelschneider musste „die Darstellung wie beim Piktogramm vereinfachen und auf die typischen Merkmale konzentrieren, um rasches Wiedererkennen zu ermöglichen“ (ELLMERS, Koggen kontroverser (2010), S. 120); – also nicht mehr „präzise Konstruktionsdetails“, sondern allgemeiner „typische Merkmale“ eines Schiffstyps. Allerdings stellt sich nach wie vor die Frage, woher sowohl Ewe als auch Ellmers das Wissen nehmen, dass ein Siegelschneider den Auftrag hatte, einen rasch wieder zu erkennenden Schiffstypen darzustellen.

¹⁰³ Reval: Ein Wappenschild mit den drei gekrönten dänischen Löwen; Riga: Stadttor mit gekreuzten Petrus-Schlüsseln; Greifswald: ausgefüllt mit dem pommerschen Greif; Rostock: nur der gekrönte Stierkopf der Mecklenburger, wie wir ihn auch auf dem Wismarer (Schiffs-)siegel vorfinden; Hamburg: Burg, Mauer und Stadttor; Bremen: Bischof und Kaiser halten den Bremer Dom, ab 1366 dann der Kaiser neben Petrus mit dem Himmelsschlüssel.

¹⁰⁴ Trotz einer deutlich anders gelagerten Faktenlage hält sich nicht nur in der Öffentlichkeit, sondern auch in Wissenschaftskreisen die Mär von der „Hansekogge“, die Henryk Samsonowicz noch im Jahre 2004 quasi zum Hoheitszeichen der Hanse erklärt, wenn er ausführt: „Die Darstellung der Kogge ist demnach nicht nur mit dem Symbol der Hafenstädte gleichzusetzen, sondern sie kann auch als Wappen der Hanse, ihr Erkennungszeichen wahrgenommen werden.“ (Henryk SAMSONOWICZ, Die Wahrnehmung der Hanse von außen, in: CZAJA, Bild und die Wahrnehmung der Stadt (2004), S. 85). Eine bedauerliche Fehleinschätzung in der Tradition nationalsozialistischer Forschung: vgl. Kap. 13.2, S. 470 (Heinrich Reincke) und Abb. 13.1, S. 471.

¹⁰⁵ Siehe hierzu die grundsätzliche Kritik in PAULSEN, Koggendiskussion (2010), Abschn. III, S. 41 ff („Gab es eine ‚Hansekogge‘?“) und die Abschn. VI-IX. Es wurde versucht, den „Elfenbeinturm“ durch die Beleuchtung der gesellschaftlichen Zusammenhänge, die den jeweiligen wissenschaftlichen *mainstream* bedingten, zu verlassen. In seiner

4.5. Holke

Das alte Siegel des Boroughs New Shoreham heute die Hafenstadt Shoreham-by-Sea in West Sussex an der englischen Kanalküste, im Mittelalter Hulcesmouth genannt, datiert von 1295. Es zeigt ein bananenförmiges Schiff mit Kaffen und darauf gesetzte Kastelle an Bug und Heck. In der Siegelumschrift heißt es u. a.: *hoc hulci signo*, „mit diesem Zeichen eines Holkes“. ¹⁰⁶ Das dargestellte „Bananenschiff“ wurde also zumindest in dieser Gegend „Holk“ genannt. Es kann dennoch nichts über schiffbaulich Spezifisches des Unterwasserschiffs oder des Querprofils des Rumpfes ausgesagt werden. Man muss außerdem davon ausgehen, dass die Krümmung der Rumpfe übertrieben dargestellt worden ist, denn zum einen bot sich das bei der Kreisform von Siegeln an und zum anderen konnte man die Besonderheit des Rumpfes stilisierend übertreiben und so piktogrammatisch verwenden. Wir wissen nicht, wie diese Schiffe genau ausgesehen haben, wie sie im Wasser lagen und segelten. Wir haben aber zumindest eine Vorstellung über die wiedererkennbare Silhouette des Holks. Er war also ursprünglich wohl ein westeuropäisches Frachtschiff ¹⁰⁷ mit einem ausgeprägten, positiven Decksprung, stark hochgewölbter Bug- und Heckpartie und mit nach oben durchgezogener Kielmittelplanke und Kaffen vorn und achtern. ¹⁰⁸

Diese Art von Schiff blickte auf eine Jahrhunderte alte Tradition zurück. Bereits 500 Jahren früher, auf Münzen des Handelsplatzes Dorestad am friesischen Niederrhein findet man ein „Bananenschiff“. ¹⁰⁹ Es ist aus

Replik zu Paulsens „Koggenartikel“ geht Carsten Jahnke mit keinem Wort auf diese Zusammenhänge ein und diskutiert damit genau in besagtem Elfenbeinturm – um dann abschließend anzumerken, ihn mute das ganze „wie eine Diskussion im Elfenbeinturm an“ und die Argumente und Auseinandersetzungen „scheinen kaum einen Bezug zur heutigen Realität zu haben“ (JAHNKE, Koggen und kein Ende (2011), S. 320). Was nützt die wissenschaftspolitische Hinterfragung der Forschung im angewandten, konkreten Fall, wenn jenseits allgemeiner Bekenntnisse die Diskussion verweigert wird?

¹⁰⁶ EWE, Schiffe auf Siegeln (1972), Nr. 127, S. 165; Anh. K, Tab. S. 949ff, Nr. 13. Diese auffällig runde, „bananenförmige“ Rumpfform des Holkes finden wir am ausgeprägtesten durch die Jahrhunderte außerdem auf den folgenden Siegeln (Ifd.Nrn. in der eben angesprochenen Tabelle K.1): Amsterdam (22, 24, 73), Everschop (38), Ipswich (21, 43), Kingston-upon-Hull (17), Malmö (39), Medemblik (4), Monmouth (5), Paris (36, 63), Seaford (56), Bailif von Yarmouth (47), Edward, Admiral von England (30), John Holand, Admiral von England, Irland und Aquitanien (43), Richard Plantagenet, Admiral von England (50), Arthur Plantagenet, Vizeadmiral von England, Irland und Aquitanien (55).

¹⁰⁷ Vgl. Anh. K, S. 949ff. Von acht gelisteten Siegeln aus England bis Mitte des 14. Jahrhunderts zeigen sechs holkförmige „Bananen“-Schiffe.

¹⁰⁸ Zur Bestimmung des Holks siehe FLIEDNER, Kogge und Hulk (1969), passim und Detlev ELLMERS, Zur Herkunft des spätmittelalterlichen Schiffstyps Holk, in: ZAM 27/28, 1999/2000, 119-128.

¹⁰⁹ Neben einem auf diesen Münzen dargestellten koggenähnlichen Schiffsrumpf wurde der zweite dargestellte Schiffstyp von Detlev Ellmers als „an early version of the *hulk*



Abb. 4.4: Das alte Rollsiegel von New Shoreham (1295)
Nach EWE, Schiffe auf Siegeln (1972), Nr. 127 (S. 165).

der Seeschiffahrt des west- und nordeuropäischen Spätmittelalters nicht wegzudenken.

Holke in Hamburg

In den Hamburger Kämmereirechnungen sind die Bezüge zu Holken allerdings nur sehr spärlich vorhanden.¹¹⁰ Für das 14. Jahrhundert gab es keinen Holkebezug und für das 15. Jahrhundert haben wir drei Einträge im Jahre 1402 und einen Eintrag 1460. An Hand der Einträge kann man vermuten, dass die Stadt zumindest über zwei Holke verfügte.

identifiziert (Detlev ELLMERS, The Frisian monopoly of coastal transport in the 6th-8th centuries AD, in: MCGRAIL, Maritime Celts, Frisians and Saxons (1990), S. 92). Beide Schiffe tragen das Kaufmannskreuz im Top:



Abb. 4.3: Münze mit Holk, Dorestad
Denar, Ludwig der Fromme, 1,63 g, mit früher Holkdarstellung (814-818); Nachweis: Anh. P, Abb. P.1, S. 980, Nr. 5.

Siehe auch die Münzdarstellungen der entsprechenden Dorestadmünzen der Zeit Karls des Großen und Ludwig des Frommen bei ELLMERS, Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster (1998), S. 106, Abb. 2 a-d. Mit größeren Nachzeichnungen in Detlev ELLMERS, The Cog as Cargo Carrier, in: GARDINER, Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 36, Abb. A-D. Entsprechende Münzabbildungen finden sich im Anh. P.1, S. 980, Münzen Nr. 2 und 3 (Quentovic) und Nr. 4 und 5 (Dorestad).

¹¹⁰ Anh. E.11, S. 833.



Abb. 4.5: Detail einer Miniatur zur Hamb. Stadtrechtshandschrift von 1497

Aus der Reproduktion bei DEGGIM, *Hafenleben* (2005), Anhang, zweite Abbildung; StAH

Einmal erstattete die Stadt zwei Ratsherren Ersatzteilkosten für einen mittleren Holk (*de media holke*),¹¹¹ was auf zwei weitere Holke, einen größeren und einen kleineren, schließen lässt. 1402 wird eine Ladung Wachs *de holke* erwähnt,¹¹² was ebenfalls als Hinweis auf einen städtischen Holk ausgelegt werden kann. Bei der dritten Erwähnung von 1402 handelt es sich den aufgebrachtten Holk des Vitalienbruders Godeke Michels, um einen *holk Vitalium*,¹¹³ dessen Reparatur Kosten verursacht hatte. 58 Jahre später ist nicht recht ersichtlich, um welche *magna hulka* es sich handelt, zu der sich drei Ratsherren für 1 lb 4 s Reisekosten begeben.¹¹⁴ Aus keinem der Einträge lässt sich ein verwertbarer Holkpreis herausfiltern.

Unabhängig von den Überlieferungslücken in den KR von 1388 bis 1460 hätte man wenigstens für die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts mehr Holknachweise er-

wartet. Gemessen an ihrem Auftauchen in den Kämmererechnungen waren für den Schiffsbetrieb und die seefahrerischen Notwendigkeiten der Stadt Hamburg im 14. Jahrhundert offenbar weder Koggen noch Holke von Bedeutung. Zumindest für seekriegerische Aktivitäten in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts bei den Auslieger- und Kaperaktivitäten gegen England mögen Holke Verwendung gefunden haben, die aber in jener Zeit und in dem Moment, in dem sie grundlegende Veränderungen (Aufbauten, Rigg) durchgemacht hatten und eventuell schon zu vollgeriggten Kraweelen geworden waren, aufhörten, Holke zu sein. Diese Ausliegerschiffe wurden meist unter ihrem Namen ohne eine Schiffstyperwähnung geführt.¹¹⁵ Es

¹¹¹ Anh. E.11, S. 833, Nr. 3.

¹¹² Anh. E.11, S. 833, Nr. 1.

¹¹³ Anh. E.11, S. 833, Nr. 2.

¹¹⁴ Anh. E.11, S. 833, Nr. 4.

¹¹⁵ Bei KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 66-67 finden sich „Katherine“, „Lutke Marie“,

gibt eine Bildquelle, die zeigt, dass zum Ende des 15. Jahrhunderts im Hamburger Hafen große, dreimastige Schiffe mit großen Aufbauten auf Kaffen – sowohl Kauffahrer als auch ein 16-Kanonen-Kriegsschiff – lagen, bzw. was dem Bild etwas gerechter wird, große Karacken, deren Rümpfe auch Holkmerkmale aufweisen: eine Miniatur aus der Handschrift des Hamburger Stadtrechts von 1497, die einen Blick auf die städtische Reede eröffnet.¹¹⁶ Es ist sehr wahrscheinlich, dass auch große Ausliegerschiffe auf Fernfahrt zum Ende des Jahrhunderts solche Dreimaster gewesen sind.

„Grote Marie“, „Vlegender Geest“, „Bastian“, „Marie“. In dieser Arbeit, im Besonderen Anh. E.20, S. 847–853 und Anh. D.4, S. 810, sowie in Zusammenhang mit Piratenbekämpfung 1492: „Katerina“ und „Marie“ Anh. D.2, Tab. S. 794–795. In den Hamburger Kämmereirechnungen existieren folgende Schiffe nur unter ihrem Namen: „Bastian“ (1473: 3.97_{27–28}), „Cristoffer“ (1475: 3.184_{1–4}), „De Cleydesduner“ (1473: 3.88_{23–26}), „Hispanigerd“ (1476: 3.223_{24–29}), „Jurgen“ (1484: 4.61_{34–36}), „Ihesus“ (1472: 3.55_{5–9}), „Katherina“ (u. a. 1493: 3.591_{17/18}), „Kleiges Dunen“ (1472: 3.55_{27/28}), „De Krampmervarer“ (1474: 3.134_{11–13}), „Grote Marie“ (u. a. 1472: 3.55_{2–5}), „Lutke Marie“ (1472: 3.55_{22–24}), „Marie de Brest“ (1473: 3.88_{26–27}), „Vlegende Geest“ (1473: 3.97_{29/30}).

¹¹⁶ Gute Reproduktionen dieses Bildes findet sich bei DEGGIM, *Hafenleben* (2005), Anlagen 2. Tafel und Rolf HAMMEL-KIESOW/Matthias Puhle/Siegfried WITTENBERG, *Die Hanse*, Darmstadt 2009, S. 132. Von den abgebildeten vier dreimastigen Großseglern lassen sich zumindest die Rümpfe von zweien als holkförmig einstufen (Abb. 4.5).

5. Europäische Schiffsentwicklung im 14. und 15. Jh.

Bevor wir uns mit den größeren Seeschiffen in Hamburg und der Entwicklung im hansischen Bereich des 15. Jahrhunderts genauer auseinandersetzen können, ist ein Überblick und eine Einschätzung der europäischen Schiffsentwicklung dringend geboten.

5.1. Bayonner Koggen im Mittelmeer

Entgegen der von deutscher Hanseforschung betriebenen eindimensionalen Vereinnahmung der Kogge als Hanseschiff, ist ihre Bedeutung umfassender, d. h. im gesamteuropäischen Schifffahrtsrahmen zu bewerten. Den wesentlichen Einfluss auf die Schifffahrt des 15. und 16. Jahrhunderts erzielte dieser Schiffstyp nämlich durch seine Übernahme in den westlichen Mittelmeerraum und seine dortige Weiterentwicklung im 14. Jahrhundert.

Koggen mit ihrem großen Vierkantquersegel und dem stabilen Hecksteuerruder waren schon lange im Mittelmeer bekannt. „Northern seamen had sailed cogs into the Mediterranean since at least the twelfth century, particularly as part of Crusader fleets“.¹ Die Kogge war im 13. Jahrhundert bis in die Gascogne hinunter ein gängiger Schiffstyp, u. a. bedingt durch den Gascogne Weinhandel mit England.

die Kogge als atlantischer Transporter

„While in the midthirteenth century cogs of 100 tons were rare, by the first decade of the fourteenth century in the Anglo-Gascon wine trade 81 per cent of ships were less than 150 tons but 16 per cent were from 150 to 200 tons and 3 per cent were over 200 tons, the largest reaching 300 tons. [...] At the height of the trade, in 1308 to 1309, more than 102,000 tons of wine, about 850,000 hectolitres, left the Gironde for northern points in one twelve-month period“.²

Es war die Kogge, die in jener Zeit „als erstes atlantisches Schiff im Mittelmeer eine technische Umwälzung großen Stils verursachte“.³

die Übernahme der Kogge im Mittelmeer

Den entscheidenden Hinweis erhält man von dem Florentiner Chronisten Giovanni Villani für das Jahr 1304. Villani hielt für die Nachwelt fest:

In questo medesimo tempo certi di Baiona in Guascogna con loro navi, le quali chiamano cocche, passarono per lo stretto di Sibia, e vennero in questo nostro mare corseggiando, e feciono danno assai; e d'allora innanzi i Genovesi e' Viniziani e' Catalani usaro

¹ John H. PRYOR, The Mediterranean Round Ship, in: GARDINER, Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 76.

² Richard W. UNGER, The Ship in the Medieval Economy 600-1600, London / Montreal 1980, S. 163.

³ EBERENZ, Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel (1975), S. 112.

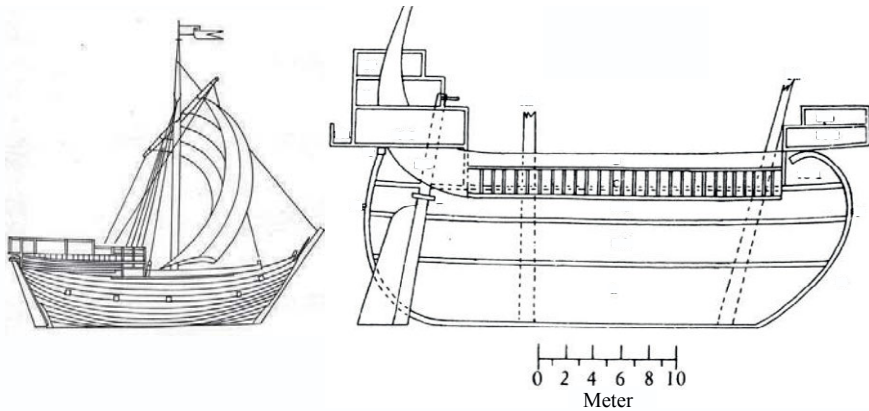


Abb. 5.1: Größenvergleich: Kogge Typ Bremen und Dreidecker-Rundschiiff

Größenvergleich zwischen der Kogge Typ Bremen und dem Dreidecker-Rundschiiff nach Pryor. Der Längsschnitt eines „archetypical 3-decked round ship“ entstammt John H. PRYOR, *The Naval Architecture of Crusader Transport Ships*, in: MM 70, 1984, Part II, Fig. 7, S. 280. Die Zeichnung der Kogge Typ Bremen von 1380 von Werner Lahn nach der Wiedergabe in Detlev ELLMERS, *Schiffe auf der Weser zur Hansezeit. Neue Ergebnisse der Schiffsarchäologie, unter besonderer Berücksichtigung Südniedersachsens*, in: FRIEDLAND / ELLMERS, *Städtebund und Schifffahrt zur Hansezeit* (1981), Abb.22, S. 46 wurde durch den Verfasser maßstabsgetreu hinzugefügt. Pryors detaillierte Untersuchung fasst Schiffe aus der Zeit des 6. Kreuzzugs Ludwigs IX. (des Heiligen) von Frankreich Mitte des 13. Jahrhunderts zusammen, berücksichtigt aber auch Quellen bis ca. 1320. Er teilt die mittelmeerischen Rundschiiffe in vier Kategorien ein, wobei sich die größten Schiffe in der Gruppe der „naves with four decks“ befinden (PRYOR, *Crusader Transport Ships* (1984), Part I, S. 171). Von dem zusammenfassend entwickelten Archetyp dieser Dreidecker fertigte Pryor ein Modell für segel- und schiffstechnische Versuche an.

*di navigare con le cocche, e lasciarono il navigare delle navi grosse per più sicuro navigare, e che sono di meno spesa: e questo fu in queste nostre marine grande mutazione di navilio.*⁴

Die Mittelmeerschifffahrt konnte nicht schlagartig in ein oder zwei Jahren auf die Kogge umgestellt worden sein. So etwas vollzieht sich gewöhnlich in einem längeren Prozess;⁵ es wird bereits ein verstärktes Umdenken und

⁴ Giovanni VILLANI, *Cronica di Giovanni Villani. A miglio lezione ridotta coll' ajuto de' testi a penna. Con note filologiche di I. Moutier e con appendici storico-geografiche compilata da Frac. Gherardi Dragomanni*, Tomo II, Firenze 1845, Neudr. Frankfurt/M 1969, Capitolo LXXVII, S. 101 (letzter Satz). Siehe auch EBERENZ, *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel* (1975), S. 109-110, dessen Übersetzung (auf Basis einer Edition aus dem 18. Jahrhundert) im Wesentlichen übernommen wurde: „In eben dieser Zeit fuhren welche aus Bayonne in der Gascogne mit ihren Schiffen, die man Koggen nannte, durch die Straße von Gibraltar. Sie kamen in dieses unser Meer als Seeräuber und richteten großen Schaden an. Ab dieser Zeit pflegten die Genuesen, Venezianer und Katalanen mit der Kogge zur See zu fahren und sie hörten auf, mit den großen Schiffen zu segeln, denn sie war seefester und die Kosten waren geringer. Und so gab es in dieser unserer Marine eine große Schiffsveränderung.“

⁵ Pieter van der Merwe bezeichnet das erste Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts „as the

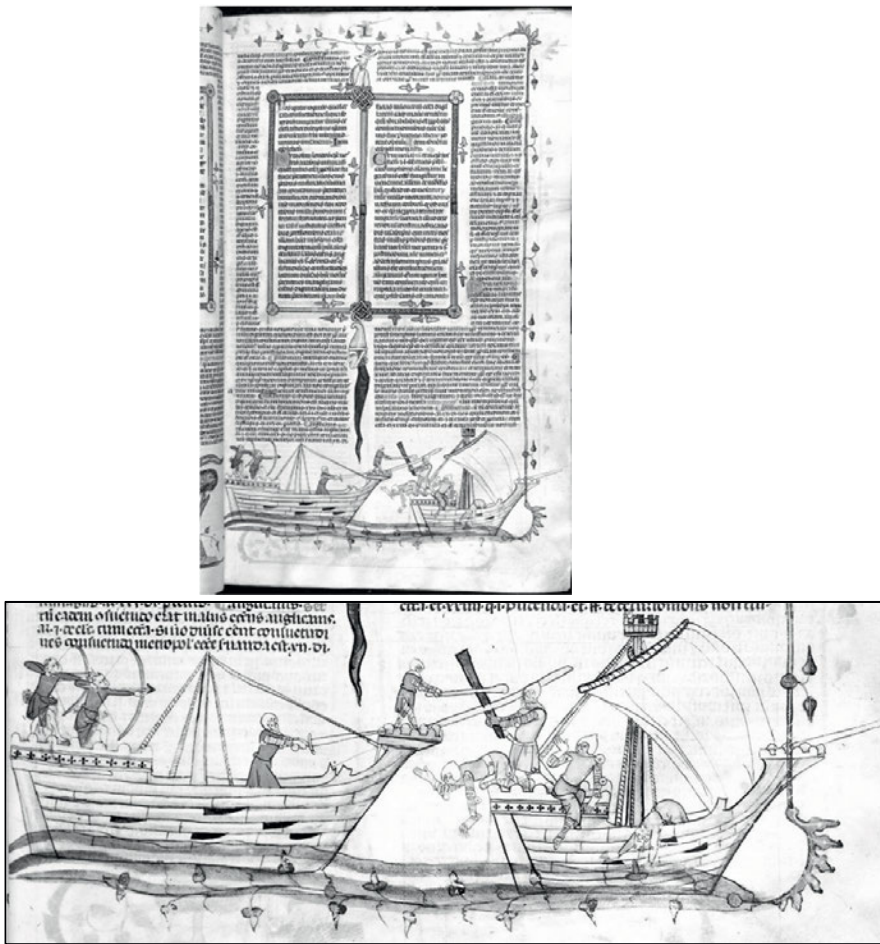


Abb. 5.2: Zwei koggenartige Schiffe im Kampf (Mittelmeer 1. Vrt. 14. Jh.)

Illustration zu: Decretals of Gregory IX with glossa ordinaria (the 'Smithfield Decretals'), ed. by Raymund of Peñafort, with gloss of Bernard of Parma; Herkunft: France, S. (Toulouse?); Datierung: 1. H. 14. Jh. Nachweis: British Library: Royal Ms 10 E IV f19 (two ships), Catalogue of Illuminated Manuscripts, online: URL <http://www.bl.uk/catalogues/illuminatedmanuscripts/ILLUMIN.ASP?Size=mid&IID=40410> (16.08.2015). Siehe auch Anm. 38, S. 125.

Experimentieren in Katalonien und in den maßgeblichen Stadtrepubliken eingesetzt haben.⁶ Man war den fremdartigen nördlichen Schiffen im Mit-

period when *coche* were already becoming well established as Mediterranean trading vessels than as the point at which they first appeared there.“ (Pieter van der MERWE, Towards a three-masted ship: Coche seu nave and carracks in the later 14th century, in: ICMM, Intern. Congress of Maritime Museums (1981), S. 123/124). Zur Frage der Umstellung von Schifffahrt siehe auch Erklärung und Diagramm N, S. 971 über die Entwicklung der venezianischen Seeschiffe.

⁶ So ist beispielsweise zu beobachten, dass das Heckruder im Mittelmeerischen nicht

telmeer schon früher auf See und in Häfen begegnet. Nun erfahren wir durch Villani von Auseinandersetzungen mit entsprechend ausgestatteten atlantischen Piraten. Im Kampf auf See, in der direkten Konfrontation lernte man die Bayonner Koggen aus Südfrankreich sicherlich genauer einzuschätzen – sowohl zu fürchten als auch zu würdigen. Das allein wird aber noch keine *grande mutazione di navilio* bewirkt haben.

Villani gibt neben der Seefestigkeit der Koggen noch einen weiteren, letztlich historisch entscheidenden Grund an. Die atlantischen Koggen aus der Gascogne waren kostengünstiger mit einer kleineren Mannschaft zu betreiben. Sie waren aus Kaufmannssicht die profitablere Alternative.

5.2. Galeeren

Einsatz und
Bedeutung der
mediterranen
Galeere

Das leuchtet unmittelbar ein, wenn man die Koggen mit den großen mittelmeerischen Galeeren vergleicht, die bis dato im lombardischen Handel rund um das Mittelmeer zu finden waren und Genueser und venezianischen Handelsverkehr mit Flandern, aber auch mit England vermittelten. Die *galee grosse* bzw. *galee di mercanzia*⁷ waren die breitere Version der leichten Galeeren (*sottili*) des Mittelmeeres.⁸ Die Galeeren für die Atlantik-Flandern-Fahrt waren sogar noch größer. Bei 50 m Länge und 9 m Breite konnten sie um 120 Last Fracht befördern. Eine venezianische Flandern-Galeere, die „Galey Captayn“, war bemannt mit 170 Ruderern, 30 Bogenschützen, Navigationsoffizieren, einem Schiffsschreiber nebst Helfer, einem Kalfaterer, Schiffszimmerleuten, einem Koch, einem Getränkemeister und anderen Verantwortlichen. Es befanden sich also über 210 Männer an Bord.⁹ Bei

nur von der *cocha* benutzt wurde. Im berühmten Arsenal von Venedig wurden im frühen 14. Jahrhundert leichte Galeeren gewissenmaßen „mit Hosenträger und Gürtel“ gebaut. Sie verfügten sowohl über zwei seitliche Ruder als auch über ein Heckruder (UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 181).

⁷ Alwyn A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600*, Southampton 1951, S. 19-22; MARTIN, *Venetian Ships and Boats* (2001), S. 177.

⁸ Die *galee sottili* wurden in Genua 1333 vorgegeben: 40,2 m Länge, 5,0 m Breite, d. h. mit einem Verhältnis Länge : Breite von 8,0:1, mit der Möglichkeit, ca. 65 Last Fracht zu transportieren. Die *galea grossi* wurde offiziell 1340 in Genua bei 40,2 m Länge auf 6,0 m Breite festgesetzt, d. h. das Längen-Breiten-Verhältnis betrug 6,7:1 (Michael BALARD, *Coastal Shipping and Navigation in the Mediterranean*, in: GARDINER, *Cogs, Caravels and Galleons* (1994), S. 134). Zu den Galeeren im Überblick: UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 176-182. Frederic C. Lane berichtet von noch größeren venezianischen Frachtgaleeren, die als Triremen um 1320 insgesamt etwa 200 t, also 100 Last, tragen konnten und eine Mannschaft von fast 200 Seeleute und Ruderern an Bord hatten: Frederic C. LANE, *Venice. A Maritime Republic*, Baltimore / London 1973, S. 122.

⁹ RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton* (1951), S. 23. 170 Ruderer können auf einem Schiff von 50 m Länge nicht auf zwei Rudererreihen verteilt gewesen sein, wenn an einem Riemen nur ein Ruderer arbeitete, denn in diesem Falle

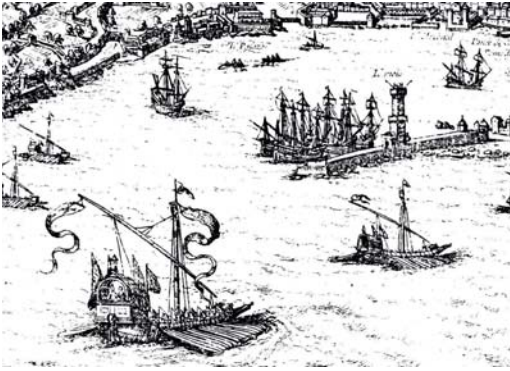


Abb. 5.3: Hafen von Genua (um 1560)



Abb. 5.4: Barcelona (um 1570)

Details nach Georg BRAUN/Franz HOGENBERG, *Civitates Orbis Terrarum* 1572-1618, (Faksimile-Ausgabe), Kassel 1965, Liber I, Blatt 44 (Genua) und Blatt 5 (Barcelona).

den Frachtkosten musste man also bei Vollbefrachtung ungefähr 1 Mann pro $\frac{1}{2}$ Last ($\bar{1}$ t) rechnen. Entsprechend tragfähige Rahquersegelschiffe im Norden fuhren mit einer Mannschaft von 25 bis 30 Mann, d. h. man kann einen Mann für ca. 4 Last (8 t) einrechnen.¹⁰ Das bedeutet, dass die Personalkosten auf einer Galeere acht Mal so hoch waren wie auf einer atlantischen Kogge. Diese Galeeren wurden von freien Männern gegen Lohn gerudert. „By the late thirteenth century 75-80 per cent of the cost of operating a galley went to pay the crews“.¹¹

Allerdings muss man die Vorzüge von Galeeren dagegen halten, denn

hätte dieser nur einen Raum von ca. 0,5 m zur Verfügung gehabt, was eindeutig zu wenig ist. Für diese großen Galeeren gab es zwei Systeme. Wurden sie *alla zenzile* gerudert, saßen zwei oder sogar drei Ruderer nebeneinander auf einer Bank, jeder mit einem eigenen Ruderriemen. Bei der zweiten Methode, Rudern *alla scallocca*, bedienten zwei Ruderer nebeneinander gemeinsam einen Ruderriemen (J. T. TINNISWOOD, *English Galleys. 1272-1377*, in: *MM* 35, 1949, S. 294). Tinniswoods Untersuchungen plausibilisieren beide Arten auch für englische Galeeren Ende des 13. Jahrhunderts (ebd. S. 293-295).

¹⁰ Diese Überschlagsrechnung ergibt sich mit Hilfe des großen preußisch-livländischen Schadensverzeichnisses für die Jahre 1438-1441, dessen Auswertung bzgl. Mannschaftsstärken, Traglasten und Schiffpreisen im Anh. H.1, Tabellen H.1, S. 913 und H.2, S. 914 zu finden ist. Lucassen und Unger haben für den Zeitraum von 1375 bis 1875 fünf Niveaus für die Produktivität von Seemannsarbeit – gemessen in „manning ratios“, d.h. über die Kennzahl t/Mann – zusammengestellt. Das Niveau 1 (1375–1475) stellen sie mit ca. 6,6 Tons per Man dar: Jan LUCASSEN/Richard W. UNGER, *Shipping, Productivity and Economic Growth*, in: UNGER, *Shipping and Economic Growth* (2011), S. 15-16, Figure 1–5 „Manning Ratios 1375–1875“.

¹¹ Lawrence V. MOTT, *Iberian Naval Power, 1000-1650*, in: HATTENDORF / UNGER, *War at Sea* (2003), S. 110. Erst später, zur Mitte des 16. Jahrhunderts, bestand die Masse der Galeerenruderer aus Sträflingen und Sklaven, „if for no other reason than to hold down the cost of operating the galleys.“ (ebd. S.110/111).

sie waren gewissermaßen mittelalterliche Hybridfahrzeuge mit kombiniertem Ruder- und Segelantrieb und als solche mit Abstand die sichersten Transportschiffe überhaupt.¹² Sie waren schnell, sicher und pünktlich. Sie konnten sich von jeder Leeküste freihalten und mussten nicht auf den richtigen Wind warten, obwohl die großen Handelsgaleeren bei voller Beladung schwer zu rudern waren und gleich den reinen Lastseglern im Hafen auf günstigen Wind warteten, ehe sie ausliefen.¹³ „The function of the oars was auxiliary but it enabled galleys to move much more on schedule than could a round ship.“¹⁴ Flauten konnten ihnen nichts anhaben. Im Falle von Angriffen hielten sie eine große Anzahl von Kämpfern bereit und waren bei geschickter Schiffsführung von reinen Segelschiffen welcher Art auch immer nicht zu stellen; sie waren immer in der Lage, diese auszumanövrieren. Man konnte sich für sie sogar die im Mittelmeer schon früh übliche Seeversicherung für Handelsschiffe sparen.¹⁵ Die Galeere war außer als Kampfschiff vor allem für den Transport wertvoller und teurer Güter geeignet, die sicher zu befördern waren und bei denen hohe Frachtkosten anteilig nicht zu stark zu Buche schlugen. Über die mittelmeerischen Galeeren wurde das gesamte Europa von den italienischen Seestädten, allen voran von Venedig, mit der übrigen damaligen bekannten Welt verbunden. Venedig war die Drehscheibe der Luxuswaren der großen Welt jenseits des europäischen Horizontes. Chinesische, ostindische, indische, persische oder arabische Waren wurden dort an den Enden von Karawanenstraßen und der Seewege über den Indischen Ozean und das rote Meer umgeschlagen und in venezianische Galeeren übernommen. Gewürze aller Art, medizinische Pflanzen, Parfüme, Edelsteine, Seide, Samt, Satin, Damast oder Teppiche wurden so durch Zwischenhandel weiter verteilt. Auf der atlantischen Seeroute nach Flandern versorgten die jährlichen Flandergaleeren Venedigs das westliche, feudale Europa, also Frankreich, Flandern und Burgund, mit diesen Gütern, deren Nachfrage auch in England und in den nördlichen Regionen Europas mit der dortigen gesellschaftlichen Entwicklung stieg und von den flandrischen Verteilzentren aus bedient wurde.¹⁶

die mediterranen
Galeeren auf
Flandern-Fahrt

Die Galeeren blieben im Mittelmeer und an der iberisch-französischen Atlantikküste wegen ihrer seetechnischen Vorzüge, trotz der hohen Fahrt- und Unterhaltskosten und trotz der großen, voll geriggten Dreimaster, bis weit in das 16. und 17. Jahrhundert hinein präsent.¹⁷ In der Mittelmeerre-

¹² RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton* (1951), S. 20, 46.

¹³ LANE, *Venice* (1973), S. 122.

¹⁴ LANE, *Venice* (1973), S. 122.

¹⁵ Hannelore GRONEUER, Die Seeversicherung in Genua am Ausgang des 14. Jahrhunderts, in: SCHULZ, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters* (1976), S. 252.

¹⁶ Die Darstellung zu dieser Thematik stützt sich wesentlich auf RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton* (1951), S. 71-94 (Kap. III).

¹⁷ Der Braun/Hogenberg-Stich von Genua, der um 1560 entstand, bildet in seiner

gion selbst distribuierten die Galeeren aus Venedig und Genua, Florenz oder Barcelona auf ihren Etappenhandelsrouten entlang der Küsten die regionalen Waren des Mittelmeers.¹⁸ Es kam eine bunte Vielfalt von Waren zusammen, mit denen dann die großen Frachtgaleeren der Flandernflotten in den Atlantik aufbrachen.

Angesichts einer sich rasant entwickelnden Woll- und Tuchindustrie und entsprechend zunehmender Integration der europäischen Regionen befanden sich unter den ferngehandelten Waren Massengüter, deren Transport nach günstigeren Frachtraten verlangte, um ihren Zweck erfüllen zu können. Billiger zu betreibende Schiffstypen und größere Schiffseinheiten, als die Galeeren bieten konnten, standen auf der historischen Tagesordnung.

„The changes in the economy generated pressures on shipbuilders. They responded with new designs in the fourteenth century and established the basis for the major inventions of the fifteenth.“¹⁹

Die Flotten der großen Seestädte setzten sich im 15. Jahrhundert sowohl aus Galeeren als auch großen und kleineren Transportseglern zusammen.

„Doge Tommaso Mocenigo in his famous 'Farewell Address' of 1423 estimated that Venice had 45 galleys employing 11,000 seamen, 300 sizable round ships employing 8,000 seamen, and 3,000 smaller vessels employing 17,000 men.“²⁰

Aus diesen Angaben errechnet sich für Galeeren eine durchschnittliche Besatzungsstärke von über 240 Mann, für die größeren Rundschiffe knapp 27 Mann und auf den kleineren Einheiten fuhren 5-6 Mann. Man sieht, dass der Hauptanteil der Schiffe keine Galeeren waren und man erkennt welch ein riesiger Personal- und damit Kostenaufwand nötig war, um Galeeren im Vergleich zu reinen Segelschiffen zu betreiben.

Hafenszene Galeeren unterschiedlicher Größe neben voll geriggten Karacken mit Bugspriet, Marssegeln und Lateinerbesan ab: Abb. 5.3, S. 147. Die Darstellung von Hafen und Küstenlinie des katalanischen Barcelona zeigt die Ankunft einer Flotte von 10 Galeeren, während zwei Galeeren unter Rudern den Hafen verlassen und fünf Galeeren und eine große Karacke vor Anker liegen. Eine ankommende, große Karacke holt gerade ihr Großsegel nieder. Der Bildstecher hat die Flaggen auf der einlaufenden Karacke falsch eingezeichnet, denn das Schiff läuft mit geblähten Rahsegeln gegen den Wind, was nicht möglich ist. Alle Flaggen auf den übrigen Schiffen weisen auf auflandigen Wind hin, was allerdings die Frage aufwirft, warum sich die Galeerenflotte bei für sie vorlichem und halbem Wind nicht unter Segeln nähert: Abb. 5.4, S. 147.

¹⁸ Eugene H. BYRNE, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge/Mass. 1930, S. 33-37.

¹⁹ UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 163.

²⁰ LANE, *Venice* (1973), S. 337.

5.3. Rundschiff vs. Kogge

die Vorzüge der
Kogge

Das Kostenargument galt für kalkulierende Kaufleute nicht nur für Galeeren, sondern, wie Villani berichtet, ebenfalls für die traditionellen mediterranen Frachtsegler, die großen Rundschiffe, obwohl es in ihrem Falle schwieriger ist anzugeben, worin ihnen die atlantischen Koggen überlegen gewesen waren. Grundsätzlich ist ein lateinigerigtes Schiff dem mit einem großen Rahsegel ausgerüsteten Schiff auf fast allen Kursen segeltechnisch überlegen.²¹ Die großen, mediterranen Rundschiffe waren trotz des an sich eine gute Höhe am Wind erlaubenden Lateinerriggs an bis zu drei Masten dennoch nicht besonders zuverlässige Segler; mit den Bayonner Koggen ließ es sich *più sicuro navigare*.²² Die Lateinertakelung hatte einen wesentlichen Nachteil. Sie war empfindlich und kompliziert zu handhaben. Die aus mehreren Spieren zusammengesetzte Lateinrah war länger als der Mast selbst. Bei Wenden und Halsen mussten Segel und Rah senkrecht zum Mast gestellt und um den Mast herum geführt werden. Das waren aufwendige und riskante Segelmanöver, zumal, wenn das an mehreren Masten gleichzeitig zu erfolgen hatte. Ein Vierkantrahsegelmanöver ist im Vergleich dazu eine einfache Aktion, die entsprechend weniger Personal benötigte.

Es fehlte den Lateinerrundschiffen eventuell auch an einem abgestimmten Lateralplan, der den nötigen Gegendruck im Wasser erzeugte.²³ Die großen

²¹ Ein Quersegel wirkt am effektivsten bei achterlichem „Schiebewind“, d. h. der Vortrieb wird aus dem Widerstand gewonnen, den das möglichst bauchig geschnittene Segel dem Wind bietet. Auch das dreieckige Lateinersegel kann den Wind auf diese Weise einfangen. Es kann aber mehr. Ähnlich einem Stagsegel lässt es sich so an den Wind stellen, dass es von diesem umflossen wird. Bei vorlichem und bei halbem Wind (Wind von querab, d. h. von 90° seitlich) wird dabei der Vortrieb nicht durch Abbremsen des Windes, sondern durch seine Umlenkung erzeugt. Die Segelform zwingt den Wind auf unterschiedlich lange Wege auf der Vor- bzw. Rückseite des Segels. Dabei wird aerodynamisch ein saugender Vortrieb erzeugt wie wir ihn, um 90° gekippt, von Flugzeugtragflächen kennen. Das Schiff kann auf diese Weise gegen die Windrichtung Höhe gewinnen. Dieser Effekt kann sogar durch Düsenwirkungen im Zusammenspiel mehrerer Lateinsegel verstärkt werden.

²² Giovanni Villani, Zitat S. 144 mit Anm. 4.

²³ Die Segeleigenschaften eines Schiffes hängen nicht nur von dem Rigg ab. Damit der Wind das Schiff nicht vor sich her treiben kann, muss es sich im Wasser quasi abstützen, d. h. Widerstand und Gegengewicht zu dem Winddruck im Rigg leisten können. Also ist die Form des Unterwasserschiffs, speziell das ‚Lateralplan‘ genannte, seitliche Profil des Unterwasserschiffes wesentlich. Es geht um spezielle Kielformen und dazugehörigen Tiefgang. In historischen Zeiten spielte die Frage eines Kielbalkens und die Formgebung von Bug- und Hecksteven eine wichtige Rolle. Von segeltechnischer Bedeutung war die Form des Hauptspants, der beispielsweise in S-Form tiefer reicht als bei einem, allerdings mehr Frachtraum gewährenden U-Profil. Seitenschwerter können plattbodigen Schiffen Halt geben und die Form, Tiefe und Lagerung des Steuerruders am Schiff in Bezug auf den lateralen Druckpunkt hatten ihren Einfluss.

Rundschiffe waren nicht in der Lage, auch nur ein wenig am Wind zu segeln.

„Lacking a deep keel and with rather flat and wider floors, the sailing qualities of both *naves* and *salandria* were likely to have been rather poor by modern standards. If the model of the archetypical three-decked round ship may be accepted as giving any reliable indication at all in this matter, then such ships would have sailed well with the wind abeam or astern but would have had great difficulty beating into the wind at all“.²⁴

Die Folge davon konnte ein starkes Abdriften bei seitlichem Wind oder am Wind sein. „In gales ships were blown about, hither and tither, all over the sea, their yards and steering oars frequently being broken“.²⁵

Mit Hilfe der atlantische Kogge kam man der Forderung nach seefesteren und günstiger zu betreibenden Massengutfrachtern nach.

„In the early fourteenth century, seamen in the Mediterranean began to replace their traditional round ships with the North European cog, with its squaresail, stempost rudder, and straight keel, stempost, and sternpost.“²⁶

Auch gegenüber dem existierenden mediterranen Frachter waren Koggen also mit kleinerer Mannschaft zu segeln.

„The cog needed only about half as many men to crew it as a comparable two- or threemasted lateen rigged Mediterranean ship, so once the cog was adopted in the Mediterranean, crew sizes on ships fell dramatically“.²⁷

Es ging bei der Übernahme der Koggen nicht nur um ein einfacher und mannschaftsökonomischer zu handhabendes Querrigg. Dann hätte man nur das große Rahsegel auf die Rundschiffe zu verpflanzen brauchen, auch

²⁴ PRYOR, Crusader Transport Ships (1984), 378/379. *Naves* und *saladia* waren verschiedene Größenversionen des Rundschiffes mit unterschiedlicher Deckszahl. Siehe auch Unterschrifttext Abb. 5.1, S. 144.

²⁵ PRYOR, The Round Ship (1994), S. 73.

²⁶ PRYOR, The Round Ship (1994), S. 73 liegt nicht richtig, wenn er von „North European cog“ spricht. Der Florentiner Chronist Villani berichtete ausdrücklich von Gascogner Koggen aus der Stadt Bayonne. Es handelte sich also um südfranzösisch-baskische Koggen aus der südwestlichen Ecke der Biskaya. Es ist dabei zu bedenken, was Friel mitteilt: „The northern part of the Iberian peninsula was part of the great clinker construction 'zone' of medieval northern Europe; parts of Portugal may also have been included. Clinker construction, square rig and the stern rudder were the salient features of maritime technology in the region.“ (Ian FRIEL, The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship, in: GARDINER, Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 77/78). Hierzu auch S. 161.

²⁷ Timothy J. RUNYAN, The Cog as Warship, in: GARDINER, Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 49/50.

wenn es solche Versuche gegeben zu haben scheint.²⁸ Segel und Schiffskörper mussten aufeinander abgestimmt und die Steuervorrichtung robuster gestaltet sein. Das Koggenschiff von der Atlantikküste brachte diese Eigenschaften mit, denn es war mit seiner Klinkerbauweise und der Ausgestaltung des Heckruders an einem geraden Achterstegen raueren und klimatisch härteren Tidengewässern und Seegebieten entwachsen. Dennoch blieb der Nachteil der begrenzten Am-Wind-Eigenschaften der einfachen Rahtakelung bestehen.

die *cocha* mit
Besanmast

Während man im Norden und Westen über keinerlei Erfahrung mit mehrmastigen Schiffen verfügte, lag es für die Schiffbauer des Mittelmeeres auf der Hand, bei den Koggen mit zusätzlichen Masten zu experimentieren. Es war ein kleiner Besanmast²⁹ mit einem Lateinsegel auf dem integrierten Achterkastell, der die Segel- und Manövrierfähigkeit der Kogge im Mittelmeer spürbar verbesserte³⁰ und dennoch die Handhabung nicht erschwerte, denn das Lateinerbesansegel war verhältnismäßig klein. So fuhren die *coches* im 14. Jahrhundert wohl meist zwei, bzw. anderthalb Masten.

5.4. Die Karacke

Für die großen atlantischen Fernfahrten mit Massengut nach Nordwesten waren größere Schiffe angesagt. Auch für diese Anforderung fand man vor dem Hintergrund der eigenen Schiffbautradition in der mediterranen Region eine Lösung.

auf dem Weg zum
vollgerigigten
Dreimaster

Die Entwicklung der Kogge im Mittelmeer zur Karacke und die iberisch-atlantische Entwicklung der Karavelle führten konsequenterweise zum Dreimaster, denn das gewaltige Vierkantrahsegel am Großmast ließ sich zusammen mit dem Schiff nicht beliebig vergrößern. Gegenüber dem lateingetakelten Rundschiff war durch das Quersegel an seinem Mittelmast im Bugbereich Platz entstanden, der vorher von dem Segelhals der vorderen und mittleren Lateinsegel und deren in den Bugbereich ragenden Lateinrahmen beansprucht worden war. Dadurch entstand Raum für ein vorderes Kastell, dass zu einem immer höheren Aufbau gestaltet wurde. Zugleich

²⁸ Abb. 5.5. Auch Nickel benutzt diese Abbildung, nennt dieses Schiff aber 'Kogge' (Hans-Jochen NICKEL, Was macht ein Schiff zur Kogge? in: das logbuch 35.2, 1999, S. 73, Abb. 2), während ich es eher als einen Versuch auf dem Weg zur *cocha* interpretiere.

²⁹ Der Besanmast (engl. mizzen) war ein kleiner Mast auf dem Achterdeck. Später konnte sogar ein weiterer kleiner Mast am achteren Ende des Schiffes hinzukommen, der sogenannte Bonaventuramast. Ein Mast auf dem Vorschiff war kleiner als der Haupt- bzw. Großmast und hieß Fockmast.

³⁰ Gillian Hutchinson zeigt in schematischen Zeichnungen anschaulich den positiven Einfluss eines Besans und weiterer zusätzlicher Masten und Segel bei einem Wendemäher: Gillian HUTCHINSON, Medieval Ships and Shipping, Leicester 1994, S. 62.

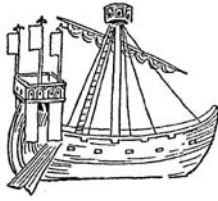


Abb. 5.5: Mittelmeerschiff mit Seitenrudern und Rahsegel (1. H. 14. Jh.)

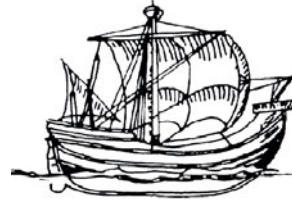


Abb. 5.6: Zweimastige Karacke (Anfang 15. Jh.)

Abb. 5.5 nach R. Morton NANCE, *An Italian Ship of 1339*, in: *MM* 1, 1911, Abb. 31(a), S. 337; Abb. 5.6 nach Frank HOWARD, *Sailing Ship of War 1400-1860*, Greenwich 1979, Fig. 31(a), S. 337.

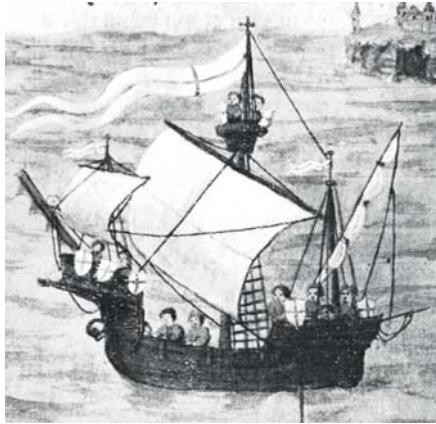


Abb. 5.7: Englische Karacke (zwischen 1450 und 1470)
nach G. F. HOWARD, *The Date of the Hastings Manuscript Ships*, in: *MM* 63, 1977, Plate 5, Datierung S. 216

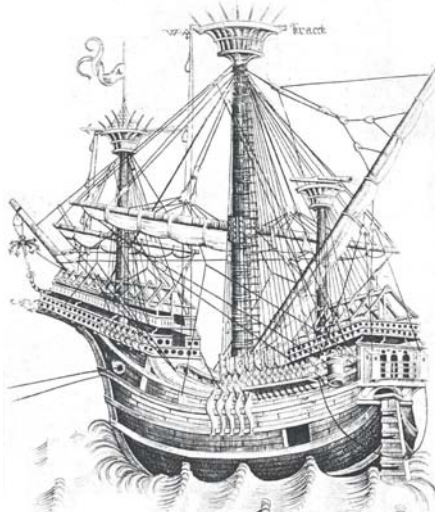


Abb. 5.8: Eine Kraek (Karacke) (um 1480)
Meister W♠: nach HOWARD, *Sailing Ship of War* (1979), S. 8

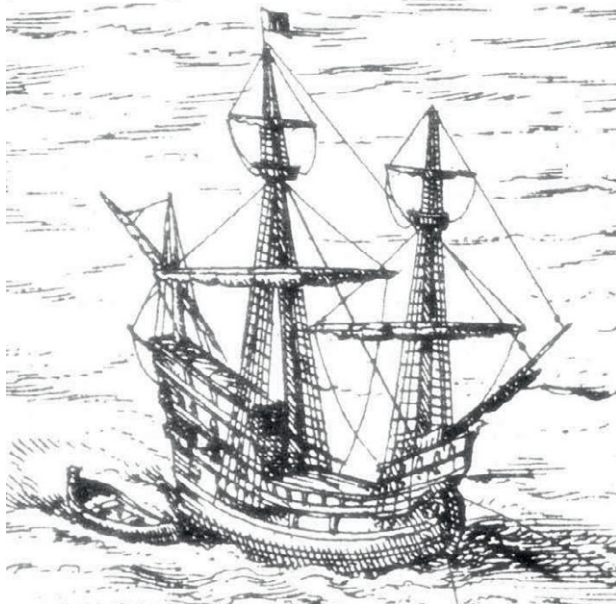


Abb. 5.9: Vollgeriggte Karacke (um 1560)

Detail aus BRAUN / HOGENBERG, *Civitates Orbis Terrarum* (1965), Liber III, Blatt 31 (Rotterdam).

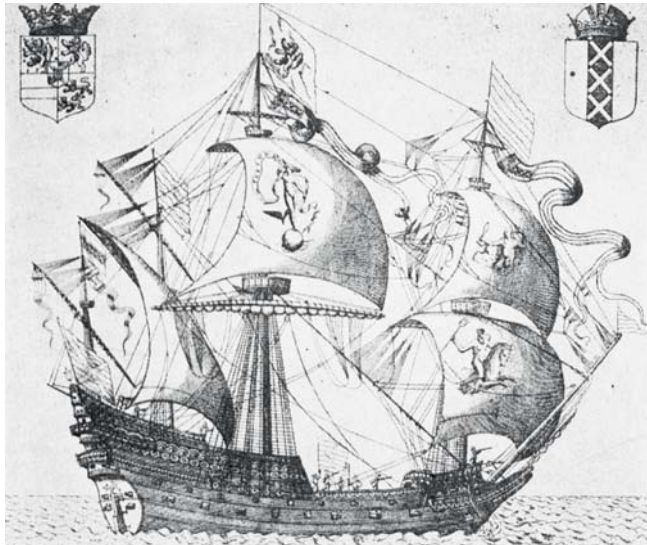


Abb. 5.10: Holländische Galeone (1594)

Nach R. C. ANDERSON, *The Rigging of Ships in the Days of the Spritsail Topmast 1600-1720*, [Nachdr. d. Ausg. Salem, Mass., 1927], New York 1994 = 1927, Plate 1.

konnte man auf den Bugaufbau einen dritten Mast setzen. Dieser Fockmast führte ein weiteres, entsprechend der geringeren Mastgröße kleineres Rahsegel, das die zusätzlich benötigte Segelfläche bei Schiffvergrößerung beibrachte. Auch dieser dritte Mast lag – anders als im westlichen und nördlichen Europa – innerhalb des Traditionshorizontes des mediterranen Schiffbaus.³¹ So verwundert es nicht, dass die älteste, bekannte Abbildung eines Dreimasters aus Barcelona stammt. In dem *Llibre de les Ordinacions de l'Administrator de les Places* in Zusammenhang mit einer Ordinance bzgl. Weinimport und Importabgaben von 1409 befindet sich die Zeichnung einer dreimastigen Karacke.³² Die Schiffe wurden immer voluminöser, d. h. tragfähiger und ökonomischer bereederbar gebaut. Die Bugkastele, aber auch die Heckaufbauten, mit ihren kleineren Masten wurden im Laufe der Zeit immer höher gezogen. Als schließlich die Masthöhen ihre herstellbaren Grenzen erreicht hatten und die Segelgrößen und -gewichte immer schwerer handhabbar wurden, machte man sich weitere Ausbaureserven am Rigg zunutze. Man erfand die Marsstengen, d. h. separate Mastverlängerungen oberhalb der Marsplattformen und schlug an ihnen, sowohl am Großmast als auch am Fockmast zusätzlich kleinere Marsrahsegel an. Unter dem Bugspriet führte man ein weiteres kleines Rahsegel ein, die Blinde, die die Manövrierfähigkeit des Schiffes erhöhte. Auf diesem Wege entwickelte sich die mediterrane Kogge zum größten Schiffstyp ihrer Zeit, der in Westeuropa als „Karacke“ bekannt wurde.³³ Allein schon das Rigg dieser zum vollgetakelten Dreimaster weiterentwickelten Mittelmeerkogge wurde

³¹ Hierzu Anh. N, S. 971.

³² Lawrence V. MOTT, A three-masted ship depiction from 1409, in: IJNA 23, 1994, S. 39-40..

³³ Die Etappen der Entwicklung sollen in etwa mit den Abbildungen 5.5 bis 5.10, (S. 153–154) gezeigt werden. Die Begriffe *cocha* und *carraka* werden von Van der Merwe und Friel diskutiert: Pieter van der Merwe und Ian Friel, gemeinsame „General Introduction“ zu dem getrennt bearbeiteten Thema „Towards a three-masted ship“ in: ICMM, Intern. Congress of Maritime Museums (1981), S. 125-126. Sie stellen fest, dass die in ihrer Heimatstadt Genua *coche seu nave* genannten großen Flandern- und Englandfahrer in englischen Quellen als *carrack*, *caryk* oder *taryt*, bzw. als *navis vocata carraka* auftauchen. „Exactly why northerners started calling these vessels „carracks“ is uncertain.“ (Ian FRIEL, *The Good Ship. Ships, Shipbuilding and Technology in England 1200-1520*, London 1995, S. 158). Schon in den 1340ern schrieb Edward III. „of great ships of Genoa, commonly called *carakes*“ (HUTCHINSON, *Ships and Shipping* (1994), S. 42). Der große zweimastige, mittelmeerische Frachter der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, die südliche Weiterentwicklung der Kogge zur *cocha* alias Karacke war der Vorläufertyp, zu der großen *Krack*, die der flämische Kupferstecher Meister W ♠ um 1480 so detailliert darstellte (Abb. 5.8) und der vollgeriggten Karacke des 16. Jahrhunderts (Abb. 5.9). Die Marke „ ♠ “ ist die Hausmarke des Meisters W. In der Literatur wird, wohl wegen technischer Schwierigkeiten, mitunter von dem „Meister W mit der Hausmarke“ geschrieben. Über den Meister W siehe André WEGENER SLEESWYK, *The Engraver Willem A Cruce (WA) and the Development of the Chain-Wale*, in: MM 76, 1990, S. 345-361.

zum unschlagbaren Standard auf allen großen Schiffstypen zu Ende des 15. Jahrhunderts, seien es nun die iberischen Karavellen, die Galeonen des 16. Jahrhunderts, seien es die in den westlichen Regionen, in der Nordsee oder in der Ostsee beheimateten Koggen, Liburnen und Holken, die zusätzlich besonders von den iberischen Karavellen profitierten. Auch im Bereich der Hansestädte ist die Entwicklung, die diese großen Schiffstypen aus dem 13. und 14. Jahrhundert im Verlaufe des 15. Jahrhunderts nahmen, ohne die Geschichte der mittelmeerischen und atlantischen Schiffe nicht zu verstehen.

5.5. Geklinkerte und kraweelbeplankte Schiffe

Die Übernahme des Heckruders aus dem Norden und die Weiterentwicklung des Riggs der atlantischen Koggen war zweifellos ein wichtiger Schritt für den mittelmeerischen Schiffbau. Es wurde bisher jedoch über den weitreichendsten historischen Aspekt noch nicht gesprochen, nämlich über die Bauweise und Beplankungsart der *coches*. Zwischen der nordischen und westeuropäischen Klinkerbeplankung in Schalenbauweise und der südlich-mediterranen Kraweelbeplankung in Skelettbauweise liegen schiffbauerische Welten.

5.5.1. Klinkerarten und globale Erfahrungen

Zunächst sei der Aspekt der Klinkerung in einem globalen Licht gewürdigt. Der große China-Forscher Joseph Needham führt in Bezug auf klinker- und kraweelgebaute Schiffe aus:

„This particular classification is one into which all vessels in the world will fit, but it is far from being the whole story. Broadly speaking, the clinker-build is characteristic of northern Europe alone, while the ships of all other regions (the Mediterranean, the Persian-Arab culture area, India, Oceania, and China) are carvel-built.“³⁴

Needham hält also 1971 geklinkerte Schiffe für eine einmalige Erfindung der Skandinavier. Dass stimmt in dieser Ausschließlichkeit nicht. Das Thema der Klinkerung von Schiffen muss differenzierter angegangen werden.

Zunächst ist eine Art **h a l b e r K l i n k e r** zu erwähnen. Dieser Ansatz zu einer Klinkerung fand sich nur in Korea an zwei Schiffsfunden, dem Shinan Schiff und dem Wando Schiff.³⁵ Bei dieser Beplankung überlappt

koreanische
Halbklinkerung

³⁴ Joseph NEEDHAM, *Science and Civilisation in China*, Vol. 4: *Physics and Physical Technology*, Part III: *Civil Engineering and Nautics*, Cambridge 1971, S. 388 .

³⁵ Jeremy GREEN, *Arabia to China – the Oriental Traditions*, in: GARDINER, *Earliest Ships* (1996), S. 100-102.

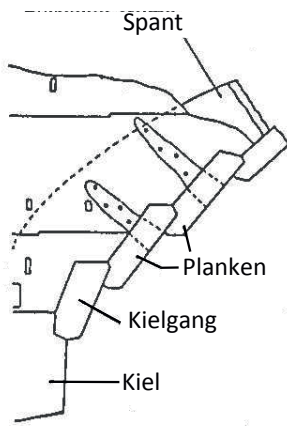


Abb. 5.11: Detail der Beplankung des koreanischen Shinan Schiffes

Detail aus GREEN, J., *Arabia to China* (1996), S. 101 (Abb. unten)

außenbords die darunterliegende Planke.³⁶

Geklinkerte – und zwar meist unterlappte – Flussboote gibt es heute auf dem indischen Subkontinent im dem gewaltigen Mündungsgebiet von Ganges, Brahmaputra und Meghna im heutigen Bangladesch.³⁷ In dieser vom Wasser geprägten (Flüsse, Monsunregen, Meerwasser) und regelmäßig von Überschwemmungen heimgesuchten Weltgegend, mit ihrem engen Netzwerk von sich immer wieder ändernden Fluss- und Wasserwegen war und ist ein Leben ohne Wasserfahrzeuge nicht möglich.³⁸ Entsprechend groß ist die über Jahrtausende gewachsene Erfahrung in Bootsbau und Wassertransport, die wohl bis 1500 v. u. Z. zurückreicht und mit Sicherheit um 500 v. u. Z. vorhanden war.³⁹ Mangels archäologischer Erkenntnisse

'reverse clinker'
in Bangladesh

³⁶ Abb. 5.12, S. 158.

³⁷ Seán MCGRAIL/Lucy BLUE, *The reverse-clinker boats of Bangladesh*, in: MCGRAIL, *Boats of South Asia* (2003), S. 25-66 und Seán MCGRAIL/Lucy BLUE/Eric KENTLEY, *The reverse-clinker boats of Orissa and West Bengal*, in: MCGRAIL, *Boats of South Asia* (2003), S. 67-97.

³⁸ „This combination of rainfall, river inundation, flash-floods and storm surges has made it impossible to control summer flooding in Bangladesh“ (Willem van SCHENDEL, *A History of Bangladesh*, Cambridge 2009, S. 6). In jedem Sommer werden ca. 20% des Landes überschwemmt. Die Überschwemmungsrate erhöht sich nicht selten auf über 70% (ebd.).

³⁹ „Cultivation of plants and domestication of animals occurred well before 1,500 BCE“ (VAN SCHENDEL, *Bangladesh* (2009), S. 13). „The success of rice-based deltaic agriculture provided the basis for sedentary lifestyles, which, by about the fifth century BCE, led to urban centres, long-distance maritime trade and Bengal's first sizeable

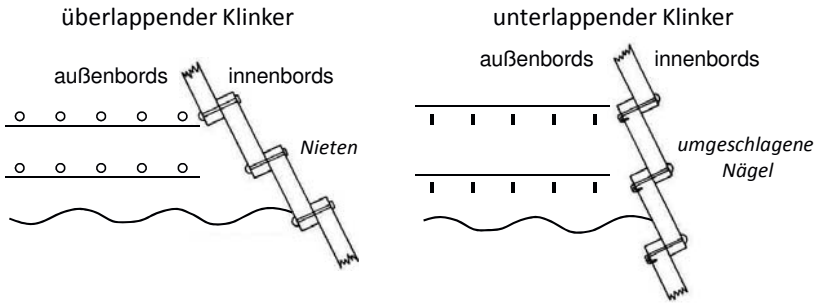


Abb. 5.12: Über- und unterlappende Klinkerbeplankung
In Anlehnung an MCGRAIL/BLUE, *Reverse-clinker boats of Bangladesh* (2003), S. 28,
Fig. 2.3.

kennen wir nur den heutigen Bootsbau genauer, haben Hinweise aus den vergangenen ca. 350 Jahren⁴⁰ und drei als Steinrelief vorliegende Nachweise von „reverse-clinker vessels“ aus dem 11. bzw. 11./12. Jahrhundert.⁴¹

Wir wissen aus der europäischen Geschichte, dass Bootsbautechniken für Binnengewässer über lange Zeiträume bis in die heutige Zeit hinein unverändert tradiert wurden. Das kann man ebenfalls für jahrtausendealte Kulturtechniken Bengalens unterstellen. Insofern ist der Bootsbau Bangladeschs gewissermaßen ein Fenster zur Geschichte, auch wenn wir das nicht genauer chronologisieren können. Das Studium bengalischen Bootsbaus lässt wohl schiffbauerische Rückschlüsse auf mittelalterlichen Schiffbau in Europa zu. Es gibt bengalische Bootsarten, die dem europäischen Holk bzgl. Aussehen und Bootsbautechnik zu ähneln scheinen.⁴² Die schiffbauerischen Anforderungen an die beiden Arten

states“ (ebd. S. 15).

⁴⁰ MCGRAIL/BLUE, *Reverse-clinker boats of Bangladesh* (2003), S. 32-38.

⁴¹ Nachweis und Fotos: MCGRAIL/BLUE/KENTLEY, *Reverse-clinker in Orissa and West Bengal* (2003), S.71/72 und Fig. 3.2 und 3.3.

⁴² Greenhill hebt hervor: „On the basis of this evidence it would appear, therefore, that as far as the Bangladeshi vessels are concerned there is a happy coincidence in which the round, full, shallow and capacious hull called for by working conditions in a large group of their employments can well be planked 'hulk-style' ...“ (Basil GREENHILL, *The Mysterious Hulk*, in: MM 86, 2000, S. 15). Und: „These boats were the more interesting because their clinker construction showed very clearly, in varying degrees, some of the apparent characteristics of the planking of the hulk“ (Basil GREENHILL, *Introduction*, in: MCGRAIL, *Boats of South Asia* (2003), S. 4). Wenn Greenhill allerdings meint, dass bengalische „hulk-type“-Boote „have been perceived as a reincarnation in twentieth-century Bangladesh of some types of medieval hulk“ (ebd. S. 4/5), dann muss man sich schon fragen, was die Reinkarnation wovon sein könnte. Historisch gesehen wäre bestenfalls der Holk die Reinkarnation uralter bengalischer Schiffe gewesen und die dortigen Schiffe weisen nicht „hulk-type planking“ auf, sondern die europäischen Holke waren eher 'Bengal planked'.

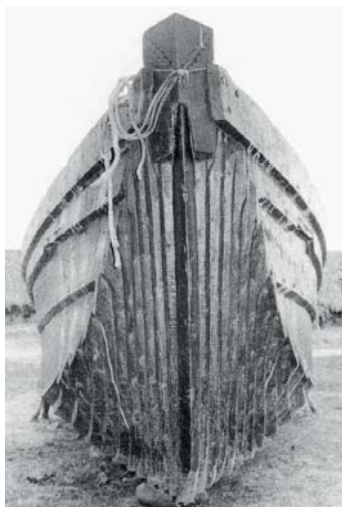


Abb. 5.13: Bangladesch-Schiff mit zwei Klinkerarten

„The bows of an oared *putia* at Digha, West Bengal. The reverse-clinker planking is laid 'hulc-fashion', rising at the ends to an angled line. European clinker strakes 'fill the gap between the two ends'“

(MCGRAIL/BLUE/KENTLEY, *Reverse-clinker in Orissa and West Bengal* (2003), S. 78, Fig. 3.7)

ist die Nagelbefestigungsreihe am oberen Rand eines Plankenganges zu finden, was auf unterlappende Klinkerung hindeutet. Es handelt sich hierbei um Manuskriptillustrationen⁴³ und einige Siegelschiffe.⁴⁴ Allerdings sind diese Nachweise nicht unbedingt schiffbauerisch verlässlich und wirklichkeitsgetreu.

Das kann an mehreren Siegeln exemplarisch gezeigt werden. Die Abbildungen 5.14 zeigen drei offizielle englische Admiralty-Siegel aus der Zeit um 1440: Es handelt sich um das einzige, in der Literatur erwähnte, überlappt geklinkerte Siegelschiff des Admiralty Court of Bristol, ein Holk-Kogge-Mischtyp (Nr. 1). Die beiden anderen Schiffe gehören zum

von Klinkerung unterscheiden sich nicht voneinander. Klinkerbauer konnten offenbar problemlos beide Klinkerungen ausführen. Das beweist heutiger Bootsbau in Bangladesch, wenn in einem Schiff beide Arten von Klinker zu finden sind (Abb. 5.13, S. 159).

Für das europäische Mittelalter liegt kein schiffsarchäologisches Anschauungsmaterial bzgl. 'reverse clinker' vor. Auf bildlichen Darstellungen (Manuskriptillustrationen, Siegel mit Schiffsabbildungen) erkennt man die Klinkerart meist nur, wenn die Plankenbefestigung in Form von Nagel- oder Nietreihen abgebildet werden. Bei überlappender Klinkerung befinden sich die Nägel am unteren Rand eines Plankenganges, bei unterlappender im oberen Bereich. Es gibt Anhaltspunkte dafür, dass im mittelalterlichen Europa neben der üblichen überlappenden Klinkerung auch die unterlappende Klinkerung vorgekommen sein könnte. Das scheint im Wesentlichen den Schiffstyp Holk zu betreffen. Auf einigen wenigen Abbildungen

⁴³ Abbildungen: FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 14 Abb. 1.1, S. 37 Abb. 2.4, S. 89 Abb. 5.3.

⁴⁴ Greenhill und McGrail erwähnen nur ein Siegel mit 'reverse clinker' (GREENHILL, *Mysterious Hulc* (2000), S. 6 Fig. 2; MCGRAIL/BLUE, *Reverse-clinker boats of Bangladesh* (2003), S. 29 Fig. 2.4; siehe Nr. 1 auf Abb. 5.14, S. 160). Zu ergänzen wären zwei Siegel aus Paris: (a) aus dem 14. Jh. (EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 172 Nr. 142) und (b) ein extrem gebogener großer Holk aus dem 16. Jh. (EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 178 Nr. 154).

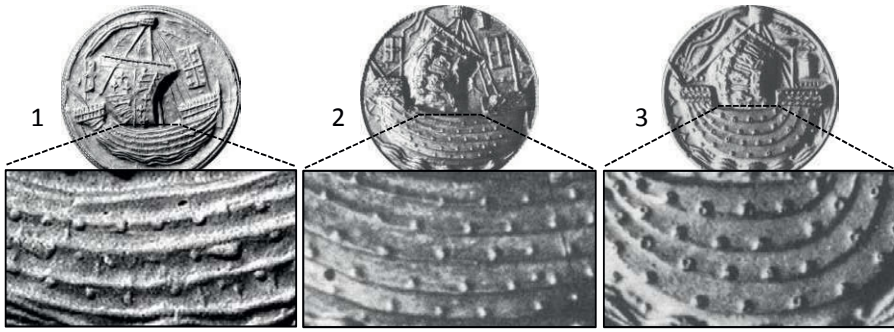


Abb. 5.14: Klinkerbepunktungen an drei englischen Siegelschiffen um 1440

Nr. 1: Siegel Admiralty Court of Bristol (1446) (National Maritime Museum Greenwich); Nr. 2: Zweites Siegel John Holland, Admiral von England, Irland und Aquitanien (1435-1442) (EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 94), siehe auch Abb. 6.8, S. 198; Nr. 3: Drittes Siegel John Holland, Admiral von England, Irland und Aquitanien (1435-1442) (EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 94).

zweiten und dritten Siegel des John Holland, 2nd Duke of Exeter and Lord High Admiral of England und zeigen zwei unterschiedliche Schiffe: eine überlappend geklinkerte Kogge (Nr. 2) und einen überlappend geklinkerten, reinen Holk (Nr. 3).

Es ist schwer vorstellbar, dass in der real existierenden Marineverwaltung Englands wahlweise unter- und überlappte Klinkerschiffe, das eine Mal als Holk das andere Mal als Kogge Verwendung fanden, wie sich aus den Siegeln herauslesen ließe. Wie unsicher eine Klinkerbestimmung über Nagelreihen auf Siegeln ist, zeigt ein Siegel, bei dem die Nagelreihen genau in der Plankenmitte verlaufen, was schiffsbauerisch keinen Sinn ergibt (Abb. 5.15). Hinzu kommt, dass bei der Mehrheit der Schiffssiegel die Siegelstecher auf die Darstellung von Plankenverbindungen ganz verzichteten und damit eine Klinkerspezifizierung unmöglich machten. Ob überhaupt, wenn ja in welchem Ausmaß und eventuell auf welche Schiffstypen beschränkt in Europa unterlappte Klinkerbepunktung praktiziert worden ist, muss unbeantwortet bleiben. Nur die Schiffsarchäologie könnte mit der Zeit Klarheit schaffen.



Abb. 5.15: Zweites Siegel des Bailiffs von Ipswich (1. H. 15. Jh.)

EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 88.

Es sei im Rahmen weltweiter Bezüge kurz darauf hingewiesen, dass der Holzschiffbau Europas in vielen Punkten von Schiffskonstruktionen auf Bambusbasis übertroffen wurde und dass es solche Konstruktionen waren, „which sets the Chinese ship apart from the ships of the rest of the world“.⁴⁵

⁴⁵ NEEDHAM, *Engineering and Nautics* (1971), S. 389 . Genauerer siehe Exkurs Kap.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass offenbar weltweit die unterschiedlichen Optionen, die die Natur und die Physik für die Herstellung von Wasserfahrzeuge bereithält, in der Geschichte oft unabhängig voneinander entdeckt und praktisch umgesetzt worden sind. In Bezug auf Europa ist es sicherlich richtig, in der Entwicklung von geklinkerten Seeschiffen eine unabhängige Kulturleistung des skandinavischen Nordens zu sehen. Unter den harten maritimen und klimatischen Bedingungen ihrer Weltgegend schufen man dort mit großem, handwerklichem Geschick und Kreativität ein originäres, festgefügtes, flexibles und widerstandsfähiges Seeschiff.

5.5.2. Zwei Baumethoden, zwei schiffbauerische Welten

Bezüglich der großen Entwicklungslinien der mittelalterlichen Seefahrt wog die Frage nach der grundlegenden Baumethode noch schwerer als die nach der Beplankungsart, obwohl beide eng zusammenhängen. Wo befand sich die europäische „Wasserscheide“ zwischen den beiden, sich gegenseitig so fremden Traditionen der Gerüst- und Schalenbauweise? Die Trennungslinie zog sich quer durch das Königreich Kastilien, welches sich am Ende der Reconquista in der Mitte des 13. Jahrhunderts über die iberische Halbinsel von Süd nach Nord erstreckte. Durch seine Küstenlinien gab es in Kastilien beide Traditionsgebiete, die sich in diesem Herrschaftsgebiet aber nicht verschmolzen oder wenigstens annäherten. Kastilien operierte mit zwei ganz unterschiedlichen Flotten und Flottenorganisationen. Der südliche Distrikt wurde von Sevilla aus verwaltet und umfasste die mediterrane Küste und die Straße von Gibraltar. Für die nördliche, atlantische Küste war Burgos verantwortlich mit einer ganz anderen Art von Flotte.⁴⁶ Lawrence V. Mott führt aus:

Königreich
Kastilien an zwei
Fronten

„Castile had a rather surprising problem with regard to ship design and construction. Whereas the northern ports had expertise in constructing the keels and cogs that were playing an important role in northern trade and naval warfare, this knowledge did not transfer to the realities of galley warfare as conducted around southern Castile and the Strait of Gibraltar“.⁴⁷

Genau wie später Frankreich im Hundertjährigen Krieg, griff auch Kastilien schon Ende des 13. Jahrhunderts im Kampf gegen muslimische Kräfte auf Genueser Schiffbauer, Flottenkommandanten und Galeeren zurück. Unabhängig von den Seekämpfen mit Galeeren sowohl gegen die nordafrikanischen Staaten als auch gegen Portugal um die Kontrolle der Straße

5.7 (Exkurs: China und Europa), S. 177–183.

⁴⁶ Die Darstellung stützt sich an dieser Stelle vor allem auf MOTT, *Iberian Naval Power* (2003), S. 106-110.

⁴⁷ MOTT, *Iberian Naval Power* (2003), S. 108 .

von Gibraltar, hatte Kastilien an der Nordküste ganz andere Probleme: „... throughout the fourteenth century it also had to confront growing hostilities with England in the Bay of Biscay and the English Channel“.⁴⁸ Kastilien geriet während des 14. Jahrhunderts im Golf von Biskaya und im Englischen Kanal immer wieder mit den Engländern aneinander und wurde in den Hundertjährigen Krieg hineingezogen.

„What is of importance is that the vast majority of combatants were cogs and nefs common to northern waters, not the galleys employed by Castile in the South“.⁴⁹

nördliche
Bautechnik:
Klinkern

Worum geht es bei den beiden unterschiedlichen Arten, Schiffe zu bauen? Ein Schiffbauer im Norden lernte, ein Schiff Plankengang für Plankengang von unten nach oben aufzubauen. Er formte den Schiffsrumpf durch freies Straken und die überlappende Fixierung der Planken, mit Gefühl für das Material, aus Erfahrung von dessen Verhalten und aus seiner Vorstellung von dem späteren Schiff. Man hatte bei dieser Bauweise praktisch nur einen Versuch der Gestaltung und wusste erst am Ende, ob und wie das Schiff gelungen war. Man baute Unikate. Bereits die Schiffe der Wikinger waren hervorragende Produkte einer hochstehenden Handwerkskunst. Die Schiffbauer auf den Schiffbauufeln an der französischen Atlantikküste, am englischen Kanal, an der Nordsee und an den Küsten der Ostsee entwickelten im 13. und 14. Jahrhundert erstaunliche Fertigkeiten im Klinkerbau, bei dem, wie gesagt, zuerst muschelartig ein Schiffsrumpf entstand, der anschließend mit Spanten ausgesteift wurde.

südliche
Bautechnik:
Kraweel

Die südliche Bautechnik ging entgegengesetzt vor. Man stellte als erstes die Spanten her und platzierte sie auf dem Kiel zu einem Gerüst, um es anschließend mit einer Plankenhaut zu versehen, wobei die einzelnen Planken gegeneinander auf Stoß gesetzt wurden. Die Planken mussten sich nicht gegenseitig verspannen und formen, sondern wurden der bestehenden Form des Gerüsts angepasst und an diesem in ihrer Lage fixiert. Dieses Vorgehen hatte mehrere Vorteile. *E r s t e n s* wurde die Form des Schiffsrumpfes im Vornherein entwickelt und im Spantengerüst vorgegeben, d. h. die Dinge blieben korrigierbar. *Z w e i t e n s* musste der Schiffsrumpf nicht unbedingt den strakenden Eigenschaften der Planken folgen, die nicht mehr formgebend waren, und nun auch in kürzeren Enden verarbeitet werden konnten. Der Schiffbauer erhielt mehr Freiheitsgrade zur Gestaltung des Rumpfes. Das war bei der Weiterentwicklung von Bug- und Heckpartien wichtig. *D r i t t e n s* sparte man gegenüber einer Klinkerbauweise Schiffbauholz und damit Schiffsgewicht ein.⁵⁰ Nicht zu unterschätzen ist,

⁴⁸ MOTT, Iberian Naval Power (2003), S. 109.

⁴⁹ MOTT, Iberian Naval Power (2003), S. 109.

⁵⁰ Dem steht allerdings entgegen, dass klinkerbeplankte Schiffe mit weniger Spanten auskamen als Kraweelschiffe.

v i e r t e n s, dass sich ein Kraweelschiff wesentlich leichter reparieren ließ als ein Schiff mit überlappenden Planken, bei dem die Rumpfstabilität durch die geklinkerte Außenschale gegeben war. Das wurde im Übrigen zu Beginn des 16. Jahrhunderts der Hauptgesichtspunkt, mit Kanonen bestückte Kriegsschiffe nur kraweel zu bauen, da die in die Bordwand zu arbeitenden Stückpforten jede geklinkerte Bordwand als tragendes Statikteil schwächten. F ü n f t e n s verteilte sich das Gewicht der oberen Plankengänge vollflächig auf den horizontalen Plankenstoß und wurde von der Plankenbefestigung an den Spanten aufgefangen. Bei einer Klinkerbeplankung belastet das Gewicht der oberen Planken die Eisenverbinder der Plankenüberlappungen auf Scherung. Andererseits ist festzuhalten, dass eine klinkergebaute Schiffsrumpfschale in sich stabiler und elastischer war als ihr kraweelgeplanktes Gegenstück und sich harmonischer ihrem nassen Element anpasste und von daher seefester war.

Exkurs 1: Römischer Schiffbau

Die römische Methode, feste, stabile und große Frachtschiffe, also etwa Getreidefrachter mit Tragfähigkeiten bis zu 1000 t zu bauen, bewegte sich auf einem ungleich höheren schiffbauerischen Niveau als die eben vorgestellten mittelalterlichen Methoden, einen Schiffrumpf herzustellen. Kraweelbeplankung und Skelettbauweise müssen nicht zwingend zusammengehen. In der Antike wurden alle Kriegs- und Handelsschiffe auf eine kunstvolle Weise kraweelgeplankt und dennoch in Schalenbauweise hergestellt.⁵¹

äußerst
qualifizierter
Schiffbau

Bei der Schalenbauweise gibt es, unabhängig von der Klinkertechnik, zwei verschiedene Möglichkeiten, die Planken zunächst ohne ein inneres Gerüst glatt und auf Stoß aneinander zu fügen. Man hat in verschiedenen Weltgegenden die Planken mit entsprechend vorhandenen Nähmaterialien wie Kokosnusssfasern, Bambusstreifen oder sonstiges Fasermaterial zusammen genäht. Nähen war auch die Methode der alten Ägypter, als sie für Schwertransporte auf dem Nil vom Schiffbaumaterial Schilfrohr zu Holzplanken übergingen.

Die handwerklich anspruchsvollste Fügetechnik stammt von griechisch-römischen Schiffbauern. Die Planken (auch die für Decks) wurde zunächst über rechteckige Zapflöcher und passende Zapfen, die in ihrer Position verdübelt wurden, miteinander zu einer tragenden Schale verbunden, beginnend am vorher aufgelegten Kiel. Die Plankenstärken lagen in der Regel

Kraweelschiffe in
Schalenbauweise

⁵¹ Die folgenden Ausführungen über den römischen Schiffbau beruhen auf den Darstellungen von CASSON, *Ships and Seamanship* (1971), S. 200-223 (Kap. 10: „Shipbuilding“) und UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), hier S.42, siehe auch S. 37-42. Zusammenfassende Übersicht: Patrice POMEY, *Principles and Methods of Construction in Ancient Naval Architecture*, in: HOCKER, *Bottom-Based Shipbuilding* (2004), S. 25-36.

zwischen 3,5 cm und 10 cm. Die Plankenränder wurden jeweils passend gearbeitet, wobei unterschiedliche Brettbreiten eingepasst wurden. Die Zapfen saßen so dicht nebeneinander, dass sie schon jetzt für eine fast wasserdichte Bordwand sorgten. Wenn die Schale auf diese Weise hochgezogen worden war, passten die Schiffbauer die Spanten mit einem maximalen Abstand von 25 cm ein, oft auch noch enger nebeneinander. Spanten und Planken wurden mit Balkendübeln verbunden, die mit eingetriebenen Bronzenägeln verkeilt wurden. Auf die Planken wurde innen eine Abdeckung genagelt. Ein Kielschwein, in dem die Spanten eingelassen waren, deckte den Kiel ab. Die Schiffe wurden auf der Bordwand mit ein bis zwei durchlaufenden Barghölzern ausgestattet, denen innen Hölzer als Gegenpart gegenüber lagen. Das verstärkte den Rumpf zusätzlich, ebenso wie die massiven Querhölzer, die auf den Spanten zu liegen kamen und durch die Bordwand geführt wurden. Gegen den Holzwurm wurde der Rumpf oft bis zum Dollbord mit Bleiblech beschlagen, nachdem man vorher geteertes Gewebe auf den Rumpf geheftet hatte.⁵² Diese Schiffe waren wasserdicht und mussten nicht kalfatert werden.

Schiffe von einem solchen Qualitätsstandard waren nur sehr zeitaufwendig, arbeitsintensiv und im Rahmen gründlicher handwerklicher Tradition herzustellen; d. h. sie waren teuer und eine Gesellschaft musste für sie Bedarf haben und sie sich leisten können. Dieser Standard ging in den Jahrhunderten des spätantiken Verfalls im Westen verloren. Die riesigen Getreidefrachter für die stadtrömische *annona*, wie die Getreidelieferungen für die Millionenstadt hießen, wurden nicht mehr gebaut.⁵³ Das Zentrum

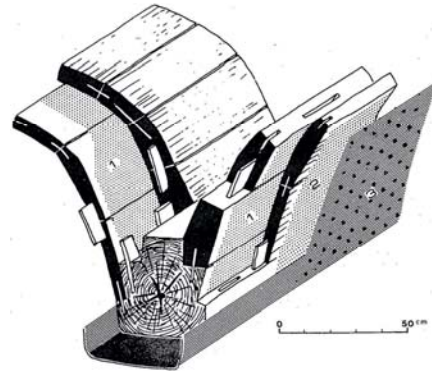


Abb. 5.16: Antike mediterrane Kraweelbeplankung

Nach A. TCHERNIA, *L'épave romaine de la Madrague de Giens*, Paris 1978, S. 86, Abb. 12 (aus Lionel CASSON, *Sailing Ships of the Ancient Mediterranean*, in: GARDINER, *Earliest Ships* (1996), Abb. S. 45). Dieses große römische Handelsschiff von ca. 50 v. Chr. verfügte über eine doppelte Kraweelbeplankung (Nr. 1 = innen, Nr. 2 = außen). Außen war es mit Bleiblech auf geteertem Tuch beschlagen worden (Nr. 3).

Niedergang und
Verlust der alten
Standards

⁵² CASSON, *Ships and Seamanship* (1971), S. 209/210. Siehe Abb. 5.16.

⁵³ Um eine Vorstellung von dem Umfang und der Bedeutung allein dieser Schifffahrt zu bekommen, seien folgende Informationen angefügt. „The free distributions of grain (*frumentationes*) under both Julius Caesar and Augustus rose to the point where they were being issued, even if only briefly, to some 320,000 recipients at the rate of 5 *modii* per month“ (Geoffrey RICKMAN, *The Grain Trade Under the Roman Empire*, in: D'ARMS / KOPFF, *The Seaborne Commerce* (1980), S. 263). Rickman setzt – Plinius d.

des Reiches wanderte nach Osten. Die staatlichen Gelder für die Schiffer blieben aus. Als die staatlichen Finanzen, die Handelsnetze und die Verwaltung verfielen, ging es auch mit der Schifffahrt und dem Schiffbau abwärts.

„There was at the same time a general erosion of quality in the construction of ships. Roman methods were slowly abandoned. The decline in trade and rising costs of commerce associated with higher taxes and a decrease in security forced shippers and in turn shipbuilders to be more conscious of the high cost of Roman construction methods“.⁵⁴

Qualifizierte Schiffbauer wurden teurer und waren seltener zu finden. Die alte kunstvolle Schalenbauweise wurde durch eine Art Hybridtechnik ersetzt. Als erstes wurden die Bodenplanken weiterhin miteinander verzapft. Für die Arbeitsgänge, bei denen bisher die Rumpfform durch frei gefügte Planken geformt wurde, ging man nun zu einer einfacheren zu fertigenden, die Form vorgebendes Spantengerüst über, um anschließend dieses Skelett außen mit Planken zu verkleiden, die man nun an den stehenden Spanten direkt mit starken Eisennägeln befestigen konnte. Die Statik beruhte nicht mehr auf einer selbsttragenden, festgefügt Rumpfschale, sondern bei dieser simpleren Baumethode auf den Spanten. Die Materialien wurden nicht mehr entsprechend fein bearbeitet und dauerhaft eingepasst. Diese vereinfachten Kraweelschiffe waren nicht mehr wasserdicht gefügt und die Nahtstellen mussten nun kalfatert, d. h. dicht gestopft werden. Die Übergänge in der Bautechnik waren fließend, und – wie gesagt – hybrid.

„This meant from the fourth century the gradual disappearance of the old system of tenoning. By 600 tenons were apparently

Ält. folgend (Plin.nat. XVIII.xv.66 (S. 50/51)) – den modius Weizen mit 6,5–7 kg an. 1 t entspricht ca. 160 modii (RICKMAN, *The Grain Trade* (1980), S. 261) das waren jeweils ca. 34 kg Getreide pro Person. Für ihre Grundversorgung benötigte die Millionenstadt der frühen Kaiserzeit eine jährliche Getreidelieferung von ca. 40 Mill. modii Getreide, mehr als 250 000 t/a: RICKMAN, *The Grain Trade* (1980), S. 263. Casson hält sogar 60 Mill. modii (400.000 t) für möglich: LIONEL CASSON, *The Role of the State in Rome's Grain Trade*, in: D'ARMS / KOPFF, *The Seaborne Commerce* (1980), S. 21. Es gab römische Getreideschiffe, die über 1000 t Getreide an Bord nehmen konnten. Die Anzahl der Getreidefrachter, „involved in the grain supply of Rome as a whole must have run into thousands.“ (RICKMAN, *The Grain Trade* (1980), S. 263).

Man kontrastiere das mit einer Aussage, zu der sich der Schäfer-Schüler Bernhard Hagedorn in nationalistischer Hybris hat hinreißen lassen: „Jedoch die maritimen Leistungen von Griechen und Römern können sich mit denen der Germanen, Kelten und Basken in keiner Weise messen.“ (HAGEDORN, *Wichtigste Schiffstypen* (1914), S. 2). Mit der Zielsetzung, deutsche „Seegeltung“ oder anderweitige „deutsche Größe“ hervorzuheben, ist auch der gewissenhafteste Historiker nicht in der Lage, ausgewogene Urteile zu fällen.

⁵⁴ UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 41.

used only as guides in setting the lower planks in place and they were no longer held in place by treenails“.⁵⁵

Die Kraweelbautechnik in Skelettbauweise, die im Spätmittelalter vom Mittelmeer ausgehend ihren mühsamen Siegeszug nach Norden antrat, war, – historisch eingeordnet – eine „abgespeckte“ Variante großer antiker Schiffbaukunst, die mit den enormen zivilisatorischen Ressourcen, gesellschaftlichen Anforderungen und ökonomischen Möglichkeiten des Römischen Reiches verloren ging und im europäischen Mittelalter nicht mehr realisierbar und reaktivierbar war.

5.6. Die Obergrenze für geklinkerte Schiffe

Obergrenze:
„Grace Dieu“

Aus dem oben angeführten Punkt 5 der Vorteile der Kraweelbauweise⁵⁶ wird eine technische und statische Obergrenze für die Größe von geklinkert geplankten Schiffen sichtbar. An diese Größenobergrenze stieß man in England 1416 mit dem Bau der „Grace Dieu“ für die Flotte Henrys V., der 1415 die Normandie angegriffen und damit den Kampf gegen die Franzosen wieder aufgenommen hatte. Die „Grace Dieu“ wurde das mit Abstand größte Schiff, das man in England bis in das 17. Jahrhundert hinein baute. Es verfügte über 1400 t Tragfähigkeit, also grob 700 Last, bei einer Länge von 53-55 m und einer Breite von 29-30 m (wahrscheinlicher: 15,24 m)⁵⁷, einem Tiefgang von 6,7 m, einer Höhe von der Wasserlinie bis zur Reling des Poop-Decks von 18,3 m⁵⁸ und einem gewaltigen Großmast,

⁵⁵ UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 41.

⁵⁶ Kap. 5.5.2, S. 163.

⁵⁷ Diese nur ungefähren Längenangaben sind eine Folge von möglichen Längenumrechnungen von Florentiner *bacchia* in englische *feet*. Dazu und zu den Schiffsabmessungen siehe Ian FRIEL, *Henry V's Grace Dieu and the wreck in the R. Hamble near Bursledon, Hampshire*, in: *IJNA* 22, 1993, Table 10 und Appendix 1 auf S. 17. Das Längen-Breiten-Verhältnis der „Grace Dieu“ wäre nach den von Friel tabellarisch präsentierten Angaben 1,85:1. Das kann nicht stimmen. Friel diskutiert selbst die möglichen Fehler. Prynne führt die Breitenangabe auf eine Verwechslung von toskanischen *bracchia* mit englischen *feet* zurück, bzw. dass der Kapitän der Florentiner Galeeren 1429-1430, Luca di Maso degli Albizzi (aus dessen Tagebuch die *bracchia*-Angaben stammen) bei der Breite die Umrechnung von *feet* (50 ft) in entsprechende *bracchia* (25 *bracchia*) vergessen hat und so aus eigentlich 25 *bracchia* 50 geworden sind. Eine Breite von 50 ft (statt 50 *bracchia*), also von 15,24 m, ergäbe ein realistisches Verhältnis von 3,6:1 (M. W. PRYNNE, *Dimensions of Grace Dieu*, in: *MM* 63, 1977, S. 7). In einem, Timbotta Manuskript genannten, frühen Schiffsbautext (1440-1450) des venezianischen Kaufmanns Giorgio Timbotta werden als größte Schiffe Karacken von 250 t, 350 t und 500 t, beschrieben mit Breiten von 25 ft, 28 ft und 34 ft: R. C. ANDERSON, *Italian Naval Architecture about 1445*, in: *MM* 11, 1925, Tabelle S. 150 (diese Tabelle findet sich auch bei HOWARD, *Sailing Ship of War* (1979), S.19). Das würde mit einer Breite von 50 ft für „Grace Dieu“ harmonisieren.

⁵⁸ Die letzten Angaben aus HOWARD, *Sailing Ship of War* (1979), S. 18. Das *P o o p - d e c k*, bzw. die Poop, ist ein erhöhtes Achterdeck, oft direkt über den Achterkajüten. Bei

der einen unteren Durchmesser von über 2 m und einer Länge von ca. 60 m gehabt haben soll. An Hand von Seitenprofilzeichnungen vergleicht

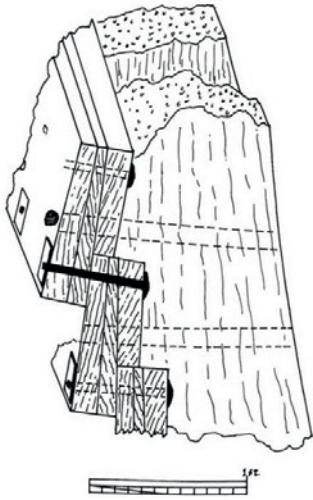


Abb. 5.17: Dreifach-Klinkerung der Grace Dieu

nach J. Richard STEFFY, *Wodden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks*, College Station: Texas A & M Univ. Press 1994, S. 114, Fig. 4-38.

Prynne die „Grace Dieu“ mit großen, bekannten Schiffen der folgenden Jahrhunderte („Henry Grace à Dieu“ (1514), „Wasa“ (1628), „Sovereign of the Seas“ (1637) und H.M.S. „Victory“ (1803)), die dieses gewaltige Schiff ausnahmslos überragt.⁵⁹ Die Klinkerung dieses Schiffs konnte nur noch aus drei Plankenlagen übereinander gefertigt werden, wobei an den Überlappungen jeweils fünf Planken über Eisennägeln von 15-20 cm Länge miteinander zu verbinden waren.⁶⁰ Dieses Schiff war ein Misserfolg und kam nie richtig zum Einsatz. W. J. Carpenter-Turner stellte bereits 1954 fest:

„It is not difficult to explain why the *Gracedieu* was a failure. Certain inherent defects are obvious. They include the unsuitability of three-skin clinker construction for such a large ship“.⁶¹

W. J. Carpenter-Turner war, soweit mir ersichtlich ist, eine der wenigen, die den Fehlschlag mit der „Grace Dieu“ klipp und klar auf die ungeeignete nordische Bauweise und die diesbezügliche Rückständigkeit des englischen Schiffbaus⁶² zurückführte. Mit einem bis zu fünfzähligen Klinkerbau,⁶³ mit den entsprechenden Gewichts- und Dichtigkeitsproblemen, nicht zu sprechen von äußerst kompliziert werdenden Reparatur- und Ausbesserungsarbeiten war diese Bauart von

mehreren Achterdecks ist es das oberste, oft verkürzte Deck als Kommando-Plattform der Schiffsführung, von dem aus man das gesamte Schiff überblicken konnte. Die achterliche Reling der Poop ist also der höchste Punkt des Schiffskörpers. Der Name leitet sich aus dem Lateinischen *puppis* (Heck, Achterdeck) ab.

⁵⁹ M. W. PRYNNE, *Henry V's Grace Dieu*, in: *MM* 54, 1968, S. 121-126; in verkleinerter Version auch zu finden bei HOWARD, *Sailing Ship of War* (1979), S. 19.

⁶⁰ Siehe hierzu PRYNNE, *Grace Dieu* (1968), S. 124; Seán MCGRIL, *The future of the Designated Wreck in the R. Hamble*, in: *IJNA* 22, 1993, S. 47; Susan ROSE, *The Navy of the Lancastrian Kings. Accounts and Inventories of William Soper, Keeper of the King's Ships, 1422-1427*, London 1982, S. 45.

⁶¹ W. J. CARPENTER-TURNER, *The Building of the Gracedieu, Valentine and the Falconer at Southampton, 1416-1420*, in: *MM* 40, 1954, S. 71/72.

⁶² Siehe zu dem Thema der Rückständigkeit auch die Ausführungen auf S. 172-173, speziell An. 84, S. 172.

⁶³ Abb. 5.17, S. 167.

Schiffen an ihre Grenzen gelangt. Mit Klinkerbauten dieser Größe gelang es den Engländern nicht, den großen, südländischen Karacken segel-, bau- und wartungstechnisch ebenbürtige Alternativen entgegenzustellen.⁶⁴ Die Gegenposition wird von Major-General Prynne und Susan Rose vertreten, die darauf bestehen, dass die „Grace Dieu“ deshalb nicht zum Zuge kam, weil bei ihrer Indienstellung der Krieg zur See praktisch schon beendet war, die „Narrow Seas“ im englischen Interesse befriedet worden waren und das Schiff nicht mehr gebraucht wurde.⁶⁵

Die Franzosen, gegen die Henry V. zur See antrat, verbuchten durch ihre Allianz mit Genua seetechnische Vorteile. Ihnen eilten aus dem Mittelmeer acht große Genueser Karacken zusammen mit 12 Galeeren unter dem Kommando von Giovanni de' Grimaldi zur Hilfe.⁶⁶ Es war jedoch nicht so, dass die Engländer kraweelgebaute Karacken nicht genauer kennen lernten. Sie eroberten in den Seekämpfen 1416 und 1417 mit großer zahlenmäßiger Überlegenheit sieben Genueser Karacken, benannten sie um und gliederten sie in die königlichen Flotte ein.⁶⁷ Das heißt aber nicht, dass sie mit ihnen auch schiffbautechnisch zurecht kamen. Weder die mit Genua verbündeten Franzosen, und erst recht nicht die Engländer, waren zu der Zeit in der

Genueser Karacken
in der Royal Fleet

⁶⁴ Zur historischen Einordnung in die Geschichte des Segelschiffbaus sei der folgende Aspekt beachtet. „Grace Dieu“ mag einzigartig in ihrer und der nachfolgenden Zeit gewesen sein. Allerdings kann der antike Schiffbau mit Schiffen ihrer Größe aufwarten, die erfolgreicher operierten und besser nach der Nut-und-Feder-Kraweeltechnik gebaut waren (siehe Anm. 51, S. 163). Lionel Casson stellt diese Schiffe vor. 240 v. Chr. ließ Hiero II. von Syrakus unter der Aufsicht des Archimedes die „Syracusia“ bauen, „the biggest merchant ship known from the ancient world, a brobdingnagian three-mastered, three-decked grain carrier of some 1,700 to 1,900 tons burden“ (CASSON, *Ships and Seamanship* (1971), S. 172; siehe auch S. 185-186). Der zweite Superfrachter, die „Isis“, war einer der großen Getreidefrachter auf der *annonia*-Route von Alexandria nach Rom im 2. Jh. n. Chr. Casson errechnet eine realistische Traglast von ca. 1230 t. Das Schiff hatte eine LüA von 55 m, eine Breite von mindestens 13,7 m und eine Höhe von der Bilge zum Hauptdeck von 13,75 m (ebd. S.186-188). Mit diesen Maßen liegt sie recht genau in dem Größenbereich der englischen „Grace Dieu“ von 1418. Das dritte gewaltige Schiff war jenes, das 37 n. Chr. auf Veranlassung des Kaisers Caligula den Obelisken, der heute den Petersplatz vor dem Vatikan ziert, aus Ägypten nach Rom transportierte. Casson geht auch bei diesem Schiff von ca. 1300 t aus (ebd. S. 189).

⁶⁵ „*Gracedieu* was the victim not of faulty shipbuilding techniques but of the rapidly changing political and strategic situation in the Channel.“ (ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), S. 51). So auch PRYNNE, *Grace Dieu* (1968), S. 120.

⁶⁶ ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), S. 48/49.

⁶⁷ 1416 kehrten die Engländer nach Southampton mit drei Karacken zurück, die zu „Maria Hampton“, „Marie Sandwich“ und „George“ wurden. 1417 kamen die Karacken „Paul“, „Christopher“, „Andrew“ und „Peter“ hinzu: ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), S. 49. Auf englischer Seite kämpfte dabei, nicht ganz freiwillig, der lübische Schiffer Hinrick van Velthem, der mit seinem Volk in die Dienste des englischen Königs gepresst wurde. Auf der zweiten Reise in englischen Diensten *most ik helpen de crake nemen*. Am Ende verlor er sein Schiff und kämpfte um Entschädigung (siehe Anh. G.3.6, S. 892, Nr. 4).

Lage, die Kraweelschiffe sowohl selbst zu bauen als auch zu reparieren. Das galt auch für die Niederländer bis in die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts hinein.

„In the Netherlands in 1439 when the Duke of Burgundy wanted a ship built in the southern style he had to import Portuguese shipwrights to do the job. At Zierikzee in 1460 local builders imported a Breton to show them how to build in the new way“.⁶⁸

Es gab im gesamten nordwesteuropäischen Raum nur eine Werft die sich außer auf geklinkerte auch auf Kraweelschiffe verstand: Die königlich-französische Werft „Le Clos des galées“ in Rouen in der Normandie am Unterlauf der Seine.⁶⁹ Der Bau und die Arbeit in Skelettbauweise wurde dort jedoch von mittelmeerischen Handwerkern durchgeführt, die man sich je nach Bedarf heran holte.

„Le Clos des galées“
in Rouen

„Between 1294 and 1416 there were at least thirteen occasions on which southern shipwrights were brought north to Rouen, at great expense, to build or repair galleys“.⁷⁰

italienische Schiff-
bauer in franz. und
engl. Diensten

Le Clos des galées wurde jedoch nicht zu einem Zentrum der Initialzündung für einen Knowhow-Transfer in das westliche und nördliche Europa, sondern blieb zunächst gewissermaßen eine Insel und Außenstelle des mediterranen Kraweelschiffbaus. Natürlich arbeiteten dort bretonische Schiffbauer unter Anleitung der italienischen Spezialisten und lernten mit der Zeit diese andere Art, Schiffe zu bauen, kennen.⁷¹ Aber für die nächsten Jahrzehnte sah man im Westen und Norden Europas offenbar keine Notwendigkeit, die altbewährte Klinkerbauweise aufzugeben, ehe ab der Mitte des 15. Jahrhunderts langsam der Kraweelbau zunahm. Erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts galt: „La construction à carvel était bien établie dans les chantiers navals de Normandie.“ Es waren dann bretonische Schiffbauer, die an der Verbreitung des Kraweelschiffbaus, als er dann auch im nördli-

⁶⁸ Richard W. UNGER, *The Technical Development of Shipbuilding and Government Policies in the Fifteenth and Sixteenth Centuries*, (1990), in: UNGER, *Ships and Shipping in the North Sea* (1997), S. 201.

⁶⁹ Zu dieser besonderen Werft und Flottenarsenal siehe Eric RIETH, *Le Clos des galées de Rouen, lieu de construction navale à clin et à carvel (1293-1419)*, in: VILLAIN-GANDOSSI / BUSUTTIL / ADAM, *Medieval Ships I: Northern Europe* (1989), S. 71-77.

⁷⁰ FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 172. Unger schreibt: „The French imported Genoese ships and then Genoese shipwrights north to the Channel“ (UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 171).

⁷¹ Für Ian Friel hat es nicht den Anschein, dass die einheimischen, normannischen Schiffsbauer „ever learned the secret of skeleton construction“ (FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 172). Friel beschreibt die Situation mit einem anschaulichen Vergleich. „The situation could be compared to that of the Third World country in the 1960s, maintaining an air force of modern jets but relying on the West or the Soviet Union to provide maintenance crews.“ (ebd.).

chen Europa anstand, beteiligt waren.⁷² Nur die italienischen Schiffbauer waren also zunächst in der Lage, mit solchen Großschiffen aus dem Süden, den Galeeren und den Karacken, umzugehen und wurden auch von den Engländern zur Hilfe geholt. Es war sogar die Rede von speziellen „carrack carpenters“.⁷³ Es war wahrscheinlich William Soper,⁷⁴ der mit einer Petition um die Erlaubnis nachfragte, Zimmerleute und Kalfaterer aus fremden Ländern anzuheuern, denn *en ceste pays ne trouuons que poy de gentz qui savont nye nief nies le carrakes renoueller*.⁷⁵ Die eroberten und übernommenen Karacken der Engländer waren meist in einem schlechten, baufälligen Zustand, „in a bad condition“, mit Ausrüstungen, die „used up, or broken, or damaged or worn out“ waren.⁷⁶ Karacken benötigten alle drei Jahre Ausbesserung und Überholung und diese Genueser Prisenkaracken befanden sich zum Zeitpunkt ihrer Eroberung schon vier bis fünf Jahre im Wasser.⁷⁷

Friel fasst die Lage so zusammen: „The evidence all appears to show that in the 1420s, English shipwrights did not know how to repair (or build) skeleton-built hulls“.⁷⁸

Die geklinkerte „Grace Dieu“ stellte einen Kraftakt des englischen Schiffbaus dar, mit dem man etwas erzwingen wollte, was nur als Fehlschlag

⁷² RIETH, *Le Clos des galées* (1989), S. 76.

⁷³ „Also for the wages of William Savage, master carpenter, called *carrack carpenter* at a daily-rate of 8 d continuously working on the great royal ships, carracks and baligers because of his own skill in the work, . . . “ (ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), Appendix I (Fragmentary accounts, S. 214. Zu William Savage vermutet Susan Rose, „that his name has been anglicised and he was in fact Italian.“ (ebd. S.242).

⁷⁴ Soper war in den 1417/1418er Jahren „surveyor of the king’s ships, carracks and baligers“: ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), S. 20.

⁷⁵ Petition von William Soper: PRO, Exchequer. Treasury of Receipt. Council and Privy Seal. E28/38 (zitiert nach: ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), Anm. 153, S. 268 (zu S. 45)): . . . denn „in diesem Land finden wir nur wenige Leute, die so ein Karackenschiff überholen können.“

⁷⁶ Das galt für die bereits angeführten Schiffe in Anm. 67, S. 168. Im Einzelnen werden die Schiffe vorgestellt bei ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), „The Inventory“: Nr. 5 („George“), S. 135-138; Nr. 19 („Poule“), S. 159-160; Nr. 20 („Cristofre“), S. 160-163; Nr. 21 („Andrew“), S. 163-164; Nr. 22 („Peter“), S. 164-166; Nr. 24 („Marie Sandwich“), S. 166/167.

⁷⁷ FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 173.

⁷⁸ FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 174. Es verwundert, wenn gerade Susan Rose den Mangel an Knowhow im Kraweelschiffbau in England euphemistisch umschreibt: „The Mediterranean influence did not extend to the hulls of these ships [the King’s great ships; RP]“. Prynne leugnet die Defizite in der Skelettbautechnik rundweg, indem er behauptet: „The early fifteenth century shipwrights were, after all perfectly familiar with the great carvel-built Mediterranean carracks. (PRYNNE, *Grace Dieu* (1968), S. 120). Es kommt ein Verdacht auf, dass es hier um mehr als die Quellen- und Faktenlage geht. Die Flotte war in England schon immer ein sehr sensibles Thema. Es entsteht der Eindruck, dass vor allem der hochrangige Militär M. W. Prynne die bei der „Grace Dieu“ sichtbar gewordenen Defizite als einen nationalen Makel empfand und nicht wahrhaben wollte.

enden konnte. Und so gelang es nach Ende des Krieges nicht, diese Schiffe zu verkaufen, wie es damals mit Kriegsflotten üblich war.⁷⁹ Die großen Vier, „the King’s great ships“, die teuersten Schiffe des Königreiches,⁸⁰ nahmen allesamt ein trauriges Ende. Die stolze „Grace Dieu“ wurde 1420, zwei Jahre nach ihrer Fertigstellung, im River Hamble vor Anker gelegt, kam 1433 in den Flussschlamm und brannte 1439 nach einem Blitzschlag bis zur Wasserlinie nieder. Eines ließ man im Hafen von Southampton verrotten. Die restlichen zwei wurden 1429 in den River Hamble gelegt, wo auch sie schließlich im Schlamm vermoderten.⁸¹

Es war ohne Hilfe und gründlichem Umlernen über längere Zeiträume nicht möglich, sich von einer Schiffbaumethode auf die andere umzustellen. Schiffbauer machten immer Bekanntschaft mit den Schiffstypen und Schiffbautechniken anderer Gegenden, sei es, dass sie als Schiffszimmerleute selbst zur See fuhren und in fremden Häfen die dort beheimateten Schiffe sahen oder in fremden Diensten auf ungewohnten Schiffen Erfahrungen sammelten,⁸² sei es, dass sie in ihrer Stadt Reparaturen und Wartungen an fremden Schiffen durchführten. Hinzu kam, dass Schiffe in der Fremde käuflich erworben werden konnten und mit dem Schiffer den Heimathafen wechselten. Nicht ungewöhnlich war im Kaper- und Ausliegengeschäft, dass man fremde und ungewöhnliche Schiffstypen für sich selbst nutzbar machte, wie es die Franzosen und Engländer Anfang des 15. Jahrhunderts praktizierten. Sie wussten von den südländischen *coches*, die ab den 1340er Jahren in jährlichen Konvois Flandern aufsuchen und in England Station machten und die anders aussahen als ihre eigenen Koggen. Sie wussten also, dass man an achtern einen zweiten Mast mit einem dreieckigen Segel fahren konnte, dass die Aufbauten dieser Schiffe immer höher wurden, und dass deren Plankenhaut durchgehend glatt war. Man bekam Anfang des 15. Jahrhundert in England solche, inzwischen zu, für die damalige Zeit, riesigen zwei- und dreimastigen Karacken ausgewachsenen *coches* in die eigenen Hände, nachdem diese Karacken den Franzosen näher bekannt geworden waren.

Umstellungen im Schiffbau

⁷⁹ Im Testament des 1422 verstorbenen Henry V. gab es eine Klausel, dass Schiffe zu verkaufen seien, um seine Schulden zu begleichen. Es wurden eine ganze Reihe Schiffe verkauft bzw. als Ausgleich überschrieben: ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), S. 52-53; FRIEL, *Oars, Sails and Guns* (2003), S. 74.

⁸⁰ Gracedieu (1400 t), Jesus (1000 t), Holyghost de la Tour (740-760 t Last), Trinity Royal (540 t). Steckbriefe dieser Schiffe bei ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), Appendix IV, S. 247.

⁸¹ In den 30er und 40er Jahren wurde die Flotte Henry’s V. zum Schuldenabtrag „abgewickelt“. „By 1442, when Soper finally gave up his post, there were no servicable ships in royal ownership [. . .] Ten years later the office of Clerk of the King’s Ships ceased to exist and was not to be revived until 1480“ (Susan ROSE, *The Wall of England, to 1500*, in: HILL, *History of the Royal Navy* (1995), S. 19).

⁸² UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 31 mit Anm. 4.

Dennoch gab es einen großen Unterschied zwischen „kennenlernen“ und „selber bauen können“. Wenn es um große Veränderungen im Schiffbau ging, etwa um die Einführung des Heckruders, um zusätzliche Masten, andere Segeltypen oder um hohe Kastellaufbauten, dauerte es oft Jahrzehnte, ja Generationen, ehe sich der Schiffbau umstellte. Es gab sogar Veränderungen, deren Umsetzung ohne fremde Hilfe kaum machbar war. Die weitreichendste, ja revolutionäre Veränderung betraf im späten Mittelalter eine Umstellung der Beplankungsart von der nordisch-atlantischen Klinkerbeplankung auf die mediterrane Kraweelbeplankung. Unterschiedliche Beplankungen waren, wie wir sahen, das Ergebnis vollkommen unterschiedlicher, schiffsbautechnischer Verfahren.

Umstellung der
Baumethode –
ein großer Schritt

Dabei war es sicherlich für einen Kraweelschiffbauer handwerklich noch schwieriger, klinkergeplankte Schiffe herzustellen als anders herum. Historisch gab es allerdings nur die Situation, dass sich der westliche und nördliche Klinkerschiffbauer auf die südliche Skelettbauweise und die Kraweelbeplankung umstellen musste, wobei er auf die Hilfe südlich-mediterraner Schiffsbaumeister und deren Schiffe angewiesen war.

Die kraweelplankenden Schiffbauer der Mittelmeerregion standen ihrerseits unter keinem Druck, die Gascogner Koggen Anfang des 14. Jahrhunderts in deren original Klinkerbauweise erstellen zu müssen. Sie konnten deren Rumpfform auch über ein Spantengerüst gestalten und dabei den vormals geraden Bugsteven der Kogge, wie sie es gewohnt waren, etwas abrunden und dadurch fülliger formen und den Rumpf in ihrer Tradition beplanken. So entstand der kraweelgeplankte Schiffsrumpf der *cocha*. Eine *cocha tinclata*,⁸³ eine geklinkerte Kogge des Bayonner Typs wurde eine erwähnenswerte Besonderheit. In dieser neuen Bauausführung und Beplankung war die *coche* in einer Weise ausbaufähig, wie es ihre klinkergebaute, nordische Schwester, ebenso wie der geklinkerte nordwestliche Holk, nie sein konnten.

Im Zusammenhang mit der Übernahme und Anpassung der *cocha* führt Van der Merwe aus: „There was no need for the Mediterraneans to copy the antiquated „clinker“ techniques of the north.“⁸⁴ Für ein Jahrtausend war die nördliche Bauweise war die perfekte Anpassung skandinavisch-

⁸³ EBERENZ, Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel (1975), S. 105.

⁸⁴ VAN DER MERWE, Coche seu nave and carracks (1983), S. 124. In wie weit Klinkerschiffe „antiquiert“ waren, hing jeweils vom Stand der europäischen Inegration im Schiffswesen ab. In der mediterranen Schifffahrt wäre jede Art von Klinkerschiff gegenüber dortigem Schiffbau immer „antiquiert“ gewesen, denn die mittelmeerischen galeeren waren in ihrem Seegebiet optimal angepasst. Solange im skandinavischen Norden die eigene ererbte Schifffahrt den noch herrschenden gesellschaftlichen Anforderungen genügte, waren diese Schiffe selbstverständlich dort nicht antiquiert. Den Klinkerschiffbau ereilte sein historisches Schicksal auf breiter Front erst im Laufe des 15. Jahrhunderts, als Europa zu einem integrierten Schifffahrts- und Seehandelsgebiet zusammenwuchs.

germanischer Schifffahrt an die maritimen Verhältnisse auf den nördlichen Meeren und es ist zu bezweifeln, ob die Wikinger mit einer von den Abmessungen vergleichbaren, leichten, kraweelgebauten Galeere den Nordatlantik bewältigt hätten. Obwohl die Kraweelschiffe in West- und Nordeuropa bekannt waren, hatte man seine Gründe, über lange Zeiträume an den geklinkerten Schiffsrümpfen festzuhalten,⁸⁵ obwohl ihr Bau komplizierter und risikoreicher und die Reparatur und Wartung dieser Schiffe aufwendiger war. Der See und ihren Gefahren geschuldet, waren Schiffbau und Seefahrt immer vorsichtig und konservativ und gaben nicht so schnell Bewährtes auf.

In dem Maße, wie sich westliche und nördliche Schiffbauer die Kraweelbauweise aneigneten, wurden sie zu umfassend qualifizierten Experten ihres Faches. Man darf nicht vergessen, dass kleinere, lokale und regionale Schiffseinheiten und Binnenschiffe sich weniger über die Zeiten veränderten. Außerdem erfolgte die Umstellung zu größeren Kraweelschiffen sukzessive, indem die Zahl der Kraweelschiffe langsam zunahm und geklinkerte Koggen und Holke nach und nach zu „Auslaufmodellen“ wurden. Das bedeutet, dass die Schiffbauer im Norden beide Baumethoden beherrschen mussten, denn der Klinkerneubau hörte nicht auf und die geklinkerten Schiffe im Einsatz mussten gewartet, überholt und repariert werden.

Die ersten Schiffbauer mit entsprechend umfassender Befähigung waren die französisch-bretonischen, die durch die Schule des Rouener Clos des galées⁸⁶ gegangen waren. Sie wirkten nach Norden. Für die Zeit um 1459 berichtet der Chronist von Zeeland Johann Reygersberg:

*Omtrent dese tijden begonstmen in Zeelandt ende in Hollandt eerst die craveelschepen te maeken, daermen mede over zee voer om koopmanschap.*⁸⁷

Das erste Schiff soll in Zierikzee von einem bretonischen Schiffbauer gebaut worden sein.⁸⁸ 1460 wurden in Hoorn *de eerste carvielschepen ghemaect*.⁸⁹ Kompetente Bretonen standen sicher auch im hansischen Bereich hoch im Kurs.

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts hatte der Schiffbau vom Atlantik bis hoch nach Danzig eine längere Qualifizierungszeit hinter sich und war nun auf breiter west- und nordeuropäischer Front in der Lage, beide Schiffbaumethoden anzuwenden. Es hatte in der zweiten Hälfte des 15.

⁸⁵ Siehe hierzu die Ausführungen zu dem „clos des galées“ in Rouen S. 169.

⁸⁶ S. 169–170.

⁸⁷ Johan Reygersbergen, Chroniick van Zeelandt, II, Middelburch 1614, S. 223; zitiert nach HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 58, Anm. 2.

⁸⁸ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 58.

⁸⁹ D. Velius, Chroniick van Hoorn, Hoorn 1617, S. 42; zitiert nach HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 58, Anm. 3. Siehe zu Reygersbergen und Velius auch VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 474.

Jahrhunderts hier also gewissermaßen ein historischer Knowhow-Sprung stattgefunden.

5.7. Der europäische Grundtyp am Ende des 15. Jh.s

Die mediterrane *cocha* und ihr Ausbau zum größten Schiff der Zeit, zur Karacke, waren ein echtes Produkt der großen, europäischen Schiffbautraditionen. Dabei lieferten der Norden und Westen mit der Kogge den *A n s t o ß* zu einer großen Entwicklung. Der eigentliche Bedarf nach neuen Schiffen, der ökonomische Druck nach kostengünstigeren Fernhandlungsmöglichkeiten, ergab sich naturgegeben zuerst in der kommerziell, handlungstechnisch und wirtschaftlich fortschrittlichsten Region Europas, den lombardischen und katalanischen Mittelmeeranrainern. Um 1340 stellte Genua seine Flandern- und Englandfahrt für Massengüter von Galeeren auf Koggen um. Das begehrte Alaun aus Genueser Minen in Kleinasien⁹⁰ wurde auf die Frachter der Westflotten nach Flandern und England umgeladen und auf die lange und gefährliche Reise geschickt. Auf der Rückfahrt brachte man aus dem Nordwesten Wolle und Tuhe retour.

Ruddock hat für den Hafen von Southampton anschaulich beschrieben, wie sich den einheimischen Engländern und sicher auch den anwesenden Osterlingen das schiffahrtstechnische Süd-Nord-Gefälle darbot:

„The streets and taverns were crowded with Italian agents down from London and merchant passengers and officers, galley-men and mariners from Italian shipping in the port. In the harbour the great carracks of Venice and Genoa rode at anchor, towering above the local craft, while outside the West Gate the galleys of Florence and Venice discharged their cargoes of spices and velvets, damask, sarcenet and cloth of gold upon the Galley Quay“.⁹¹

Nicht anders und genauso pulsierend dürfen wir uns Brügge mit seinem Vorhafen Sluis und den Swin vorstellen.

Die Entwicklung der größeren Schiffstypen in den ca. 300 Jahren des Spätmittelalters kann zusammenfassend als ein Prozess der Konzentration und Vereinheitlichung verschiedenster lokaler und regionaler Schiffarten und Traditionen beschrieben werden. Am Ende dieses Prozesses, der sich natürlich auf unterschiedlichen Wegen und in unterschiedlichen Zeitspannen vollzog, ergab sich eine relativ einheitliche europäische Schifffahrt, bei der sich die Herkunft der Schiffe oft nur an ihren unterschiedlichen Flaggen festmachen ließ. Es hatte sich in das 16. Jahrhundert hinein ein europäisches Schiff herauskristallisiert, das von folgenden Hauptmerkmalen gekennzeichnet war:

⁹⁰ *Allume di Foglia* (Phocaea, ca. 50 km nördlich von Izmir).

⁹¹ RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton* (1951), S. 70.

Aufbauten. Ein Schiff mit fest in den Schiffsrumpf integrierten Aufbauten; mit ausgeprägten Aufbauten achtern und vorderen Aufbauten, die unterschiedlich ausgebildet sein konnten.

Takelage. Ein vollgeriggtes Schiff. Das dreimastige Schiff mit Fock-, Haupt-, Besanmast und Bugspriet verfügte über einen differenzierten Segelplan mit Quersegeleln als Fock und Groß- und einem Lateinsegel achtern, mit Marsquersegeleln und Binde am Bug.

Rumpf. Ein kraweelgeplankter, in Skelettbauweise erstellter Rumpf mit mehreren Decks.

Dieser prägende Grundtyp existierte in mannigfachen Variationen, je nach Bedarf und Anforderungen. Er ließ sich in der Schiffsgröße und im Längen-Breiten-Verhältnis variieren, was auf Geschwindigkeit und Geräumigkeit Einfluss hatte, oder man konnte ihn an die besonderen Anforderungen einer Schiffsartillerie anpassen.

Die verschiedenen europäischen Gebiete hatten unterschiedlichen Anteil an der Entwicklung. Dieser Einfluss ergab sich aus der kommerziell-ökonomischen Bedeutung der Region im europäischen Konzert und aus dem jeweiligen transeuropäischen Engagement. Die zentrale und kommerziell am weitesten fortgeschrittene Region war der mediterran-iberische Süden Europas. Indem man dort an der Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert mit dem Quersegeleln und dem Stevenruder passende, nordische Errungenschaften adaptierte, steuerte man selbst entscheidende Charakteristika aus der eigenen Tradition bei: Das mehrmastige Rigg, das Lateinsegel am Besan und die Kraweelbeplankung. Es waren weniger seemännische Erwägungen, sondern Kostengesichtspunkte genau kalkulierender lombardischer und katalanischer Kaufleute und Reeder, die u. a. für den nach Norden durch den Atlantik nach Flandern führenden Seehandelsweg ein größeres, leichter und mit kleiner Crew handhabbares Frachtschiff benötigten, mit dem sie die teuer zu betreibenden, großen Handelsgaleeren ersetzen konnten. Das führte zur Entwicklung großer Karacken.

100 Jahre später machten sich die Portugiesen auf, um den Weg nach Indien um Afrika herum in vielen Etappen über 70 Jahre hin zu erschließen. Auf der europäischen Bühne des anbrechenden Zeitalters der Entdeckungen und der Überwindung von Ozeanen gesellte sich zu den Karacken ein neuer Schiffstyp: die Karavelle. Als Heinrich der Seefahrer seine Kapitäne 1434 an den Kanarischen Inseln vorbei um Kap Bojador und 1445 um Kap Blanco schickte, geschah das mit Karavellen. Bartolomeu Dias umrundete im Frühjahr 1488 das Kap der Guten Hoffnung mit zwei Karavellen. Als Vasco da Gama 1497 zum Sprung von diesem Kap aus nach Indien ansetzte, war auch eine schnelle Karavelle unter seinen drei Schiffen.⁹²

die portugiesische
Karavelle

⁹² Das vierte Schiff, ein Versorger, hatte am Kap seine Funktion erfüllt und wurde verbrannt.

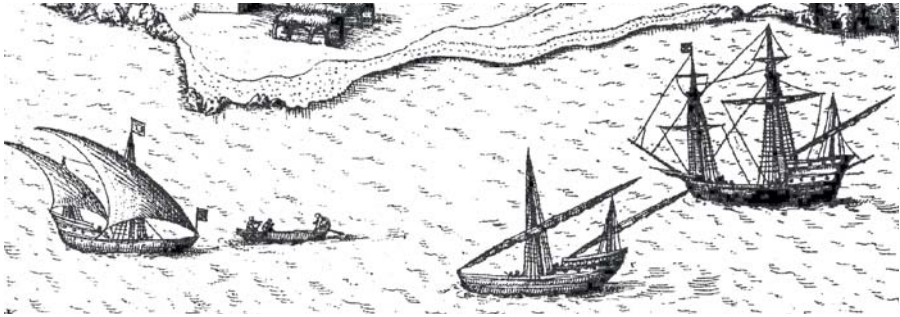


Abb. 5.18: Karavellen und eine Galeone vor der Goldküste

Vor der portugiesischen Festung São Jorge da Mina, Goldküste (16. Jh.). Nach einem Stich, reproduziert in Richard HUMBLE, *Die Entdecker*, Amsterdam 1979, S. 37. Auch in ELBL, *The Caravel* (1994), S. 93.

Solche Entdeckungsfahrten stellten ganz andere Anforderungen an die Schiffe als der Massenguttransport aus dem Mittelmeer nach Norden. Für das Vorstoßen in *terrae incognitae* benötigte man zunächst kleinere, wendige, schnelle Schiffe mit besonders guten Segeleigenschaften. Die in die verschiedenen Windzonen vordringenden Portugiesen hatten immer das Problem, den Weg zurück gegen widrige Winde und Strömungen zu finden. Die Karavelle wurde der iberische Beitrag zu dem europäischen Grundtyp. Sie entwickelte sich aus einem offenen Küsten- und Fischerboot und war „probably related to the *caravo* or *qārib*, a lateen rigged craft used by the Muslims of the Iberian Peninsula and western North Africa well into the fifteenth century“.⁹³ Die Karavelle der Entdecker blieb mit 18–60 t Tragfähigkeit ein kleineres Schiff mit einem Längen-Breiten-Verhältnis von 5:1, d. h. es war schmal gebaut, damit ein schneller Segler mit zwei bis drei Masten mit Lateinbesegelung, die Höhen am Wind von 45° bis 50° erlaubte.⁹⁴ Da die Karavelle keinen Bugaufbau hatte, konnte man sogar wahlweise die Lateinbesegelung gegen Quersegel austauschen, die bei Kursen vor dem Wind wirkungsvoller arbeiteten. Bei einem quergeriggten Schiff sprach man von der *caravela redonda*. Kolumbus fuhr seine Karavelle Niña auf der Hinreise 1492 mit Quersekeln und auch Vasco da Gama fuhr südwärts mit Quersekeln, stellte jedoch im Indischen Ozean Richtung Indien das Rigg auf Lateinbesegelung um.⁹⁵ Das Heckruder der Karavellen an einem geraden Steven war bereits Standard im Süden.

Die Karavelle war also ein besonders flexibles und handhabbares Schiff, das auch in anderen Gegenden Europas auftauchte und dort brauchbar war. Anfang des 16. Jahrhunderts fischten portugiesische Karavellen auf

⁹³ Martin ELBL, *The Caravel*, in: GARDINER, *Cogs, Caravels and Galleons* (1994), S. 91. Die Aussagen zur Karavelle stützen sich wesentlich auf diese Arbeit Martin Elbls.

⁹⁴ Siehe Abb. 5.18.

⁹⁵ ELBL, *The Caravel* (1994), S. 93-94.

den Fischgründen Neufundlands. Sie schifften portugiesisches Salz nach Irland und beförderten Tuch zurück. Sie brachten afrikanisches Gold nach Lissabon und nach Eröffnung der Seeroute nach Indien verschifft man auf ihnen Gewürze von Lissabon weiter nach Flandern. Mit Kanonen bestückt, wurden sie Ende des 15. Jahrhunderts schnelle und wendige Einheiten im Seekrieg, fuhren Begleitschutz und waren Patrouillenschiffe. Martin Elbl bezeichnet die Zeit zwischen den 1430er und 1530er Jahren als ein europäisches Jahrhundert der Karavelle. „Within two decades either side of 1450, the ship type began to be adopted and adapted by one maritime region after another, from Brittany and England to Sicily“.⁹⁶

Exkurs 2: China und Europa

Zur Skizzierung der maritimen Welt, in der das spätmittelalterliche Hamburg seine Existenz gestaltete, muss auch ein Blick nach Asien geworfen werden.

Alle wesentlichen Entwicklungen des 14. und dann mit steigendem Tempo des 15. Jahrhunderts steuerten auf die Zeitenwende zur Neuzeit hin, in der zum ersten Mal in der Geschichte der Menschheit im wahren Wortsinne global agiert wurde; – mit der Einschränkung, dass das chinesische Kaiserreich schon seit Jahrhunderten in Dimensionen dachte und Seefahrt betrieb, die die gesamte zivilisierte Welt umfasste, abgesehen von der aus ihrer Perspektive fernen Randerscheinung Europa.

Das Prinzip, wonach jede Gesellschaft die Schifffahrt und die Schiffstypen hervorbringt, die es benötigt, bestätigt sich vielleicht am eindrucksvollsten im China des Jahrtausends, das wir in Europa das „Mittelalter“ nennen.⁹⁷ Kaufleute aus dem Reich der Mitte (der Welt) hatten schon während des gesamten ersten Jahrtausends unserer Zeitrechnung in einem „semi-governmental trading intercourse“⁹⁸ die asiatischen Meere befahren. 987 sandte der kaiserliche Hof hohe Beamte mit vier Flotten zu Handelsunternehmungen Richtung Indien aus und lud fremde Herrscher zu Handelsmissionen nach China ein. Ab 1278 schickten die Yuan-Kaiser⁹⁹ Handelsexpeditionen auf Reisen, die über Tausende von Seemeilen bis nach Arabien vordrangen. Der Venezianer Marco Polo war Passagier einer dieser

Tradition
chinesischer Han-
delsexpeditionen

⁹⁶ ELBL, *The Caravel* (1994), S. 96.

⁹⁷ Diese Abschnitt stützt sich auf die Arbeit von NEEDHAM, *Engineering and Nautics* (1971), Kap. „Nautical Technology“ S. 379-700.

⁹⁸ NEEDHAM, *Engineering and Nautics* (1971), S. 488, Anm. c.

⁹⁹ Die Yuan-Dynastie waren Mongolenherrscher. Der Begründer der Dynastie war der Enkel Dschingis Khans Kublai Khan, an dessen Hof der venezianische Kaufmann Marco Polo 17 Jahre lang diente. Die Yuan-Kaiser regierten von 1268 bis 1368 und wurde von der Ming-Dynastie abgelöst, die von 1368 bis 1644 die Geschicke lenkte und in deren Periode die hier besonders interessierende Schatzflotte fällt.

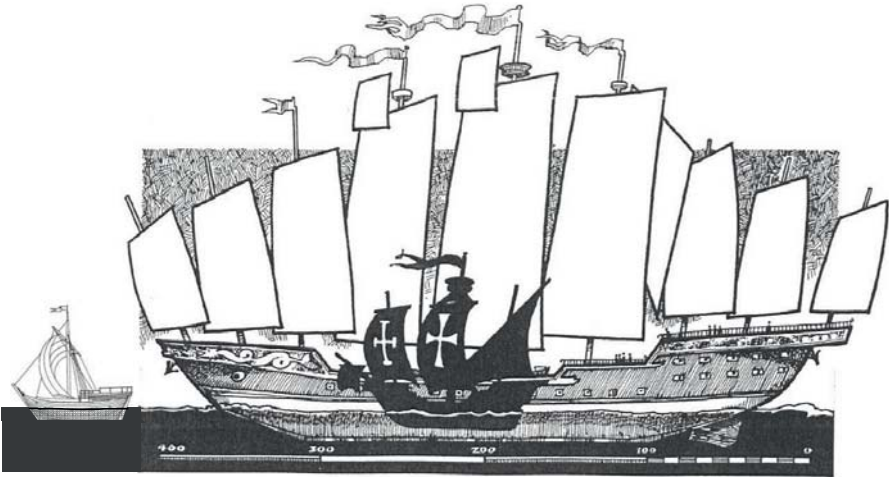


Abb. 5.19: Chinesisches Schatzschiff im Vergleich (frühes 15. Jh.)

Rekonstruktion eines *bao chuan* (Schatzschiff) im Größenvergleich mit der Karacke „Santa Maria“ (Christopher Kolumbus) und der Kogge Typ Bremen (Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven). Nach Louise LEVATHES, *When China Ruled the Seas. The Treasure Fleet of the Dragon Throne 1405 – 1433*, New York / Oxford 1994, S. 21. Die Kogge Typ Bremen wurde der Illustration von Jan Adkins (1993) durch den Verfasser maßstabsgetreu hinzugefügt; die Zeichnung der Kogge Typ Bremen von 1380 (Werner Lahn) nach der Abbildung in ELMERS, *Schiffe auf der Weser* (1981), Abb.22, S.46.

Flotten, die ihn 1294 bis nach Hormuz am Persischen Golf mitnahm. Die Aufgaben dieser staatlichen Flotten waren umfassend. Neben dem Handel und der Diplomatie mit Hilfe großer Mengen kostbarer Gastgeschenke zielte der chinesische Hof auf Tributpflichtigkeit gegenüber dem Drachenthron ab, zelebrierte mit großem Pomp, mit zehntausenden Seesoldaten an Bord imposanter Schiffe seine Überlegenheit.

Als die chinesischen maritimen Aktivitäten schließlich in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts ihren Höhepunkt erreichten, blickte das chinesische Weltreich also bereits auf eine lange Tradition eines Seefernhandels und von Entdeckungsfahrten ihrer Dschunkenflotten zurück. Flottenexpeditionen über gewaltige Entfernungen, über die innerasiatischen Meere, die Inselwelten Südostasiens und Ozeanpassagen durch den Indischen Ozean über den indischen Subkontinent bis nach Arabien und Nordafrika erforderten neben entsprechenden Seeschiffen auch überragende nautische Kenntnisse und umfassende organisatorisch-logistische Fähigkeiten.

die große
Schatzflotte
1405-1433

Die chinesischen Schiffe der großen Schatzflotte der Jahre 1405–1433 waren einzigartige Wasserfahrzeuge, die mit Sicherheit auf eine lange Entwicklungstradition zurückblicken konnten. Die Küsten von Somalia und Kenia, die tansanische Küste mit Sansibar, die Komoren, Madagaskar und die Straße von Moçambique waren bereits im 14. Jahrhundert nach chine-

sischen Überlieferungen bekannte Gegenden für chinesische Seefahrer.¹⁰⁰

Unter der Führung des kaiserlichen Palasteunuchen und Admirals Zheng He schickte China in den Jahren 1405 bis 1433 sieben kaiserlich-staatliche Flottenexpeditionen über die Meere, die ihren Radius von Mal zu Mal nach Westen ausdehnten.¹⁰¹

Die Flotte hatte imposante Ausmaße, sowohl quantitativ als auch qualitativ. Die auf dem großen Schiffswerftgelände Longjiang in Nanjing an einen Nebenarm des Jangtsekiang in Trockendocks gebauten Schiffe stellen alles in den Schatten, was die Welt an Holzsegelschiffen jemals gesehen hat. Edward L. Dreyer hebt hervor:

„Ming China in Zheng He’s time was the wealthiest and most populous economy on earth, and it was capable of feats of ship-building that would have challenged the major Western naval powers (Britain, France, and Spain) during the eighteenth-century heyday of the sailing ship in the North Atlantic“.¹⁰²

Die gesamte Schatzflotte bestand aus 250 Schiffseinheiten, auf denen mehr als 27.000 Männer Dienst taten.¹⁰³ Chinesische Schiffe hatten keinen Kiel. Sie waren plattbodige, vierkant-, also wannenförmige Schiffe, die ihre Stabilität durch ihre Breite erlangten.¹⁰⁴ Die 40-60 größten Schiffe waren die eigentlichen Schatzschiffe. Diese Schiffe waren bei einer Länge von 134 m / 117 m, mit einer Breite von 55 m / 48 m¹⁰⁵ (Längen-Breitenverhältnis von 2,45:1) außerordentlich breit gebaut. Nach Dreyers einleuchtender Abschätzung lag die Verdrängung dieser riesigen Schiffe zwischen 19.000 t und 31.000 t.¹⁰⁶ Im Bodenbereich des platten, flachgehenden Unterwasserschiffs

Schiffe und Struktur der Flotte

¹⁰⁰ NEEDHAM, Engineering and Nautics (1971), S. 495.

¹⁰¹ NEEDHAM, Engineering and Nautics (1971), S. 489-491. Über die Reisen im Einzelnen: Edward L. DREYER, Zheng He: China and the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405-1433, New York / u.a. 2007, Kap. IV-VII.

¹⁰² DREYER, Zheng He (2007), S. 105.

¹⁰³ DREYER, Zheng He (2007), S. 99.

¹⁰⁴ Aus den Quellen waren zunächst Länge und Breite bekannt. Die in Nanjing gebauten Schiffe mussten einen mehrere hundert Kilometer langen Wasserweg über den Jangtse zum Meer nehmen, was ihren max. möglichen Tiefgang auf 7,6 m (25 ft) begrenzte. Bezogen auf eine andere flache Wasserstraße (Die Straße zwischen den Inseln Bangka und Sumatra und der Besuch von Palembang auf Sumatra), die die Flotte auf ihren Reisen passierte, ergibt sich ein geringerer Tiefgangwert von 6,1 m (20ft). An Hand der drei Größen Länge, Breite und Tiefgang konnte Dreyer die Verdrängung der größten Schiffe abschätzen: DREYER, Zheng He (2007), S. 111-112.

¹⁰⁵ Die Doppelangaben hängen damit zusammen, dass zwei regional unterschiedliche Längen der in den Quellen angegebenen Maßeinheit *chi* in Frage kommen: DREYER, Zheng He (2007), S. 102.

¹⁰⁶ Die Spanne ergibt sich je nach *chi*-Umrechnung und angenommenen Tiefgängen von 20 ft oder 25 ft: DREYER, Zheng He (2007), Tab. S. 112. Zum Vergleich: Admiral Nelsons Flaggschiff, das Linienschiff erste Klasse *H.M.S. Victory*, verdrängte 3.500 t (ebd. S. 107 und 113).

stabilisierte sie schwerer Ballast.

Die Flotte war in Größenkategorien eingeteilt, die man an der Zahl der Masten festmachte. Die eigentlichen Schatzschiffe waren 9-Master.¹⁰⁷ Die Masse der Flotte bestand aus Schiffen anderer Kategorien. Die zweitgrößte Gruppe stellten die 8-mastigen „Pferdeschiffe“ (ca. 103 m : 42 m). Die 7-mastigen Versorgungsschiffe für die 27.000 Mann starken Crews maßen in etwa 78 m : 35 m. Die Kontingente der Soldaten segelten in 6-mastigen Truppentransportern mit den Abmessungen 67 m : 25 m. Zur Flotte gehörten 5-mastige Kriegsschiffe, *fuchuan* (chinesische Küstenschiffe) von über 50 m Länge und schließlich als kleinste Einheiten mit Rudern ausgestattete Patrouillenboote (37-39 m lang). Zu der Flotte gehörten spezielle Wassertanker für Trinkwasser.¹⁰⁸

überlegenes
Knowhow

Man muss konstatieren, dass die Chinesen des Schiffbaus und der Seefahrt den Europäern der ersten Hälfte des 15. Jahrhundert in allen Belangen überlegen waren. Besonders hervorzuheben sind:

(a) Ein hocheffizientes Rigg mit bis zu 11 Segeln an 9 Masten, welche nicht nur mittig, sondern nach Steuerbord und Backbord versetzt und zur Seite geneigt gefahren wurden, um gegenseitige Windabdeckung der Segel zu vermeiden. Die mit Bambus durchgellatteten Segel waren in Europa nicht in Gebrauch. Sie konnten sowohl als Lugersegel als auch als Rahquersiegel benutzt werden.

(b) Neben Segel- und Rudervortrieb konnte die chinesische Schiffstechnik zusätzlich eine Antriebsart, die in Europa erst mit der Dampfschiffahrt aufkam: Schaufelräder, die mit Muskelkraft angetrieben wurden, nachweisbar schon im Jahre 418.¹⁰⁹ 1132 waren Schiffe mit vier Schaufelrädern mit je acht Paddeln und vier Mann pro Rad im Einsatz. Man entwarf Schiffe von 70-100 m Länge, angetrieben von 20 Schaufelrädern.¹¹⁰

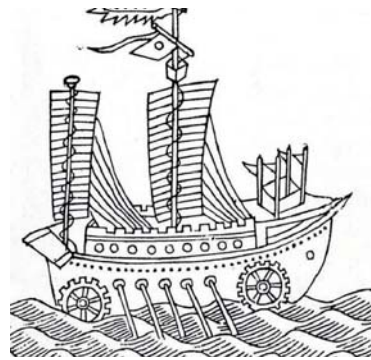


Abb. 5.20: Schaufelrad-Dschunke (12. Jh.)

Nach Stephen TURNBULL, *Fighting Ships of the Far East (1): China and Southeast Asia 202 BC – AD 1419*, Oxford 2002, S. 21.

¹⁰⁷ Abb. 5.19.

¹⁰⁸ Diese Angaben nach LEVATHES, *When China Ruled the Seas* (1994), S. 82-83.

¹⁰⁹ Abb. 5.20. Zu dieser Antriebsart: TURNBULL, *Fighting Ships of the Far East* (2002), S. 17-21; NEEDHAM, *Engineering and Nautics* (1971), S.688-689.

¹¹⁰ Es fand sich auch eine ungerade Anzahl von Schaufelrädern, d. h. es gab ein Heckrad. Das Steuerruder konnte wegfallen, da Schaufelradschiffe über ihre Seitenräder gesteuert werden konnten, ähnlich einem Panzer mit seinem Kettenantrieb.

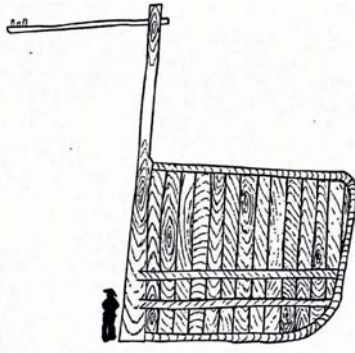


Abb. 5.21: Heckruder eines der großen chinesischen Schatzschiffe

Nach NEEDHAM, *Engineering and Nautics* (1971), S. 481. Rekonstruktion eines 1962 nahe Nanking geborenen Ruderschafts. Die Figur vermittelt die Größeverhältnisse.

etwa 250 m weit schießen konnte.¹¹⁵

(c) Das zentrale Heckruder, das es seit dem zweiten, eventuell schon dem ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung gab.¹¹¹

(d) Bis zum 11. Jahrhundert hatte man in China dann das entwickelt.¹¹² Ob es bei den großen Seeschiffen, also auch der Schatzflotte, zum Einsatz kam, ist eher unwahrscheinlich.¹¹³ Es war in Europa selbst noch Ende des 18. Jahrhunderts neu.¹¹⁴ Mit einem solchen vertikalen beweglichen Ruder konnte man das Schiff auf optimales Verhalten zum Wind trimmen.

(e) Durch wasserdicht abgeschottete Rumpfschnitten verfügten die Schiffe über ein großes Sicherheitspotential.

(f) Die Schatzschiffe hatten 24 gegossene Bronzegeschütze an Bord, mit denen man

Die letzte und vielleicht imposanteste aller Expeditionen war, in mehrere Teilflotten aufgeteilt, von 1431 bis 1433 unterwegs. Wie weit man bei dieser

¹¹¹ „This device was fully developed in China by the end of the + 2nd century (probably the + 1st)“ (NEEDHAM, *Engineering and Nautics* (1971), S. 697).

¹¹² Eindeutig ist dieser Steuerrudertyp für Flußschiffe nachgewiesen: NEEDHAM, *Engineering and Nautics* (1971), S. 398 und plate CDXXXIX, Fig.1043; TURNBULL, *Fighting Ships of the Far East* (2002), Abb. S. 33.

¹¹³ Levathes behauptet zwar: „The treasure ships also used a balanced rudder that could be raised and lowered, creating additional stability like an extra keel“ (LEVATHES, *When China Ruled the Seas* (1994), S. 81), gibt aber keinen Nachweis. Die von den Schatzschiffen konservierten Ruderschafte weisen eher auf einseitige, nach achtern zeigende Ruderblätter hin: Fotos eines entsprechenden Artefakts: Sarah WARD, *Chinese Whispers. Zheng He's Treasure Ships in the context of Chinese Maritime Policy in the Ming Dynasty (1364-1644)*, (<http://archaeomar.academia.edu/SarahWardAU/Research-Reports> (07.11.2015)), Nov. 2006, S. 19, Fig. 12 and 13; Abb. 5.21 auf dieser Seite. Es ist allerdings wahrscheinlich, dass die Schatzschiffe vertikale verstellbare Heckruder fuhren (siehe auch Anh. J.3, S. 944, Fn. a).

¹¹⁴ „The invention of the balanced rudder, hydrodynamically more efficient than the unbalanced type. This was current in China at least as early as the + 11th century ...“ (NEEDHAM, *Engineering and Nautics* (1971), S. 697) Ein vorbalanciertes Steuerruder wird nicht wie mit Türscharnieren am Heck eingehängt, sondern hat je ein Paddel beidseits der Drehachse, dem Ruderschaft, der von einem starken, vertikalen Rundholz gebildet wurde. Am oberen Ende des haltbar gelagerten Ruderschafts setzt die Pinne des Steuermannes an. Wird das Ruder betätigt, verteilt sich der Wasserdruck auf beide Seiten der Drehachse und hebt sich so, je nach der Flächenaufteilung der beiden Ruderhälften, gegenseitig auf. Das Ruder ist dadurch mit wenig Kraftaufwand an der Pinne beherrschbar.

¹¹⁵ LEVATHES, *When China Ruled the Seas* (1994), S. 82.

portugiesische
und chinesische
Expeditionen

Gelegenheit die ostafrikanische Küste hinuntersegelte, ist nicht überliefert. Chinesen und Portugiesen verpassten sich an der afrikanischen Ostküste also nur um etwa 70 Jahre. Ende der 90er Jahre gelang Vasco da Gama die Vollendung des europäischen Seeweges nach Indien. Durch die Straße von Moçambique erreichten die Portugiesen im April 1498 Mombasa und setzten schließlich vom kenianischen Malindi nach Kalikut über, wo sie Ende Mai eintrafen.

„At Calicut on the southwest coast of India, Vasco da Gama heard stories of pale, bearded men on big ships who had sailed along that coast several generations before; the Portuguese did not realize that these were allusions to the great fleets of Zheng He.“¹¹⁶

Wie unterschiedlich muss den Ostafrikanern und Indern das jeweilige Szenario vorgekommen sein. Die Chinesen protzten mit einer großen Flotte, angeführt von 20.000 t Schiffen. Die Portugiesen tauchten im Vergleich dazu in Indien mit drei „Nussschalen“ von etwa 100 t und 50-80 t auf. Die Chinesen hatten eine Armee von 27.550 Mann an Bord; die Portugiesen kamen mit ganzen 170 Leuten. Die Schatzflotte verfügte über 180 Ärzte im Offiziersrang, die mit Hilfe von Wassertankern, Versorgungsschiffen und Landaktivitäten dafür sorgten, dass Zehntausende von Menschen die zweijährigen Expeditionen gut überstanden.¹¹⁷ Die Portugiesen verschätzten sich auf der schwierigen Rückfahrt über den Indischen Ozean und erkrankten schwer an Skorbut. Die Mannschaft wurde so ausgedünnt, dass man eines der Schiffe aufgeben musste. Nur 54 der 170 Expeditionsteilnehmer sahen die Heimat wieder.¹¹⁸ Die Unterschiede hätten nicht größer sein können.

radikaler Kurs-
wechsel in China
und die Folgen

70 Jahre nach der letzten Schatzflotte waren die großen chinesischen Expeditionen nur noch Geschichte. Es gehört gewissermaßen zu den großen Tragödien der Weltgeschichte, dass der sechste Ming-Kaiser Zheng Tong nach dem Tod Zheng He's 1435 eine radikale Kehrtwende in der Flottenpolitik vollzog. Die großen, staatlichen Seeexpeditionen wurden aufgegeben. Die Flotte wurde stillgelegt und verfiel. Die großen Demonstrationsexpeditionen hatten im Saldo keinen ökonomischen Gewinn abgeworfen – im Gegenteil. Die Kosten der riesigen Flotte überstiegen selbst die Möglichkeiten des chinesischen Großreiches angesichts schlimmer Naturkatastrophen, von Hungersnöten und Pestepidemien. Die Entscheidung des Drachenthrons macht die vollkommen unterschiedlich gelagerten Motivationen für

¹¹⁶ John E. WILLS, *Maritime Europe and the Ming*, in: WILLS, *China and the Maritime Europe* (2011), S.26.

¹¹⁷ LEVATHES, *When China Ruled the Seas* (1994), S. 83/84; DREYER, *Zheng He* (2007), S. 128.

¹¹⁸ Zu dieser Reise der Portugiesen: HUMBLE, *Die Entdecker* (1979), S. 92-104.

Seeexpeditionen der Asiaten und der Europäer sichtbar.

Die Triebkraft, die die portugiesischen Seefahrer und die anderer europäischer Länder um den Globus trieb, war die Suche nach Wegen, an die Reichtümer dieser Welt heranzukommen, die Gier nach Gold für die leeren Kassen der Herrscher.¹¹⁹ Es ging nicht mehr um gehortete Schätze und Prestige, sondern um Zahlungsmittel in einem immer stärker von Geld- und Kapitalwirtschaft geprägten Europa. Eroberung und Ausbeutung von Besitzungen standen auf der Tagesordnung. Territorialstaaten erweiterten ihre Einfluss- und Herrschaftsbereiche mit Hilfe von Brückenköpfen, von befestigten Forts und eigenen Handels- und Hafenplätzen jenseits der Grenzen Europas. Indem sie ihre Kolonien formierten, wurden sie zugleich von ihnen ökonomisch abhängig. Sie wurden abhängig von dem Edelmetallnachschub aus anderen Kontinenten.¹²⁰ Sie bewahrten ihre Bedeutung durch einen globalen Handelskapitalismus.¹²¹ Sie schufen eigene Kolonialreiche, politisch-ökonomische Systeme der Ausbeutung von Kolonien durch das Mutterland, auf denen ihre politische Geltung und ökonomische Stärke beruhten. Anders als China waren die europäischen Mächte in zunehmend, die heimischen Grenzen sprengende, globale ökonomisch-kommerzielle Verflechtungen eingebunden. Ihre Ökonomie wurde von diesem Kontinente überspannenden System existenziell abhängig.

Chinas Motivation und Ansprüche an die großen Flottenexpeditionen beruhten auf Prestige, Unterwerfung und Tributen feudalen Gepräges. Man strebte eine friedliche und – wenn es sein musste – erzwungene Koexistenz über Austausch und Diplomatie an. Anders als die Europäer hatte der chinesische Thron Alternativen zu den kostspieligen, weltweiten Demonstrationen seiner Unvergleichlichkeit.

Es ist eine Überlegung wert, wie die europäische Seefahrt und der Schiffbau sich hätten entwickeln können, wenn man von den chinesischen Errungenschaften direkt hätte profitieren können.¹²² Die chinesischen Seefahrer

¹¹⁹ Horst GRÜNDEL, *Eine Geschichte der europäischen Expansion. Von Entdeckern und Eroberern zum Kolonialismus*, Darmstadt 2003, S. 55-57.

¹²⁰ „Das spätere Mittelalter war von der zweiten Hälfte des Jahrhunderts bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert durch die Edelmetallknappheit und die monetäre Kontraktion geprägt ... Europa litt unter der wirtschaftlichen Depression“ (NORTH, *Kleine Geschichte d. Geldes* (2009), S. 38). Afrikanisches und später besonders das amerikanische Gold und Silber schufen neue, internationale, monetäre Verhältnisse. „Seit Beginn der europäischen Expansion war die Suche nach Edelmetall ein zentrales Motiv für die Eroberung der Neuen Welt gewesen“ (ebd. S. 73).

¹²¹ „Der Handelskapitalismus war seit Anbeginn zugleich Weltökonomie und Nationalökonomie: ein System inter- und internationaler Arbeitsteilung, die durch Austausch vermittelt wurde.“ (Gerhard STAPELFELDT, *Der Merkantilismus. Die Genese der Weltgesellschaft vom 16. bis zum 18. Jahrhundert*, Freiburg 2001, S. 26).

¹²² Das Thema hat sich als sehr ergiebig für pseudo- und populärwissenschaftliches Auftrumpfen erwiesen. 2002 veröffentlichte der Engländer Rowan Gavin Paton Menzies folgendes Buch, das einigen Wirbel erzeugte: Gavin MENZIES, 1421. *The Year China*

hatten zweifellos das Knowhow und das Potential, Europa ihrerseits an die indo-asiatische Welt anzuschließen und Amerika zu integrieren. Allein es fehlte ihnen Anfang des 15. Jahrhunderts der Anreiz, das ferne, für sie vom Hörensagen bekannte Europa hinter dem Rand der ihnen vertrauten arabisch-muslimischen Welt¹²³ zu „entdecken“. Die Reichtümer, denen die Europäer hinterherjagten, waren ihnen schon lange zugänglich oder gehörten ihnen. Man kann mit einiger Sicherheit sagen: Hätten die Chinesen nicht diese welthistorisch bedeutsame Kehrtwendung in ihrer Flottenpolitik vorgenommen, wären die Fahrten Heinrichs des Seefahrers, die Fahrten eines Vasco da Gama, Kolumbus oder Magellan von chinesischen Seefahrern wohl antizipiert worden und hätten schwerlich stattgefunden. Die europäische Schiffstypenlandschaft aber wäre nachhaltig befruchtet worden.

Discovered the World, London 2002. Der ehemalige englische Marineoffizier und *self-made*-Historiker, beseelt von einer Art publikumswirksamer Schatzsuchermentalität, behauptet, die Chinesen hätten 1421 bis 1423 den gesamten Globus mit allen Erdteilen bereist. Sein pseudowissenschaftliches Vorgehen besteht darin, eine vorgefasste, reißerische Story auf alle mögliche Weise plausibel, ja wahr erscheinen zu lassen. Herausgekommen ist ein 600 Seiten starker, gekonnt aufgezogener, spektakuläre Behauptungen ausschaltender Bestseller. Menzies hätte der historischen Erkenntnis, wenn er das denn jemals vorhatte, besser gedient, wenn er sich an der wissenschaftlichen Auseinandersetzung um wichtige Fragen der Seefahrtshistorie konstruktiv und quellenkritisch beteiligt hätte, anstatt sich in einem Parforceritt alles herauszugreifen, was seiner Legendenbildung dienlich zu sein schien.

¹²³ Eine Teilflotte der letzten, der siebenten Reise unter dem Eunuchengeneral Hong Bao nahm Kontakt zum Emir von Mekka auf und segelte mit Erlaubnis des Sultans von Ägypten zum Hafen von Djidda bei Mekka: LEVATHES, *When China Ruled the Seas* (1994), S. 171. Zheng He selbst war Muslim und es wird angenommen, „that both, Zheng He’s father and his grandfather made pilgrimages to Mecca.“ (ebd. S. 172).

6. Umstellungen des Schiffbaus im Nord- und Ostseebereich

Martin Elbls Blick reichte bezüglich der Karavellen von „Brittany and England to Sicily“,¹ – nördlicher oder östlicher geht es bei ihm nicht. Die hansischen Seestädte an Nord- und Ostsee und ihre Schifffahrt werden ausgespart.²

Welchen Anteil an der Entwicklung und Verbreitung des großen, europäischen Schiffstyps steuerte der Norden und Osten bei? Dazu muss man sich anschauen, wie sich hier die wesentlichen Aspekte des europäischen Grundtyps, Aufbauten, Takelage und Rumpf,³ entwickelten. Weiterhin ist abzugleichen, wie sich speziell die Hamburger Schifffahrt in die Gesamtentwicklung einfügte.

Um die Jahrhundertwende vom 14. zum 15. Jahrhundert gab es bei Koggen und Holken und deren Bezeichnung einschneidende Änderungen – zumindest wenn man der, in den vergangenen Jahrzehnten herrschenden deutschen Lehrmeinung folgt. Die bisherige Forschung zum Verhältnis von Kogge und Holk ist allerdings sehr widersprüchlich. Die Extreme, in denen sich die Stellungnahmen positionieren, liegen zwischen der Meinung Bernhard Hagedorns und der von Detlev Ellmers vertretenen Richtung.

zwei gegenteilige
Einschätzungen

Hagedorn schrieb 1914:

„Wir haben deutliche Zeichen dafür, daß mit dem Namen Hulk kein eigentlich neuer Typ aufkommt. Dasselbe Schiff wird einmal Hulk, das andere Mal Kogge genannt.“⁴

¹ Anm. 96, S. 177.

² Solche Tendenz rutscht auch z. B. Wendy R. Childs durch. Sie umreißt „the complex and fully international characteristics of medieval trade“, mit folgenden Worten: „an Italian vessel for example with a crew of sailors from several countries would be carrying Oriental, Mediterranean, Andalusian and Portuguese goods for Italian, English and Spanish merchants into Southampton or London: likewise Flemish ships or Dutch picked up Spanish goods in Bruges for Englishmen, and the trades between England, Gascony and Spain, or England, Portugal and Spain were closely entwined.“ (CHILDs, *Anglo-Castilian trade* (1978), S. 8). Man sucht vergeblich einen Hinweis auf den hansischen Handel. Man fragt sich, was die *Theutonici* und Osterlinge in ihren Kontoren in London und Brügge denn getrieben haben. Was die *merchant adventures* im Osten zu tun hatten und was die politischen Verwicklungen zwischen Flandern, Burgund, England und Dänemark, Schweden, dem Deutschen Orden und den hansischen Seestädten für einen Hintergrund gehabt haben mögen, warum man zäh um Privilegien gerungen hat. In ihren Kartendarstellungen der europäischen Seehandelsverbindungen hat Childs allerdings den hansischen Norden voll integriert: siehe Anh. M, S. 968 und 969.

³ Siehe S. 174.

⁴ HAGEDORN, *Wichtigste Schiffstypen* (1914), S. 46. Ähnlich äußerte sich seinerzeit Walther Vogel: „Grundsätzlich besteht doch zwischen Kogge und Hulk, zwischen dem Schiff des 14. und der 1. Hälfte des 15. Jahrhunderts kein Unterschied.“ (Walther VOGEL,

Demgegenüber erklärt Detlev Ellmers noch 2010:

„Als vor 1400 keine Steigerung [der Schiffsgröße; RP] mehr möglich war, wurde die Kogge für ihn [den Handel; RP] zweitrangig, er ließ sie einfach fallen und ersetzte sie durch den größeren Holk“.⁵

Beide Positionen schließen sich allerdings gegenseitig aus.

6.1. Kogge und Holk: Die Umetikettierungstheorie

Hagedorn begründet seine Einschätzung einer Umetikettierung vorhandener Schiffe mit den Schiffskastellen. Er sieht in den Kastellen das wesentliche Erkennungsmerkmal des Holks. „So kam es, daß die Bezeichnung Kogge allmählich nur noch für Seeschiffe gebraucht wurde, die keine Kastelle besaßen“.⁶ Das kann nicht stimmen, da auch schon im 14. Jahrhundert eine ganze Reihe von koggenähnlichen Siegelschiffen mit Kastellen ausgestattet waren.⁷ Man muss Walther Vogel zustimmen, der seinerzeit darauf bestand, dass es für eine Umbenennung schiffbautechnische Gründe gegeben haben muss.⁸ Das wird auch von Heinsius so gesehen.⁹

sprachliche
Ungenauigkeiten

Die Kastelle bzw. die Aufbauten können also die Unterschiede zwischen Kogge und Holk nicht ausgemacht haben. Hagedorn hat insofern recht, dass Vertauschungen zwischen Kogge und Holk vorgekommen sind. Die Zeitgenossen produzierten nicht nur eine breite Palette von Schreib- und Sprechweisen für ihre Schiffstypen.¹⁰ Sie waren überhaupt in der Zuordnung und Benennung von Schiffen mitunter ungenau, was in den Quellen nachweisbare Unsicherheiten bei der Zuordnung ein und desselben Schiffes

Rezension: Bernhard Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1419, in: HGbl. 20, 1914, S.369).

⁵ ELLMERS, Koggen kontrovers (2010), S. 133; genauso ELLMERS, Cog as Cargo Carrier (1994), S. 44.

⁶ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 46.

⁷ Siehe Anh. J.2, Tab. S. 938f, Spalte 'Kastelle'. Es handelt sich um folgende Kastelle zeigenden Siegel: Nr. 11 (Danzig 1299); Nr. 13 (Ipswich); Nr. 14 (Damme); Nr. 16 (Danzig); Nr. 17 (Stralsund). Das Bremer koggenförmige Schiff von 1380 hat ein Achterkastell, in dem „bereits angegliederte Nebenräume, Schlafbänke entlang der Außenwände und eine Toilette“ vorhanden waren. (ELLMERS, Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster (1998), S. 120).

⁸ VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 492-493; ebenso in seiner Rezension zu Hagedorn. Auch wenn zwischen Kogge und Holk kein Typenunterschied bestanden habe: „Irgendein Unterschied, der nicht bloß in der Größe lag, muß aber auch im 14. Jahrhundert bestanden haben.“ (VOGEL, Rezension Hagedorn (1914), S.380). Allerdings ist Vogel später auf die Umetikettierungstheorie umgeschwenkt: „Auch taktisch hatte sich manches verändert: die Tragfähigkeit der Schiffe war im Durchschnitt wohl etwas gewachsen: man nennt die großen Schiffe nicht mehr Koggen, sondern Holke“ (Walther VOGEL, Deutsche Seestrategie in hansischer Zeit, in: HGbl. 55, 1930, S.49).

⁹ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 214.

¹⁰ Tabelle Anhang G.2, S. 868.

zu Kogge oder Holk belegen. Es existiert beispielsweise eine Klageschrift der hansischen Ratssendboten von 1387 anlässlich von Verhandlungen in Dordrecht und Antwerpen,¹¹ in der es um *enen nyen holk* des Danziger Lambrecht Maech geht (§ 35). Etwas weiter im Text (§ 48) wird dasselbe Schiff als *Lambert Maghes kocghen van Danzke* bezeichnet. Kogge oder Holk ist auch im Falle des Vitalienbruders Gödecke Michels 1401 die Frage. In einem Schreiben Hamburgs an Hoorn ist von Gödecke Michels und seinem Holk die Rede;¹² desgleichen in einem Schreiben Hamburgs nach Leyden.¹³ In einem Schreiben an Kampen aus dem folgenden Jahr 1402 wird aus diesem *H o l k* die von den Vitalienbrüdern gekaperte *K o g g e* des Hamburgers Lubbert Overdikes.¹⁴ Eine weitere Sprachunsicherheit findet sich im Jahr 1417. Ein von den Vitalienbrüdern aufgebrachtes Schiff aus Deventer lag beim Herzog Heinrich von Schleswig in Tönning an der Kette. Das Schiff wurde sowohl als Holk¹⁵ als auch als Koggen¹⁶ beschrieben. 1484 erwähnten die Kampener in einem Schreiben ein *schepe ende coggenpleyte* mit sechs Kampener Partenreedern und dem Setzschiffer Peter Geertssoen.¹⁷ Zwei Jahre später gesellte sich in einem Schreiben ebenfalls aus Kampen zu der Koggenpleyte eine Pleytenkogge, was auch immer man darunter verstand. Zumindest war das ein größeres Schiff, denn es segelte von Riga bis zum Vlie, wo es aufgebracht wurde.¹⁸

Es stellt sich die Frage, was Kogge und Holk gemeinsam war. Ein wesentliches Kriterium der Zuordnung zu einer Schiffbautradition besteht in der Machart des Schiffsbodens neben der grundsätzlichen Schiffbautechnik.¹⁹ Von daher ist es entscheidend, ob der Holk – wie die Kogge – über einen kraweelgefügtten Plattboden verfügte oder über einen gerundeten Klinkerboden. Genau dieses primäre Kriterium lässt sich allerdings an keiner einzigen bildlichen Darstellung des Holks erkennen. Entsprechend dem Kerneinsatzgebiet der Holke im Englischen Kanal muss eher mit einem Plattbodenschiff

¹¹ HR 1.3, Nr. 343 (S. 348-352, darin § 35 und § 48 auf S. 350).

¹² HR 1.5, Nr. 46 (S. 30/31).

¹³ HR 1.5, Nr. 52 (S. 31).

¹⁴ HR 1.5, Nr. 54 (S. 32). Dieses Schiff wurde, nebenbei bemerkt, in den Hamburger Kämmererechnungen im selben Jahr als Liburne geführt: Anh. J.1, Tab. J.1, S. 934, (Eintrag für 1402).

¹⁵ HR 1.6, Nr. 509 §§ 33, 50 (S. 500/501 und 502) .

¹⁶ HR 1.6, Nr. 528 § 5 (S. 511). Die drei behandelten Fälle mit Doppelbenennung wurden auch von HEINSIUS, *Das Schiff der hans. Frühzeit* (1986), S. 213, Anm. 7 und von FLIEDNER, *Kogge und Hulk* (1969), S. 67, Anm. 152 angeführt. Heinsius hat versehentlich aus HR 1.6, Nr. 509 den § 55 (die Quelle hat nur 51 Paragraphen) statt den § 50 angeführt. Bei Fliedner wird 17 Jahre später genau diese Verwechslung fortgeschrieben.

¹⁷ HUB 10, Nr. 1185 (S. 722/723).

¹⁸ HUB 11, Nr. 49 (S. 33): *... certa magna navis appellata ung [?:una; RP] pleytkogke veniens de Ryghe ex Lüflant [...] capta est et depredata in mari prope tFlee ...*

¹⁹ Kap. 13.1, S. 460–462.

mit der Fähigkeit zum Trockenfallen vermutet werden. Damit wären Kogge und Holk beide in der alten, keltischen Transportschifftradition verwurzelt.

6.2. Holk contra Kogge: Die Umbruchstheorie

Detlev Ellmers vertritt, wie wir eben sahen, die Theorie eines Umbruches im Schiffbau um 1400.

„Noch vor 1400 wurde die Kogge im gesamten Hansebereich langsam, aber unaufhörlich durch den uns schon bekannten Holk abgelöst, der in England und seiner kontinentalen Gegenküste zu einem Großschiff entwickelt worden war, dessen Leistungsfähigkeit die der Kogge übertraf.“²⁰

Das sind allerdings eine Reihe von unbewiesenen Behauptungen: Warum konnte man die Kogge nicht größer bauen, sondern benötigte den Holk? Aus welchen Quellen schließt Ellmers, dass vor 1400 der Holk „langsam, aber unaufhörlich“ die Kogge ablöste? Er behauptet weiter: „By the middle of the fifteenth century the hulk had completely replaced the cog in the Hanseatic area“,²¹ was so nicht stimmt. Allein im HUB werden in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts immer wieder Koggen erwähnt,²² wobei für 1475 die 24 *nygen* holländischen *koggen* zu Buche schlagen.²³

Detlev Ellmers war nicht der erste, der die „Umbruchstheorie“ vertrat. Er steht in der Tradition von Paul Heinsius, der ausführte, dass die „eigentlich hansischen Koggen“ sich u. a. „gegenüber den fremden, westeuropäischen

²⁰ ELLMERS, Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster (1998), S. 122. 2005 führt Ellmers aus, es gäbe zum Holk noch keine Versuchsergebnisse über dessen Segeleigenschaften. Der Kiel des Holk reiche tiefer als der der Kogge und sein Achterschiff sei schärfer gebaut und er rechne mit weniger seitlicher Abdrift: Detlev ELLMERS, Die Schiffe der Hanse und der Seeräuber um 1400, in: EHBRECHT, Störtebeker (2005), S. 155. Allerdings bezieht er sich als Nachweis an dieser Stelle auf seinen eigenen Artikel ELLMERS, Herkunft des Holk (1999/2000). Dort kommt der Schiffsfund Flevoland U34 ins Spiel, der als Holk identifiziert wurde (ebd. S.126). Der Querschnitt dieses Schiffes zeigt jedoch einen ähnlichen Plattboden mit Kielbalken wie das Koggenschiff „Typ Bremen“ (Querschnitt von Lahn bei Ole CRUMLIN-PEDERSEN, To be or not to be a cog: the Bremen Cog in perspective, in: IJNA 29, 2000, S. 232) und das die Heckform ausfütternde Totholz glich den Holk höchsten an den eckigen Lateralplan der Koggen an. Ein fülliger, gerundeter Rumpf des U34 spielt bezüglich Abdrift keine Rolle. Die von Ellmers vermuteten besseren Segeleigenschaften des Holk entnehme ich seinen Darlegungen nicht. Erst als der Holk nach der Jahrhundertmitte drei Masten bekam, habe sich seine Manövrierfähigkeit verbessert (ELLMERS, Schiffe der Hanse um 1400 (2005), S. 155). Warum das für die Kogge nicht gelten soll und nur der die Kogge „ausstechende“ Holk mehrere Masten bekam, bleibt leider ein Geheimnis.

²¹ ELLMERS, Cog as Cargo Carrier (1994), S. 45.

²² Siehe Übersicht Abb. G.1, S. 867.

²³ Nachweis siehe Anm. 4.2, S. 126.

Lastschiffen und den Fahrzeugen anderer Völker durchsetzen mußten“. „Der Hulk aber“, schreibt er, „sollte schließlich als der einzige ältere Schiffstyp nach rund 200 Jahren den Koggen sogar überwinden und verdrängen“. ²⁴ In seiner Rezension zu Heinsius bringt Hans Kuhn diesen durch nichts zu belegenden Schematismus noch pointierter zum Ausdruck: „In diesem Zusammenhang sind auch die Neuerungen der Zeit um 1400 wichtig. Da hat der Koggen ausgedient, und der viel ältere flachbodige Hulk, der ihn nun an Größe und Stärke erreicht hat, nimmt seine Stelle ein“. ²⁵

Als das sichtbare Zeichen des Bruches wird das Schiff auf dem Danziger Siegel von 1400 präsentiert. Fliedner identifiziert das Schiff auf dem großen Danziger Stadtsiegel von 1400 anhand eines Nachweises von 1645 als Holk und Ellmers übernimmt den Beleg. ²⁶ „Das Schiff auf dem Danziger Siegel [...] ist bereits ein Holk, der um diese Zeit die Kogge aus dem Handel verdrängte, weil er mehr Ladung befördern konnte“. ²⁷ Ellmers behauptet außerdem: „Das Danziger Stadtsiegel von ca. 1400 zeigt erstmals im Ostseeraum einen Holk“. ²⁸

das Danziger Siegel-
schiff und die
Chronik Reinhold
Curickes

Knapp 250 Jahre nach dem Erscheinen des Danziger Siegels findet sich in der Chronik des Danziger Ratssekretärs Reinhold Curicke eine Stelle, worin er das Siegelschiff „eine große, alte Holcke“ nennt. Er habe damit, wie Ellmers mutmaßt, „das Insider-Wissen derer schriftlich festgehalten, die das Siegel aufbewahrten und benutzten“. ²⁹ Ganz so „geheimbündlerisch“ verhält sich die Sache jedoch nicht und es lohnt sich, die gesamte Textstelle bei Curicke anzuschauen. Er schreibt im 2. Buch, 29. Kapitel (*Von Waapen und Siegeln der Stadt*):

Die Siegell / mit welchen alle Briefe und Uhrkunden gesiegelt werden / sind dreierley: 1. Das Grosse Siegell Aller Ordnungen.³⁰ 2. Das Alte und Neue Kleine Schiff-Siegell.³¹ 3. Deß Rahts gemeine Siegell. Das grosse Siegell ist eine grosse alte Holcke / oder Schiff / mit dieser Umschrift: Sigillum Burgensium in Dantzick, und wird

²⁴ HEINSIUS, *Das Schiff der hans. Frühzeit* (1986), S. 225.

²⁵ HANS KUHN, Rezension: Paul Heinsius, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, Weimar 1419, in: HGbl. 75, 1957, S. 102)

²⁶ FLIEDNER / POHL-WEBER, *Die Bremer Kogge* (1974), S. 27, Anm. 14; ELLMERS, *Herkunft des Holk* (1999/2000), S. 120.

²⁷ (Detlev ELLMERS/Uwe SCHNALL, *Schiffbau und Schiffstypen im mittelalterlichen Europa*, in: LINDGREN, *Europäische Technik im Mittelalter* (1997), S. 360).

²⁸ ELLMERS, *Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster* (1998), S. 121, Text zu Abb. 10.

²⁹ ELLMERS, *Herkunft des Holk* (1999/2000), S. 120.

³⁰ 1400: EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 128, Nr. 53; siehe Abb. 6.1.

³¹ Das alte, kleine Siegel (Umschrift: *secretum civitatis dantzike*) von 1412: EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 128, Nr. 54; siehe Abb. 6.2. Das neue, kleine Siegel (Umschrift: *SIGILLUM CERTIFICATIONUM CIVITATIS DANTZICK*) 1582: EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), 129, Nr. 55.



Abb. 6.1: Das große Danziger Schiffssiegel (1400) Abb. 6.2: Das ältere Sekretsiegel Danzigs (um 1412)

Nach EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), links: Nr. 53, rechts: Nr. 54 (beide S. 128).

*alsdan gebraucht [...] . Das Neue und Kleine Schiff-Siegell wird denselben Urkunden und Schriften angedrucket, so über See in die Fremde gehen / dessen Umschrift ist: Sigillum Certificationum Civitatis Dantzick. Des Alten Schiff-Siegels aber / welches nuhmehr allein zu Schuldverschreibungen gebraucht wird / lautet also: Secretum Civitatis Dantzick.*³²

„Holcke oder Schiff“, schränkt Curicke für das große Siegel ein. Auf dem *Alten Kleinen Schiffs-Siegell*, dem Sekretsiegel von 1412, wurde zeitnah neben dem großen Siegelschiff mit seinem Holk typischen Bug ein Schiff mit Koggen typischem Bug abgebildet.³³ Es ist zu verstehen, dass Curicke sich nach zweieinhalb Jahrhunderten nicht sicher ist. Es kam auf den Siegeln auf ein repräsentatives Schiff an. Es ist anzunehmen, dass das große Siegelschiff mit einer Rumpfform, die aus Koggen- und Holkelementen besteht, traditionell „Holcke“ genannt worden ist.³⁴ Es ist aber ebenso

³² Reinhold CURICKE, *Der Stadt Danzig historische Beschreibung*, Faksimile-Druck nach der Originalausgabe Amsterdam und Dantzick 1687, hrsg. v. Siegfried Rosenberg, Hamburg 1979, Buch 2, XXIX, S. 148.

³³ Abb. 6.2, S. 190.

³⁴ Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle auf eine als Holk bezeichnete Schiffsdarstellung von 1526 hingewiesen, die allerdings zur Frage, wie denn nun der Holk aussah, nichts beiträgt, sondern sie im Gegenteil noch weiter verwirrt. 1526 wurde von Jan van Hoerne die *Caerte van de Oosterscherzee* in Holz geschnitten, auf der er auch unterschiedliche Bootstypen darstellte, u. a. einen Dreimaster schräg von achtern mit geradem Heckspiegel und einer Plankenführung Richtung Bug, die auf keinerlei Kaffe

möglich, dass es als „Schiff“ angesprochen worden ist.

In der Tat ist das Siegelschiff nicht eindeutig zuzuordnen. Am Bug werden die unteren Planken eher koggenähnlich geführt, während sich die oberen jedoch zur Kaffe hochziehen wie bei einem Holk mit entsprechendem Kastell. Das Heck gleicht dem einer Kogge mit einem flachen Kastell. Fliedner bezeichnet das Schiff als „Mischtyp eines großen Holks“, der den bisherigen Koggentypus abgelöst habe.³⁵ Damit wird von Fliedner von vornherein unterstellt, dass sich der Holk weiterentwickelte, um dann der bestehenden, offenbar nicht weiterentwickelten Kogge „das Wasser abzugraben“. Aber um so etwas ging es nicht. Die Schiffsbaumeister stellten verbesserte Schiffe her, die den sich verändernden Anforderungen an Tragfähigkeit und kostengünstigem Betrieb Rechnung trugen. Die Optionen, die ihnen zur Verfügung standen, lagen in veränderter Rumpff-, Bug- und Heckgestaltung und in Kastellausbauten sowie im Ausbau der Takelage.

Es wird deutlich, dass es recht verwegen ist, aus der Beleglage bei Curicke u. a. zu schließen, dass in Danzig um 1400 der Holk alles majorisierte und die Kogge von der Bildfläche verschwand, oder, wie es Radtke ausdrückte: „Der Holk oder Hulk hat im 14. Jh. auch im Ostseeraum gleichsam das Erbe der Kogge angetreten.“³⁶

6.3. Kein Kampf der Schiffstypen

Gegen die Umbruchtheorie um 1400 kann weiter eingewendet werden, dass schon 1350 das Siegel von Stubbekøbing ein Schiff mit einem holkähnlichen Rumpf enthält, obwohl seine Kastele nicht auf den Kaffen sitzen. Auch das Wismarer Siegel von 1350 ist zumindest am Bug holkartig.³⁷

kein Überwinden der Kogge durch den Holk

Es gibt zwei weitere gewichtige Gegenargumente gegen die Theorie des Austauschs der Kogge durch den Holk an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert. Im Jahre 1400 wurde auf einem Hansetag in Lübeck eine Aufrüstung der Städte beschlossen, um *in der Westerzee de vitalienbrodere to sokende*. Das Aufgebot der beteiligten Städte bestand aus 11 Koggen, 950 Bewaffneten *und to yslikeme coggen scholen wezen so vele clener schepe, alse der behuff ys*.³⁸ Von Preußen bis Holland wusste man also um 1400, was

hinweist. Neben dem Schiff findet sich der Schriftzug *De Hollanse Hulck*. Diese Darstellung wird wiedergegeben und kommentiert von Herbert EWE, *Abbild oder Phantasie? Schiffe auf historischen Karten*, Rostock 1978, S. 47 Abb. 18, Text S. 46.

³⁵ FLIEDNER / POHL-WEBER, *Die Bremer Kogge* (1974), S. 24. Zu den verschiedenen Erscheinungsformen und Mischungsgraden der „Mischtypen“ siehe die Erklärungen zu Anh. K, S. 947 („Mischform aus Kogge und Holk“). Was soll das für ein „Mischtyp eines Holks“ sein? Wenn ich zwei Dinge vermische, erhalte ich ein Drittes und weder den Mischtyp des ersten noch den des zweiten.

³⁶ Christian RADTKE, *Die Kogge*, in: MEHL, *Historische Schiffe* (2002), S. 44..

³⁷ Anh. K, Tab. S. 949ff, Nr. 24 und 25.

³⁸ HR 1.4, Nr. 570, § 5 (S. 522). Aufgelistet in Tab. 6.1, S. 192.

unter 'Koggen' zu verstehen war und es gab sie offenbar überall. Es wurde vom Hansetag das Aufgebot an Großschiffen und kleineren Begleitschiffen im gleichen Sprachgebrauch kommuniziert, wie schon 1361 und 1367 im Kampf gegen Dänemark.³⁹ Es konnte den Städten nicht darum gehen, nur mit einem ganz bestimmten Schiffstyp in den Kampf zu ziehen. Man brauchte große Schiffe, die neben der Mannschaft noch bis zu 100 Bewaffnete an Bord nehmen sollten. Diese Schiffe hießen Koggen und mitunter auch Liburnen.⁴⁰ Im Jahr 1400 ging es um große Schiffe und man nannte sie noch Koggen, obwohl man mit Sicherheit auch große Holke oder große Mischtypen als Kontingentbeitrag einer Stadt akzeptierte.

Tab. 6.1: Aufgebot betroffener Hansestädte 1400 gegen die Vitalienbrüder
HR 1.4, Nr. 570, § 5 (S. 522)

<i>Stadt</i>	<i>Kogge</i>	<i>Bewaffnete</i>
Lübeck	2	200
Hamburg	1	100
Bremen	1	50
Rostock	1	50
Stralsund	1	100
Wismar	1	50
<i>de van Prussen</i>	3	300
Kampen und Deventer und Zutphen und Herderwik und Elborch	1	100
Summe	11	950

Mit sich ausweitendem Fernhandel und Märkten für Massengüter, Versorgungs- und Rohstoffnachschub hat sich während des ganzen Spätmittelalters die Nachfrage nach Frachtraum und damit nach mehr und größeren Schiffen ständig erhöht. Zählten im 12. und 13. Jahrhundert Schiffe von 12–18 Last Tragfähigkeit zu den großen Schiffen, so waren das um 1400 Schiffe von 100 und mehr Last, während die Grenze zu den kleinen Schiffen nun schon bei 24 Last lag.⁴¹ Im 15. Jahrhundert hielt dieser Trend ungebremst an und steuerte auf die transatlantische und ozeanische Transportschiffahrt im 16. Jahrhundert hin. Welche Möglichkeiten hatte der Schiffbau Ende des 14. Jahrhunderts zur Erhöhung der Tragfähigkeit der großen Koggen und Holke?

Methoden zur Erhöhung der Tragfähigkeit

Eine Methode, Schiffe tragfähiger zu gestalten, ohne mehr Tiefgang zu erzeugen, war die Möglichkeit, sie fülliger zu bauen. Bei einer Kogge erreicht man das, indem man die Planken am Bug immer bauchiger rundet, bis sie sich quasi auf Stoß treffen und man ein massigeres Schiff bei gleicher Länge und mit viel Auftrieb im Bugbereich erhält, das mehr Traglast mit stärkerer Verdrängung ermöglicht.⁴² Diesem Vorteil stand entgegen, dass

³⁹ Hierzu: PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 25-27.

⁴⁰ Siehe Anh. J.1.: Beziehung von Koggen und Liburnen. Außerdem PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 55/56 (Pkt. 1.).

⁴¹ PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 35-38.

⁴² Unter Berufung auf HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 223-224 stellt Dagmar Waskönig zum Holk fest: „Bei gleicher Länge konnte er auf Grund der stark ausgeprägten Völligkeit des Rumpfes und des auch vorn und achtern breiten Bodens

ein solches Schiff unruhiger im Wasser liegt, da diese Bugform eher auf der See „reitet“, d. h. schwerer durch die See schneidet und dadurch nasser segelt. Ein Holk hatte im Prinzip die gleiche, tendenziell sogar stabilere Rumpfform, weil man bei ihm die Planken zu einer Kaffe hochzog, so dass die Nahtstelle eines Außenstevens wegen der hochgezogenen Mittelplanke am Bug und ein Innenstevan fortfielen. Der Bug wurde dadurch leichter und man fand durch die Kaffe eine gute Möglichkeit für einen Ausbau von integrierten Kastellen.

Für den Heckbereich war eine holkähnliche Form eher ungeeignet, weil sich für das Hecksteuerruder ein möglichst gerader und senkrechter Stevenbalken am besten eignete, wie man ihn bei den koggenähnlichen Schiffen vorfand. Um dennoch auch am Heck den Auftrieb zu erhöhen, konnte man zu einem flachen Heckspiegel übergehen, der das Achterschiff kastenförmig gestaltete, was sich zugleich ideal nach oben zum eckigen Achterkastell verlängern ließ; – aber damit sind wir schon bei den Schiffstypen des 16. Jahrhunderts.

Die Einführung eines völlig veränderten, auf drei Masten verteilten Riggs eröffnete weitere Möglichkeiten, Schiffe bei geringerem Mannschaftsbedarf dennoch zu vergrößern. Schließlich brachte auch im hansischen Bereich in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts die Kraweelbeplankung die neuen, variablen Möglichkeiten der Schiffsgestaltung mit sich, über die der Süden schon immer verfügt hatte.

Es ist fachlich unverständlich, wie man in der deutschen Forschung die Meinung vertreten konnte, nur der Holk wurde weiterentwickelt und immer überlegener, während die Koggen von dieser Entwicklung überrollt wurden und verschwanden. Dass Kogge und Holk friedlich „koexistierten“, wird exemplarisch in einer englischen Quelle aus dem Jahre 1387 sichtbar. Richard II. entschied in einem Ausliegerstreit, dass man in Boston zwei hansische Schiffer mit ihren festgesetzten Schiffen Richtung Norwegen auslaufen zu lassen habe. Es handelte sich um *Jacobus Foulle, magister cujusdam coge vocate Maryknyght de Wesimer in Hans, et Fredericus Farne, magister cujusdam hulce vocate Maryknyght de Bremen in Hans*.⁴³ Es lagen also in demselben Hafen gleichzeitig zwei Schiffe aus Hansestädten an der Kette. Das Wismarer wird Kogge genannt, das Bremer als Holk bezeichnet. Daraus lässt sich schließen, dass es sich erstens um zwei unterschiedliche Schiffe handelte und zweitens, dass in hansischen Seestädten Holke auch schon in den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts gebräuchlich waren.

Ein Argument für die Vertreter der „Verdrängungstheorie“, wonach die Kogge von dem Holk „überwunden“ wurde, besteht in der Feststellung,

Schiffsidentifizierung
in Schadensverzeich-
nissen

wesentlich mehr Nutzraum bieten.“ (Dagmar WASKÖNIG, Bildliche Darstellungen des Holk im 15. und 16. Jahrhundert. Zur Typologie von Schiffen der Hansezeit, in: Altonaer Museum Jahrbuch 7, 1969, S. 156).

⁴³ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 241 (S. 164).

dass die Kogge vor allem in Preußen praktisch nicht mehr in den Quellen auftauche.⁴⁴ Um die Quellenlage hierzu zu hinterfragen, wurden große Schadensverzeichnisse des 15. Jahrhunderts auf ihre Aussagen zu Schiffen hin ausgewertet, um zu erfassen, ob und wie sich die schiffbaulichen Veränderungen in den Quellen widerspiegeln.

Summarische Klageschriften geben nicht nur einen Überblick über die Struktur geraubter Ladungen. Es gibt auch solche Schadensverzeichnisse, die Schiffe einklagten, und zwar sowohl solche von Hansestädten gegenüber unterschiedlichen Ländern als auch Klagen von Nichthansen gegenüber Hansestädten.⁴⁵ Das statistische Ergebnis ist eindeutig. Bei der Bezugnahme auf ein Schiff spielte der Schiffstyp, die Bauart keine Rolle. Über das Schiff verständigte man sich ausschließlich über den Schiffer, der immer angegeben wird. Entweder wird nur sein Name genannt oder er wird mit der Spezifizierung *schipper* geführt. In vielen Fällen wird etwas genauer von dem *schipp* bzw. *schepe* von *schipper* [Name] gesprochen. Die ausgewerteten Quellen lassen sich statistisch wie folgt zusammenfassen:

Tab. 6.2: Statistische Verteilung von Schiffsansprachen in Schadenslisten

Anh.	HUB Bd.	Klagen aus	Zeitraum	in/uth/mit schipper ...	schipp van schipper ...	Anteil gesamt
H.1	7.1 Nr. 767	Preu./Livld.	1438-1441	52 %	29 %	81 %
H.2	8 Nr. 84	Preußen	1451	55 %	35 %	90 %
H.3	8 Nr. 215	Lübeck	1449-1452	62 %	20 %	82 %
H.4	8 Nr. 1160	Danzig	1462	67 %	22 %	89 %
H.5	8 Nr. 1165	Dänemark	1462	0 %	67 %	67 %
H.6	3.2 Nr. 3511	England	1491	43 %	51 %	94 %

Nur in den wenigsten Fällen wird angesagt, um was für ein Schiff es sich handelte. Ich konnte für diese Fälle kein Muster erkennen; ihre Nennung mutet willkürlich an.

In den 90er Jahren des 15. Jahrhunderts stößt man in Verhandlungen zwischen den Hansestädten und England auf eine aufschlussreiche

⁴⁴ Dafür wird u. a. das HUB 6 (1415 bis 1433) angeführt, in dem 19 Holke, aber nur 2 Koggen in Erscheinung traten: Heinrich WINTER, Das Hanseschiff im ausgehenden 15. Jahrhundert (Die letzte Hansekogge), Rostock 1961, S. 14/15, der Hagedorn folgt (HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 46/47). Meine Bearbeitung der Hansischen Urkundenbücher für die Jahre 1415 bis 1435 ergab: Koggen: 2, Holke: 21, wobei die Zahl der Koggen allerdings im folgenden HUB Bd. 7.1 auf 14, die der Holke auf 48 ansteigt, weil durch Schadenslisten sich Nennungen ballen (siehe: Erklärung und Übersicht Anh. G, S. 865ff).

⁴⁵ Es handelt sich um Anhänge unter H. Folgende Quellen werden befragt: (1) Anh. H.1.: Preuß./livländ. Schadensverzeichnis 1438-1441 (HUB 7.1, Nr. 767, (S. 401-465)); (2) Anh. H.2.: Preußisches Schadensverzeichnis 1451 (HUB 8, Nr. 84, S. 54-64); (3) Anh. H.3.: Lübisches Schadensverzeichnis 1449-1452 (HUB 8, Nr. 215, S. 156-165); (4) Anh. H.4.: Danziger Klagen gegen Dänemark 1462 (HUB 8, Nr. 1160, S. 695-711); (5) Anh. H.5.: Dänische Klagen gegen Danzig 1462 (HUB 8, Nr. 1165, S. 718-720); (6) Anh. H.6.: Englische Klagen gegen die Hansen 1491 (HR 3.2, Nr. 511, S. 554-563).

Argumentation. Lübeck hatte Klageartikel seiner Kaufleute und Schiffer auf einer Tagfahrt in Antwerpen an die Engländer adressiert,⁴⁶ die über geschickte diplomatische Argumentation die Klagen von sich schoben:

*Exceptiones cum replicationibus super articulis suprapositis.
Ad primum dixerunt Anglicis, illum esse inter generalem impertinentem et responso non indigere, in quo nec nomina capitaneorum neque navium exponerentur [. . .]⁴⁷*

Die Namen von Schiffer und Schiff waren also die Angaben, die einen Fall juristisch eindeutig belegten. Es war schon immer der Schiffer gewesen, der mit seinem Namen das Schiff und die damit verbundenen Werte repräsentierte: *in schipper* [Name] bzw. *in schipper* [Name] *sin schipp*.⁴⁸ Die Engländer forderten nun Schiffsnamen und *capitanei* ein. Dabei erhebt sich die Frage, ob es sich hierbei um Zweckargumentation handelte oder um ein tatsächlich differenzierteres *procedere* ging. Die Antwort liefert eine Schadensliste aus demselben Jahr 1491, in der die englische Seite ihrerseits ihre Klagen gegen in Richtung Hanse vorbrachten.⁴⁹ Die Auswertung dieser Quelle fördert zutage, dass die englische Praxis von der althergebrachten der Hansekaufleute abweicht.⁵⁰ Die Engländer legen in der Tat Wert auf einen Schiffseigennamen. Es war mittelalterliche Gepflogenheit, einen Kauffahrer und eine Seeunternehmung ausschließlich über den Schiffer zu definieren.⁵¹ Bei den Englischen treten nun die Reeder, die Besitzer und Investoren einer

*dominus,
proprietaryus,
magister und
capitaneus*

⁴⁶ HUB 11, Nr. 445 (S. 308-310); ebenfalls HR 3.2, Nr. 506.

⁴⁷ HUB 11, Nr. 446 (S. 310): „Einspruch mit Erwiderungen auf die oben aufgeführten Klagepunkte. Zum Ersten. Die Engländer haben gesagt, dass man nach allgemeiner Gepflogenheit zu keiner Antwort verpflichtet sei, wenn weder die Namen der Kapitäne noch die der Schiffe angezeigt wurden.“

⁴⁸ Siehe hierzu die Auswertungen zu Schadensverzeichnissen aus dem 15. Jahrhundert: 1. die Erklärungen zu den Diagrammen H, S. 909, S. 909; sowie 2. speziell die Auswertungen zu den Schadensverzeichnissen und Klagen Anh. H.2. bis H.4. S. 916–919.

⁴⁹ HR 3.2, Nr. 511 (S. 554-563).

⁵⁰ Anh. H.6, S. 921ff („Englische Klagen gegen die Hansen 1491“).

⁵¹ Das Meer lässt sich nicht über demokratische oder genossenschaftliche Mehrheitsentscheidungen bezwingen. Seeschiffahrt verlangt Disziplin, schnelles Handeln, klare Arbeitsteilung und verbindliche Anweisungen durch einen autoritativen Schiffsführer. Man stellt für den gesamten Zeitraum des 13. bis 15. Jahrhunderts fest, dass Schiffsführung und Besitzverhältnisse am Schiff zwei getrennte Aspekte sind. Für die Verantwortung für Reise und Schiff war es unerheblich, wem das Schiff gehörte, ob das der Schiffer selbst war oder eine Gruppe von Partenhaltern, also anteilige Eigner des Schiffes. Das Schiff wird allein über ihn, den nautisch-technischen Führer von Schiff und Besatzung identifiziert und definiert wobei es in dieser Frage unerheblich war, dass der Schiffer in der Regel auch eine Part am Schiff hielt. Dieser Umgang im Spätmittelalter mit der Verfügungsstruktur und den Verantwortlichkeiten bei Schiffen mutet für uns heute eigentümlich an und ist schwer nachzuvollziehen. Zu sehr ist unser heutiges Bewusstsein geprägt von der Macht des Kapitalbesitzes, den dementsprechenden Eigentumstiteln und der sich daraus ergebenden alleinigen und umfassenden Verfügungsgewalt über den Besitz.

kapitalmäßigen Unternehmung (*domini et proprietarii*) als Ansprechpartner und Verantwortliche in den Vordergrund. Der seefahrerisch verantwortliche Schipper (*magister* oder *capitaneus*) wird geschäftlich unwichtiger und verliert seine die Handelsunternehmung beherrschende Stellung. In England ging man offensichtlich bereits unternehmerisch-professioneller mit der Schiffsfrage und den Geschäftsschäden um.

Beiden Arten, Schadensansprüche zu behandeln, ist jedoch gemeinsam, dass es völlig nebensächlich war, ob es sich bei dem jeweiligen Fall um eine Kogge, einen Holk, einen Kreier oder eine Schute handelte. Es ist unergiebig, verlässliche Aussagen über die Verteilung von Kogge und Holk aus den vorhandenen Quellen herausfiltern zu wollen. Die einzige sichere Schlussfolgerung ist, dass die schriftlichen Quellen von den Schiffstypen wenig Notiz nehmen.⁵²

Es ist an dieser Stelle hervorzuheben, dass der „Altmeister“ der deutschen Seefahrtforschung, Walther Vogel, wesentlich sachlicher und quellenorientierter mit der Kogge-Holk-Kraweelproblematik umgegangen ist als die modernen „Umbruchstheoretiker“. Vogel sieht in Kogge und Holk zwei

⁵² In diesem Zusammenhang sei auf ein grundsätzliches Problem hingewiesen. Für die hansischen Quellen und den hansischen Bereich sind die Bezeichnungen *schipp* und *navis* definitiv keine Benennungen von Schiffstypen sondern nur der Hinweis auf ein Schiff allgemein. Das wurde bei Bedarf genauer ausgeführt, z.B. *naves que cogken appellantur* oder *centum naves cockonibus*. Keinesfalls aber gab es einen Schiffstyp *navis* oder in niederdeutsch einen Typ *schep* oder *ship*. In dieselbe Richtung argumentierte Richard Unger 1981 in einem Diskussionsbeitrag in ICMM, Intern. Congress of Maritime Museums (1981), S. 147, wenn er ausführt: „*Navis* [...] was certainly a generic term for almost anything larger than a boat and it was not specific.“ Es verwundert etwas, wenn Susan Rose von einer Schiffsklasse 'ship' spricht, um festzustellen, dass es sie nicht gab: „The class known simply as 'ships' was varied as one might imagine.“ (ROSE, Wall of England (1995), S. 14). Dieses Phänomen scheint es in anderen Sprachen und Regionen mit dem jeweiligen Begriff für „Schiff“ auch gegeben zu haben. Man findet im Mittelfranzösischen *nef* bzw. *nief* (wie es in den Rôles d'Oléron heißt). Auf der Iberischen Halbinsel gab es *nao* bzw. *nau*. *Dhau* in der arabisch-persisch-indischen Region scheint eher ein Sammelbegriff denn ein Schiffstyp gewesen zu sein und zur asiatischen Dschunke führt Turnbull aus: Junk „was first used in a Western-language source in 1555, and is probably derived from a mishearing of *chuan*, the Chinese word for boat or ship.“ (TURNBULL, Fighting Ships of the Far East (2002), S. 11). Die Forschung tut sich sehr schwer mit diesen Begriffen und meist wird ein spezieller Schiffstyp unterstellt. Der Versuchung, *navis* im gewünschten Sinne auszulegen, unterliegt beispielsweise Paul Heinsius, wenn er ausführt: „Wir könnten also vielleicht spätestens in der letzten Hälfte des 12. Jahrhunderts unter Umständen das lateinische Wort „*navis*“ in der deutschen Sprache der Zeitgenossen mit dem deutschen Wort „Kogge“ übersetzen“ (HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 73/74). Von so etwas ist dringend abzuraten. Es kann hier keine Untersuchung zu dem Begriff „Schiff“ und seine Verwendung in den verschiedenen Sprachen und Zeitaltern erfolgen. Allerdings liegt in dieser Problematik der Grund, dass in dieser Arbeit weder „Nef“ noch „Nao“ als Schiffstypen vorkommen, da ich erhebliche Zweifel habe, dass es sich bei ihnen um eigenständige Typen gehandelt hat.

„völlig ebenbürtige Fahrzeuge“.⁵³ Er lässt das Schicksal der Koggen offen, weil die Quellen keine eindeutige Aussage erlauben.⁵⁴

Jenseits von Umetikettierungs- und Umbruchstheorie ist die Entwicklung der großen Seeschiffe nur zu verstehen, wenn man sie in dem oben erarbeiteten europäischen Zusammenhang beleuchtet. Dazu sollen nun die Kriterien für den großen, europäischen Einheitstyp (Aufbauten, Takelage und Rumpf) abgefragt und ihrer Umsetzung im Norden nachgespürt werden.

6.4. Die Entwicklung aus europäischer Sicht: Aufbauten

Die Frage stellt sich nun trotz allem, wie das Danziger Siegelschiff einzuordnen ist, das von seiner Rumpfform her weder eine herkömmliche Kogge noch ein entsprechender Holk zu sein scheint. Das große Danziger Siegel – so sieht es Heinrich Winter – zeige keinen Holk, sondern eine *Mischform*, die von ihm so beschrieben wird:

„Wir erkennen ein Schiff, dessen Heckkonstruktion ganz dem vertrauten Bild der Koggen, etwa des Beispiels von Stralsund [...] entspricht. Am Bug jedoch finden sich neben einem ausgeprägten Steven deutliche Elemente der Kaffenkonstruktion der Hulks“.⁵⁵

Blickt man über eine enge, hansische Fragestellung „Kogge oder Holk“ hinaus, wird etwas anderes als die Rumpffgrundform besonders beachtenswert. Am bemerkenswertesten an den Schiffen auf den Danziger Siegeln ist, dass sie bzgl. der Aufbauten der Entwicklung zum europäischen Einheits-typ⁵⁶ folgen und in dem aus dem Süden vorgegebenen Trend liegen. Auf dem Schiff des großen Danziger Siegels werden Aufbauten fest integriert. Der Bugaufbau überragt die Heckplattform deutlich und trägt eine dreieckige,

kein „Umbruch“,
sondern Weiter-
entwicklung

⁵³ „Es ist möglich,“ schreibt Vogel, „daß der Holk bis in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts ein Seeschiff minderen Ranges darstellte, doch geben die vorhandenen Nachrichten dieser Ansicht keine ausreichende Stütze. Später, seit den 1380er Jahren etwa, tritt der Holk jedenfalls als dem Koggen völlig ebenbürtiges Fahrzeug auf.“ (VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 493).

⁵⁴ Vogel äußert lediglich Vermutungen, die aber auch als solche gekennzeichnet werden: „Die Koggen begegnen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts namentlich unter den holländischen Ostsee- und Baienfahrern, meist unter dem Namen „Koggenschepe“. Es ist möglich, daß wir es hier mit einer Neubildung zu tun haben, wobei Formen der niederländischen Küstenfahrer mit denen des großen Seeschiffs verschmolzen wurden. Doch 1475 werden einmal die „schönen, neuen Koggen mit Vorkastell“ in einer holländischen Baienflotte erwähnt.“ (VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 496). (Zu diesen „schönen neuen Koggen“ siehe auch Kap. 4.2, S. 126 und Anm. 131, S. 494. Direkt im Anschluss an obiges Zitat folgt übrigens Vogels Einschätzung, die in Anm. 95, S. 487 nachgewiesen wird.)

⁵⁵ WINTER, Letzte Hansekogge (1961), S. 22.

⁵⁶ Siehe S. 174.



Abb. 6.3: Siegel Southampton (1400)



Abb. 6.4: Siegel Danzig (1400)



Abb. 6.5: Siegel Amsterdam (1400)



Abb. 6.6: Siegel Admiral von England (1391)



Abb. 6.7: Siegel Elbing (1433)



Abb. 6.8: Siegel Admiral von England, Irland und Aquitanien (1435)

Die Siegel nach EWE, Schiffe auf Siegeln (1972), Nr. 187 (Abb. 6.3), Nr. 53 (Abb. 6.4), Nr. 3 (Abb. 6.5), Nr. 235 (Abb. 6.6), Nr. 43 (Abb. 6.7), Nr. 240 (Abb. 6.8).



Abb. 6.9: Siegel Burgund (1478)



Abb. 6.10: Siegel Amsterdam (1485)

Die Siegel nach EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), Nr. 231 (Abb. 6.9), Nr. 5 (Abb. 6.10).

über den Steven hinausragende Plattform. Ob ein eventuelles Vorlageschiff für die Danziger Siegel nun eine Kogge⁵⁷ oder ein Holk⁵⁸ oder ein Rumpfmischtyp gewesen ist, spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle.

Die dreieckige, weit den Bug überlappende Plattform auf einem die Heckplattform überragenden Bugkastell ist bereits um 1400 ein typisches Merkmal der im Nordwesten Karacke genannten großen, mittelmeerischen *cocha*.⁵⁹ Dieses Merkmal taucht nicht nur in Danzig, sondern auch auf Siegeln aus anderen Regionen Europas auf.⁶⁰ Die Aufbauten erscheinen auf Rumpfen, bei denen man jeweils diskutieren kann, wie viel Anteil an ihnen eine Koggen- oder Holktradition ausmacht. Auf den meisten Siegeln Abb. 6.3–6.10 werden zumindest die oberen Plankengänge kaffenmäßig nach oben gebogen, während die tiefer liegenden Planken in den Steven auslaufen. Es bestehen zwei Interpretationsmöglichkeiten: Einem Ausgangstyp Kogge wurde der Bug fülliger gestaltet und seine oberen Plankengänge nach oben gezogen. Es kann auch sein, dass bei der Bugkaffe eines Holk die unteren Planken horizontaler – und damit koggenähnlicher – an den Steven geführt worden sind. Diese Unterschiede werden sich im Laufe des 15. und in das 16. Jahrhundert hinein immer mehr verwischen und bedeutungslos werden,⁶¹ bzw. sind schon für die Zeitgenossen ein untergeordneter Aspekt. Auch die zwei Admiralitätssiegel unterscheiden sich stark, was den Rumpf angeht: 1391 auf dem Siegel des Earls von Rutland und Cork wurde der Rumpf in einer stark stilisierten „Bananenform“ eines Holks gestochen,⁶²

⁵⁷ Abb.6.2, S. 190.

⁵⁸ Abb.6.1, S. 190.

⁵⁹ Abb.5.6, S. 153.

⁶⁰ Wie die Abbildungen 6.3 bis 6.10 deutlich machen.

⁶¹ Wie Abb. 5.8, S. 153 und Abb. 5.9, S. 154 deutlich machen.

⁶² Abb. 6.6, S. 198.

1435 (John Holland, Earl of Huntingdon) würde man den Rumpf eher als koggenförmig einordnen.⁶³ Die Aufbauten jedoch sind auf beiden Schiffen gleich.

Als in den 30er des 15. Jahrhunderts die wendischen Städte mit den Dänen aneinander gerieten, wurden von den Städten „große Schiffe mit Vorkastellen“ gestellt.⁶⁴ „Kogge oder Holk“ wird nicht einmal mehr erwähnt.

Man kann festhalten, dass das Danziger Siegelschiff und große Schiffe der ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts einen ersten Schritt der Entwicklung in West- und Nordosteuropa zum europäischen Grundtyp mitmachen. Dieser erste Schritt bezieht sich auf das Kriterium „Aufbauten“.⁶⁵

6.5. Die Entwicklung aus europäischer Sicht: Takelage

Zwei- und
Dreimaster

Die Entwicklung des zweiten Kriteriums „Takelage“ mit Schritten hin zum vollgeriggeten Dreimaster erfolgte unabhängig von und zeitlich verzögert zu der Entwicklung der Aufbauten. Es gibt keine Darstellungen von Schiffen mit mehreren Masten ohne Aufbauten. Alle betreffenden Siegelschiffe (Abb. 6.3–6.10) waren herkömmliche Rah getakelte Einmaster. Als im westeuropäischen Bereich mehrmastige Schiffe auftauchten, waren das, neben den großen Galeeren aus Genua, Florenz und Venedig im Besonderen Genueser Karacken, also im Süden entwickelte Schiffe.⁶⁶ Die Geschichte ist an diesem Punkt eindeutig. Mehrmastige Schiffe waren keine Entwicklung des westnördlichen Europas. Die südlichen Karacken, die die Engländer den mit Frankreich verbündeten Genuesen 1416 und 1417 abnahmen und in ihre eigene Flotte integrierten, waren Zweimaster.⁶⁷ Diese unterschieden sich von den Siegelschiffen weniger durch Aufbauten als durch zusätzliche Masten, wie eine geschnitzte Karacke an einer Kirchenbank im englischen King's Lynn aus dieser Zeit sichtbar macht.⁶⁸ Sie hat, wie die meisten der großen Genueser Karacken, die die Engländer eroberten,⁶⁹ hinter dem Hauptmast einen la-

⁶³ Abb. 6.8, S. 198.

⁶⁴ ... und wurt die ausrustunge folgender gestalt geteilet, daz die von *L u b e c k* und *H a m b u r g* ein itzliche stat solte ausrusten vier großer schiffe mit vorcastelen; die von *R o s t o c k*, *W i s m a r* eine itzliche stat zwei großer schiff mit vorcastelen und die vom *S t r a l s u n d e* drei großer schiffe mit vorcastelen. (LAPPENBERG, Johann Martin (Hrsg.), *Tratziger's Chronica der Stadt Hamburg*, Hamburg 1865, S. 156).

⁶⁵ Abschn. 5.7, S. 174.

⁶⁶ Siehe Kap. 5.4, S. 152 f. und zu den Karacken in der englischen Flotte Kap. 5.6 S. 168–170.

⁶⁷ Zu diesen Schiffen siehe S. 168–170.

⁶⁸ Abb.6.11.

⁶⁹ Hierzu S. 168–170.



Abb. 6.11: Zweimastige Karacke in England (1415)

Schnitzerei an einer Kirchenbank aus der Chapel of St. Nicholas, King's Lynn. Das Artefakt befindet sich im Victoria & Albert Museum, London (nach Susan ROSE, *Medieval Ships and Seafaring*, in: CATSAMBIS / FORD / HAMILTON, *Handbbook of Maritime Archaeology* (2011), S. 432, Fig. 19.2).
 Könnten Schipper aus Hansestädten im iberischen Süden und darüber hinaus im Mittelmeer persönlich ihre Beobachtungen machen.⁷³

teingeriggtten Besanmast.⁷⁰ „In the decade 1410-1420 the lateen mizzen was probably still very much a novelty to the English“⁷¹ – nicht jedoch für die Seestädte im Mittelmeer, die auch schon über Dreimaster verfügten. Der früheste bildliche Nachweis einer dreimastigen, mediterranen Karacke fällt, wie wir gesehen haben, in das Jahr 1409.⁷²

Die Entwicklungsimpulse kamen aus dem Süden und nahmen ihren Weg die Atlantikküste entlang bis nach Flandern und England. Dort hatte man direkten Kontakt zur Mittelmeerschifffahrt und zu den Entwicklungen der Iberer. Der Weinhandel verband traditionell England und die Gascogne. Flandern war immer an das Mittelmeer angeschlossen – erst über die Binnenwege von Land und Fluss und ab dem 13. Jahrhundert über den Seeweg an Gibraltar vorbei nach Norden, in einer Zeit also, in der die späteren hansischen Seestädte im Osten überhaupt erst gegründet wurden. Kaufleute und Seefahrer aus Hansestädten machten in London oder Brügge sicher Bekanntschaft mit den südeuropäischen Flotten und vereinzelt konnten Schipper aus Hansestädten im iberischen Süden und darüber hinaus im Mittelmeer persönlich ihre Beobachtungen machen.⁷³

⁷⁰ Friel listet diese Schiffe auf: Ian FRIEL, *Towards a three-masted ship: England and the advent of the three-masted ship*, in: ICMM, *Intern. Congress of Maritime Museums* (1981), Tabellen 1-3, S. 135.

⁷¹ FRIEL, *England and the three-masted ship* (1983), S. 133.

⁷² Anm. 32, S. 155.

⁷³ Wir kennen beispielsweise den preußischen Schiffer Jehan Westvael, *maistre de la cogge Saint Esperit*, der in den 70er Jahren des 14. Jahrhunderts für einen *Gheeraert de la Roke, marchand Plasentin*, also einen lombardischen Kaufmann aus Piacenza Wein von Galizien nach Flandern verschiffte (HUB 4, Nr. 490 und 491 (S. 202–203)). Zwei Jahre vorher, 1373, musste er auf dem Weg nach Lissabon ein Bodmereidarlehen, ebenfalls von einem Kaufmann aus Piacenza, aufnehmen (HUB 4, Nr. 449 (S. 186–187)); d. h., hier benutzte wohl ein preußischer Schiffer als reiner Seespediteur hansische Flandernprivilegien für Geschäfte nach Süden hin mit längerfristigen Verbindungen zu einer lombardischen Stadt: Jehan Westvael wird genauer beleuchtet von Werner PARAVICINI, *Jenseits von Brügge. Norddeutsche Schiffer und Kaufleute an der Atlantikküste und im Mittelmeer in Mittelalter und Früher Neuzeit*, in: MÜLLER-MERTENS / BÖCKER,

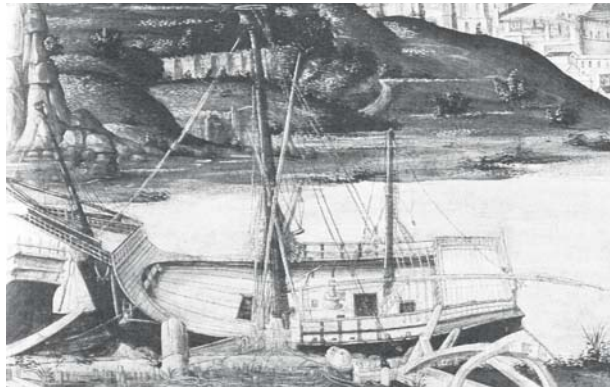


Abb. 6.12: Italienische Karacke, auf das Ufer gelegt (1485)

Detail aus dem Gemälde von Sandro Botticelli: Das Urteil des Paris (nach MARTIN, Venetian Ships and Boats (2001), S. 124). Das Detail zeigt eine dreimastige Karacke, zur Bearbeitung des Unterwasserschiffs auf das Ufer gelegt.

Im Mittelmeer gab es im Verlauf des 15. Jahrhunderts nicht nur die großen Transportkaracken, deren Aufbauten sich immer höher türmten. Es finden sich auch mittelgroße Schiffe mit dem eben beschriebenen, dreieckigen *cocha*-Bugaufbau und drei Masten, wie auf einem Gemälde von Botticelli in einer lebendigen Uferszene als Hintergrund abgebildet wurde.⁷⁴

Die Entwicklung zum Dreimaster ist weiterhin eng mit der Verbreitung der kraweelgebauten, dreimastigen, portugiesischen Karavelle verknüpft. Für 1453 ist eine katalanische *caravela redonda* aus Barcelona bekannt.⁷⁵

Konzeptionelle Ansätze (2003), S. 81-85. Für das Jahr 1404 werden auf Ibiza insgesamt sechs *navi d'alamani* erwähnt, die, aus Flandern kommend, Salz von der Mittelmeerinsel verluden, um es nach Deutschland zu transportieren: PARAVINCINI, Jenseits von Brügge (2003), S. 85-87 (mit Quellenzitaten in Anm. 123 und 125, S. 86). Das sind allerdings nur Spotlights auf eventuell viel dauerhaftere und umfassendere Geschäftsverbindungen hansischer Schiffer nach Süden, als sie die Hanseforschung bisher wahrnahm. Meine Beobachtung der Ignorierung eines europäischen Süd-Nord-Gefälles im Schiffswesen durch die Hanseforschung wird durch Paravicinis Kritik an der Forschungsausrichtung bestätigt. Er betont: „Ein dreifacher Wechsel tut Not: Andere Orte, andere Zeiten, andere Quellen sind zu berücksichtigen. Der vorzugsweise Blick auf die „Blütezeit der Hanse“ ... trägt noch das Zeichen seiner nationalen Herkunft, der Suche nach deutscher Größe im so wenig großartigen deutschen Spätmittelalter. Die Hanseforschung muß sich auch im Westen europäisieren und ihre chronologische, geographische und thematische Fixierung aufgeben.“ (PARAVINCINI, Jenseits von Brügge (2003), S. 89/90). Die Übergänge zwischen Süden und Norden waren offenbar fließend und für den Bereich der Schiffe ist zu unterstellen, dass man im Norden nichts neu erfunden hat, was es im Süden bereits gab.

⁷⁴ Abb.6.12. Wenn Botticelli 1485 ein solches Schiff in einer lebendigen Arbeitsumgebung malte, kann man annehmen, dass es solche, offenbar alltäglich gewordenen Schiffe schon längere Zeit und häufiger gab.

⁷⁵ FRIEL, The Good Ship (1995), S. 164.

Tab. 6.3: Schiffe Henry's VII. (Ende 15. Jh.)

Nach OPPENHEIM, Michael (Hrsg.), *Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII 1485-8 and 1495-7*, London 1896. Die Tabelle leitet sich direkt aus den Listen des Anh. L, S. 956–966 ab.

Jahr	Schiff	Fockmast		Großmast			Besanm.	Bona.-mast ^a
		Want. ^b	Marsst. ^c	Want.	Marsst.	Bramst. ^d	Want.	
1485	„Mary of the Tower“	6	-	16	6	-	2x7 ^e	-
1485	„Martina Garsia“	4	-	14	6	-	6	-
1485	„Governor“	6	-	14	+	-	2x4	-
1495	„Sovereign“	8	4	16	6	-	6	4
1495	„Regent“	8	4	18	5	+	6	5
1497	„Sweepstake“	4	-	9	4	-	-	2
1497	„Mary Fortune“	3	-	7	4	-	-	2
1480	Kraek (Meister W ♠)	8	-	14	-	-	5	-

^a Ein Bonaventuramast ist ein kleiner, vierter Mast im Bereich der Heckreling, für den sich Stengen erübrigten. Bei „Mary Fortune“ und „Sweepstake“ ersetzte er den Besanmast. Zu schiffstechnischen Begriffen siehe auch L.1, S. 954 („kleines Glossar“).

^b Anzahl der Wanten an einer Bordwand. Insgesamt gab es also doppelt so viele Wanten pro Mast.

^c Marsstenge. Erste Verlängerung des Mastes als Fock-Marsstenge, Groß-Marsstenge oder Besan-Marsstenge.

^d Bramstenge. Zweite, obere Mastverlängerung als Fock-Bramstenge und Groß-Bramstenge.

^e Bei „Mary of the Towers“ und „Governor“ werden zwei Besanmasten geführt. Allerdings sind die Angaben bei „Mary of the Tower“ widersprüchlich: Auf S. 49 werden 2 Besanmasten und 14 Wanten geführt; eine andere Liste (S. 55) gibt 3 Besanmasten und 26 Wanten an und eine dritte Liste (S. 65) nennt 2 Besanmasten und keine Wanten. HOWARD, *Sailing Ship of War* (1979), S. 32 (Tab. oben) übernimmt die 26-Wanten-Variante. Man muss wohl von 2 Besanmasten ausgehen und mir scheint die Variante mit 14 Wanten, d. h. 7 Wanten pro Mast, am wahrscheinlichsten zu sein. Auch das wäre ein zu der Zeit ungewohntes Rigg. Es zeigt sich, dass zu der Zeit eventuell alle möglichen Riggvarianten ausprobiert wurden. Entsprechend haben wir bei „Sweepstake“ und bei „Mary Fortune“ gar keine Besan-, dafür aber nur Bonaventuramasten.

Im England der ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts sind nur zwei eigene Dreimaster bekannt. Das waren die große „Grace Dieu“ und der 1435-1436 umgebaute Balinger „Petit Jesus“. Zumindes kannte man also die Möglichkeit eines quergeriggten Fockmastes.⁷⁶ Das erste Kraweelschiff

Dreimaster in
England

⁷⁶ Ian Friel reklamiert die Querfock „having been an English, or at least northern European invention“ (FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 164). Dem ist zu entgegnen: Entscheidend ist zum einen der dritte Mast auf dem Vordeck und der ist keine nordische Erfindung. Schon die großen Rundschiffe der Kreuzzugszeit hatten einen Fockmast, allerdings mit Lateinsegel (siehe hierzu Anh. N, S. 971ff). Zum zweiten verbreitete

mit Haupt-, Fock und Besanmast, das in England nachweisbar ist, war die „Edward“, gebaut in der Zeit zwischen 1463 bis 1466 in Dunwich/Suffolk.⁷⁷ Ian Friel stellt fest: „As far as can be judged, the three-masted square rig became the standard equipment for most sea-going English ships in the second half of the fifteenth century“.⁷⁸

Erst nach einer längeren Pause⁷⁹ geben in England die Quellen wieder genauere Auskunft, als nämlich als Henry VII. begann, eine stehende Flotte aufzubauen, deren Schiffe aktenmäßig erfasst und dokumentiert wurden.⁸⁰ Wie immer bei Änderungen im Schiffswesen ging die Entwicklung der Takelage wohl sukzessive und nicht gleichmäßig vonstatten.⁸¹ In den 80er und 90er Jahren sind die großen Schiffe Henry's VII. Dreimaster. Die beiden größten, „Sovereign“ und „Regent“ sind sogar Viermaster.⁸² Alle Schiffe haben bereits einen Bugspriet mit Sprietsegel. Allerdings entsprechen sie noch nicht ganz einem vollgeriggte Grundtypus, der nicht nur über drei Masten verfügte, sondern auch über Marsstengen an allen drei Masten und Bramstengen an Fock- und Großmast. Nur das größte Schiff „Regent“ nähert sich dem Vollrigg an.⁸³ Am Fockmast fehlt zwar noch die Bramstenge, dafür verfügte das Schiff über den, der Manövrierfähigkeit dienenden Bonaventuramast. Man kann sich anhand der jeweiligen Wantenanzahl

sich ab den 1430er Jahren die portugiesische Karavelle in Europa, die wohl meist mit drei Masten ausgerüstet war (allerdings nicht immer: siehe Abb. 5.18, S. 176). Wenn man erst einmal einen dritten Mast eingeführt hatte, war es in jener Zeit keine große Erfindung, ihn mit einem Quersegel zu bestücken, wie bei der *caravela redonda* (siehe S. 176). Schon 1438–1439 ließ sich Philipp der Gute von Burgund in Sluis und Brüssel drei Karavellen von portugiesischen Schiffsbauern herstellen (ELBL, *The Caravel* (1994), S. 96). Außerdem ist die skelettgebaute portugiesische *barinel* bekannt (das gleiche Schiff wie der atlantische *balener* der Basken und Galizier), die ab Mitte der 1430er Jahre über „the basic three-masted square rig“ verfügte, also „square main- and foresail and lateen mizzen“ (ebd. S. 92). Es bleibt dabei, in dem in dieser Arbeit betrachteten Zeitraum war im Schiffbau der Süden das Maß aller Dinge.

⁷⁷ FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 164/167.

⁷⁸ FRIEL, *England and the three-masted ship* (1983), S. 134..

⁷⁹ Siehe Anm. 81, S. 171.

⁸⁰ OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896). Tab. 6.3, S. 203.

⁸¹ Es lohnt sich in diesem Zusammenhang, die Ergebnisse von Lillian Ray Martin über die venezianische Schifffahrt einzubeziehen: Anh. N, S. 971. Man erkennt dort, dass neue Schiffsarten in das bestehende Gefüge drängen und dass herkömmliche und neue Arten noch lange zusammen das Bild bestimmen. Das war sicher in England nicht anders. Wann etwas „for most seagoing ships“ Standard wurde, ist schwer zu sagen, zumal in England die Quellen natürlich vorrangig die königlichen Flotten und Schiffe zeigen. Es ist sehr schwierig, für die Zeit des Spätmittelalters ein verlässliches Bild von dem *Alltagsgeschehen* in den Häfen und der privaten und städtischen Handelsschifffahrt fern ab von Kriegsflotten, Ausliegerkämpfen oder Seeschlachten zu erhalten.

⁸² Tab. 6.3.

⁸³ Die Quellen erwähnen zwar ein *Toppes upon the mayne Toppe maste*, also ein Bramtop, aber ohne Wanten und Segel (Anh. L.6, S. 963).

ein Bild von der Größe machen, wenn man diese Schiffe mit der „Kraek“ des Meisters W♠ vergleicht.⁸⁴ Diese großer Karacke des in Brügge arbeitenden Kupferstechers⁸⁵ verfügte über 8 Wanten am Fockmast und 14 für den Großmast. Der Besan wurde von zweimal 5 Wanten gehalten. Damit lag dieses Schiff, auch wenn ihm noch Stengen fehlten, im Bereich von „Governor“ und „Sovereign“. Nur die „Regent“ war mächtiger.

Tragen Schiffssiegel zur weiteren Klärung bei? Es kann festgestellt werden, dass die von Herbert Ewe erfassten Admiralitätssiegel von englischen Admirälen in das 16. Jahrhundert hinein einmastige Schiffe abbilden.⁸⁶ Wenn es nach den Siegeln ginge, gibt es Indizien, dass kontinentale Länder weiter als England waren. Das Siegelschiff des Präfekten von Burgund 1493⁸⁷ und das des Admirals von Frankreich 1463⁸⁸ sind Dreimaster.

Dreimaster auf
Siegeln

Zusammenfassend erhält man zu mehrmastigen Schiffen auf Siegeln der nördlichen Hälfte Europas kaum verlässliche Auskunft. Die Entwicklung des europäischen Dreimasters findet offenbar seinen Niederschlag auf Siegeln mit zeitlicher Verzögerung von einigen Jahrzehnten. Das mag damit zusammenhängen, dass Entwicklungen und Innovationen im Schiffbau zuerst vereinzelt erscheinen. Umstellungen griffen nur langsam. Wenn Siegel Dreimaster zeigen, ist anzunehmen, dass diese Schiffe allgemein bekannt und geschätzt wurden und keine Kuriositäten darstellten, weil ansonsten das Siegel seinen Zweck verfehlt hätte. Weiterhin ist in der Regel nicht genauer zu bestimmen, ob ein Siegel den aktuellen Stand der Schiffsentwicklung, dabei ein herausragendes Prunkexemplar oder vergangene Schiffe aus Traditionspflege abbildet.⁸⁹

Zu den Siegeldarstellungen lassen sich folgende Punkte herausfiltern:⁹⁰

1. Auf keinem einzigen Siegel vom 13. bis 16. Jahrhundert ist ein Schiff abgebildet, das, wie die südliche *cocha* und viele der im Nordwesten auftauchenden Karacken, neben dem Großmast einen zweiten, kleineren Besanmast führte. Die Siegel zeigen entweder einmastige Schiffe oder Dreimaster.

⁸⁴ Abb. 5.8, S. 153. Letzte Zeile in Tab. 6.3.

⁸⁵ Zu der Herkunft und den Biographischen Daten des Meisters W♠ : WEGENER SLEESWYK, *The Engraver Willem A Cruce* (1990), S.349-353.

⁸⁶ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), Nr. 235-241, 243-244. Siehe die Übersicht über die Siegel Anh. K, Tab. K.1, S. 949, Spalte 'Anz. Masten'.

⁸⁷ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), Nr. 233. Dieses Siegel zeigt sogar ein Kriegsschiff mit 12 Kanonen, was für das Jahr 1493 doch sehr erstaunlich ist. Ein entsprechendes Schiff findet sich in England erst 1540 auf dem Siegel des Vizeadmirals von Suffolk, auch mit 12 Kanonen bestückt und sogar ein Viermaster mit Bonaventuramast.

⁸⁸ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), Nr. 242. Dieses Siegel deutet Fock und Besan nur durch entsprechende Segel an.

⁸⁹ Zur Siegelfrage siehe auch S. 137-138.

⁹⁰ Anh. K, S. 945. Es wird mit der Zusammenstellung von EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972) gearbeitet.

2. Bis auf die beiden angesprochenen Ausnahmen⁹¹ gibt es dreimastige Siegelschiffe erst im 16. Jahrhundert.
3. Diese Schiffe werden mit unterschiedlichen Rümpfen dargeboten. Die Karacke überwiegt, aber auch Holkrümpfe mit ihrer „Banannenform“ sind darunter.
4. Die Takelage dieser Mehrmaster gibt einen unterschiedlichen Entwicklungsstand bzw. Detaillierungsgrad wieder. Dabei geht es um Fragen nach Marssegeln (an einem oder mehreren Masten), einem Bugspriet und einer dazu gehörigen Blinde an einer Querrah unter dem Bugspriet. Die Interpretation dieser Punkte muss allerdings – es sei noch einmal betont – diffus bleiben, da Schiffssiegel nur auf eine recht grobe Weise über den Verlauf der Schiffsentwicklung vom Spätmittelalter in die frühe Neuzeit hinein Auskunft geben.⁹²

Dreimaster im
Hansebereich

Es ist nicht zu erwarten, dass sich die Schifffahrt der hansischen Seestädte schneller in Richtung vollgeriggten Dreimaster entwickelte als etwa die englische, und schon gar nicht die französisch-bretonische. Der erste, aktenkundige Dreimaster mit hansischem Heimathafen war das Große Kraweel „Peter von Danzig“. Die hansische Geschichte dieses Schiffes beginnt 1462. 1471 sticht es als Danziger Kaperfahrer in See.⁹³ Dieses Schiff hatte drei Masten: *moysan*, *fockemast* und *de grote mast*. An Segeln werden aufgeführt:⁹⁴ *dat Schonefarerssegel*⁹⁵ und drei Bonnets, *eyn moysanssegel myt eyn bonnyth*⁹⁶ und *eyn vockensegel*.

Auch wenn die Bedeutung dieses Schiffes und die Kaperaktivitäten seiner Mannschaft in der deutschen Forschungsvergangenheit übertrieben und regelrecht hochgejubelt worden sind,⁹⁷ so muss doch klargestellt werden:

⁹¹ Anm. 87 und Anm. 88, S. 205

⁹² siehe Anm. 78, S. 204.

⁹³ Die genauen, sehr verwickelten Vorgänge um dieses Schiff sind dem Anh. G.3.8, S. 899–905, den Regesten zu den hansischen Quellen um das Schiff, ergänzt durch HIRSCH / VOSSBERG, Caspar Weinreich's Danziger Chronik, zu entnehmen.

⁹⁴ Anh. G.3.8, S. 899, Nr. 1.

⁹⁵ Aus dem Text lässt sich schließen, dass für *dat Schonefarerssegel*, also das Schönwettersegel, drei Bonnets vorhanden waren. Da das Besansegel mit einem Bonnet und die Fock getrennt genant werden, ist unter *schonefarerssegel* das Großrahsegel zu verstehen. Aus dieser Bezeichnung lässt sich schließen, dass man bei schwerem Wetter ohne Groß unter Fock und Besan (*moysan*) fuhr.

⁹⁶ Da Bonnets Segelverlängerungen am unteren Liek eines Quersegeles waren, könnte aus dieser Angabe geschlossen werden, dass das Große Kraweel am Besanmast nicht, wie sonst üblich, ein Lateinsegel, sondern ein rechteckiges Rahsegel führte. Man könnte sich theoretisch jedoch auch eine Tuchverlängerung am unteren Liek eines dreieckigen Lateinsegels vorstellen.

⁹⁷ So schreibt 1941 Otto Lienau, das Schiff sei etwas Besonderes gewesen, „nicht allein, weil mit ihm ein „Dudisker Helde“, der „harte Seevogel“ Paul Beneke, einen entscheidenden Schlag gegen die englische Schifffahrt führte, sondern auch deshalb, weil dieses Schiff der erste Vertreter einer neuen Bauart war, nach der es in den Chroniken jener Zeit „Dat

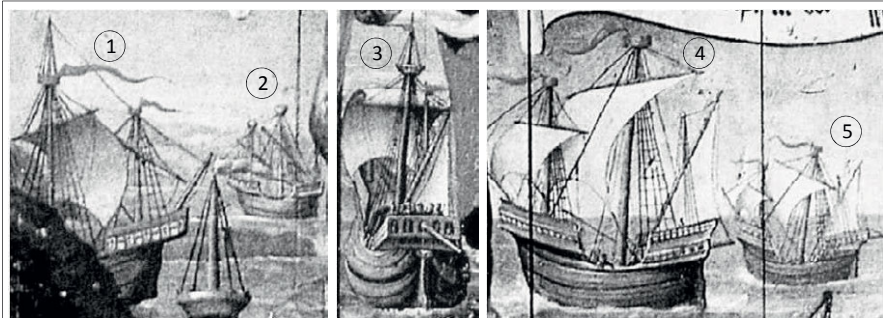


Abb. 6.13: Hintergrundschiffe auf einem Bergenfahrergemälde (1489)

Nach HAMMEL-KIESOW / PUHLE / WITTENBURG, *Die Hanse* (2009), S. 128. Epitaph-Gemälde über den Schiffbruch des Lübecker Bergenfahrers Hans Ben von 1489 aus der Briefkapelle der Marienkirche in Lübeck.

Dieses Schiff war ein französischer Dreimaster, ein großer Massengutfrachter aus La Rochelle in der Normandie. Es ist kein Beleg für entsprechenden Schiffbau von Dreimastern im hansischen Bereich.

Einen guten bildlichen Beleg für die Existenz von großen Dreimastern im hansischen Bereich liefert die Hintergrundszenerie auf einem Bild zum Gedenken an den Schiffbruch des Bergenfahrers Hans Ben im Jahre 1489 aus der Briefkapelle der Lübecker Marienkirche.⁹⁸ Die fünf Schiffe weisen schon wesentliche Charakteristika des vollgeriggten europäischen Grundtyps auf. Sie haben hohe Aufbauten und sind dreimastig mit Lateinerbesan. Zumindest vier von ihnen scheinen eine glattere Außenhaut zu haben, könnten also schon kraweelbeplankt sein.⁹⁹ Sie haben noch keine Toppsegel

grote krafel“ genannt wurde.“ Es ginge oft in der Literatur um „die Taten jenes Danziger Seehelden“ Beneke (Otto LIENAU, *Geschichte und Aussehen des Großen Kraweels „Der Peter von Danzig“ 1462–1475*, (Schiffahrtstechnische Forschungshefte, Dreizehntes Heft, November 1942), Berlin 1942, S. 3). Davon stimmt nicht viel. Wie „heldenhaft“ Beneke war, ist Ansichtssache. Die Engländer sahen in ihm sicher eher einen Piraten. Das Schiff operierte in den flandrisch-englischen Gewässern recht unglücklich und führte keinen „entscheidenden Schlag“. Es gelang ihm wohl lediglich eine spektakuläre und äußerst lukrative Kaperung, die Caspar Weinreich für 1473 anführt: *Item den andern dinstag noch pasca do nam paul beneke mit dem grossen krawel ein galeide von 23 Faden mast, ein dupelt vorkasteete; sie war gesigelt ausz der welinge und solde zu lunden wesen. Als das gut, das do vercertificirewt was, trog 60000 lb grosz. do wurden 400 beiten* [Beuteanteile], *de man 100 mark, auch 80 mark, vnd 21 mark pilliast* [Preisengeld], *die beite ging raumlisch zu so man plegt* (CWDC, S.13). Was die Bauart des „Großen Kraweels“ anging, war es gerade ein Beispiel für ein Hinterherhinken der hansischen Seestädte gegenüber dem Stand des französisch-bretonischen Schiffbaus.

⁹⁸ Abb. 6.13, S. 207. Das verunglückte Bergenfahrerschiff im Vordergrund ist als 36 Kanonen tragender Viermaster dargestellt, was 1489 nur der Fantasie des Malers entsprungen sein kann. Das interessiert in diesem Zusammenhang nicht. Im Hintergrund sind demgegenüber fünf offenbar zeitgenössische Schiffe, vermutlich ebenfalls Bergenfahrer, abgebildet.

⁹⁹ Schiffe Nr. 1,2,4,5. Alle Schiffe haben dunklere Längslinien entlang der Außen-

und am Bugspriet ist noch kein Segel vorgesehen. Das hinterste Schiff (Nr. 5) hat mit hochgetürmtem Vorderkastell und dem tiefsten Mittelbereich alle Kennzeichen einer Karacke. Das mittlere Schiff am Fuß des, das Bild prägenden Kruzifixes (Nr. 3) in Heckansicht ist wohl klinkerbeplankt. Am Heck sind die Plankengänge holkförmig hochgezogen. Die Bugplattform ist dreieckig und zeigt schräg nach oben. Es hat Ähnlichkeit mit dem Siegelschiff von Amsterdam (1485).¹⁰⁰ Diese Schiffe sehen vom Rumpf her nicht anders aus als die oben abgebildete zweimastige Genueser Karacke von 1415.¹⁰¹ Vom Rigg her sind sie identisch zu der Kraek des flämischen Meisters W ♠ aus derselben Zeit.¹⁰²

die Hamburger
Quellen

Wir nähern uns mit einer weiteren bildlichen Quelle wieder der Stadt Hamburg. Es handelt sich um die bereits angesprochene Hafenszene der Miniatur zur Hamburger Stadtrechtshandschrift von 1497.¹⁰³ Auch hier werden Dreimaster dargestellt. Die bildliche Darstellung macht einen älteren Eindruck. Die Menschen an Bord werden, wie in älteren Schiffsdarstellungen üblich, unrealistisch groß platziert. Die Figuren an Bord der Bergenfahrerschiffe hingegen haben proportionale Größe, wodurch die Schiffe als große Karacken hervortreten.¹⁰⁴ Die Hamburger Schiffe haben einen gleich großen Besan- wie Fockmast und fahren den Besan nicht mit den üblichen Latein- sondern einem Rahquersegel. Die holkförmigen „Bananenrumpfe“ erinnern an das 100 Jahre ältere Admiralsiegel des Earls of Rutland and Cork,¹⁰⁵ sind aber andererseits mit massiven dreistöckigen Karackenaufbauten versehen und das große, mittlere Schiff führt sogar 16 Kanonen. Die Hamburger Hafenszene hat also der künstlerischen Freiheit großen Raum gelassen, sodass uns das Bergenfahrerbild verlässlichere Auskunft gibt.

Was findet man in den Hamburger Kämmereirechnungen zu mehrmastigen Schiffen, bzw. zu Masten und Segeln in der zweiten Hälfte des 15.

haut, die eventuell Barkhölzer darstellen, d. h. Längsverstärkungen, die es nur bei Kraweelschiffen gab. Das wäre ein deutlicher Hinweis auf Kraweelschiffe.

¹⁰⁰ Abb. 6.5, S. 198.

¹⁰¹ Abb. 6.11, S. 201.

¹⁰² Abb. 5.8, S. 153. Zum vollgeriggten Grundtyp fehlen ihnen in der Takelage noch die Obersegel, also zunächst die Marssegel der Großmasten. Jedoch verfügen die Schiffe 1 und 3 schon über ein Großtop, d. h. über eine Verlängerungstenge, die über die Mars, das „Krähennest“, hinausreicht. In der weiteren Entwicklung wurde daraus die Marsstenge mit Marsrah und Marssegel. Diese volle Ausprägung der Takelage war bei den Schiffen Henry's VII. in den 80er und 90er Jahren des 15. Jahrhunderts fast vollständig vorhanden (siehe die Ausrüstungslisten Anh. L, S. 956–966. Das größte dieser Schiffe, die „Regent“ hatte sogar schon die Großbrambesegelung (Tab. 6.3, S. 203.

¹⁰³ Abb. 4.5, S. 141.

¹⁰⁴ Abb. 6.13, S. 207: Personen auf dem Poopdeck von Schiff Nr. 3; Figuren auf Schiff 4: eine mittschiffs an der Reling, eine auf dem Achterdeck und eine in den Backbordwanten des Großmastes.

¹⁰⁵ Abb. 6.6, S. 198.

Jahrhunderts? Neben dem Tonnenschiff¹⁰⁶ ist die „Katharina“ zu erwähnen, für die ein Engländer 1485 neue Segel herstellte, also mehr als eines.¹⁰⁷ Die „Katherine“ gehörte 1492 zu den größeren Expeditionsschiffen.¹⁰⁸ Der Hinweis auf mehrere Segel macht es wahrscheinlich, dass „Katherine“ ein Mehrmaster war.

Mehr ist aus den Kämmereirechnungen zum Thema Mehrmastigkeit für das 15. Jahrhundert nicht herauszuholen. Ein definitiv dreimastiger Schiffstyp wird erst in den Jahren 1526 und 1527 unter AD NAVES CIVITATIS erwähnt, nämlich ein *gallion*, d. h. eine Galeone.¹⁰⁹ Spätestens zu dieser Zeit war man auf der Höhe der Entwicklung des vollgeriggten, europäischen Dreimasters. Nehmen wir die behandelten bildlichen Darstellungen hinzu, waren in Hamburg und Lübeck schon in den achtziger und neunziger Jahren dreimastige Schiffe vorhanden. Wie man sie seinerzeit bezeichnete und wie die Frage nach den entsprechenden Schiffstypen in den hansischen Seestädten Ende des 15. Jahrhunderts zu beantworten ist, wird im Folgenden zu klären sein.

6.6. Die Entwicklung aus europäischer Sicht: Kraweelbau

Zur Herausbildung des vollgeriggten, europäischen Schiffstyps in den verschiedenen Regionen Europas gehört als drittes Kriterium neben den Aufbauten und der Takelage die Übernahme der Kraweelbeplankung in Gerüstbauweise.¹¹⁰ Es war der mediterrane, der norditalienische, katalanische und südcastilische, und dann auch der iberische Schiffbau, der, vermittelt speziell durch bretonische Schiffbauer der Normandie, auf das übrige Europa ausstrahlte.

der Kraweelbau
kommt nach
Norden

Dieses Süd-Nord-Gefälle in der Entwicklung eines europäischen Schiffswesens im 14. und 15. Jahrhundert wird bis die neueste Zeit hinein in der deutschen Schiffsforschung ignoriert. In einem Artikel von 1992 befasst sich Günter Krause mit dem Kraweelbau.¹¹¹ Im Bereich der Hanse seien die ersten Kraweelschiffe als weiterentwickelte Holke nachgewiesen.¹¹² Krause schreibt: „Mit dem Bau der Kraweelschiffe wurde vom französischen Schiffbau ein neues Schiffbausystem übernommen.“¹¹³ Weiter südlich

¹⁰⁶ Mast und Rigg der Tonnenschiffe werden in Kap. 7.7, S. 249–250 S. 252–253 diskutiert.

¹⁰⁷ Anh. E.18, S. 845, Nr. 8: *22 lb 8 s cuiusdam Anglico pro factura novi veli ad navem Katharina*.

¹⁰⁸ Siehe Anh. D.3.2, Diagr. D.2 und D.3, S. 809.

¹⁰⁹ KR 5.294₃₇ (1526); 295_{1–3 u. 6/7} (1526); 321_{11–14} (1527).

¹¹⁰ Siehe S. 174.

¹¹¹ Günter KRAUSE, Der Übergang zur Kraweelbauweise im hansischen Schiffbau, in: das logbuch 28.3, 1992, S. 107–110.

¹¹² Krause gibt allerdings nicht an, wo, von wem und wann dieser Nachweis erfolgt ist.

¹¹³ G. KRAUSE, Kraweelbauweise (1992), S. 108.

reicht sein Blick nicht. Krause blendet in dem gesamten Spezialartikel die südeuropäisch-mediterrane Schiffsbautradition aus. Man erfährt bei Krause auch nichts über die Probleme um die englische „Grace Dieu“, und er rückt die Hansestädte als zunächst führend an die Spitze der europäischen Entwicklung, wenn er zum Abschluss seines Artikels ausführt:

„Diese Entwicklung – von der Kogge über den Holk und die kleineren Schiffe bis zu den verschiedenen Kraweelschiffstypen und der Fleute – beweist, daß die mittelalterlichen Städte in diesem [hansischen; RP] Raum zunächst führend, dann aber immer wieder den Anschluss an den europäischen Stand herstellen konnten.“¹¹⁴

Hier ist offensichtlich der Wunsch nach Verlegung des europäischen Zentrums „zunächst“ nach Norden die Triebkraft einer verkürzten Darstellung.¹¹⁵

Auf dem Weg zum vollgeriggeten, europäischen Grundtypen musste überall gegen Ende des 15. Jahrhunderts zunehmend und dann in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts in der Breite der Bau der großen Seeschiffe nach der Gerüstbaumethode als Kraweele erfolgt sein. Man muss dabei als einen wichtigen Gesichtspunkt berücksichtigen, dass die Skelettbauweise

¹¹⁴ G. KRAUSE, Kraweelbauweise (1992), S. 110. Nach „zunächst führend“ muss im Text wohl ein „waren“ gedacht werden.

¹¹⁵ In ihrem „Kraweel“-Beitrag zum Textband der Hamburger Hanseausstellung von 1989 reicht der Blick von Christian Hirte und Thomas Wolf etwas südlicher bis nach Portugal (Christian HIRTE/Thomas WOLF, Das Kraweel und die weitere Entwicklung der Seeschiffe, in: BRACKER / HENN / POSTEL, Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos (Textband), S. 771-775). Allerdings scheinen sie Karacken und Karavellen gleichzusetzen (Zu Karacken oben Kap. 5.4, S. 152ff). Falsch wird es, wenn sie von den, „seit Anfang des 15. Jhs. als Prisen in englischen Häfen eingebrachten kraweelgebauten portugiesischen „Karacken“ berichten (HIRTE / WOLF, Das Kraweel (1999), S. 772). Diese Schiffe waren definitiv Genueser Karacken (siehe Kap. 5.6, S. 168–170 und Anh. 120, S. 492). Leider muss konstatiert werden, dass die genannten Forscher sich methodisch unsauber vorgehen. Walther Vogel hat in seinem epochalen Werk zur Seeschifffahrt in Kritik an Hagedorn deutlich herausgestellt, dass der Kraweelbau „von jeher, schon im Altertum, im Mittelmeergebiet das übliche gewesen“ sei und das die Ansicht, die Kraweelbeplankung sei „erst Mitte des 15. Jahrhunderts in der Bretagne erfunden worden“, falsch sei (VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 473 und 473, Anm. 5. Siehe hierzu ausführlicher Kap. 14.1, S. 510–511). In einem gründlichen Forschungsdiskurs kann man Vogel widerlegen oder ihm zustimmen. Diesen Experten jedoch schweigend zu übergehen, ist nicht statthaft. Es gibt allerdings auch andere Meinungen, allerdings nicht aus Deutschland. So hat Fred Hocker 2004 klar gestellt: „The new type of planking [flush-laid planking; RP] was not a local invention but a Mediterranean technology imported via Portugal, Bordeaux, and Brittany. Flush-planked Mediterranean vessels hat been seen in northern waters since at least 1295, when Venetian galleys began visiting Flemish ports for woolen cloth, but the direct stimulus seems to have come from French and Portuguese ships, particularly Breton salt carriers.“ (Frederick M. HOCKER, Bottom-Based Shipbuilding in Northwestern Europe, in: HOCKER, Bottom-Based Shipbuilding (2004), S. 80).

aus kaufmännischer Sicht günstiger war als Klinkerbau. Die Möglichkeit der Verwendung kürzerer Planken vereinfachte die Holz Auswahl. Reparaturen am Rumpf waren einfacher durchzuführen. Die Schiffe waren steifer und damit nachhaltiger wasserdicht zu kalfatern. Die Schwierigkeiten bei Klinkerbauten stiegen mit der Größe der Schiffe überproportional, wie das Beispiel der englischen „Grace Dieu“ gezeigt hat.¹¹⁶ In dem Maße, in dem die Schiffe hansischer Kaufleute die Ostsee und die Küsten verließen, der Massengütertransport immer mehr Bedeutung erfuhr und große, kostengünstig zu betreibende Schiffe vom Geschäftsumfang her Sinn machten, wurde der rationellere und preisgünstigere Kraweelbau für die Kaufleute der hansischen Seestädte attraktiv. Das galt im 15. Jahrhundert besonders für die großen Salztransporte preußischer und livländischer Schiffer,¹¹⁷ für die lübschen Bergenfahrerflotten oder für die Ende des Jahrhunderts einsetzende Bremer und Hamburger Islandfahrt.

In der Tat tauchen in den Hamburger und den hansischen Quellen nun eigene als auch fremde Kraweelschiffe auf. Im HUB hört man 1458 das erste Mal von einem englischen *krawel*.¹¹⁸ 1462 stellte Danzig Kaperbriefe u. a. für zwei Kraweele aus.¹¹⁹ Der „Peter von La Rochelle“, dessen Danziger Geschichte 1462 begann,¹²⁰ konnte also nicht ein erstes Studien- und Lernobjekt für Kraweelbau im hansischen Bereich gewesen sein.

Der „Peter von La Rochelle“ ist in mehrfacher Hinsicht interessant. Dieser Salzfrachter zeigt, dass nicht nur Danzig und die östlichen Städte Salz nach Osten brachten, sondern dass auch konkurrierende atlantische Großschiffe,¹²¹ wie sie bis dahin in hansischen Städten nicht nachzuweisen

das Große Danziger
Kraweel

¹¹⁶ Zu diesem Schiff siehe S. 166–168.

¹¹⁷ Es sei hier besonders auf das große preußisch-livländische Schadensverzeichnis für die Jahre 1438–1441 verwiesen (Anh. H, S. 909), dessen Auswertung zeigt, dass Schiffe mit 150 Last und mehr Tragfähigkeit keine Seltenheit waren: Tab. H.2, S. 914.

¹¹⁸ HUB 9, Nr. 541, IV.1 (S. 418): *Item dat krawel, dat uns nam, was utegemaket van Nygekasteel . . .* Auch Anh. G.3.7, S. 893, Nr. 1.

¹¹⁹ Anh. I, Tab. S. 928–931, Nr. 14 und 35. Tab. I.2 und das Kreisdiagr. I.1, S. 931.

¹²⁰ Anh. G.3.8, S. 899, Nr. 1.

¹²¹ Nach den Angaben Caspar Weinreichs ermittelt Hagedorn eine Länge von 43 m, eine Breite von „ein wenig über 12 Meter“ und schätzt die Ladefähigkeit „auf gegen 400 Lasten“: HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 61. Lienau schließt sich an: „Hauptmaße von 43,125 m Länge über Deck und 12,140 m Breite auf Oberdeck“ (LIENAU, Der Peter von Danzig (1942), S. 9index[aut]Lienau). Kallweit schließlich bezog ein zeitgenössisches Schiffsmodell einer spanischen Karavelle ein und kam auf folgende technische Daten: Länge Oberdeck 43 m, Länge KWL 41,8 m, LüA 49,3 m, größte Breite 12,20 m, Raumentiefe 7,7 m, Tiefgang 6,6 m, Wasserverdrängung 1990 t: Otto KALLWEIT, Der „Peter von Danzig 1471“ (Das „Große Kraweel“). Versuch einer Rekonstruktion, in: Seekiste 7, 1952, S. 526. 6,6 m Tiefgang (beladen oder unbeladen?) sind im Ostseebereich und in Danzig selbst recht unwahrscheinlich. Einer Verdrängung (= Schiffsgewicht) von 1990 t (Kallweit) ständen nur 800 t Zuladung (Hagedorn) gegenüber. Kallweits Schätzungen scheinen mir viel zu hoch zu sein. Bei einem Längen-Breitenverhältnis von 3,55 : 1 (Hagedorn/Lienau) war das Schiff gut proportioniert und dürfte mehr

Tab. 6.4: Bezeichnungen für das Danziger Schiff aus La Rochelle

<i>Nr. Bezeichnung</i>	<i>Jahr</i>	<i>Quelle</i>	<i>Nachweis</i>
1 das grosse kraffel von lebarn zu dantzke	1462	CWDC	Anm. 86, S. 134
2 crofeel Peter van Rosseel	1462	HUB	Anh. G.3.8, Nr.1
3 schep Sanctus Petrus de Rupella	1464	HUB	Anh. G.3.8, Nr.2
4 schipp adir krafels	1464	HUB	Anh. G.3.8, Nr.2
5 navis caravele	1464	HUB	Anh. G.3.8, Nr.2
6 cravela	1464	HUB	Anh. G.3.8, Nr.2
7 navis caravela sancti Petri de Rupella	1464	HUB	Anh. G.3.8, Nr.4
8 navis vulgariter dicte caravelle de Rupella	1466	HUB	Anh. G.3.8, Nr.7
9 grote schip van Rossele	1466	HUB	Anh. G.3.8, Nr.8
10 sulkes caraveles, also bynnen unszer haven...	1468	HUB	Anh. G.3.8, Nr.14
11 caravele	1470	HUB	Anh. G.3.8, Nr.15
12 das grosse krafel von lenbort zue dantzke	1470	CWDC	Anh. G.3.8, Nr.15b
13 das grosse krauel	1471	CWDC	Anh. G.3.8, Nr.16c
14 das gross krauel	1472	CWDC	Anh. G.3.8, Nr.16c
15 das grosse krauel von dantzke, de lebare	1475	CWDC	Anm. 86, S. 134

sind, diesen Ferntransport durchführten.¹²²

Aufschlussreich ist, unter welchen Bezeichnungen das Schiff in den Quellen vorkommt (Tab. 6.4). Das auf der Danziger Reede durch Blitzschlag 1462 havarierte Schiff wird zum einen durch Schiffsnamen bezeichnet, die

Auftrieb bei Zuladung entwickelt haben. Moderne Containerschiffe können bei gleichen physikalischen Gesetzen ein Vielfaches ihres Gewichtes zuladen. Die Kogge Typ Bremen von 1380 konnte bei einer Verdrängung von 60 t 76-84 t Ladung aufnehmen, also das Eineindrittelfache des Eigengewichtes (HOFFMANN / SCHNALL, Die Kogge. Sternstunde (2003), technische Daten auf S. 22). Nach den vorliegenden Angaben hätte der „Peter von Danzig“ lediglich zwei Fünftel seines Eigengewichts zuladen können. Selbst wenn man die 1990 t als beladenes Gesamtgewicht sieht, hätten nur zwei Drittel des Schiffsgewichtes zugeladen werden dürfen. Man kann aus den spärlichen Angaben lediglich verlässlich schlussfolgern, dass das französische Kraweel zu den großen Schiffen der Zeit zu rechnen ist und mit seinen drei Masten wohl eine Karacke gewesen sein dürfte.

¹²² Der „Peter von La Rochelle“ blieb auch als „Peter von Danzig“ letztlich ein Salzfrachter. 1475 hatte Kaperkapitän Paul Benecke Baiensalzfracht für die Rückreise nach Danzig an Bord genommen. Allerdings zwangen ihn Seetüchtigkeitsprobleme und schweres Wetter zur Rückkehr nach Brouage: Anh. G.3.8, S. 905, Nr. 17. Schon für 1470 zeigt Caspar Weinreich, dass der Salztransport keine reine Angelegenheit der Osterlinge gewesen ist, sondern dass auch viele Westeuropäer beteiligt waren: *Item denselben somer [1470] kwemen zu dantzke vil holanders, kampen, fresen und von vnsern osterschen schiffen aus der baye und browase [Brouage] so das man das saltz liesz vor die fracht ligen, und war zu dantzke gegeben vor 6 $\frac{1}{2}$ mark die last* (CWDC, S. 8/9).

der Zeit entsprechend einen Heiligennamen und den Herkunftsort beinhalten: St. Peter und Rosseel/Rossele/Rupella, d. h. La Rochelle, bzw. Danzig. Zum anderen wird das Schiff durch technische Bezeichnungen gekennzeichnet, die schwieriger zu fassen sind. *Krafel* / *crofeel* / *cravele* sind die Vorlage für die heutige Bezeichnung Kraweel. *Navis cravele*, Kraweelschiff ist wohl nicht als Schiffstypbezeichnung, sondern als ein mit Kraweelbeplankung ausgestattetes Schiff zu interpretieren. Das wird durch die Ausdrücke *kraffel von lebarn* / *krafel von lenbort* / *de lebare* bekräftigt, denn in ihnen verbirgt sich die Typenbezeichnung „Liburne“.¹²³ Also wäre das Schiff eine kraweelgeplankte Liburne gewesen. Nun wissen wir um die schillernde Bedeutung von „Liburne“ im 14. Jahrhundert.¹²⁴ Vermutlich hat Caspar Weinreich mit „das große Kraweel von einer Liburne“ lediglich ein großes kraweelgebautes Schiff gemeint. Knüpfte er jedoch daran, dass „Liburnen“ und „Koggen“ noch Anfang des Jahrhunderts gleichgesetzt wurden, könnte man „das grosse krafel von lenbort“ auch als eine große, kraweelgebaute Kogge interpretieren. Das aber ist äußerst unwahrscheinlich, weil wir es in diesem Falle mit einer enorm großen, glattwandigen, dreimastigen Kogge zu tun hätten, einem Schiff, das mit Sicherheit nichts mit den immer noch vorhandenen, althergebrachten Koggen gemein hatte; – dafür eventuell um so mehr mit einer (*navis*) *caravela*,¹²⁵ mit der portugiesischen Karavelle, die in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts überall in Europa auf Interesse stieß.¹²⁶ Dem ist entgegenzuhalten, dass die Karavellen zwar kraweelgebaute Schiffe waren, aber von mittlerer Größe. Das große Danziger Kraweel hatte aber Karackenausmaße.¹²⁷ Warum wurde das Schiff nicht „Karacke“ genannt?

Fragen wir an dieser Stelle nach Karacken im hansischen Bereich, denn bei der konstatierten Süd-West-Nordost-Entwicklungsrichtung des Schiffswesens ist es zu erwarten, dass Karacken und Karavellen in den hansischen Quellen irgendwann eine Rolle spielen. Im HUB tauchen Karacken nur in den Jahren 1405 bis 1418 auf. Es handelt sich um eine Karacke aus Barcelona und drei aus Genua.¹²⁸ Die Karacken, die in der englischen Flotte Henry's V. fuhren, waren eroberte Mittelmeerschiffe. Zu dieser Zeit konnte man im westlichen und nördlichen Europa noch keine eigenen

Karacken in
hansischen Quellen

¹²³ Diskussion dieser Frage in Anm. 86, S. 134.

¹²⁴ Kap. 4.3 und Kap. 4.4. Außerdem Anh. J.1, Tab. 934.

¹²⁵ Tab. 6.4, S. 212, lfd. Nr. 5, 7, 8, 10, 11. *Caravela* wird sowohl notariell (15), als auch im Danziger Schöffebuch (5) verwendet. Der Ausdruck wird im Schriftverkehr der Danziger und des Brügger Kontors mit dem französischen König (7, 8), als auch zwischen Danzig und Lübeck (10) benutzt.

¹²⁶ Zur Karavelle siehe auch S. 175–177.

¹²⁷ Anm. 121, S. 211.

¹²⁸ Anh. G.3.6, S. 892, Nr. 1 (1405, katalanische Karacke), Nr. 2 und 3 (1408 und 1410, Genueser Karacken) und Nr. 4 (1418, Eroberung einer der Genueser Karacken in den Kämpfen zwischen England und Frankreich).

Karackenkraweele bauen. Aber auch, als man in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Kraweelbau erlernte, fehlte dennoch in den hansischen Quellen der Begriff „Karacke“. Das trifft auch für Hamburg zu. In den Kämmereirechnungen der Stadt kommen explizit keine Stadtkaracken vor.¹²⁹

Man muss aus dieser Sachlage schließen, dass keine mittelmeerisch-atlantischen Karackengroßschiffe als Schiffstyp durch Verkauf, Eroberung oder direkten Nachbau gewissermaßen von außen in den hansischen Bereich exportiert wurden und dort die vorhandenen Schiffe überflügelten. Das große Danziger Kraweel war offenbar ein Einzelfall. Die Skelettbauweise und die glatten, kraweelgeplankten Bordwände gelangten auf andere Weise in den Norden.¹³⁰

Für die Schifffahrt in der Ostsee- und Nordseeregion waren zunächst ozeantaugliche Großfrachter uninteressant. Diese Schifffahrt war größtenteils Küstenschifffahrt in einem flachen Binnenmeer (Ostsee) bzw. entlang Gezeitenküsten mit vorgelagertem Wattenmeer. Bei Städten wie Bremen und Hamburg mussten Schiffe zwischen Meer und Hafen einen Fluss mit Gezeitenstrom und tückischer Fahrrinne bewältigen. Tiefgang von vier und mehr Metern, wie bei den großen Genueser Karacken und dem englischen Gegenstück Anfang des Jahrhunderts,¹³¹ hätte den Bewegungsspielraum massiv eingeschränkt. Solche Schiffe wurden weiter draußen auf Reede gezwungen oder zu Wartezeiten auf entsprechenden Wasserstand vor dem Passieren von Sänden und Untiefen. Ihr Tiefgang zog schwierigen und kostspieligen Leichterverkehr nach sich.¹³² In den Hansestädten war man sich dessen bewusst. Es hatte sicherlich eine Menge negativer Vorkommnisse gegeben, ehe der Hansestag 1412 in Lüneburg versuchte, eine Größenbeschränkung für Schiffsneubauten festzulegen:

¹²⁹ Erst in den Jahren 1526 und 1527 liest man in den KR von einem großen, südlichen Schiffstypen in Hamburg, einer städtischen Galeone, einem *gallion*. 1526 geht es unter „AD NAVES CIVITATIS“ um Eisenteile *ad usum gallion*“ (1426: KR 5.294₃₇), bzw. um Ausgaben u. a. *pro reformatione navium gallion* (1426: KR 5.295₁₋₃), *pro custodia gallion et aliarum navium Knyphoff* (1426: KR 5.295_{5/6}) und um Lohn, *den gallion thoterende* (1427: KR 5.321_{11/12}).

¹³⁰ .Es ist aber auch nicht ganz auszuschließen, dass der Begriff „Karacke“ nur in Westeuropa verwendet wurde (siehe Anm. 33, S. 155), im Osten jedoch gleich oder ähnliche Schiffe unter anderer Bezeichnung vorhanden waren.

¹³¹ Die gewaltige englische „Grace Dieu“ von 1416 brachte es auf 6,7 m Tiefgang (siehe S. 166).

¹³² Hagedorn führt bzgl. Hamburg und die Elbe aus: „Nach Hamburg selbst kam kein großes Schiff mit Ladung. Vor Neumühlen wurde gelöscht und geladen. Noch aber gab es weiter unten Bänke im Strom, vor allem der gefürchtete Stader Sand, über den größere Schiffe von über 100 Lasten nur bei Hochflut hinwegkamen. Sie haben deshalb meistens den Rest der Ladung erst unten vor Freiburg eingenommen und dort auch zu löschen begonnen.“ (HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 77Tiefgangsprobleme).

*Vortmer uppe de ladinge unde buwinge der schepe is vorramet, dat men nen schip groter buwen schal, wen van hundred last heringes, unde dat de nicht deper ghan schullen, wan se geladen sin, dan 6 Lubesche elen deep, . . .*¹³³

Für den regionalen Ostseeverkehr waren mittlere Schiffe bis 100 Last Tragfähigkeit bestens geeignet. Die ökonomische Notwendigkeit für große Frachtschiffe stellte sich höchstens für die großen Baiesalz-Flotten aus Preußen und Livland und in späterer Zeit für die weitergehenden atlantischen und mediterranen Aktivitäten Hamburgs und Bremens.

Der Kraweelbau wurde in den hansischen Häfen, in denen sich Schiffe aus vielen Ländern einfanden, natürlich bekannt. Das lässt sich gut am Hamburger Hafen demonstrieren, der von Rolf Sprandel statistisch aufgearbeitet wurde. Er kommt zu dem Schluss:

„Die Hamburger Eigenflotte war kaum je mit mehr als 10 % an der Schiffsfrequenz im Hamburger Hafen beteiligt. [. . .] Der Schiffsverkehr, insbesondere die Kleinschiffahrt im Hamburger Hafen, erlebte nach einer Krise in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts einen neuen Aufschwung“.¹³⁴

Neun von zehn Schiffen kamen also aus anderen Gegenden, wobei sicher wie in Danzig auch fremde, kraweelgebaute Schiffe aus dem Westen Hamburg anliefen und sich deren Vorzüge herumsprachen. Neben vielen westeuropäischen, atlantischen Kraweelen nichthansischer Schiffer¹³⁵ kann man im HUB¹³⁶ in den letzten vier Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts auch Kraweelen aus Hansestädten finden.¹³⁷ Ob nun Danzig oder Hamburg bei der Einführung von Kraweelbau weiter war, ist schwer zu sagen. Als 1471

¹³³ HR 1.6, Nr. 68, Art. 41 (S. 63). Für die Elle können ca. 0,58 cm angenommen werden: WITTHÖFT, Historische Metrologie (1979), S. 542-543. Es geht also um einen Tiefgang des voll geladenen Schiffes von maximal 3,50 m. Allerdings dürfte dieser Beschluss nicht umgesetzt worden sein. Solche Vorschriften eines Hansetages wurden in den Städten erst wirksam, wenn sie als Vorschrift von den jeweiligen Stadträten für die Stadt übernommen und verkündet wurden. In Hamburg dauerte es noch über 170 Jahre, bis 1594, ehe in den Burspraken etwas Entsprechendes verkündet wurde: *Neen, de dusser stadt neringe gebuken wil, schal na dusser tidt schepe buwen, de up dat varwasser dagelikes to gebukende nicht bequeme sin, up dat men den borgern dat timmerholt nicht verdure. Und neen schiupbuwer schal ok grotere schepe buwen als vorgeschreven.* (BOLLAND, Jürgen (Hrsg.), Hamburgische Burspraken 1346-1594 Teil 2: Bursprakentexte, Hamburg 1960, Thomae-Bursprake 1594, (Nr. 146, Art. 70, S.557)).

¹³⁴ SPRANDEL, Der Hafen von Hamburg (1986), S. 209.

¹³⁵ Anh. G.3.7, S. 893ff: Englische Nr. 1, 3, 23; holländisch-friesische Nr. 4, 7, 10, 11, 13, 14, 15, 23; flandrisch-französisch-iberische Nr. 9, 18, 24; oldenburgisch-dänische Nr. 15, 16, 17.

¹³⁶ Anh. G.1, Tab. S. 867, Spalte „Kraweel, Karacke“.

¹³⁷ Anh. G.3.7, S. 893ff: Danzig Nr. 6, 12, 20, 25; Hamburg Nr. 5, 29; Bremen Nr. 8, 26, 27, 28.

das „Große Kraweel“ unter dem Ratsherren Bernt Pawest zur Kaperfahrt aufbrach, wurde es von *michel erdmann mit einem klein krafel von dantzke* begleitet.¹³⁸ Wir wissen nicht wie alt Erdmanns *krafel* zu dem Zeitpunkt war und ob es sich um einen Danziger Eigenbau handelte.

Die Stadt Hamburg verfügte seit 1466 über ein städtisches Kraweel. Ein eigener Kraweelschiffbau ist seit 1470 aktenkundig. 1472 hören wir von einem von *den biscop ende stede van Bremen utgemaict*, also ausgerüsteten *cleyn oudt cravelkin*.¹³⁹ Kammler berichtet von Kraweelneubau eines „Fawiker“ im Lübeck des Jahres 1477.¹⁴⁰

„Kraweel“:
Schiffstyp oder
Einzelmerkmal?

Im Zusammenhang mit den Bezeichnungen des „Peter von La Rochelle“ in Danzig und den Kraweelbenennungen im HUB stellt sich die wichtige Frage, ob die Begriffe *krafel* und *caravela* einen speziellen Schiffstypen anzeigen oder ob sie ein neues Attribut unterschiedlicher Schiffstypen sind, und nur die kraweelbeplankte glatte Außenhaut eines Schiffes meinen.¹⁴¹

Die Kraweelbauweise sickerte gewissermaßen in den Norden ein. In Hansestädten tauchen Kraweelschiffe auf. In Lübeck, in Danzig, in Hamburg werden erste Kraweel selbst gebaut und das waren unterschiedliche Schiffe. Koggen und Holke vermischten sich in ihren Bug- und Heckformen, Aufbauten vereinheitlichten sich im Laufe des Jahrhunderts. Irgendwann erhielten Exemplare von ihnen mehrere Masten. Man nannte diese Schiffe weiterhin Koggen oder Holke. Mitunter waren die Unterschiede soweit geschrumpft, dass man dasselbe Schiff unterschiedlich bezeichnete. Beherrschte man erst einmal die Skelettbauweise, so konnte man diese Koggen, Holke, Mischtypen oder jeden anderen vorhandenen, geklinkerten Schiffstyp ohne weiteres kraweelbeplankt ausführen.

Technische Veränderungen setzen sich nie schlagartig und auf ganzer Breite durch. So auch hier. In der Masse der geklinkerten großen Schiffe stachen den Betrachtern erste glattwandige, kraweelgeplankte Koggen oder Holke ins Auge. Das war wirklich neu für sie, das macht den Unterschied aus. Größere Aufbauten oder mehrere Masten waren nicht so interessant wie Kraweelbeplankung. Der „Peter von La Rochelle“ wurde in Danzig nicht zum „Großen Dreimaster“, sondern zum „Großen Kraweel“. Die neuen Schiffe mit den glatten Bordwänden hießen Kraweel oder Karavelle, weil das eventuell die ersten Schiffe waren, an denen man diese neue,

¹³⁸ CWDC, S. 9. Auch: Anh. G.3.8, S. 904, Nr. 16c und Anh. G.3.7, S. 894, Nr. 6.

¹³⁹ Anh. G.3.7, S. 894, Nr. 8.

¹⁴⁰ Andreas KAMMLER, „...umme dat kraweel...“ – Schiffbau in Lübeck 1477, in: ZVLGA 86, 2006, S. 11-21. Bei einem „Fawiker“ handelt es sich um ein kraweelgeplanktes Segel-Ruder-Schiff, also eine Art Galeere, mit bis zu 250 Mann Besatzung.

¹⁴¹ Schon Hagedorn hat diese Frage angesprochen: „So ist im 16. Jahrhundert der Name Krawel an der deutschen Nordseeküste zur Spezialbezeichnung kleinerer Küstenfahrer geworden, während er in Lübeck als Gemeinbezeichnung aller mit Kravelsbeplankung versehenen Schiffe diente und als solche gerade für die größten Segler häufig gebraucht wurde“ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 9.

glatte Bordwand gesehen hatte. Diese Kraweelschiffe blieben noch lange die Ausnahmen, die Besonderheit zwischen gewohnten Klinkerbauten. Selbst noch 1488 ist für Caspar Weinreich der Neubau eines großen Kraweels einen eigenen Chronikeintrag wert – zwischen den Berichten von der Vertreibung des Kölner Rates und dem Köpfen eines der Bürgermeister und von der Absetzung des Rates in Braunschweig und von Gefangennahme und Hausarrest für den Rat in Rostock.¹⁴²

Schiffstypenbezeichnungen werden durch diese Entwicklung noch vager, denn ein „Kraweel“ kann einer Karacke, einer Kraek,¹⁴³ einem Holk, einer Kogge oder einer Bardese ähneln. Die -Entwicklung zum Einheitsstypen lief in den Hansestädten naturbedingt nicht über große Karacken, wie im Süden und Westen, sondern über die Umwandlung vorhandener Schiffe zu Kraweelen, d. h. kraweelgebauten Schiffen. Mit der Ausrüstung verschiedener großer Schiffe mit immer ausgeprägteren Aufbauten und einer sich immer ähnlicher werdenden, mehrmastigen Takelage war die Kraweelbauweise mit ihren Gestaltungsmöglichkeiten der entscheidende Schritt zum europäischen vollgeriggten Grundtyp. Auf dessen Basis konnte die Schifffahrt des 16. Jahrhunderts sich spezialisieren in Kriegs- und Handelsschiffe, Fischerei- und Walfangschiffe, Ozeantransporter und mittlere Handelsschiffe. Diese begegnen uns als Galeonen, Galeassen, Karacken, Karavellen oder Fleuten. Frank Howard fasst die Entwicklung zusammen:

„The revolution in naval construction that began during the last 20 years of the fifteenth century continued in the first quarter of the next one and completed the transformation of the mediaeval carrack into a vessel that differed only in derail from the sailing warship of the succeeding centuries“.¹⁴⁴

¹⁴² CWDC, S. 57. Weinreich schreibt: *Item diesen sommer setzte ein burger zu dantzck auf ein keel zu einem krafel, hiesz brosi en melli n, dieser kil war von 55 elen. Disz krafel war zwischen beyden grifen 23 faden, ein krafel bisz an das niderste barkholz, vnd auf dem vberloff mit den beissersen barkholzern 22 elen weit.* Mit einer Kiellänge von 31,7 m und einer Breite von 12,7 m war das ein Schiff, das fast an die Ausmaße des „Großen Kraweels“ heranreichte. Caspar Weinreich erwähnt für 1488 auch einen Holk, der von einem NNW-Sturm in der Mottlau zum Kentern gebracht worden war: *Henrich kortz vnd hanke matias holk wehete vmb bey dem Schlosse* (ebd. S.54). Das wird ein traditioneller, geklinkerter Holk gewesen sein, denn sonst hätte ihn Weinreich sicher *crafel* genannt.

¹⁴³ Eine flämischen Karacke. Abb. 5.8, S. 153.

¹⁴⁴ HOWARD, *Sailing Ship of War* (1979), S. 43.

7. Neue Typen im 15. Jh. und Hamburg-Spezifisches

In den Quellen aus der Kaufmanns- und Handelswelt, in den Schadensverzeichnissen und bei Kompensationsforderungen spielten um die Mitte des 15. Jahrhunderts Typ und Bauart der Schiffe kaum eine Rolle.¹ Es ist weiterhin deutlich geworden, dass das europäische Schiffswesen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts enger zusammenrückte und dass alte, traditionelle Schiffsunterscheidungen sich immer mehr verwischten. Die Spezifizierung von Schiffen – wenn sie dann überhaupt einmal vorgenommen wurde – machte sich an den Einsatzfunktionen von Schiffen, an den Kommandanten und zunehmend an den Reedern, also den Besitzverhältnissen fest.

Der Quellentypus der Kämmereirechnungen und der Aufzeichnungen des königlich-englischen „Clerk of the Ships“² verfolgen allerdings einen anderen Zweck als Dokumente, in denen Kaufleute oft jahrelang um ihren Besitz und ihre Rechte streiten. In den innerstädtischen Abrechnungen geht es um die genauere Dokumentation, welche Gelder mit welchem Schiff zusammenhängen, d. h., ein allgemeines „*ship*“ reicht als Nachweis nicht aus; die Schiffe müssen genauer differenzierbar sein. Das werden sie auch, allerdings nicht auf eine moderne, systematische Weise, sondern über Namen, wie sie quasi im Volksmund, in der „Öffentlichkeit“ genannt wurden.

Das alles bedeutet für Hamburg, dass die städtischen Schiffe in den letzten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts anscheinend recht willkürlich bezeichnet wurden. Schiffsbauliche Typisierung gibt es kaum. Es tauchen in diesem Jahrhundert neue Schiffstypenbezeichnungen in Hamburg auf, die im Folgenden diskutiert und eingeordnet werden sollen. Es handelt sich um Schiffe mit den Bezeichnungen Kraweel, Barke und Bardese, Butze und Baling, die in ihrem europäischen Zusammenhang beleuchtet werden müssen. Hierbei gibt es große Unstimmigkeiten in der Namenszuordnung, bzw. welche Bezeichnungsvariante zu welcher Schiffsart gehört. In einem Anhang wurde deshalb eine Übersichtstabelle zusammengestellt, die die in den Quellen auftauchenden Bezeichnungs- und Schreibvarianten von sieben Schiffstypen auflistet.³ Eine tiefgehende klärende Diskussion muss um die Frage geführt werden, ob Bardese, also Barse bzw. Bardze das gleiche Schiffe meint wie Barke bzw. Barge oder ob es sich um zwei unterschiedliche Arten handelt.⁴

Bei den über ihren Eigennamen abgerechneten Schiffen kann man nur

¹ Kap. 6.3, S. 194–196, im Besonderen Tab. 6.2, S. 194.

² Anh. L, S. 956–966.

³ Anh. G.2, S. 868. Es handelt sich um die Typen Baling, Bardese, Bark, Butze, Kraweel, Kreier und Schnicke.

⁴ Kap. 7.2, S. 222.

anhand ihrer Preise, Instandhaltungs- und Betriebskosten, wie sie in den KR und den *libri oblongi* verzeichnet sind, versuchen, auf ihre Größe und Bauart rückzuschließen. Eine Hamburger Besonderheit ist das Tonnenschiff, bzw. sind die Tonnenschiffe im 15. Jahrhundert. Bei den Schiffen mit Eigennamen gilt es zwischen verschiedenen „Marie“-Schiffen zu unterscheiden.

Es lassen sich zwei Schwerpunkte der Schiffsdokumentation ausmachen: Das sind zum einen die Schiffe der 60er und 70er Jahre, die in dem Kaperkrieg gegen England aktiv waren, der mit dem Frieden von Utrecht Anfang 1474 beigelegt wurde. Zum anderen handelt es sich um die Schiffe der 90er Jahre und ihre Ausfahrten *contra piratas* sowie denen, die durch Ihre Eigennamen überliefert sind, allem voran die relativ ausführlich dokumentierte „Marie“.

Schwer einzuordnen sind Balinger, Bardesen und die Butzen. Der Balinger tritt nur ein einziges Mal, 1474, in der Kämmereirechnungen auf,⁵ ist aber auf westeuropäischer Ebene ein alter und bekannter Typ.⁶ Butzen wiederum werden in den Kämmereirechnungen erstmalig 1358 erwähnt, tauchen im Hansischen Urkundenbuch aber erst 1420 auf.⁷

7.1. Butzen

Zu den mittleren Schiffen, die in den Kämmereirechnungen im gesamten, behandelten Zeitraum vorhanden sind, gehört auch die Butze. Sie tritt in Hamburg sporadisch in Erscheinung. Wir haben nur KR-Einträge für 1358, 1382 und 1432.⁸ 1358 wurde eine Stadtbutze repariert, mit der ein Ratsherr nach Neuwerk gebracht worden war.⁹ Diese Butze war also ein küstentaugliches Schiff mit einem Rigg, denn es bekam 1382 neue Segel.¹⁰

Nach den KR gab es in Hamburg die Butzen also in beiden, hier behandelten Jahrhunderten. Im europäischen Rahmen des HUB allerdings tauchen Schiffe diesen Namens erst in den 20er Jahren des 15. Jahrhunderts auf, dann aber bis zum Ende des Jahrhunderts. Kein anderes Schiff wird so oft in Zusammenhang mit Fischfang genannt. Schon 1428 erfahren wir durch das Brügger Hansekontor von *50 off 60 busen, die to vysche varen*.¹¹ Diese Fischer scheinen sich draußen auf See bei Gelegenheit auch als Auslieger betätigt zu haben. 1441 hören wir von einer vor der englischen Küste

⁵ Anh. E.12, S. 834.

⁶ Anh. G.3.3, S. S. 878–880..

⁷ KR: Anh. E.16, S. 841, Nr. 1. Im HUB: Anh. G.3.5, S. 889, Nr. 1.

⁸ Anh. E.16, S. 841.

⁹ Anh. E.16, S. 841, Nr. 1.

¹⁰ Anh. E.16, S. 841, Nr. 2. Dabei ist nicht ganz sicher, ob er sich 1382, also 24 Jahre nach der Reparaturabrechnung von 1358 noch um dasselbe Schiff gehandelt hat. Wir hören aber in der dazwischen liegenden Zeit nicht von einer neuen Butze .

¹¹ Anh. G.3.5, S. 890, Nr. 14.

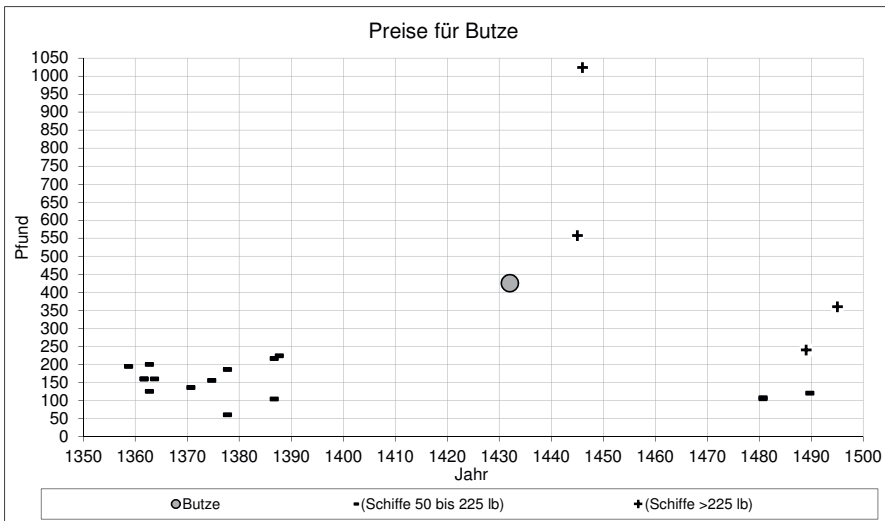


Abb. 7.1: Preis einer Hamburger Butze
Gemäß dem Wert im Anh. E.16.

fischenden Butze aus Vlissingen.¹² 1494 gab es Beschwerden über den Fisch einer Rotterdamer *harincbuysse*.¹³ Es wird deutlich, dass spätestens ab dem 15. Jahrhundert von Holland und Seeland aus Hering auf der hohen See mit dem Schiffstyp Buse/Butze betrieben wurde.

Was qualifizierte eine Butze/Buse/Büse zum Fischfang? Natürlich musste so ein Fischereischiff über entsprechende Laderäume für den Fang verfügen. Es musste Platz an Deck vorhanden sein, um mit gefüllten Netzen umgehen zu können, und es musste Vorrichtungen und Hilfen geben, um die Netze an Bord zu hieven bzw. sauber auszubringen. Die Abb. 7.2 vermittelt hiervon einen Eindruck, auch wenn es sich um einen späteren Stich aus den 1620er Jahren handelt. Den darauf abgebildeten kanonenbestückten, kraweelgebauten Schiffstyp gab es im Verlauf des 15. Jahrhundert noch nicht, aber Hilfsmittel der dargestellten Art dürfte es schon früher vorhanden gewesen sein. Es stechen nach achtern umlegbare, auf einem Traversegestell abgelegte, an Deck platzschaffende Masten hervor. Wir erkennen außerdem Durchbrüche, bzw. Öffnungen am Schanzkleid, durch die man über eine Rolle das Netz an Bord ziehen kann. Diese Fischereischiffe hießen im 15. Jahrhundert und noch im 17. Jahrhundert Busen, obwohl sich mit Sicherheit Rumpf und Takelage wesentlich verändert hatten. Es waren aber immer mittlere Seeschiffe, die mit Fischfangeinrichtungen versehen werden konnten, ansonsten aber überall auch als Frachtschiffe Dienst taten,¹⁴ oder

¹² Anh. G.3.5, S. 890, Nr. 14.

¹³ Anh. G.3.5, S. 892, Nr. 23.

¹⁴ Dem HUB (Anh. G.3.5, S. 889ff) entnimmt man seeländischen und holländische

auch für Ausliegerzwecke benutzt wurden.¹⁵

Die Butze war also ein vielseitig einsetzbares mittleres Seeschiff. Es musste für Frachtschiffeinsatz geräumig, aber auch ein guter Segler für Ausliegeraktivitäten sein und sich gut für spezielle Anwendungen wie die Fischerei umbauen lassen. Unter diesen

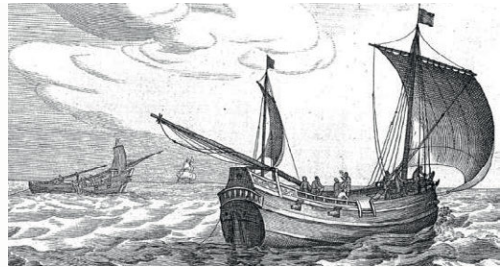


Abb. 7.2: Holländische 'Haring Buisen' (Anf. 17. Jh.) aus: Stettner, *Schiffe der Holländer* (Porcellis 1627), Abb. 4: „Haring Buisen groot omtrent 40 Last“

Gesichtspunkten müssen wohl auch die Hamburger Butzen gesehen werden – zum einen die städtische Butze, mit der man die Elbe abwärts nach Neuwerk schipperte, als auch die große, recht teure, gekaufte Butze von 1432, über die wir nichts genaueres wissen.

7.2. Bardzen und/oder Barken?

In Hamburg war der wohl wichtigste Schiffstyp der kommunalen Eigenschiffahrt ein Schiff, dass in dieser Stadt *Bardese* genannt wurde. Neben der „Marie“ und den „Booten“ hat die Bardese die meisten Eintragungen in den KR, nämlich 41. Das Schiff wird fast durchgehend 'Bardese' oder 'Bardeze', auch 'Berdeze' genannt.¹⁶

In den KR und dem HUB gibt es die Bardese erst ab dem 15. Jahrhundert.¹⁷ Die 46 Erwähnungen im HUB dokumentieren Bardesen aus diversen Ländern und Städten im gesamten betrachteten Handels- und Wirtschaftsraum. Man kann für dieses Schiff eine breite Palette von Bezeichnungsvarianten festhalten. Wir finden 21 verschiedene Schreibweisen für eine Bardese.¹⁸ In dieser Abhandlung wird das Schiff unter seinem Hamburger Namen „Bardese“ geführt, obwohl in Literatur und Sprachgebrauch „Barse“ oder „Bardze“ verbreitet ist.¹⁹

Butzen (Nr. 1, 3, 6, 7, 8, 10, 14, 15, 17, 19, 20, 24); burgundische und flämische Butzen (Nr. 9, 11?, 16,); eine englische (Nr. 4), und dänische Butze (Nr. 21); Hamburger (Nr. 2, 13), Lübecker (Nr. 18) und preußisch-Danziger Butzen (Nr. 5, 12).

¹⁵ Im HUB (Anh. G.3.5, S. 889ff) erscheinen solcher Art benutzte Butzen dreimal: Nr. 1 (Osterlinge mit einer gekaperten seeländischen Buse); Nr. 8 (5 Brieller Auslieger); Nr. 10 (bewaffnete holländisch/seeländische Busen zum Schutz der Fischer); Nr. 21 (dänischer Ausliegerbutze *lutteken buetsen van Ripen*).

¹⁶ Es sind nur zwei Ausnahmen von der Regel anzumerken. 1497 geht es um Tauwerk u. a. *ad bersam* (Anh. E.13, S. 836, Nr. 25). Ein Eintrag von 1500 rechnet Ruderriemen und einen Mast *to der barsze* ab (Anh. E.13, S. 837, Nr. 39).

¹⁷ KR: Anh. E.13, S. 834; HUB: Übersicht Abb. G.1, S. 867 und Anh. G.3.2, S. 872.

¹⁸ Siehe die Zusammenstellung der Bezeichnungsvarianten Anh. G.2, S. 868.

¹⁹ So gab es in Hamburg die Barsenmeister und ein Barsenhaus, die aber korrekterweise

Ein anderes Sprachzuordnungsproblem der Forschung ist wesentlich gravierender. Es geht um die Unterscheidung zwischen „Barse“ und „Barke“ bzw. um die Frage, ob es sich hierbei um ein und dasselbe Schiff handelt oder nicht. Ehe wir also die Bardese und später dann die Barke abhandeln können, muss zunächst diese Frage beantwortet werden.

Schaut man in entsprechenden etymologischen Werken nach, so findet man 1875 bei Schiller/Lübben unter „barse, basse, bardese, f. 1. Barke, kleines Last- oder Kriegsschiff“. In den anschließenden Beispielen ist keine einzige Barke enthalten, so dass nicht deutlich wird, warum Barse mit Barke gleichgesetzt wird.²⁰ Während Schiller/Lübben nur „Barse“ behandeln, begnügt sich Goedel unter dem Stichwort „Bardse“ mit dem knappen Hinweis: „s. Bark“.²¹ Unter „Bark“ findet sich jedoch keine Erklärung, wie aus *barca*, *barc*, *barge*, etc. *bardse*, *barse*, *bartze* oder *bardzee* geworden sein soll. Er spricht von „sonderbaren Veränderungen“.²² Friedrich Kluge schließlich beschreibt die Barse als „Barke, kleines Lastschiff, dergleichen wir jetzt lieber Bojer oder Schmackschiff nennen“ und er fügt hinzu: „Entsprechend älter nl. *barge*, engl. *barge* für verschiedene Schiffstypen. Grundwort altfrz. *barge* (mlat. *barga*, identisch mit der Sippe von *Barke*)“.²³ Also auch Kluge setzt Barse gleich Barke, wobei er davon die „Bark 'dreimastiger Kauffahrer, der nur an den beiden vorderen Masten Rahen führt' in einem eigenen Stichwort unterscheidet und damit auf die große Dreimastbark im 19. Jahrhundert, die es in das 20. Jahrhundert hinein sogar als Viermast- und Fünfmastbark gab, anspielt. Die etymologischen Werke verstehen also unter Barsen/Bardesen und Barken dasselbe Schiff, allerdings ohne stichhaltige Erklärungen.

Etymolog. Werke:
'Barse' = 'Barke'

Auch Walther Vogel setzte die beiden Schiffe gleich, allerdings mit einem Nachweis aus den Quellen:

Ein Nachweis von
Walther Vogel

„Daß es sich bei Bardze und Barke nicht um zwei verschiedene Schiffe handelt, scheint eine Notiz in englischen Hanseakten [Fn.

für die frühe Zeit Bardesenmeister (*magistri bardesarum*) und Bardesenhaus (*domus bardezarum*) heißen müssten (Anh. E.13, S. 834, Nr. 5 und 6). Kurt Ferber begründet den Sprachgebrauch in der ndt./dt. Form so: „Im 15. Jahrhundert war die übliche Bezeichnung *magister bardesarum*, daneben findet sich seit 1495 auch die deutsche Form *barsemester* oder *bersemester*, von 1544-1562 heißt es meist *barsimagister* und dann wieder *barsenmeister*, *bersemeister* oder *bassemeister*.“ (Kurt FERBER, Die Entwicklung des Hamburger Tonnen-, Baken- und Leuchtfeuerwesens, in: ZVHG 18, 1914, S. 28, Anm. 1).

²⁰ SCHILLER / LÜBBEN, Mndt. Wb., Stichwort: „barse, basse, bardese“. Ein eigenes Stichwort „Barke“ gibt es nicht. Man findet nur „barg“ in der Bedeutung „*Scheune ohne Wände*“.

²¹ GOEBEL, Wörterbuch, S. 49.

²² GOEBEL, Wörterbuch, S. 49/50.

²³ KLUGE, Friedrich (Hrsg.), Seemannssprache. Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit, Halle a. d. S. 1911, Stichwort „Barse“.

Vogel: Kunze, Hanseakte Nr. 345 § 13, vgl. Nr. 356] von 1403 zu beweisen, wo das Kaperschiff des Kapitäns Mundi aus London bald als *bargea*, bald als *bargiza* oder *bardisa* aufgeführt wird“.²⁴

Was hat es hiermit auf sich? 1405 brachte der Rat von Stralsund gegen die Engländer in 24 Artikeln Klagen vor. Unter Nr. 13 wird recht detailliert geschildert, dass der Schiffer Hermannus, der Sohn von Wernerus von Elbing mit Waren Stralsunder Kaufleute in der Straße von Calais 1403 von *due bargee* aufgebracht worden war. Der eine der englischen Auslieger war der Londoner Schiffer Laurencius Mundi mit einer *bargea*, die von dem Londoner Johannes Barbour ausgereedert worden war; die andere *bargea* fuhr unter dem *capitaneus* Willielmus Bigge,²⁵ gebürtig aus Dover, zu der Zeit aus Hythe. Sie war von einem Johannes Imbrok aus Dover ausgerüstet worden. Diese zweite *bargize* wurde von einem Balinger begleitet. Das hansische Schiff wurde also von zwei Barken bzw. Bargaen und einem Balinger beraubt.²⁶ Zwei Jahre später beschrieb in Rotterdam besagter Werner von Elbing selbst die Wegnahme seines Schiffes vier Jahre vorher. Wir erfahren nun von ihm eine etwas andere Version, nämlich, dass das Elbinger Schiff zuerst von einer *balingera* unter einem *magister* Johannes Aske angegriffen wurde, dass der Überfall vor der englische Küste bei Wicht geschehen war, dass sein Sohn Hermannus und seine Crew sich bis vor Hove²⁷ gewehrt hatten und dass dort die Komplizen Askes, der *magister* Laurencius Mundi mit *unam bardisam* und *unam passingeram* unter *magister* Willielmus Lye auftauchten, Wernerus' Schiff nun erobert werden konnte und nach Calais verschleppt wurde.²⁸ Es existiert eine dritte Beschreibung dieses Vorfalles auf See und zwar aktuell und direkt aus dem Kaperjahr 1403.²⁹ Die Preußen und Livländer klagten in diesem Jahr über die Engländer und einer dieser Klagepunkte behandelt ebenfalls die Kaperung des mit Fisch beladenen Schiffes des Hermannus Wernerson *de Elvyngo*. Hier ist aber nicht die Rede von Barken, Barsen oder Balingern, sondern der Freibeuter war besagter Willielmus Lye *de Hythe magister cujusdam passageantis de Dovre*.³⁰

²⁴ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 498.

²⁵ Dieser Willielmus Bygge wurde 1407 von den Hamburgern beschuldigt, 1403 mit besagter *Bargia* auch ein Hamburger Schiff gekapert zu haben: KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 337 § 2 (S. 28).

²⁶ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 345 § 13 (S. 292/293).

²⁷ Ort am Ärmelkanal. Heute mit Brighton zu einer Stadt zusammengewachsen.

²⁸ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 356 (S. 306/307).

²⁹ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 317 § 15 (S. 224). Auf diese Quelle ist Walther Vogel nicht eingegangen.

³⁰ Ein Schiffstyp *passingera* bzw. [*navis*] *passageantis* ist nicht zu eruieren. Vermutlich wird es sich bei diesen Bezeichnungen um ein „passenger ship“, also Personentransportschiff, hier speziell Fähren über den Ärmelkanal gehandelt haben. William Laird Clowes gibt mit Hilfe einer Seemannsballade aus dem 15. Jahrhundert anschaulich wieder, wie

In den von Kunze zusammengestellten Hanseakten aus England tauchen noch an anderen Stellen, Barge, Barke, sowohl englische Kaper-Bardisen als auch Kaper-Bargen auf. 1404 überfielen *duabus bardisis* ein lübisches Handelsschiff.³¹ In drei Schreiben Richards II. an seine Beamten ging es schon früher um Barken. 1379 erfährt man von einem *navis Alemannie*, das *per bargeas et balengeras de la Rye* aufgebracht worden war.³² 1380 wurde ein lübisches Schiff mit schottischen Waren an Bord von einer *bargea* aus *Kyngestone super Hull* und *aliam bargeam* aus Lynn gekapert.³³ 1387 schließlich setzte sich Richard II. für hansische Schiffe gegen Bostoner *bargee et balingeram* ein.³⁴ Es lässt sich nicht bestimmen, wie sich in diesen Quellen Bardsen und Barga unterschieden, ob der gleiche Typ unterschiedlich bezeichnet wurde oder bei den zeitlich langen Abständen zwischen den Berichten und Klagen Dinge durcheinander gerieten und wie sich von diesen andererseits die *balingera* abhob, die mehrfach mit Barge und Bardse zusammen operierte. Es bleibt für alle drei Typen festzuhalten, dass sie in dieser frühen Zeit der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert im Westen als Ausliegerschiffe in Erscheinung treten. Im östlicheren, hansischen Gebiet findet man im 14. Jahrhundert als Ausliegerschiff oder Begleitschiff für große *vrede*-Schiffe eher Schnicken.

Bardisen, Barga
oder Barken in
England

Wir können also Walther Vogels Aussage bestätigen, dass ein Kaperschiff aus London sowohl als Bardse als auch als Barke bezeichnet wurde. Wir müssen aber auch feststellen, dass die Barke- bzw. Barge-Benennung 1405 vom Rat der Stadt Stralsund kam, dass die Bardisa- also Bardsenbezeichnung vom Vater des Skippers erst zwei Jahre später erfolgte und dass in der zeitnahen Schilderung des Vorfalls in einer preußischen Klageschrift 1403 weder eine Bardse noch eine Barke vorkommen. Außerdem ist zu konstatieren, dass die Berichte bzgl. des Ablaufs des Vorfalls und des Namens des Schiffsführers einer zweiten beteiligten *bargea* voneinander abweichen.

Vogels Nachweis
nicht ausreichend

Diese Zusammenhänge, die für Vogel nur „eine Notiz in englischen

es Passagieren „on board an early passenger vessel“ erging. *Our pilgrims have no lust to ete: ¶I pray God give hem rest ¶... ¶Thus mene cohile the pylgryms ly, ¶And have theyr bowlys fast them by ¶And cry aftyr hote malvesy* (William Laird CLOWES, *The Royal Navy. A History From the Earliest Times to the Present*, Vol. I, [Repr. der Ausg.] London 1897, New York 1966 = 1897, S. 343/344 („Unseren Pilgern/Passagieren ist das Essen vergangen ¶Ich bete, Gott möge ihnen Ruhe geben ¶... ¶Inzwischen liegen die Pilger/Passagiere herum ¶Und haben ihre Behälter neben sich ¶Und jammern nach einem heißen französischen Wein“)). Ian Friel berichtet von dem Earl of Warwick, „captain of the English garrison in Calais“, dass er im Jahre 1416 bewaffnete ‚passagers‘ einsetzte, „small vessels used to transport passengers between Dover and Calais“ (FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 149).

³¹ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 332 § 14 (S. 272).

³² KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 206 (S. 146).

³³ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 208 (S. 147).

³⁴ KUNZE, Hanseakten aus England (1891), Nr. 241 (S. 164). Zu diesem Schriftstück siehe auch Anm. 43, S. 193.

Hanseakten“ sind, waren und blieben aber in der Forschung der *e i n z i g e* Beleg für die Identität der Schiffstypen Bardse/Bardese und Barke. In seinem Zusammenhang betrachtet, scheint der von Vogel angeführte Beleg nicht für das verallgemeinernde Fazit auszureichen, dass unter den Bezeichnungen „Bardze“ und „Barke“ immer das gleiche Schiff zu verstehen ist.³⁵

Paul Heinsius, der Vogels Gleichsetzung übernimmt, fügt als Argumentation zur Identität von Barse und Bark hinzu:

Wieder einmal scheinen hier verschiedene ähnlich klingende Worte zur Bildung des deutschen Tynnamens beigetragen zu haben. Es spricht manches dafür, daß die Namensformen, auch wenn sie verschiedener Herkunft sein sollten, miteinander als identisch anzusehen sind bzw. als gleichbedeutend gebraucht wurden“.³⁶

Worin dieses „manches“ besteht, das dafür spricht, führt er nicht aus.

phonetische
Gesichtspunkte

Die Ähnlichkeit des Wortklanges ist unter phonetischen Gesichtspunkten differenzierter zu sehen. Es wird nicht diskutiert, wie aus einem stimmhaften alveolaren Verschlusslaut 's' bei „Barse“ (bzw. stimmlos bei „bartze“) der stimmhafte velare Verschlusslaut 'g' bei „barge“ (bzw. stimmlos bei „barke“) werden konnte. Man kann in den jeweiligen Bezeichnungsvarianten zwar einen Wechsel vom stimmhaften zum stimmlosen zentralen Konsonant beobachten, ohne dass jedoch der Bereich der Lautbildung generell verlassen wird.

1976 wurde auch in den Niederlanden ohne weiteren Nachweis Barse und Barke gleichgesetzt. „Een schip dat herhaaldelijk in de bronnen opduikt is de baardse, ook genoemd barge, berk of bark, bargie, enz“.³⁷ Die „bronnen“, also die Quellen, werden nicht genannt und die anschließend vorgeführten Schiffe sind allesamt Baardsen. Es wird sogar festgestellt, dass „met het woord bargie“ gerade auch zwei andere Schiffstypen benannt wurden, ein kleines Schiff für Reihefahrt und eine „staatsbargie“ des Antwerpener Stadtmagistrats. 1982 stützt sich Heinrich Stettner auf dieses Buch und behauptet ebenfalls ohne Nachweis, dass Baardse, Baerdze, Barze, Bardese mit Berk, Bark, Barge, Bargie „und ähnlich“ einen Schiffstyp bildeten.³⁸

Es gibt demgegenüber in den Hamburger Kämmereirechnungen einen

³⁵ Auch von Andreas Kammler werden Zweifel an Vogels Gleichsetzung angemeldet: „Eine von WALTER VOLGEL vorgenommene Gleichsetzung der Bezeichnungen Barse oder Bardese und Bark erscheint unwahrscheinlich ...“ KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 126.

³⁶ HEINSIUS, *Das Schiff der hans. Frühzeit* (1986), S. 208/209.

³⁷ VAN BEYLEN, *Scheepstypen* (1976), S. 139.

³⁸ Heinrich STETTNER, *Baardsen (Barsen)*. Ein Beitrag zur spätmittelalterlichen Schifffahrtsgeschichte unter besonderer Berücksichtigung Ostfrieslands, in: *das logbuch* 18.4, 1982, S. 121.

handfesten Beleg dafür, dass Barse/Bardese und Barke, zwei u n t e r - s c h i e d l i c h e Schiffstypen waren – zumindest in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. 1492 erhielt der Schmied Cord Kergkman aus der Stadtkasse einen erheblichen Betrag (87 lb 3 s 2 d) für seine Eisenarbeiten an Stadtschiffen (*ad usum navium civitatis*). In dem Eintrag werden diese Schiffe aufgezählt: *videlicet der Marien, Katerine, b a r k e n et b a r d e s a - r u m, kettzen et bote*.³⁹ Bardesen und Barken werden auseinander gehalten. In den Jahren 1486 und 1487 schickte man in Hamburg u. a. Bardesen auf Expeditionsfahrt; 1492-1496 waren es Barken, die man inzwischen in der Stadt, parallel zum Schiffstyp Bardese zur Verfügung hatte.⁴⁰ Es sei noch ein Brief Lübecks an Reval aus dem Jahre 1491 angeführt. Der Seeräuber Betram Hoyke, so informiert Lübeck Reval, soll mit *ener barken darinne mit sick vefftich edder szostich knechte hebbende* irgendwo am Öresund auf der Lauer liegen. Trotz der Gefahr sei aber eine *barze* unter dem Setzschiffer Bulouw allein in Lübeck eingetroffen.⁴¹ In diesem Brief ist also von zwei Schiffen die Rede: erstens von einer Barke, die mit einer Kampfmannschaft von 50 bis 60 Mann als ein mittleres Schiff einzuordnen ist,⁴² und zweitens von einer Barse, die an der Kaperbarke heil vorbeigekommt. Es ist zu unterstellen, dass der Ratsnotar von Lübeck in einem Brief zwei Schiffe mit zwei unterschiedlichen Bezeichnungen versah, weil er wusste, dass es verschiedene Schiffe waren. Alles andere ergäbe keinen Sinn.

Gegenbelege in den hamburg. KR

Auch wenn gut 100 Jahre vorher einmal im Abstand von zwei Jahren die Bezeichnungen 'Bardse' und 'Barke' für ein Schiff benutzt wurden, sind die nun aufgeführten Quellen überzeugender in ihrer Aussage, dass Bardse/Bardese und Barke zwei u n t e r s c h i e d l i c h e Schiffstypen waren – eingedenk aller spätmittelalterlichen Unwägbarkeiten und Ungenauigkeiten. Günter Krause jedenfalls entscheidet sich ohne weitere Belege unter der Überschrift „Die Barke oder Bardse“ dafür, dass Barke und Bardse „verschiedene Nennformen“ eines aus England stammenden Schiffes seien und es sich im 16. Jahrhundert „um ein und denselben Krauwelschiffstyp handelt“.⁴³ Wir werden uns jedenfalls mit dem Schiffstyp 'Bardese', und später getrennt mit dem der 'Barke' auseinandersetzen. Eine Parallele ist lediglich zwischen den englische Bargaen und den hamburgischen Barken zu ziehen. Hier ist lediglich ein stimmhafter zu einem

Barse und Barke: unterschiedl. Schiffstypen

³⁹ gesperrt: RP. KR 4. 237₁₄₋₁₈, dokumentiert u. a. in Anh. E.13, S. 837, Nr. 37 und Anh. E.15, S. 834, Nr. 1.

⁴⁰ Anh. D.2 Bardesen: Tab. S. 791, 792; Barken: Tab. S. 795, 796, 799.

⁴¹ Anh. G.3.9, S. 907, Nr. 12.

⁴² Sie gleicht damit der Hamburger „Katherine“ von 1492, wie sie in Anh. D.3.1, Tab. 1, S. 802 dokumentiert wird.

⁴³ G. KRAUSE, *Handelsschiffahrt* (2010), S. 151. Krauses „Nachweis“ ist die Aufzählung verschiedener Bark- und Bardesebezeichnungen, für die er auf Stettner (siehe Anm. 38, S. 226) verweist, wobei wir gesehen haben, dass Stettner sich wiederum auf van Beylen stützt (Anm. 37, S. 226), der seinerseits keine Nachweise erbringt.

stimmlosen Konsonanten geworden.

Abgrenzung von
'Barse' und Buse'

Es muss in diesem Zusammenhang eine weitere Abgrenzung diskutiert werden, nämlich die zwischen 'Barse' und 'Buse', wie die 'Butze' auch genannt wird. In einem Schreiben des seeländischen Zieriksee an Danzig von 1480 ging es um eine *navis bursa . . . seu alias scuddeburse*.⁴⁴ Wie ist eine (*scudde*)-Burse einzuordnen? Ist die 'Burse' als 'Barse' (Bardese) zu lesen, ist sie als 'Buse' (Butze) zu verstehen oder sind 'Bursen' eine eigenständige Schiffsart? Im Index des HUB 10, in dem sich das eben angesprochene Schreiben befindet, führt Walther Stein diese *navis bursa* als eigenen Schiffstyp neben der Barse.

Alle 21 Bezeichnungsvarianten für eine Barse bzw. Bardese verfügen in ihrer Schreibweise über den Mittelkonsonanten „r“.⁴⁵ Fälle, in denen das „r“ fortfallen kann, sind nicht bekannt. Geht es also um den Konsonanten „r“, passt eine Burse sehr wohl zur Barse, nicht jedoch zu einer Buse.⁴⁶ Anders verhält es sich, wenn man auf die Vokale schaut. Bei den eindeutigen Bardesenbezeichnungen haben wir es mit Vokalvariationen von „a“ (*barse*), „ä“ (*baersen*) und „e“ (*berse*) zu tun, d. h. immer mit halbgeschlossenen bis offenen Vorderzungenvokalen, die sich miteinander modifizieren lassen.⁴⁷ Dem steht der Hinterzungenvokal „u“ bei *burse* gegenüber. Es ist schwer vorstellbar, wie im Sprachgebrauch aus den vorderen, mehr oder weniger offenen Vokalen „a, ä, e“ ein geschlossener Hinterzungenvokal *u* werden konnte und v. v. Alle Namensvariationen der Butze enthalten nämlich ein „u“, bzw. einen „ui“-Diphthong.⁴⁸ Bezüglich der Vokale gehört eine *burse* also nicht zu den *barsen*, sondern wäre eher den Butzen zuzuordnen. Für die dritte Option, in einer *burse* eine eigene Schiffsart zu sehen, lassen sich keine weiteren Belege finden, d. h. es tauchen keine weiteren 'Bursen' in den durchgearbeiteten Quellen auf. Ich habe, eingedenk der skizzierten Probleme, die *navis bursa*, bzw. die *scuddeburse* bei den Barsen/Bardesen eingeordnet.

7.3. Bardesen

In Hamburg sind Bardesen erst ab 1464 direkt aufgeführt. In diesem Jahr wurden die Neubauten von drei Bardesen *cum omnibus et singulis earum correquisitis*, also voll ausgestattete Schiffe, abgerechnet.⁴⁹ Im gleichen Jahr gibt es aber auch zwei Eintragungen in den KR, in denen es um

⁴⁴ Anh. G.3.2, S. 877, Nr. 39 und die dortigen Erklärungen zu *scuddeburse* in Fußnote b.

⁴⁵ Siehe die Auflistung Anh. G.2, S. 868.

⁴⁶ „r“-Laut siehe Agathe LASCH, *Mittelniederdeutsche Grammatik*, Halle 1914, §§ 239-251.

⁴⁷ LASCH, *Mndt. Grammatik* (1914), §§ 75, 76, 80.

⁴⁸ Siehe die 12 Variationen für 'Butze': Anh. G.2, S. 868.

⁴⁹ Anh. E.13, S. 837, Nr. 40 und 41.

Ausbesserung und Instandhaltung von Bardesen ging.⁵⁰ Das müssen bereits vorhandene, ältere Bardesen gewesen sein. Wir können also davon ausgehen, dass die Stadt Ende 1464 mindestens fünf Bardesen betrieb: drei Neubauten und mindestens zwei weitere, die schon mehrere Jahre in Gebrauch waren.⁵¹

Bardesen, *magistri*
und *capitanei*
bardesarum

Die Existenz von Bardesen schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts lässt sich indirekt über die Hamburger Barsenmeister nachweisen, die das Tonnenschiff betrieben. Neben den Aufgaben der Tonnenlegung im Elbfahrwasser fuhr es auch *expeditiones contra piratas* und gewährte Begleitschutz für Kauffahrer. Kurt Ferber vermutet zu recht, dass es diese Barsenmeister schon vor dem zwischen 1440 und 1450 installierten Hamburger Elbtonnenwesen gegeben hat.⁵² Es erscheint logisch, dass ohne Bardesen auch kein Amt eines *magister bardesarum* entstehen konnte. Ab 1461 liegt die Überlieferung der KR wieder ausführlich und original vor. Zu diesem Zeitpunkt sind schon Barsenmeister aktenkundig, d. h. es wird sie – und folglich Bardesen – bereits länger, unabhängig vom einsetzenden Tonnen- und Bakenwesen, gegeben haben.

Schon in den 30er Jahren des 15. Jahrhunderts hatte die Stadtkommune Bardesen im Einsatz. Wir hören 1432 von einem *capitaneus bardesarum super Albeam* namens Olricus Haken.⁵³ Dieser *capitaneus* war nicht ein *magister bardesarum*, sondern der militärische Anführer einer Expedition zu Wasser. Solche *capitanei* begegnen uns in dieser Zeit mehrfach. 1430 waren die Ratsherren Johannes Nigebur und Conradus Moller Anführer gegen die Dithmarscher.⁵⁴ Zwei Jahre vorher, 1428, werden zwei Ausfahrten in die Ostsee gegen den Dänenkönig abgerechnet, *quarum expeditionem capitanei erant domini Vicko de Hove, Nicolaus Meyer et Albertus Wydinghusen, consules*.⁵⁵ Außerdem wurde 1429 eine Elbeausfahrt von dem Ratsherren Johannes de Alverdingh als *capitaneus* angeführt.⁵⁶ Wir können unterstellen, dass bei den Hamburger Expeditionen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts⁵⁷ Bardesen im Einsatz waren und dass auf diesen Kriegs-

⁵⁰ Anh. E.13, S. 835, Nr. 9 und 10.

⁵¹ Instandhaltungsintervalle kamen auf ein bis zwei Jahre. Man hätte außerdem wohl nicht drei neue Bardesen gebaut, wenn die anderen noch neu gewesen wären.

⁵² FERBER, Leuchtfeuerwesen (1914), S. 27-29. Es ist auch zu beachten, dass *magistri bardezarum* zuerst 1461 (KR 2.135₁₅₋₁₇:39 lb 11 s 7 d *magistris bardezarum cum 11 sociis pro sallario, cervisia et expensis ad sublevandum tunnas*) und 1462 (KR 2.169₅₋₆:*soldatis, qui fuerunt cum magistris bardzarum ad ponendum tunnas*) in den KR auftauchen. Die scheinbar logische Schlussfolgerung – „Barsenmeister legen Tonnen mit dem Tonnenschiff; also ist das Tonnenschiff eine Barse bzw. Bardese“ – geht nicht auf. Die Tonnenschiffe waren keine Bardesen; siehe Kap. 7.7, S. 247.

⁵³ Anh. E.13, S. 834, Nr. 4..

⁵⁴ ... *expedicionem in qua erant domini Iohannes Nigebur et Conradus Moller capitanei contra Dithmarcienses* (Anh. D.2, Tab. S. 782 (1430)).

⁵⁵ Anh. D.2, Tab. S. 782 (1428).

⁵⁶ Anh. D.2, Tab. S. 782 (1428).

⁵⁷ siehe hierzu Anh. D.2, Tabellen S. 781 bis S. 783.

und Demonstrationsfahrten die Hamburger Ratsherren u. a. Bardesen kommandierten, also auch als *capitanei bardesarum*, wie es einmal heißt,⁵⁸ unterwegs waren.

Auslieger-Bardesen
in Ostfriesland und
Holland

In dieser Zeit, in der wir Bardesen auf Hamburger *expeditiones* vermuten, waren sie auch in Ostfriesland zu Kaperzwecken begehrt. 1424 bat Ocko to Broick („*begere ic denstliken*“) den Herzog Johann III. von Bayern⁵⁹ um die Erlaubnis, *dat ic moige kopen laten in uwen gebede 10 bardesen*, mit denen er *uth voien* wolle.⁶⁰ Im Kaperkrieg gegen die wendischen Städte 1438-1441 haben die beteiligten holländisch-seeländischen Städte und Gegenden auf Bardesen gesetzt. Man könne sicher sein, schreibt de Meij, dass

„... het een strijd waar de Hollandse bevolking grotendeels achterstond en waarin met grote energie en zonder chicanes vele tientallen schepen werden uitgerust, ja zelfs apart gebouwd. Alle steden en vele dorpen van Noord-Holland zetten in 1438 en 1439 zeewaardige baardsen op stapel.“⁶¹

Anfang März 1441 erschienen „vijftien Hollandse baadsen in der Elbe en de Weser waar Wendische koopvaarders werden overvallen.“⁶²

Die ältesten Hinweise in Kunzes Hanseakten aus England behandeln Überfälle von englischen Ausliegerbardesen kurz nach 1400,⁶³ und weit im Osten, in Danzig, waren um die Mitte des 15. Jahrhunderts ein Viertel der Schiffe mit Kaperbrief Bardesen.⁶⁴

Die Bardese scheint in dieser ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts einer der wichtigsten Schiffstypen für kriegerische Ausliegeraktivitäten geworden zu sein – und zwar überall. Neben diesen *orlog*-Bardesen finden wir in den Quellen andererseits viele Hinweise auf Kauffahrerbardesen auf Fernfahrt.

⁵⁸ Anm. 53.

⁵⁹ Dieses Herzogtum Straubing–Holland umfasste neben dem Straubinger Teilherzogtum den Hennegau und die seeländisch-holländisch-friesischen Küstenländer. Er residierte in Den Haag.

⁶⁰ OUB 1, Nr. 318 (S. 282).

⁶¹ J. C. . de MEIJ, *Oorlogsvaart, kaapvaart en zeeroof*, in: ASSAERT / VAN BEYLEN / JANSEN, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (1976), S. 312. Es ist also von vielen Dutzend Schiffen und Baardsen die Rede. Stettner spricht unter Berufung auf de Meij von „an die 80 offenbar seegängigen Baardsen“ (STETTNER, *Baardsen* (1982), S. 122, Anm. 12). Es ist aber nicht de Meij, sondern van Beylen, der in diesem Zusammenhang von „zowat tachtig van deze schepen“ spricht (VAN BEYLEN, *Scheepstypen* (1976), S. 139).

⁶² DE MEIJ, *Oorlogsvaart* (1976), S. 312.

⁶³ KUNZE, *Hanseakten aus England* (1891), Nrn. 332 § 14, (S. 272); 345 § 13 (S. 292/293); 347 § 6 S. 297 und 356 (S. 307) für einen Vorfall 1403, siehe zu ihm auch oben S. 224. Für 1404 siehe S. 225.

⁶⁴ Auswertung siehe Tortendiagramm I.1, S. 931.

Tab. 7.1: Die Bardese im nördlichen europäischen Raum (HUB)
Gemäß Anhang G.3.2.^a

Gegend/Stadt	1. H. 15. Jh.		2. H. 15. Jh.	
	Ausl. ^b	Fracht ^c	Ausl.	Fracht
engl./schott.	6	1	1	
Antwerpen				1
holländisch			1	
dänisch		1	3	2
schwedisch			4	2
Hamburg	1			
Lübeck	1	1	3	2
Stralsund		1		
pommerisch		1		
Danzig			15	3
Orden			1	
Reval			1	
SUMME	8	5	29	10

^a Natürlich sind diese auf dem HUB beruhenden Zahlen sehr selektiv. In Wirklichkeit wird die Bardese flächendeckend im gesamten schiffahrtsrelevanten Küstenraum verbreitet gewesen sein. Hinzu kommt auch hier, dass mit Sicherheit nicht alle Bardesen in den Quellen auch als solche, sondern als 'Schiff' erscheinen. An der Stelle, an der tatsächlich alle beteiligten Schiffe (bis auf eines) als Schiffstyp genannt werden, nämlich bei den Danziger Kaperbriefen, erhöht sich folgerichtig die wahre Bardesenzahl sprunghaft. Auch die massive holländisch-seeländische Bardesenaufrüstung im Kaperkrieg 1438-1441 taucht im HUB nicht auf.

^b Auslieger, *orlog*-Bardesen.

^c Handelsbardesen mit Kaufmannsfracht.

Die Tabelle 7.1 zeigt die Verteilung und die Art der im HUB vorkommenden Bardesen sowohl als Jäger als auch als Gejagte.

Da erst am Ende des 15. Jahrhunderts erste ausschließlich für Kampfzwecke geeignete Spezialkriegsschiffe auftauchten, verwundert es nicht, dass Bardesen auch auf friedliche kommerzielle Fahrt gingen. In Antwerpen wurden *zeebaardsen* ab 1393 als Frachtschiffe teuer gehandelt.⁶⁵ 1398 berichtete das Brügger Kontor an einen Hansetag in Lübeck, dass die Vitalienbrüder mit Rückendeckung von Wyczold van dem Broke in Ostfriesland Spanien- und Frankreichfahrer (*wol 14 off 15 schepe*) aufgebracht hätten, *mit welken schepen vorscreven wol 5 barzen weren*.⁶⁶ Im HUB wurden Frachtbardesen meist aktenkundig, weil sie von feindlichen Kapern aufgebracht und beraubt

Bardesen als mittlere Frachtschiffe

⁶⁵ VAN BEYLEN, *Scheepstypen* (1976), S. 139 (ohne Quellenangabe).

⁶⁶ OUB 2, Nr. 1703, (S. 663).

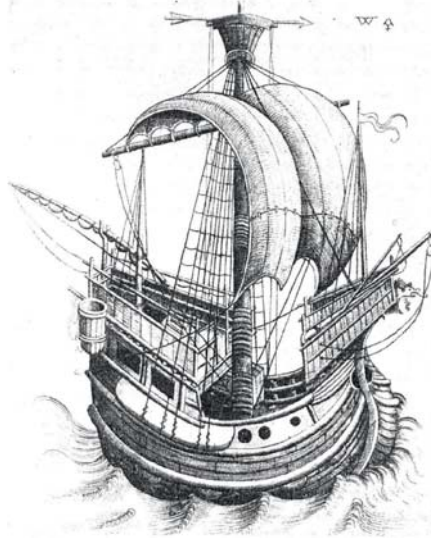


Abb. 7.3: Eine Baardse (um 1480)

Meister W♣: nach Max LEHRS, Geschichte und kritischer Katalog des deutschen, niederländischen und französischen Kupferstichs im XV. Jahrhundert. History and critical catalog of German, Netherlandish, and French copper engravings in the 15th century, Teil: Tafelbilder/Plates, Wien 1934., Neudr. New York 1970, Tafel 459, S. 181.

worden waren.⁶⁷ Dank dreier Kupferstiche des flämischen Meisters W♣⁶⁸ ist uns bekannt, wie eine Baardse um 1480 ausgesehen hat. Ein Stich zeigt das Wrack einer auf die Klippen gelaufenen *baerdze*,⁶⁹ ein anderer eine Baardse von schräg achtern⁷⁰ und ein dritter eine Baardse schräg von vorn.⁷¹ Nach diesen Abbildungen führte die Baardse ein großes Rahsegel an einem Großmast,

einen kleinen, rahgetakelten Fockmast und einen genauso dünnen Besanmast mit Lateinersegel. Der Bug war sehr bauchig geschnitten. Sie war kraweelbeplankt und verfügte über massive, schützende Barkhölzer. Verglichen mit einer ebenfalls von Meister W gestochenen „Kraeck“ (Karacke)⁷² mutet die Baardse wie deren kleine Schwester an.

Diese Frachtbaardse ist als ein mittleres Seeschiff der Zeit einzustufen. Wenn 1450 der Lübecker Schipper Kersten Lange *ene bardesen van 80*

⁶⁷ Anh. G.3.2, S. 872–878 und Tab. 7.1, S. 231.

⁶⁸ Hinweis zu Meister W siehe Anm. 33, S. 155.

⁶⁹ STETTNER, Baardsen (1982), S. 121 (Abb. 1), auch VAN BEYLEN, Scheepstypen (1976), S. 140. Über dem Schiff befindet sich der Schriftzug „baerdze“.

⁷⁰ STETTNER, Baardsen (1982), S. 122 (Abb. 2).

⁷¹ Abb. 7.3, S. 232. Eine weitere Baardsen-Abbildung (STETTNER, Baardsen (1982), S. 123 (Abb. 3)) ähnelt diesem Meister W -Stich stark.

⁷² Siehe Abb. 5.8, S. 153.

lasten an die Engländer verlor,⁷³ dann dürfte es sich von Aussehen und Größe her in etwa um ein Schiff gehandelt haben, wie es der Meister W ca. 30 Jahre später gestochen hatte. Es ist aber nicht sicher auszumachen, ob die lübische Bardese bereits kraweelbeplankt war wie die Schiffe bei Meister W .

Es wird an den Kupferstichen deutlich, dass s o l c h e Bardesen kaum als Auslieger- oder als Patrouillenschiffe in Küsten- und Tidengewässern sowie Flussmündungen etwa von Ems, Weser und Elbe geeignet waren. Diese Schiffe mussten weniger massig, beweglicher und flachgehend gebaut und in der Lage gewesen sein, Ruderriemen als Alternativantrieb einsetzen zu können.

In Holland war entsprechend schon 1343 von einer geruderten Baardse die Rede.⁷⁴ Auch 100 Jahre später, 1441, ging es noch um mehrere *roerende baersen die Heymelo van Grimmersen hofftling tot Oosthuysen geconsenteert syn* vom Herzog Philipp von Burgund für kriegerische Zwecke.⁷⁵ Dass Bardesen gerudert wurden, schließt nicht aus, dass sie auch Segel setzen konnten. Allerdings dürften diese Schiffe kaum etwas mit den von Meister W gestochenen Fracht-*baerdzen* zu tun gehabt haben.

Wenn Stettner ausführt: „Im 13. und weitgehend auch im 14. Jahrhundert war die Bardse ein kleineres Schiff vorwiegend mit Riemenantrieb, das in West- und Nordeuropa für verschiedene, von der Beurt-Fahrt bis zur Landesverteidigung reichende Zwecke Verwendung fand“,⁷⁶ dann sind das kaum belegte Vermutungen.⁷⁷ Die Beschäftigung mit den Bardesen der Hamburger KR gibt einen genaueren Einblick in den Bardesentyp, der für kriegerische Aktivitäten bevorzugt wurde.

In den Kämmereirechnungen werden in zwei Jahren Neubauprojekte dokumentiert: der Neubau von drei Bardesen 1464 und der von zwei Bardesen 1480. Leider werden die Schiffe in den jeweiligen Jahren nicht einzeln abgerechnet, so dass wir nicht genau wissen, welcher Anteil der Kosten welchem Schiff genau zuzurechnen ist.

Die drei Neubauten von 1464 beliefen sich auf 130 lb 11 s, also im Durchschnitt 43 lb 10 s pro Bardese.⁷⁸ Zwischen den abgerechneten Neubauten

Hamburger
Bardesen 2.H.15.Jh.

⁷³ Anh. G.3.2, S. 873, Nr. 11.

⁷⁴ „In 1343 werd een baardse met twaalf roeidoften van Brielle gevorderd door de heer van Voorne, . . . “ (VAN BEYLEN, *Scheepstypen* (1976), S. 139 (kein Quellennachweis)).

⁷⁵ OUB 3, Nr. 430 (S. 103).

⁷⁶ STETTNER, *Baardsen* (1982), S. 121. In Endnote 8 (S. 127) erklärt Stettner den Begriff „Beurt-Fahrt“: „Turnusmäßige Verbindung von dörflichen, städtischen und Insel-Häfen mittels kleinerer Wasserfahrzeuge (Beurt = nldd. „Reihenfolge, regelmäßige Abfolge“).

⁷⁷ Dabei folgt er offenbar der Ausführung van Beylens: „In de twaalfde-dertiende eeuw doelde men op een oorlogsschip waarschijnlijk een roeischip.“ (VAN BEYLEN, *Scheepstypen* (1976), S. 139. Aber auch hier fehlt der Quellennachweis).

⁷⁸ Anh. E.13, S. 837, Nr. 40-41 Summe.

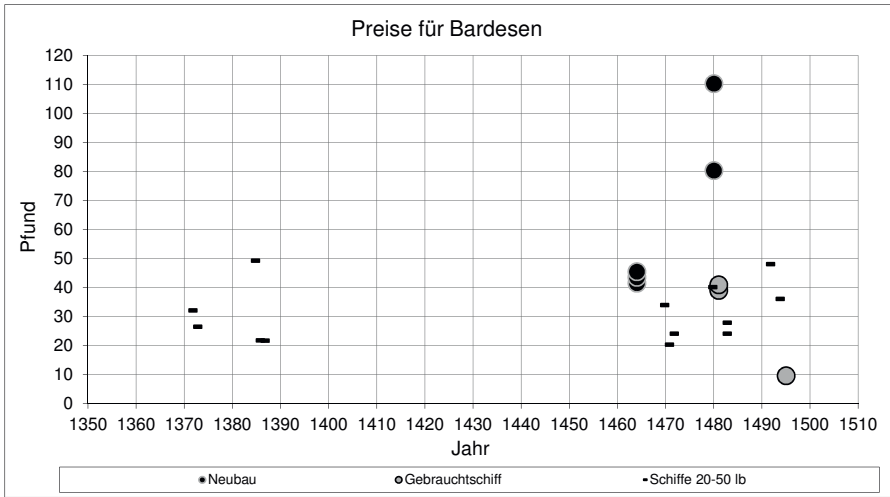


Abb. 7.4: Preise von Hamburger Bardesen
Gemäß den Werten im Anh. E.13.

von 1464 und 1480 muss die Stadt 1472 eine weitere Bardese übernommen haben, von deren Bau wir nichts hören, d. h., es wird sich um ein Gebrauchtschiff gehandelt haben, was durch zwei Einträge von 1472 bestätigt wird. Zum einen wurde Geld ausgegeben *ad novam bardesam et cravelam civitatis*.⁷⁹ Außerdem wurde Harz besorgt *ad novam majorem bardesam civitatis*.⁸⁰ Verglichen mit den anderen städtischen Bardesen war das neue Schiff also eine große Bardese. Die beiden Neubauten von 1480 waren teurer als die von 1464. Diese beiden großen Bardesen kosteten zusammen 190 lb 12 s,⁸¹ d. h. halbiert ca. 95 lb pro Schiff. Wir finden in den KR einen Hinweis, dass eines der beiden Schiffe größer, und folglich das andere kleiner war: Ein Malermeister erhielt eine Bezahlung *pro certis imaginibus in majori predictarum bardesarum*, wie es 1480 in der Abrechnung der beiden neuen Bardesen heißt.⁸² Wir wissen zu wenig von den Aufträgen dieser Neubauten, ihrer Zweckbestimmung, ihren Auftraggebern und den Vorgaben für die Schiffsbaumeister, um die Sammelabrechnungen auf die einzelnen Schiffe herunterbrechen zu können. Um diese Bardesen zumindest in ihrem wahrscheinlichen Kostenbereich zu erfassen, wurde bei den 1480er Neubauten mit einer Differenz von 30 lb ihre unterschiedlich Größe angedeutet.⁸³ Die drei Neubauten von 1464 wurden als Arbeitshypothese

⁷⁹ Anh. E.13, S. 835, Nr. 14.

⁸⁰ Anh. E.13, S. 835, Nr. 15.

⁸¹ Anh. E.13, S. 838, Nr. 42-45 Summe.

⁸² Anh. E.13, S. 838, Nr. 45.

⁸³ Das entspricht 80,3 lb und 110,3 lb; siehe Einträge in den Diagrammen Abb. 7.4,

mit ihren durchschnittlichen, nicht den tatsächlichen Entstehungskosten in die entsprechenden Diagramme eingetragen. Das gleiche gilt 1481 für den städtischen Ankauf zweier Prisenbardesen, die man dem Grafen von Oldenburg abgenommen hatte. Sie erzielten zusammen 80 lb und sie werden mit dem halbierten Preis pro Bardese wiedergegeben.⁸⁴ Wenn 1486 das Kalfatern von *trium bardesarum majorum* für stattliche 19 lb 8 s 2 d abgerechnet wurde, handelte es sich wohl um die beiden größeren Neubauten von 1480 und die ältere große Bardese von 1472. 1490 wurden Eisenarbeiten *ad usum nove bardeze* aufgeführt,⁸⁵ d. h. die Stadt fuhr eine weitere Bardese.

Zusammen mit den 1481 übernommenen Prisenbardesen⁸⁶ kommt man auf insgesamt mindestens elf Bardesen, die in den Jahren 1464 bis 1490 von der Stadt gebaut oder hinzugekauft worden sind. Ob die mindestens fünf Bardesen der 60er Jahre jedoch für Expeditionen der 80er Jahre⁸⁷ noch einsatztauglich waren, muss bezweifelt werden. Die KR erwähnen jedoch nur für 1495 den Verkauf eines Bardesenhulks (*absque correquisitis*) für 9 lb 12 s.⁸⁸

Die Bardesen verfügten über Beiboote und über Ruderriemen, wie man einem KR-Eintrag von 1481 entnehmen kann, der lautet: *25 lb 14 s pro una bota et remis ad bardesam*.⁸⁹

Unter Berücksichtigung der beiden Tabellen 7.2 und 7.3, S. 236 lassen sich bestimmte Schlussfolgerungen ziehen. Wir kennen die Kosten von Booten für andere Schiffe.⁹⁰ Vermutlich kostete ein Beiboot für eine Bardese um die 8 bis 9 lb. Das bedeutet, dass von den genannten 25 lb 14 s nach Abzug der Bootskosten etwa 16 lb für Riemen übrig bleiben. Das ergibt bei einem Riemenstückpreis von 2 s 1 d, also ca. 10 Riemen/lb, unglaubliche 160 Ruderriemen. Man muss also wohl einen in den 100 Jahren von 1370 bis 1470 angestiegenen Stückpreis für Riemen unterstellen.⁹¹ Aber selbst bei vorsichtigster Annahme von 11 lb Beibootkosten⁹² und um das Doppelte auf 4 s gestiegenen Stückkosten für Riemen errechnet sich eine Anzahl von 70 Riemen. Wenn man weiter annimmt, dass gleichzeitig ein Satz Reserve-

S. 234 und F.5, S. 861.

⁸⁴ Diagramm Abb. 7.4, S. 234.

⁸⁵ Anh. E.13, S. 837, Nr. 34.

⁸⁶ Anh. E.13, S. 838, Nr. 46.

⁸⁷ In den Jahren 1486 und 1487 werden Bardesen ausdrücklich als Expeditionsschiffe genannt (Anh.D.2, Tab. S. 791 (1486) und 792 (1487)).

⁸⁸ Anh. E.13, S. 838, Nr. 47.

⁸⁹ Anh. E.13, S. 836, Nr. 21.

⁹⁰ Tab. 7.2, S. 236.

⁹¹ Alle verwertbaren KR-Riemenkosten sind noch aus den 70er Jahren des 14. Jahrhunderts (Tab. 7.3).

⁹² Womit man – was unwahrscheinlich ist – mit weit höheren Kosten rechnet als für das Boot der *magna cravela*.

Tab. 7.2: Preise von Beibooten und Dienstbooten

<i>Jahr</i>	<i>Einsatz</i>	<i>für ...</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>Anh.</i>	<i>S.</i>	<i>Nr.</i>
1374	Beiboot	Kogge	12	16	0	E.3	820	29
1432	Beiboot	Butze	14	0	0	E.3	820	31
1471	Dienstboot	Werkzoll	11	8	0	E.3	820	34
1470	Beiboot	Kraweel	8	0	0	E.3	820	32
1471	Beiboot	großer Kraweel	9	12	0	E.3	820	35
1472	Beiboot	Grote Marie	13	16	0	E.3	820	36
1474	Beiboot	<i>ad naves civitatis</i>	8	16	6	E.3	820	37
1495	Beiboot	Kleine Bark	7	4	0	E.3	821	43
1495	Dienstboot	Akzisevögte	8	16	0	E.3	821	44

Tab. 7.3: Preise von Ruderriemen

<i>Jahr</i>	<i>Stück</i>	<i>für ...</i>	<i>gesamt</i>			<i>Preis/Stk.</i>			<i>Anh.</i>	<i>S.</i>	<i>Nr.</i>
			<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>			
1370	10	Schnicke	1	1	0	0	2	1	E.6	826	3
1370	7	Schnicke	0	15	0	0	2	2	E.6	826	4
1374	6	Ewer	0	8	0	0	1	4	E.4	821	1
1378	10	Ewer	1	0	0	0	2	0	E.4	821	7

riemen angeschafft wurde, ergibt das einen Riemenatz von 35 Stück. Die ungünstigste Schätzung ergibt also für eine der Hamburger Bardesen eine Riemenanzahl von 34 bis 40 Stück,⁹³ was bedeutet, dass wir es mit einem 17- bis 20-Ruderer zu tun haben. Allerdings ist das die unterste Schätzung. Die Riemenzahl könnte auch wesentlich höher gelegen haben. Wir wissen nicht, auf welche der Hamburger Stadtbardesen sich der Eintrag von 1481 bezieht. Am wahrscheinlichsten ist, dass eine der Prisen, die man in diesem Jahr dem Grafen von Oldenburg abgenommen hatte, mit Boot und Riemen aufgerüstet wurde, oder dass beide Prisenbardesen neue Riemen bekamen. Wie dem auch sei, als gesicherte Erkenntnis können wir festhalten: die Bardesen konnten bei Bedarf auf Ruderantrieb umstellen und somit in den Tidengewässern und den Unterläufen der Ströme windunabhängig operieren.

Hamburger
Stadtbardesen:
runderfähig,
repräsentativ,
kriegerisch

In Hamburg gehörten die Bardesen mit einem über alle verwertbaren Angaben gemittelten Preis von ca. 57 lb zu einem mittleren Preissegment.⁹⁴ Sie waren mit ihrem Riemetrieb auf kriegerische Aktivitäten ausgerichtet, denn eine mit Ruderbänken ausgerüstete Bardese verlor natürlich entsprechend an Frachtraumkapazitäten. Diese Bardesen sind die großen Schwestern der Schnicken und wir können hier noch einmal bekräftigen,

⁹³ Ein Satz Riemen muss eine gerade Zahl ergeben.

⁹⁴ Das Diagramm F.7, S. 863 auf der Basis der Tabelle F.1, S. 856 macht das sichtbar. Zu diesem Preissegment kann man auch noch die Ketzen und den Kreier rechnen.

was am Ende des Schnicken-Abschnitts festgestellt worden ist:⁹⁵ Die Bardesen waren zusammen mit den Schnicken die Seewölfe der Zeit, wobei die teurere und größere Bardese die zunächst im 14. Jahrhundert verbreitete Schnicke im 15. Jahrhundert als wichtigstes Auslieger- und Kaperschiff ablöste, auch wenn diese deshalb in der Ostsee nicht verschwand.

In Hamburg löste die Bardese die Schnicke als die Stadt repräsentierenden Wasserfahrzeug ab. In den 80er Jahren des 14. Jahrhunderts waren es Schnicken, die vom Malermeister mit Wappen und Bildern in ein repräsentatives Stadtschiff verwandelt wurden.⁹⁶ In den sechziger und siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts waren es dann Bardesen, die in Hamburg im wahrsten Sinne des Wortes Flagge zeigten. 1465 verschönerte sie der Malermeister Johannes Bornemann. Er versah die Bardesen und die Banner an den Trompeten mit dem Bildnis der Heiligen Jungfrau und er malte die Stander und Brander am Bug hoheitlich-kommunal aus.⁹⁷ 1473 wurden aus rotem englischen Zelttuch Zeltabdeckungen für das Achterschiff gefertigt.⁹⁸ In der Abrechnung der beiden Bardesenneubauten von 1480 ist ein Posten enthalten, der ausweist, dass der Maler Hinricus Funhoff den größeren der beiden Neubauten sogleich durch *certis imaginibus* verschönte.⁹⁹ Im Jahr darauf verzierte der gleiche Malermeister Stander und Flaggenstöcke *ad usum navium* und brachte Wappenschilde und andere Verzierungen an *cuiusdam bardese* an.¹⁰⁰ Genauso wie früher die Schnicken ein *snickenhus* hatten,¹⁰¹ gab es nun in Hamburg für die Bardesen ein *domus bardesarum*.¹⁰²

Die Bardese hatte sich offenbar im Laufe des 15. Jahrhunderts zweigleisig entwickelt. Zum einem, wie in Hamburg, operierten ruderfähige Bardesen in der Art der Schnickennachfolgerin, welche ihrerseits in der Tradition des nordischen Langschiffes stand. Auf der anderen Seite befuhren in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts Baardsen, wie sie der flämische Kupferstecher Meister W♠ abbildete: gerundete, bullige, karackenähnliche Frachtschiffe mit hohen Kastellen und einem eher angedeuteten, dreimastigen Rigg mit unterdimensionierten Fock- und Besanmasten; einem Rigg, das sich auf Karackenabbildungen in voller Ausformung wiederfindet.

⁹⁵ Siehe S. 107–108.

⁹⁶ Anh. E.6, S. 827, Nr. 19 (1385).

⁹⁷ Anh. E.13, S. 835, Nr. 11.

⁹⁸ Anh. E.13, S. 835, Nr. 17.

⁹⁹ Anh. E.13, S. 838, Nr. 45.

¹⁰⁰ Anh. E.13, S. 835, Nr. 19.

¹⁰¹ Anh. E.6, S. 827, Nr. 17. Siehe hierzu die Ausführungen S. 105–106 und Anm. 81, S. 105.

¹⁰² 1500 werden Dachziegel *pro tecto domus bardesarum* abgerechnet (Anh. E.13, S. 835, Nr. 6).

7.4. Balinger und Bargaen

zwei Arten von Galeeren
Nach englischen Quellen standen im ausgehenden 13. Jahrhundert Balinger und Bargaen noch größeren Galeeren zur Seite.

„The first galleys to need notice are dated 1276 when Edward I asked the men of Bayonne to build twelve ships and twenty-four galleys to assist the King of Castile on a crusade.“¹⁰³

Bayonne und die Gascogne waren damals ererbtes Besitztum der Plantagenets. Über diese Verbindung waren mittelmeerische Galeeren von 80, 100 und 120 Rudern im Gespräch, wurden aber wohl nicht gebaut. An dieser südlichsten Küste der Biskaya konnte man offenbar noch Galeeren kraweel bauen. 1294 forderte der König von 26 englischen Städten aber dann den Bau von zwanzig 120-Ruder-Galeeren „for use against the French“¹⁰⁴ ein. Tinniswood unterscheidet zwischen südlichen und nördlichen Galeeren: „The Northerner was clench-built with long rakes, the Southerner carvel and short raked.“¹⁰⁵ Er stellt fest, dass „there seems to be no point of contact between the two types“, was bedeutet, dass man in England Galeeren in der nordisch-normannischen Schiffbautradition der *céol* baute.¹⁰⁶ Weiter erfährt man bei Tinniswood:

englische Balinger
und Bargaen

„When a galley was built, a barge was normally built at the same time as a tender . . . In the thirteenth and fourteenth centuries the name 'barge' was applied on occasion to many kinds of small shipping, from inland cargo carries and patrol craft to seagoing merchantmen, but mainly to the lighter oared vessels of war. They were the maids of all work, patrols, scouts, raiders, escorts, messengers and conveyers of important people. After the middle of the fourteenth century the name 'barge' was increasingly applied to what had previously been called a 'galley' . . .“¹⁰⁷

Tinniswood hat keine Balinger in die Betrachtung einbezogen. Dass wird 1977 von J. W. Sherborne unternommen, als er Bargaen und Balinger genauer vorgestellt.¹⁰⁸ Er versucht, sie genauer voneinander abzugrenzen, was aber kaum gelingt.

„In general, however, barges were larger than balinger and a number were very much larger. On the other hand if we restrict attention to oars, the number of balingers with greater oar-power

¹⁰³ TINNISWOOD, *English Galleys* (1949), S. 276.

¹⁰⁴ TINNISWOOD, *English Galleys* (1949), S. 276.

¹⁰⁵ TINNISWOOD, *English Galleys* (1949), S. 279.

¹⁰⁶ Zu den *céol*, *ciulis*, also den angelsächsischen Kielen siehe auch Anm.108, S. 390.

¹⁰⁷ TINNISWOOD, *English Galleys* (1949), S. 281.

¹⁰⁸ J. W. SHERBORNE, *English Barges and Balingers of the Late Fourteenth Century*, in: *MM* 63, 1977, S. 109-114.

is noteworthy. There was, it seems, no contemporary certainty as to the minimum or maximum attributes of each type of vessel.¹⁰⁹

Die Balingen und Bargaen waren also geruderte Langschiffe der nordischen Kriegsschifftradition, die einen erheblichen Anteil an den englischen Flotten des 14. Jahrhundert hatten.

The value of barges and balinger as fighting vessels may be demonstrated by the regular service in English fleets. The powerful fleet of at least 150 vessels which served under Lancaster in 1378 included 18 barges and 23 balingers, i.e. they made up a quarter or more of the fleet.¹¹⁰

Was wir über die englischen Balingen und Bargaen erfahren, deckt sich mit den Ergebnissen zu den hamburgischen und östlicheren Schnicken und Bardesen. Das waren Schiffe der gleichen Machart, hergestellt in der Tradition der geklinkerten, auf Kiel gelegten und 'shell-first' gebauten Langschiffe der Wikinger und ihrer germanischen Vorläufer auf See. Die Charakterisierung von Tinniswood für die englischen Schiffe kann voll inhaltlich für die Schnicken und Bardesen Hamburgs übernommen werden: „'maids of all work' serving as patrols, scouts, raiders, escorts, messengers and conveyors of important people“.¹¹¹ Anders als bei den Bardesen/Bardzen findet sich bei den Balingern kein völlig anders geartetes Frachtschiff gleichen Namens. Die meisten Balingen finden als Auslieger- und Kaperschiffe Erwähnung und die Mehrzahl taucht in westeuropäischen Zusammenhängen auf.¹¹² Allerdings darf das nicht zu eng gesehen werden. Es wurden im HUB auch Ausliegerbalingen aus Hamburg, Lübeck und Danzig aktenkundig.¹¹³ Unter den in den 50er und 60er Jahren des 15. Jahrhunderts in Danzig ausgestellten 36 Kaperbriefen mit Schiffsangabe befanden sich auch 3 Balingen neben 23 Schnicken und Barsen.¹¹⁴

Balingen wurden mitunter auch als Transportschiffe eingesetzt: ein Kampener Balingen wird mit Getreide befrachtet und 1476 gab es Streit um einen mit Stockfisch beladenen lübischen Balingen.¹¹⁵ Wir wissen nicht, ob es auch von Balingern breitere Frachtversionen wie vom skandinavischen Langschiff gegeben hat.

In den hamburgischen KR lassen sich keine „Bargaen“, sondern nur „Barken“ nachweisen. Ein Balingen taucht nur ein einziges Mal auf. Dieser Eintrag kommt sehr überraschend. 1474 verkaufte die Stadtkommune eine

¹⁰⁹ SHERBORNE, Barges and Balingers (1977), S. 112.

¹¹⁰ SHERBORNE, Barges and Balingers (1977), S. 110.

¹¹¹ Wie Anm. 107, S. 238.

¹¹² Anh. G.3.3, S. 878-880.

¹¹³ Anh. subs:HBlg, S. 879, Nr.11 (Hamburg); S. 879, Nr.12 (Lübeck); Nr. 16 u. 17 (Danzig).

¹¹⁴ Tab. I.2, S. 931.

¹¹⁵ Anh. G.3.3, S. 879, Nr. 6 (Kam); S. 879, Nr. 18 (Lübeck).

navis ballingere an einen Privatmann für erstaunliche 156 lb. Man erfährt außerdem, dass dieses Schiff in Hamburg gebaut worden ist. (*hic edificata*).¹¹⁶ Wir wissen leider nicht, was diese *navis balingere* von den 1464 und 1480 gebauten Bardesen unterschied. eventuell war dieses Schiff eine besonders große Bardese, denn es lag mit 156 lb im Preis weit über den Neubaupreisen der Bardesen. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wurden nach den Angaben der KR nur Kraweele und Barken teurer gehandelt als dieser Balinger.¹¹⁷ Neben den Kraweelen war also der eine Balinger in dieser Zeit eines der größten, auf dem Hamburger Schiffsbauerbrook gebauten Schiffe.

In der Forschung hat Walther Vogel als erster den Balinger bearbeitet. Auf einer halben Seite hat er eine kurze Einschätzung zu diesem Schiffstyp gegeben und dabei wichtige, aber nicht alle Quellenangaben verarbeitet.¹¹⁸

Vogel charakterisiert den Balinger durchaus zutreffend als „das typische Kaper- und Ausliegerfahrzeug“, „der Bardze sehr ähnlich“ und neben „Mast und Segel auch mit Remenwerk versehen“.¹¹⁹ Dieser Beitrag wurde in den nachfolgenden fast 100 Jahren für die deutsche Forschung die maßgebende Vorlage für alle Stellungnahmen zum Balinger.

7.5. Barken

Zum Ende des 15. Jahrhunderts tauchen in Hamburg verschiedene Barken auf. 1492 erscheint *de bargke*. Außer von der *navis dicta de Barke*, wird 1493 von einer *barke ex Anglia* und einer *barke civitatis* gesprochen. 1494 gibt es die *parva bargka* und 1495 wird zwischen *magna et parva barke* unterschieden.¹²⁰ Im selben Jahr findet sich eine (*magna*) *bargke, Anthonie genomt*, die von der Stadt verkauft wurde.¹²¹ Preise, über die man die Barken ungefähr einordnen kann, gibt es zweimal: 1489 und 1495.¹²² Demnach muss man in ihnen Schiffe an der Grenze vom mittleren zum hohen Preissegment sehen. Ich gehe davon aus, dass es sich im Ganzen nur um zwei Barken gehandelt hat. Bis 1495 gibt es eine *bargke civitatis*, die ab 1495 – nach dem Kauf der *magna barka Anthonie* – zur Abrenzung nun *parva barke* hieß. Wir kennen die Herkunft bzw. den Bauort diese Barke

¹¹⁶ Anh. G.3.3, S. 878, Nr. 1.

¹¹⁷ Kraweel: Anh. E.17, S. 843, Nr. 18 (1466: Kauf für 296 lb); Barke: Anh. E.15, S. 840, Nr. 14 (1489: Verkauf für 240 lb) und Nr. 15 (1495: Kauf für 360 lb). Erwähnt sei auch die große Butze, die schon 1432 für 425½ lb erstanden worden war. Übersicht: Diagr. F.6, S. 862 und Diagr. F.7, S. 863.

¹¹⁸ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 498.

¹¹⁹ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 498.

¹²⁰ Nachweise in Anh. D.2, Tab. D.16 bis D.20, S. 794–798 .

¹²¹ Anh. E.15, S. 840, Nr. 15 mit Anm. a.

¹²² Anh. E.15, S. 840, Nr. 14 und 15; Abb. 7.5.

nicht. Vermutlich aber wurde sie einmal als *barke ex Anglia* geführt. Das bedeutet, dass diese Barke als englische Prise nach Hamburg gekommen

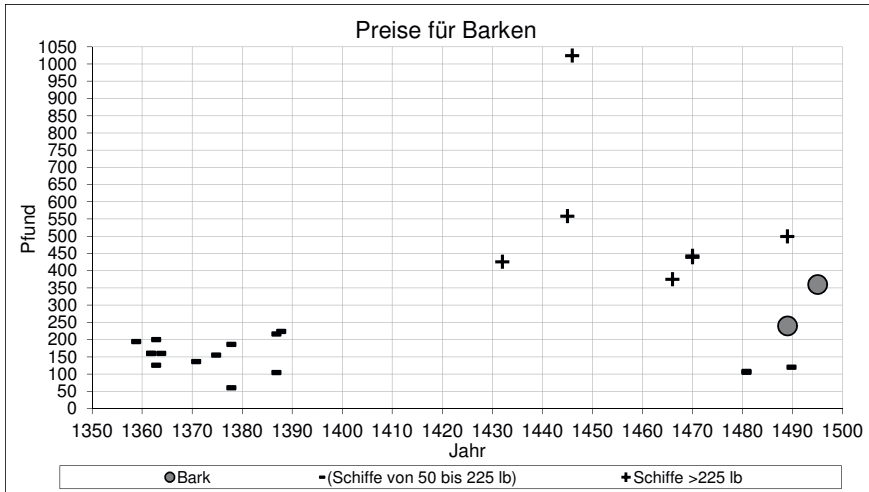


Abb. 7.5: Preise von Hamburger Barken
Gemäß den Werten im Anh. E.15

sein könnte. Es ist diese Barke, über die wir durch die Auswertung der Expeditionsschiffe von 1492 etwas genauer Bescheid wissen.¹²³ Sie gehörte zusammen mit Ketzte und Hukboot zu den kleinen Expeditionsschiffen. Bei einer Besatzung von 11 Seeleuten wird es sich um ein einmastiges Schiff gehandelt haben. Auffällig ist, dass sie auf den drei Ausfahrten relativ viele Krieger an Bord hatte, und zwar fast immer die gleiche Anzahl (1 x 24, 2 x 28 Pers)¹²⁴ Die Überlegung ist, ob es sich bei dieser eventuell englischen kleinen Barke um ein ruderbares Schiff mit ca. 32 Rudern, also ein Sechszehnruderer, vergleichbar einer Schnicke, gehandelt haben könnte. Wir wissen, dass die englischen *barques* solche Schiffe waren.¹²⁵

Die Regesten des HUB zu Barken¹²⁶ zeigen, dass es sich in der Mehrzahl der Fälle um Auslieger- und Kaperbarken handelt, vorzugsweise aus dem westeuropäischen Raum. Aus den Barken-Einträgen der KR wird der Schiffstyp nicht ersichtlich. Man erfährt nur, dass die *lutke Barke* über Mast¹²⁷ und Segel¹²⁸ und Beiboot¹²⁹ verfügte.

Andererseits passt es nicht ganz in dieses Bild, wenn immer wieder,

¹²³ Tab. D.22, S. 806.

¹²⁴ Tab. D.22, S. 806, Sp. J, K und Kennzahl Sp. M., ebenfalls Diagr. D.3.2, S. 808.

¹²⁵ Kap. 7.4, S. 238–240.

¹²⁶ Anh. G.3.9, S. 905–908.

¹²⁷ Anh. G.3.9, S. 907, Nr. 12.

¹²⁸ Anh. G.3.9, S. 906, Nr. 7.

¹²⁹ Anh. G.3.9, S. 906, Nr. 5.

über das 15. Jahrhundert verteilt, Frachtbarken aktenkundig wurden.¹³⁰ Diese „maids of all work“, diese „Alleskönner“,¹³¹ wurden offenbar auch, wenn auch nicht vorrangig, für Frachttransporte benutzt. Allerdings ist festzuhalten, dass diese Barken noch nichts mit den großen Barken der folgenden Jahrhunderte zu tun hatten. Wenn Kammler meint, dass ein Schiff mit drei Masten „als Bark geriggt“ gewesen sei, so stimmt das jedenfalls für das 15. Jahrhundert nicht.

7.6. Kraweele in Hamburg

Die Hamburger Kämmereirechnungen liefern 28 Einträge zum Thema *magna cravela* „Kraweel“. Hamburg kaufte 1466 in Flandern für Gesamtkosten von 375 lb 6 s ein gebrauchtes Kraweel für städtischen Einsatz.¹³² Für dieses städtische Kraweel wurden 1468 für Talg, Teer und Harz 6 lb ausgegeben. Im selben Jahr wurde sein Anker repariert und Kabelgarn sowie Leinwand gekauft.¹³³ Dieses Kraweel war 1467 im städtischen Einsatz, denn zwei Ratsherren beglichen Einsatzkosten.¹³⁴ Im Folgejahr wurde das Kraweel für den bedeutenden Betrag von knapp 158 lb grundüberholt.¹³⁵ Das ist eine so gewaltige Summe, dass man vermuten kann, dass dieses Schiff in Kämpfe verwickelt gewesen und stark beschädigt worden war. Es verfügte über ein, eventuell auch über zwei Beiboote.¹³⁶ Das Schiff brachte 1471 der Stadtkasse durch Kaperfahrt gegen die Engländer Beute für 475 lb 7 s 3 d ein.¹³⁷ 1471 wurde das Schiff als *magna cravela* bezeichnet.¹³⁸ Man sieht also: nicht nur die Danziger hatten *das grosse kraweel*.¹³⁹ Zu der Zeit, als der „Peter von La Rochelle“ noch im Danziger Hafen fest lag und langsam moderte, hatte auch Hamburg bereits ein Großes Kraweel,¹⁴⁰ das offenbar schon 1467 für Kaper benutzt wurde.¹⁴¹ Beide Schiffe waren noch westeuropäischen, – das Danziger französischen, das Hamburger flämischen, –

¹³⁰ Anh. G.3.9, S. 906, Nr. 3 (1414: preuss. Kaufmannsbarke), Nr. 4 (1420: seeländ.) und Nr. 5 (1426: bretonische Fracht-*baerge*); Nr. 8 (1472: holl. Frachtbarke).

¹³¹ Anm. 107, S. 238.

¹³² Anh. E.17, S. S. 843, Nr. 18-21.

¹³³ Anh. E.17, S. S. 841–842, Nr. 2-4.

¹³⁴ Anh. E.17, S. 841, Nr. 1.

¹³⁵ Anh. E.17, S. 842, Nr. 6.

¹³⁶ 1470 bekam das Kraweel für 8 lb ein Beiboot (Anh. E.17, S. 842, Nr. 7). 1471 werden 9 lb 12 s wiederum für *una bota ad magnam cravelam* ausgegeben (Anh. E.17, S. 842, Nr. 8.)

¹³⁷ KR 3.4_{25–27}. Siehe auch Anh. G.3.7, S. 893, Anm. d.

¹³⁸ Anh. E.17, S. 842, Nr. 8.

¹³⁹ Siehe Tab. 6.4, S. 212.

¹⁴⁰ Siehe hierzu auch S. 216.

¹⁴¹ Das sei nur deshalb betont, weil chauvinistische Forschung an der Nazi-Legende vom deutschen Seehelden Paul Beneke und dem „Peter von Danzig“ gestrickt hat, statt besser in die Quellen zu schauen (siehe die Anm. 97, S. 206).

Ursprungs. Im Unterschied zum hamburgischen hatte das Danziger Kraweel einen Eigennamen.¹⁴²

Das war dann allerdings auch bei einem 1482 von Hamburg für 122 lb

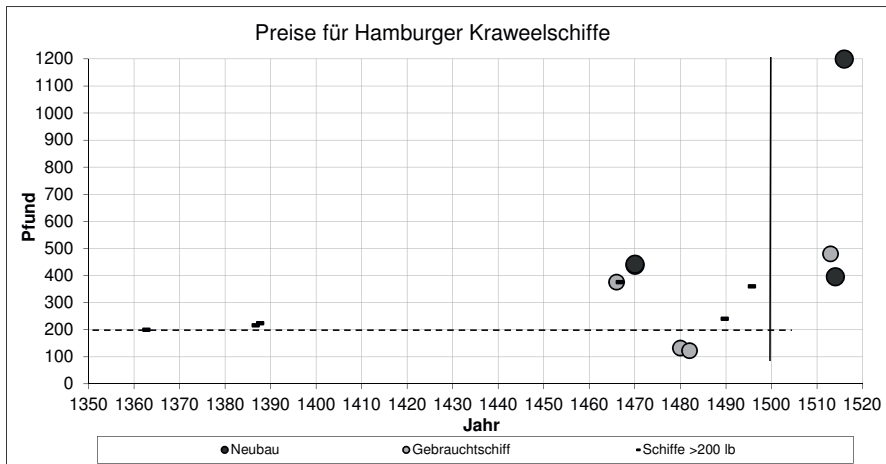


Abb. 7.6: Preise von Hamburger Kraweelschiffen
Gemäß den Werten in Anh. E.17.

gekauften holländischen Kraweel der Fall, das „Gratia Dei“ hieß,¹⁴³ nicht „Gratia Dei“ zu verwechseln mit einer kleineren englischen Prise „Gracia Dei“ von 1473, die als *navicule* bezeichnet wurde und deren Prisenwert 56 lb betrug. Die Stadt kaufte damals den beteiligten Seesöldnern das halbe Schiff¹⁴⁴ und einem Johannes Hermensborg und seinen Genossen, die offenbar das Kapergeschäft betrieben, ein weiteres Viertel ab.¹⁴⁵ 1479, also bevor man das Kraweel „Gratia Dei“ kaufte, wird die *navicula Gracia Dei* als eines von fünf *naves civitatis* im Zusammenhang mit Schiffsausbesserung erwähnt;¹⁴⁶ d. h., diese kleine englische Prise wurde mindestens für sechs Jahre von der Stadt betrieben.

Die ersten eigenen Kraweelneubauten in Hamburg sind für 1470 verbürgt. Für 881 lb wurden zwei neue Kraweele gebaut *cum botis*, ta-

¹⁴² Tab. 6.4, S. 212.

¹⁴³ Anh. E.17, S. 844, Nr. 26. Der Rat hatte sich schon 1480 nach diesem oder einem anderen Kraweel in Ostfriesland bei dem Häuptling Edo Wiemken umgesehen: ebd. S. 843, Nr. 24.

¹⁴⁴ KR 3.97_{17/18} (1473: *28 lb pro medietate navicule Anglicane Gracia Dei nuncupate data soldatis.*)

¹⁴⁵ KR 3.98₁₋₂ (1473: *14 lb eidem Iohanni Hermensborgh et suis collegis pro quarta parte navicule Dei gracia nominate*). Johannes Hermensborg war offenbar auch ein Kaufmann für Bau- und Schiffsmaterialien oder er gehörte zum Bauhof der Stadt. Im selben Jahr lieferte er einen Mast für das Tonnenschiff (KR 3.98_{13/14}) und Blei für den Turm an der Hohen Brücke und andere Dächer (KR 3.95₂₄₋₂₈).

¹⁴⁶ Anh. E.18, S. 845, Nr. 6.

Hamburger
Eigenbau

kel tow, ungeldo et correquisitis.¹⁴⁷ Wer gleich zwei offenbar recht große Kraweelschiffe in Hamburg bauen konnte, bleibt unklar. Hatte man holländische oder flämische Schiffsbaumeister engagieren können? Oder hatten Hamburger Schiffsbauer im Westen inzwischen das Handwerk erlernt oder waren auf westeuropäischen Kraweelen als Schiffszimmerleute gefahren? Auf jeden Fall konnte man auch schon in den beiden davorliegenden Jahren mit Kraweelen umgehen. 1468 rechneten die Kämmerer Talg, Teer und Harz offenbar für die *magna cravela* ab, d. h. man kalfaterte sie nach und strich das Unterwasserschiff an und im Folgejahr wartete man das gesamte Schiff incl. Ausrüstung eigenständig.¹⁴⁸

Spätestens 1480 waren die Hamburger Schiffbauer den Umgang mit Kraweelschiffen gewohnt. In diesem Jahr kaufte man von einem Bolswarder, also einem westfriesischen Schiffer für 95 lb ein *navis cravela*, welches diesem vorher von Piraten, die man inzwischen aber geköpft hatte, abgenommen worden war.¹⁴⁹ Dieses Schiff wurde 1480 von Didericus Iohanszen und seinen Leuten in Stand gesetzt.¹⁵⁰ Zumindest dieser Iohanszen konnte sowohl mit geklinkerten als auch kraweelgeplankten Schiffen umgehen.

Man sieht also, wie der Kraweelschiffbau in den 70er und 80er Jahren des 15. Jahrhunderts auch in Hamburg Einzug hielt. Wir wissen zwar nicht, wie die beiden Kraweelneubauten von 1470 aussahen, ob es kraweelgeplankte Koggen, Holke, Ketzen oder Kreier waren oder ob es sich um Kraweeltypen, etwa Karavellen ähnliche Schiffe handelte. Wir wissen nichts über ihre Takelage und die Aufbauten. Aber wir können eines mit Gewissheit sagen: In Hamburg wurde ab dieser Zeit neben der Klinker- auch die Kraweelbauweise praktiziert.

7.7. Die Hamburger Tonnenschiffe

Das Tonnenschiff, die *navis tunnarum* ist eine Hamburger Spezialität. Es ist das einzige in den KR aktenkundige Seeschiff, das nur nach seiner Funktion bezeichnet wurde. Normalerweise wurden die *naves civitatis* entweder nach dem Schiffstyp benannt, oder dem Schiffstyp mitunter die Trans-

¹⁴⁷ Anh. E.17, S. 842, Nr. 14.

¹⁴⁸ Anh. E.17, S. 842, Nr. 6.

¹⁴⁹ Anh. E.17, S. 843, Nr. 22.

¹⁵⁰ Anh. E.17, S. 843, Nr. 23. Von einem Schiffsbauer Didericus Iohansson hören wir zuerst 1464 im Zusammenhang mit dem Bau dreier Bardesen (Anh. E.13, S. 837, Nr. 41). 1471 baute er eine Schute für den Baumschließer am Niederbaum (Anh. E.2, S. 817, Nr. 20). 1480 schließlich arbeitete der nunmehr, nach mindestens 16 Berufsjahren als Schiffsbaumeister mit Sicherheit erfahrene Mann außer an dem Kraweel auch an dem Neubau zweier Bardesen (Anh. E.13, S. 838, Nr. 44). Zwei Jahre später wurde selbiger Iohansson für die Überholung eines Bootes bezahlt (Anh. E.3, S. 819, Nr. 21). Typisch für die schriftlichen Gepflogenheiten der Zeit ist die wechselnde Schreibweise des Namens: Iohansson (1464, 1471, 1482); Iohanszen (1480); Iohansen (1480)

portbestimmung hinzugefügt, wie z. B. bei einem *vini pram/portorium*,¹⁵¹ einem *pram cementi*, einem Kalkprahm, oder Prahm für Ballaststeine (*pram ballastere*).¹⁵² *Navis tunnarum* bezeichnet jedoch nur die Funktion eines Tonnenlegers, unabhängig von dem Typ der *navis*. Das erschwert es zusätzlich, eine Vorstellung von dem jeweiligen Tonnenschiff zu bekommen.

In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts verfügen wir nur über Sekundäraufzeichnungen der KR durch Laurent, der im Zehnjahrestakt¹⁵³ auch Informationen über Schifffahrt liefert. Eine Rubrik EXPOSITA PRO TUNNIS ET BAKE SUPER ALBEAM POSITIS ET ERECTIS findet sich das erste Mal im Jahre 1450, das zweite Mal 1460. 1440 ist diese Rubrik noch nicht vorhanden. Da Laurent aber auch 1450 und 1440 Schiffsexpeditionen aufgenommen hat, muss davon ausgegangen werden, dass er 1440 auch von einem Tonnenlegen berichtet hätte, wenn es zu der Zeit schon systematisch organisiert existiert hätte. Wir können uns deshalb festlegen, dass Hamburg in der Zeit von 1441 bis 1450 damit begonnen hatte, das Elbefahrwasser mit Tonnen zu markieren und feste Baken am Ufer und auf Elbinseln aufzustellen.¹⁵⁴ Baken „waren lange, senkrecht in den Boden gesteckte Stangen (Spieren), an deren oberem Ende ein Korb oder ein leeres Faß befestigt war.“¹⁵⁵ Sie waren wahrscheinlich in den Watten schon länger in Gebrauch, bis man dazu übergang, die Fässer „wasserdicht zu verschließen und an langen Ketten zu verankern, so daß sie stets an der Oberfläche des Wassers sichtbar blieben.“¹⁵⁶

Elbbe-tonnung seit 1441–1450

Das Tonnenwesen entwickelte sich etwa 100 Jahre vor der Elbbe-tonnung im Holländischen. Wir hören das erste Mal 1358 von Seetonnen, als Mechtild, *borchgravinne van Zeeland* mit der Stadt Dordrecht und den *coepluden van Aelmanien uten Roemschen rike der Duytscher ansze zoebehoerende* vereinbarte, vier Maastonnen *in tgat van der Maze* auszulegen. Wie ging das vonstatten? *Dewelke met goeden veteren*¹⁵⁷ *ende zwaren steenen also versenkert zullen siin, dat si niet en moghen verdriven noch bi argliste verleghet worden.*¹⁵⁸ Es lässt sich ermes-sen, welch eine Bedeutung dieses Tonnenwesens für die Schiffer hatte, oder, wie die Burggräfin von Seeland es im Ver-

Entstehung des Tonnenwesens

¹⁵¹ Anh. E.5, S. 823, Nr. 1 und 3.

¹⁵² Anh. E.5, S. 824, Nr. 22 und S. 825, Nr. 32.

¹⁵³ Übersichtsdiagramm B.1, S. 732 und detaillierter Diagr. B.3 bis B.5, S. 734–736.

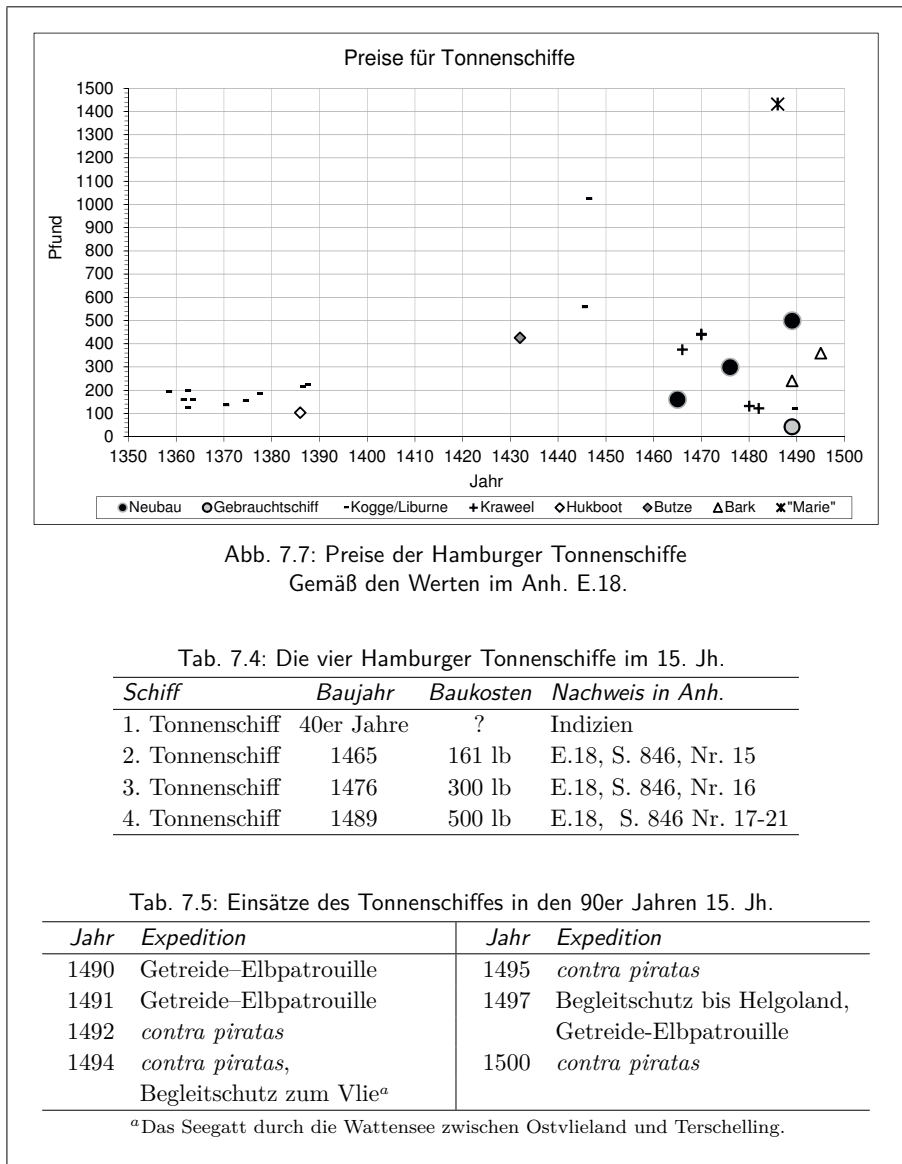
¹⁵⁴ Auf den Anhängen Abb. A.2, S. 727 und Abb. A.3, S. 728 findet sich der gesamte Verlauf des Elbefahrwassers.

¹⁵⁵ FERBER, Leuchtfeuerwesen (1914), S. 2.

¹⁵⁶ FERBER, Leuchtfeuerwesen (1914), S. 5.

¹⁵⁷ Ferber übersetzt *veteren* mit 'Ketten' (FERBER, Leuchtfeuerwesen (1914), S. 6); Hölbaum, Bearbeiter des HUB 3, erklärt im Glossar 'veter' als *catena*, wobei er auf das Wörterbuch von Kilianus (Amsterdam 1642) zurückgreift.

¹⁵⁸ HUB 3, Nr. 414 (S.188-189).



trag ausgedrückt hatte, *daer si lyfs end goeds bi versekert moghen si-in*.¹⁵⁹ Das Geschäft der Elbbe-tonnung war kostspielig,¹⁶⁰ aber die Schiffer werden vermutlich die dafür von Hamburg erhobene Abgabe, das Tonnen-geld, nicht in Frage gestellt haben. Man bekommt einen Eindruck von der Schwere der Arbeit, die zu leisten war, um die 18, auf Lorichs Karte

¹⁵⁹ HUB 3, Nr. 414 (S.189).

¹⁶⁰ Die laufenden jährlichen Kosten im Zeitraum 1460 bis 1500 werden im Anh. D.1, S. 775–778 erfasst und ausgewertet.

verzeichneten Tonnen, vor allem aber die 6 Tonnen in der Außenelbe,¹⁶¹ pro Jahr jeweils einmal an der Steuerbordseite des Fahrwassers (von See kommend) auszulegen und wieder einzusammeln, galt es doch nicht nur die schweren Ketten und ihre Steinanker an Bord zu hieven. Man musste sie beim Auslegen gut einpeilen¹⁶² und einloten, musste über genaues Lotsenwissen darüber verfügen, wie sich die Fahrrinne immer wieder veränderte, und dann Steine und Ketten mit den überholten und frisch abgedichteten Tonnen an den möglichst gleichen, den Seefahrern bekannten Stellen wieder auslegen.

Für diese Aufgabe benötigte man ein stabiles, seegängiges Arbeitsschiff, das möglichst viele der Tonnen jeweils an Bord nehmen konnte. Man brauchte sicherlich Hebevorrichtungen, auf jeden Fall ein festes Gangspill. Das Schiff musste breiter gebaut sein, d. h. eine durch Breite gegebene Formstabilität mit entsprechendem aufrichtendem Moment aufweisen, damit es beim seitlichen Auslegen der Steinanker und Ketten nicht zu sehr Schlagseite bekam. Von daher schieden alle Schnigggen und Bardesen in nordischer Langschifftradition aus.

ein seegängiges
Arbeitsschiff

Die Existenz eines Tonnenschiffs hängt natürlich davon ab, wann die Stadt Hamburg begann, die Fahrrinne der Unterelbe nach Hamburg zu betonnen. Danach konnte es also erst seit den 40er Jahren des 15. Jahrhunderts Tonnenschiffe geben. Die Tonnenschiffe wurden von Barsenmeistern geführt. Sie waren für die Abrechnung und die Entlohnung der städtischen Seeleute zuständig, wie aus einem KR-Eintrag von 1461 hervorgeht: *39 lb 11 s 7 d magistris bardezarum cum 11 sociis pro sallario, cervisia et expensis ad sublevandum tunnas.*¹⁶³ Es wird also von mehreren Barsenmeistern gesprochen. Ein KR-Eintrag von 1475 bestätigt ihre Zuständigkeit für die Baken und die Sorge um vertriebene Tonnen: *8 lb 10s magistris bardesarum et eorum collegis ad ponendum novas bakas et ad afferendum certas tunnas deperditas.*¹⁶⁴

die *magistri
bardesarum*

Einerseits haben wir festgestellt, dass ein Tonnenschiff keine Barde-se/Barse sein konnte. Andererseits werden die Schiffer dieser Schiffe *magistri bardesarum*, also *Bardesen* - bzw. *Barsen* meister, genannt.¹⁶⁵

Die Erklärung für diesen Widerspruch ergibt sich daraus, dass das Amt

¹⁶¹ Die Abbildungen in Anh.A, Abb. A.1 – A.3, S. 726–728 zeigen in der Vergrößerung Baken und Tonnen sowie den Betonungsverlauf bis nach Hamburg anhand der von LORICHS, Elbkarte (1568).

¹⁶² Wie das gemacht wurde, beschreibt Ferber: „Die ältere Bake auf Neuwerk, die der heutigen Nordbake entsprach [Anh. A.1, S. 726, Bild (1)], im 18. Jahrhundert auch *Verdukelungsbake* genannt, diente nachweislich bereits im 16. Jahrhundert als Peilmarke für die Schartonne, d. h. von dieser Tonne aus sah man den Neuwerker Turm genau hinter der Bake“ (FERBER, Leuchtfeuerwesen (1914), S. 23).

¹⁶³ KR 2.135_{15–17}.

¹⁶⁴ KR 3.208_{25–27}.

¹⁶⁵ Zur Amtsbezeichnung siehe auch Anm. 19, S. 222.

eines Hamburger Barsenmeisters schon vor der Einführung des Tonnen- und Bakenwesens in den 40er Jahren existiert haben muss, dass in dieser davor liegenden Zeit von ihnen tatsächlich Bardesen geführt wurden, die Bezeichnung sich eingebürgert hatte und beibehalten wurde.¹⁶⁶ Städtische Bardesen lassen sich das erste Mal 1420 nachweisen, als sie *contra regem Danorum* eingesetzt wurden.¹⁶⁷ An dieser Stelle ist der Verlust der Rechnungsbücher für diese Jahrzehnte besonders zu bedauern,¹⁶⁸ weil sich darin sicherlich weitere Aufklärung zur ersten Phase der hamburgischen Elbbetonnung befunden haben dürften.

Betonnung der
Weser und Brem.
Tonnengeld

Es ist nicht auszuschließen dass auf der Elbe bzw. in der Elbmündung schon früher von andere Seite, etwa durch Stade oder vor erzbischöflich Bremer Gebiet, eventuell an besonders exponierten Stellen, Tonnen ausgelegt worden waren. Das Tonnenwesen lässt sich nämlich schon früher auf der Weser und ihrer Mündung nachweisen. In einer Friedensvereinbarung zwischen ostfriesischen Häuptlingen und der Stadt Bremen von 1410 ist davon die Rede, dass die Bremer Baken setzen und Tonnen legen sollten, welche die Friesen dann unterhalten wollten.¹⁶⁹ 1426, also 16 Jahre später weiter, ging es in Bremen ganz konkret um die Erhebung des Tonnengeldes für die Zeit im Jahr, während der sich die Wesertonnen im Wasser befanden.¹⁷⁰

das erste
Hamburger
Tonnenschiff

Ein Tonnenschiff muss schon zum Beginn des hamburgischen Tonnenlegens vorhanden gewesen sein. In den uns vorliegenden KR wird ein Tonnenschiff erst ca. 20 Jahre später, 1464, das erste Mal direkt erwähnt. Dieser Eintrag bestätigt, dass das Tonnenschiff *k e i n e* Bardese war, denn es wird ausdrücklich zwischen Bardesen und einem Tonnenschiff unterschieden.¹⁷¹ Ein weiterer Beleg für die Unterschiede stammt von 1487. Die *navis*

¹⁶⁶ Kurt Ferber zitiert aus einem Ritzebütteler Schlossbuch von 1458, weist das Zitat aus dem St.A. Hamb. aber nicht ausreichend nach: *18 lb 19 s pro diversis cibariis ad unam reisam magistrorum bardezarum versus Ritzebuttele* (FERBER, Leuchtfeuerwesen (1914), S. 28, Fn. 1).

¹⁶⁷ Anh. E.13, S. 834, Nr. 2. Es gibt zwar schon den Nachweis einer Bardese von 1417 (Anh. E.13, S. 834, Nr. 1), aber dabei handelt es sich um ein privates Schiff, das sicher nicht von *magistri bardesarum* geführt worden ist.

¹⁶⁸ siehe Kap. 1.5.2, S. 62.

¹⁶⁹ BremUB 4, Nr. 406 (S. 526₁₂₋₁₄): *Ok möghen de Bremere kennynge, weten und capynge zetten eder tunnen legghen uppe den Mellem ofte up dat rode zand eder anders, wor zu willen; dat schülle wy unde unze underzaten heghen unde freden na al unser macht.*

¹⁷⁰ BremUB 5, Nr. 297 (S. 311-312). Zu dem frühen Seezeichenwesen an der südlichen Nordseeküste siehe Arend W. LANG, Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Bonn 1965, S. 2-6

¹⁷¹ *12 lb pro reformacione et usu bardesarum et navis tunnarum per dominum Georgium de Holte* (Anh. E.18, S. 844, Nr. 1. Der Eintrag befindet sich auch parallel in Anh. E.13, S. 835, Nr. 10).

tunnarum wird in diesem Jahr zweimal zur Patrouillenfahrt wegen der Kontrolle von Getreidetransporten auf der Elbe ausgeschiedt. Parallel dazu wird eine Bardese abgerechnet, die im gleichen Jahr zweimal Begleitschutz fuhr, das erste Mal sogar bis nach Flandern,¹⁷² In beiden Fällen wird das Tonnenschiff nicht zu den Bardesen, gerechnet also etwa als eine *bardesa tunnarum* bezeichnet.

Was bringt man konkret über die Tonnenschiffe der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts in Erfahrung? Es lassen sich vier verschiedene Tonnenschiffe ausmachen.¹⁷³ 1465, 1476 und 1489 wurden jeweils neue Tonnenschiffe gebaut.¹⁷⁴ Vor dem Neubau von 1465 existierte schon ein Tonnenschiff, von dem wir lediglich wissen, dass es 1464 ausgebessert wurde.¹⁷⁵ Der Neubau 1465 wird mit 161 lb 3 s 8 d abgerechnet, womit es als ein größeres Schiff des mittleren Preissegmentes von 50-225 lb einzuordnen ist.¹⁷⁶ Das Schiff wurde zwar ausgerüstet abgerechnet: *noviter fabricate cum quibus correquisitis*.¹⁷⁷ Aber schon im folgenden Jahr 1466 wird ein Mast und eine Spiere (*sprete*) benötigt, und das Nähen einer Fock bezahlt.¹⁷⁸

der Neubau von
1465

Könnte es sich schon um einen Zweimaster mit Haupt- und Fockmast gehandelt haben? *Sprete* bezeichnet die Spiere eines Schmacksegels.¹⁷⁹ Das wird im Jahr 1485 bestätigt, als *ad usum navis tunnarum* Segeltuch *to enem bonnit und smacken* abgerechnet wurde.¹⁸⁰ Außerdem wurden die Segel des nunmehr 20 Jahre alten Schiffes, nämlich *focken, bonnit et smacken*, ausgebessert.¹⁸¹ Aus alledem ergibt sich: Das Tonnenschiff von 1465 hatte nur einen Mast, an dem es ein großes Schmacksegel führte, das man bei Bedarf am Unterliek um ein Bonnet vergrößern konnte. Zusätzlich verfügte es bereits über eine Stagfock.¹⁸² Man kann sich das Tonnenschiff von 1465

¹⁷² Anh. D.2, Tab. S. 792.

¹⁷³ Tab. 7.4, S. 246.

¹⁷⁴ Abb. 7.7, S. 246 weist den Neubau von 1465 als ein größeres Schiff des mittleren Preissegmentes von 50-225 lb aus (ausführlicher Anh. F.1, S. 857 und F.5, S. 861). Der Neubau von 1489 zählt eindeutig zu den größten Hamburger Schiffen (Abb. 7.7, S. 246; auch Anh. F.1, S. 857 und F.6, S. 862). Für die großemäßige Einordnung der Tonnenschiffe sei auf Anh. F.7, S. 863 verwiesen.

¹⁷⁵ Anh. E.18, S. 844, Nr.1.

¹⁷⁶ Diag. F.5, S. 861 und Diag. F.7, S. 863.

¹⁷⁷ Anh. E.18, S. 846, Nr. 15.

¹⁷⁸ Anh. E.18, S. 844, Nr. 2: *pro malo et sprete ac consucione vocken veli ad navim tunnarum*.

¹⁷⁹ Ein Schmacksegel ist ein Sprietsegel, d. h. ein Segel, dass im Gegensatz zu einem Segel an einer Querrah in Richtung Schiffs längsachse gefahren wird (Schratsegel). Es ist rechteckig und wird an einer Längsseite (am Vorliek) am Mast gehalten und mit einer Spiere diagonal zur oberen freien Ecke des Segels gespannt. An der unteren freien Ecke greift die Schot an, mit der das Segel geführt wird. Abb. 7.8 zeigt so ein Segel (die diagonale Spiere vom Mast zur Segelecke ist erkennbar).

¹⁸⁰ Anh. E.18, S. 845, Nr. 9.

¹⁸¹ Anh. E.18, S. 845, Nr. 8.

¹⁸² Walther Vogel kam zu der gleichen Einschätzung: VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt

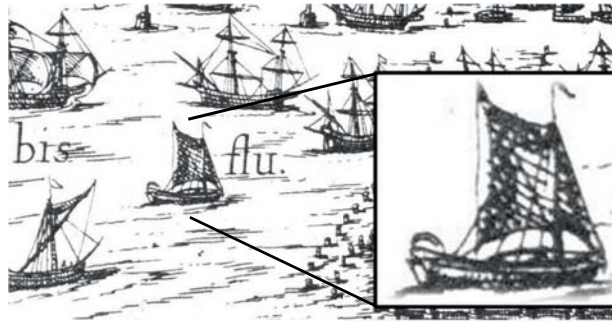


Abb. 7.8: Schiff mit Schmacksegel und Stagfock

Nach dem Hamburg-Stich von Braun/Hogenberg 1589 in der linken unteren Ecke. Die gesamte Stadtansicht siehe Anh. A.4, S. 729.

wie das Schmackschiff auf Abb. 7.8 vorstellen. Ein einmastiges Schmackschiff mit Stagfock war sicher sehr gut zum Tonnenlegen geeignet. Der Mast bei so einem Schiff ist nach vorn versetzt, um Raum für das große Schmacksegel zu schaffen. Zugleich kann man auf dem Deck Platz schaffen, da man mit keiner Rah zu hantieren hatte, sondern die Spiere an den Mast hochklappen konnte.

Das nächste Tonnenschiff von 1476 war kein länger geplanter Neubau. Es heißt in den KR: *31 lb 18 s 8 d ad expeditionem cuiusdam navis, dicte Vlegende gest, ad ponendum tunnas, postquam alia navis naufragio fuit periclitata.*¹⁸³ In diesem Jahr verlegte das Stadtschiff „Fliegender Geist“ im Frühjahr die Tonnen,¹⁸⁴ denn für das eigentliche Tonnenschiff bestand

der Neubau von
1476

(1915), S. 485. Eine zweimastige Riggversion mit einem, ein großes Schmacksegel führenden, Großmast und eine Vormast mit Focksegel gab es im 15. Jahrhundert noch nicht. Solche Takelagen sind erst aus späterer Zeit von sogenannten Brigantinen bekannt, allerdings dann mit Gaffelbesegelung statt Schmacksegeln. Brigantinen waren Zweimaster, die am Hauptmast Gaffelsegel führten. Gaffelsegel erhielt man, wenn die Spiere des Schmacksegels am Mast nach oben wanderte, bis sie längst der oberen Kante des Segels (Oberliek) diese hielt und sich nun als Gaffel (= Gabel) am Mast abstützte. Frühe einmastige Brigantinen konnten zwei Segel fahren: das Gaffelsegel und eine am Vorstag angeschlagene, dreieckige Fock (ein solches Schiff von 1700 wird von DUDSZUS / HENRIOT, Schiffstypenlexikon (1983), S. 67 gezeigt). Das Hamburger Tonnenschiff von 1465 könnte riggtechnisch ein Vorläufer einer solchen kleinen Brigantine gewesen sein.

¹⁸³ KR 3.251_{21–23}.

¹⁸⁴ Über den „Fliegenden Geist“: Eine *navis de Vlegende Geist nuncupata* wird 1473 mit anderen Schiffen zusammen auf Feindfahrt vorbereitet: KR 3.97_{29/30}. Zwei Jahre später wird eingetragen, dass das Schiff zusammen mit der „Gracia Dei“ überholt worden ist: KR 3. 183/184. In dem Jahr, in dem der „Vlegende gest“ die Tonnen auslegte, bekam er ein (neues?) Beiboot, d. h. das Schiff gehörte, ebenso wie das Tonnenschiff, nicht zu den kleinen Schiffen. In den KR hört man letztmaqlig 1479 von dem Schiff, als es zusammen mit vier weiteren Stadtschiffen, u. a. dem neuen Tonnenschiff, überholt und instand gesetzt wurde: KR 3.346_{26–31}. Bis zum Frühjahr 1481 ging das Schiff im Kampf gegen das Piratenunwesen verloren: Carsten JAHNKE, Piraten und Politik.

die Gefahr von Schiffsbruch, d. h. es war offenbar in einem so schlechten Zustand, dass das Risiko seines Einsatzes zu hoch war. In diesem Jahr baute man sofort ein neues Tonnenschiff, das schon zum Winter 1476 die Tonnen einholte.¹⁸⁵ Das neue Tonnenschiff kostete fast doppelt so viel wie das Vorgängermodell von 1465.¹⁸⁶ Es dürfte also größer ausgefallen sein, was sich mit den Erfahrungen und Notwendigkeiten des Tonnenlegens erklären ließe. Es ist auch zu überlegen, ob es eventuell schon in der gerade aufkommenden Kraweelbauweise hergestellt wurde¹⁸⁷ oder mehrere Masten erhielt. Meine Einschätzung ist, dass man bei einem solchen Spezialschiff keine Experimente machte, die Erfahrungen verwertete und zügig wieder ein – allerdings größeres – Schmackschiff baute.

Es lassen sich für die 70er und 80er Jahre diverse Ausfahrten – *expeditiones* – der Stadtschiffe nachweisen, bei denen vom Tonnenschiff nicht die Rede ist. 1487 und 1488 wurde es nachweislich „AD EXPEDITIONEM SUPER ALBEAM PROPTER ABDUCTIONEM FRUMENTORUM“, also auf Getreide-Patrouillenfahrt auf der Elbe, eingesetzt.¹⁸⁸ Allerdings lässt es sich auch schon 1482 als Expeditionsschiff gegen den Grafen Gerhard von Oldenburg nachweisen.¹⁸⁹ In der Hauptsache dürfte es – was seine Bezeichnung ausdrückt – als Arbeitsschiff für das Hamburger Tonnenwesen auf der Elbe zuständig gewesen sein. Ende der 80er Jahre war die Zeit reif für ein neues Tonnenschiff. Das inzwischen 13 Jahre alte Tonnenschiff wurde für 43 lb verkauft, d. h. es hatte gegenüber dem 1476er Neubau 257 lb an Wert verloren. Für die darin deutlich werdende jährliche Abschreibung von fast 20 lb hätte man – um die Größenordnung zu verdeutlichen – jedes Jahr einen neuen Ewer kaufen können.

Die hauptsächliche Zweckbestimmung des Tonnenschiffes änderte sich offensichtlich mit der vierten Version von 1489, denn dieses Schiff wurde wiederholt mit anderen großen Stadtschiffen auf weiterreichenden kriegerischen Ausfahrten und Expeditionen eingesetzt.¹⁹⁰ Dieses Tonnenschiff war

der Neubau von
1489

Die Auseinandersetzung Lübecks und Hamburgs mit Gerhard von Oldenburg und Edo Wymeken zu Jever, 1480 bis 1487, in: EHBRECHT, Störtebeker (2005), S. 193.

¹⁸⁵ *45 lb 12 s ad expeditionem nove navis tunnarum in levacione tunnarum in capite hyemis (KR 3.251_{23–25}).*

¹⁸⁶ Tab. 7.4, S. 246.

¹⁸⁷ Kap. 7.6, S. 244.

¹⁸⁸ Anh. D.2, Tab. D.14 und Tab. D.15, S. 792–793.

¹⁸⁹ 1482 rechnen die Kämmereirechnungen eine Ausfahrt gegen der Grafen von Oldenburg ab, allerdings ohne namentlich Schiffe zu benennen. Es wird lediglich angemerkt, dass die Abrechnungen sowohl in Hamburg als auch in Lübeck hinterlegt sind: Anh. D.2, Tab. D.12, S. 790. Die Lübecker Aufzeichnungen rechnen ausdrücklich das Hamburger Tonnenschiff ab: AHL, Altes Senatsarchiv (ASA), Externa, Nr. 7059, foll. 42r–54r. Ich bedanke mich für einen diesbezüglichen Hinweis von Prof. Dr. Carsten Jahnke, Kopenhagen.

¹⁹⁰ Tab. 7.5, S. 246, zusammengestellt aus den Anh. D.15 bis D.21, S. 793–799, Spalte: „Expedition“.

nach der „Marie“, dem „Flaggschiff“ der *naves civitatis* in den 80er und 90er Jahren des 15. Jahrhunderts, mit knapp 500 lb Herstellungskosten das zweit teuerste Schiff der Stadt. Da das Tonnen- und Bakenwesen in Umfang und Kosten nur allmählich anstieg,¹⁹¹ wurde nun ein größeres *vrede*-Schiff gebaut, dass sich a u c h um die Elbbetonnung zu kümmern hatte.

In dieser Zeit des beginnenden Umbruchs und einer europäischen Orientierung im Schiffswesen wird es immer schwieriger, Hinweise zu Bauart und Rigg der Schiffe zu erhalten. Es ist aber auf Grund noch vorhandener, sorgfältig geführter *libri oblongi* möglich gewesen, eine Momentaufnahme der Hamburger Expeditionsschiffe für das Jahr 1492 zu erstellen.¹⁹² Das vierte Tonnenschiff gehörte zu den Schiffen, deren Expeditionen genauer statistisch auswertbar waren.¹⁹³ Was Mannschaftsstärke und die Expeditionskosten/Woche angeht, so bildeten die „Katherine“ und das Tonnenschiff hinter der „Marie“ die zweitstärksten Einheiten, während Ketze, Barke und Hukboot vergleichsweise kleinere Schiffe waren.

An Hand der Crewstärken lassen sich gewisse Erkenntnisse über die Schiffe erlangen.¹⁹⁴ Es wurde an anderer Stelle die begründete Vermutung abgeleitet, dass die „Katherine“ ein mehrmastiges Schiff gewesen ist.¹⁹⁵ Die Barke, in den KR 1495 auch *lutke* bzw. *parva barke* genannt,¹⁹⁶ die mit einer Crewstärke von 11 Seeleute fuhr, bekam 1500 einen neuen Mast.¹⁹⁷ Man kann also davon ausgehen, dass Ketze und Barke einmastige Schiffe waren.¹⁹⁸ Das Tonnenschiff und die „Katherine“ fuhren mit der

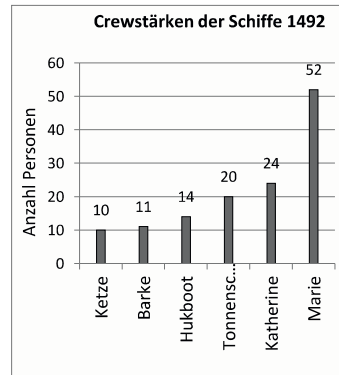


Abb. 7.9: Crewstärken der Expeditionsschiffe 1492

nach Anh. D.3, Tab. D.22, S. 806

¹⁹¹ Diagr. Abb. D.1, S. 778.

¹⁹² Das ist geschehen und wird genauer dokumentiert im Anh. D.3 „Schiffe der *expeditiones* 1492“, S. 800–809.

¹⁹³ Anh. D.3, S. 800–809. Es sei besonders auf die Erläuterungen zum Vorgehen und die Erklärungen der Tabellen und Diagramme dieses Anhangs hingewiesen.

¹⁹⁴ Diagr. Abb. 7.9. Wenn sich bei mehreren Ausfahrten unterschiedliche Crewstärken ergaben, wurden die Ausfahrten gemittelt. Man kann zwar einwenden, dass die geringste Personenzahl offenbar ausgereicht hatte, das Schiff zu segeln. Dagegen ist es eher denkbar, dass das Schiff auch mit zu geringer Mannschaft auslief und die an Bord befindlichen Seesoldaten eingespannt wurden.

¹⁹⁵ Kap. 6.5, S. 209.

¹⁹⁶ Anh. E.15, S. 840, Nr. 5–7. Sie wurde wohl in diesem Jahr ausdrücklich als „Kleine Barke“ bezeichnet, weil die Stadt im April desselben Jahres *eyne bargke, Anthonie genomt*, kaufte: Anh. E.15, S. 840, Nr. 15 mit Anm. a.

¹⁹⁷ Anh. E.15, S. 840, Nr. 12.

¹⁹⁸ Auch Detlev Ellmers setzt für einen Einmaster mittlerer Größe mit einem großem Rahsegel 11 Mann Besatzung an: Anm. 149, S. 114.

doppelten Anzahl von Seeleuten. Aus diesen Indizien ergibt sich, dass das vierte, das große Tonnenschiff mindestens ein Zweimaster gewesen ist.

Bezüglich der „Katherine“ gibt es noch einen aufschlussreichen Hinweis. Das Schiff erlitt 1493 Schiffbruch und es heißt in den KR: „DE NAVIBUS VENDITIS: . . . 180 lb de navi dicta Katherine, que naufragio periit. 240 lb de bombardis, pulveribus et aliis ejusdem navis attinenciis“¹⁹⁹ Man erhielt für das havarierte Schiff noch 180 lb. Wichtig aber ist der Nachsatz: 240 lb u. a. für Kanonen und Pulver des Schiffes. Das ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass die „Katherine“ bereits Schiffsartillerie führte, die an Bord von Seesoldaten bedient wurde. Für das Tonnenschiff, das wohl immer noch für die Elbtonnen zuständig gewesen sein dürfte,²⁰⁰ sind Schiffsgeschütze schlecht vorstellbar, da man sie zweimal pro Jahr hätte entfernen müssen. Vielleicht erklärt sich von daher, dass bei dem Tonnenschiff auf den Ausfahrten wesentlich weniger Seekrieger an Bord waren als bei der „Katherine“,²⁰¹ bei der sie als Geschützbedienungen eingesetzt wurden.²⁰²

Schiffsartillerie an Bord der „Katherine“

Das Tonnenschiff von 1489 gehörte zu den größten der Hamburger Stadtschiffe am Ende des 15. Jahrhunderts. Es war ein mehrmastiges Seeschiff, vermutlich ein Zweimaster. 1489 konnte man in Hamburg ein solches Schiff schon in Kraweelbauweise herstellen. Es existiert darüber aber kein Nachweis.

7.8. Die „Marie“

Das mit Abstand teuerste und größte Stadtschiff Hamburgs in diesem Jahrhundert war die 1486 gebaute „Marie“,²⁰³ die bis 1501 für die Stadt fuhr. Für sie liegen bis dahin mehr Einträge in den Kämmererechnungen als für jedes andere Schiff vor.²⁰⁴

Nun gilt es vorab zu klären, von welcher „Marie“ überhaupt die Rede ist, denn in den letzten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts werden in Hamburg noch drei weitere Schiffe mit dem Namen „Marie“ aktenkundig: die „Grote Marie“, die „Lutken Marie“ und die „Marie de Brest“. Überhaupt muss bedacht werden, dass „Marie“, auch „Maria“, „Marge“, „Merge“ oder „Mary“, eine Art Modename für Schiffe im spätmittelalterlichen Europa

¹⁹⁹ KR 3.591_{17–19}.

²⁰⁰ Zumindest ist den jährlichen KR-Einträgen AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM nichts nicht zu entnehmen, was auf eine Änderung hinweist: Anh. D.1, S. 776–778.

²⁰¹ An Bord des Tonnenschiffes befanden sich Ø 20, an Bord der „Katherine“ Ø 43 Bewaffnete. : Tab D.3.1, S. 802, Spalte K und Kennzahl Spalt. M.

²⁰² Die verschiedenen Typen von Geschützen und Feuerwaffen an Bord diskutiert KAMMLER, Up Eventur (2005), S. 153–156.

²⁰³ Diag. Anh. F.6, S. 862.

²⁰⁴ 61 Einträge: Anh. E.20.

darstellte.²⁰⁵

„Lutke Marie“ und
„Marie de Brest“

Zwei dieser „Marie“-Schiffe tauchen nur am Rande auf. 1472 wurden eine ganze Reihe Stadtschiffe für Kaperfahrt nach England ausgerüstet. Darunter befand sich auch das Schiff „L u t k e M a r i e“. Die KR verzeichnen: *78 lb 3 s 11 d ad naves Lutken Marie et parve cravele, quarum Cord Dume et Tidekinus Rutze erat magistri.*²⁰⁶ Gemessen an den, an dieser Stelle ebenfalls aufgeführten Ausrüstungskosten für die anderen Schiffe waren die „Kleine Marie“ und das kleine Kraweel, wie ihr Name aussagt, kleinere Begleitschiffe. Mehr wissen wir von der „Lutke Marie“ nicht.

In den Jahren 1472 und 1473 nahm der Kaperkrieg hansischer Seestädte gegen England einen für diese in vielen Fällen lukrativen Verlauf.²⁰⁷ Die Kaperschiffe wurden oft von Ratsherren finanziert und betrieben. 1472 wurde eine Prise „M a r i a d e B r u s t“ für 360 lb von drei Ratsherren für der Stadt aufgekauft.²⁰⁸ Im Folgejahr wurde dieses Schiff – nun als „M a r i e v o n B r e s t“ – von der Stadt für 320 lb an einen Augustinus Mertens²⁰⁹ weiterverkauft. Das bedeutet, dass die Kämmerei mit diesem Schiff 40 lb Verlust gemacht hat. Man kann nur mutmaßen, dass die 360 lb für die Prise ein „politischer“ Preis gewesen waren, denn immerhin war einer der Empfänger der Gelder aus der Stadtkasse schon seit sechs Jahren Bürgermeister, somit oberster Hüter eben dieser Kasse, und führender

²⁰⁵ Allein im HUB finden sich folgende Schiffe: 1499 ein Danziger Kraweel „Marie Vleechvoirt von Hamburg“ (HUB 11, Nr. 1149 (S. 705)). 1483 geht es in England um „la Marie von Hamburg“ eines Schiffers Clays van Horne (HUB 11, Nr. 1306 (S. 838)). 1477 findet man eine „Marie“ von Danzig des Schiffers Petrus Eybryght (HUB 10, Nr. 546 (S. 363)). Eine „Mary de Bristowe“ spielt 1475 in England eine Rolle (HUB 10, Nr. 489 (S. 314)). 1460 heißt ein Schiff von Guernsey „Maryeflour“ (HUB 8, Nr. 963 (S. 580)) und 1457 gibt Danzig Geleit für drei englische Holks, von denen sogar zwei „Mary“ heißen (HUB 8, Nr. 574 (S. 377)). 1441 haben Amsterdamer den englischen Kreier „Marry van Lonnen“ aufgebracht (HUB 7.1, Nr. 657 (S. 329)). 1434 wird auf der Fahrt nach Lynn das Danziger Schiff „la Marie Knyght“ überfallen (HUB 7.1 (S. 24, Anm. 3)). „Marienknecht“ bzw. „Mergenknecht“ ist ein immer wieder benutzter Schiffsname, genauso wie „Cristoffel“ / „Kerstoffer“ / „Cristoffer“ oder „Kathryne“ / „Katerina“.

²⁰⁶ KR 3.55_{22–24}: unter der Rubrik „AD NAVES CIVITATIS“.

²⁰⁷ In diesem Kaperkrieg gegen England waren speziell die Städte Danzig, Lübeck und Hamburg aktiv. Die Forschung hat einseitig die Fahrten und Aktivitäten des „Peter von Danzig“ und des „Seehelden“ Paul Beneke hervorgehoben (Philippe DOLLINGER, *Die Hanse*, 5, erweit. Aufl., Stuttgart 1998, S. 398, FRITZE / KRAUSE, *Seekriege der Hanse* (1997), S. 137–141). Die hamburgischen Kämmereirechnungen für die Jahre 1472 und 1473 zeigen nachdrücklich, in welchem Ausmaß Hamburger Kaperschiffe Schaden anrichteten und wie an den Preisen und den eroberten Ladungen verdient worden ist.

²⁰⁸ KR 3.55_{9–11}: *360 lb predictis tribus exercitoribus, dominis Hinrico* [Murmester], *Iacobo* [?] *et Ottoni* [van Mere], *pro eorum navi Maria de Brust communiter appellata.*

²⁰⁹ Mertens war Hamburger. Er hatte 1462 an die Stadt Gebühren oder Miete für die Benutzung eines Kanals und einer Brücke gezahlt (KR 2.139_{20/21}: *DE FOSSATO ET PONTE ... Augustinus Mertens ... 4 lb 16 s.*)

Kopf des Rates: Hinrich Murmeister.²¹⁰ Mit dem Verkauf verschwindet diese „Marie de Brest“ aus den Akten.

Von größerer Bedeutung für das städtische Schiffswesen sollte eine weitere Prise, die „G r o t e M a r i e“ werden. Sie wird als eine *navis vinorum*, als ein Weinschiff bezeichnet. Vielleicht vermittelte diese Prise den französisch-englischen Weinhandel. Zumindest war sie ein sehr großes Schiff, denn sie erzielte den gewaltigen Prisenpreis von fast 915 lb. Dieses westeuropäisch-atlantische Schiff dürfte ein großer Kraweelbau gewesen sein und es führte bereits Feuerwaffen mit sich, wenn deren Umfang auch noch bescheiden gewesen war. In einer Ausrüstungsliste der Groten Marie von 1472 findet sich: *Item 6 pund 18 s lüb vor 300 bussenstene, proppen ok vermiddelst Hinrik Brande.*²¹¹ Das Schiff fuhr zumindest bis 1479 als *navis civitatis*, denn in diesem Jahr wird sie zusammen mit vier weiteren Stadtschiffen grundüberholt.²¹² 1473 wird Segeltuch *ad Magnam Mariam* abgerechnet.²¹³

An den überseeischen Konflikten der Stadt in den 70er Jahren wird deutlich, dass Hamburg auch große Kriegsschiffe benötigte. 1472 und 1473 wurde Kaperkrieg *contra hostes nostros Anglicos* geführt. Man kämpfte zwar mit dem regionalen Gegner, dem Grafen von Oldenburg, fuhr aber 1475 und 1476 auch drei Expeditionen nach Island. Diese Kriegszüge wurden nach den KR von zwei Schiffen durchgeführt, dem „Hispanigerd“ und der „Groten Marie“.²¹⁴ Der „Hispanigerd“ war ein typisches Kaperschiff der damaligen Auseinandersetzungen, *cujus medietas civitati, reliqua Diderico Vriensteen et suis coexercitoribus spectat.*²¹⁵ Nach diesen Besitzverhältnissen zu urteilen, kam auch der „Hispanigerd“ als Prise nach Hamburg. Dem Namen nach (*Hispani.* . . .) könnte auch dieses Schiff südlich-atlantischer Herkunft gewesen sein – und damit vermutlich ein mehrmastiges Kraweel-schiff. Ein Jahr nach den Island-Expeditionen ging der „Hispanigerd“ für 300 lb in Privatbesitz über²¹⁶ und verschwindet aus den Quellen. Die „Grote Marie“ fuhr immer als Hamburger Stadtschiff.²¹⁷

1486 wurde von der Stadt eine neue, noch größere „Marie“ gebaut.²¹⁸ Kammler spricht von der „1486 für die Stadt Hamburg gebaute neue 'Grote

²¹⁰ Zu Murmeisters faszinierender Biographie: Hans NIRRNEHM, Hinrich Murmeister: ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit, Leipzig 1908.

²¹¹ KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 254 (Anh. 9. „Ausrüstungsliste des Hamburger Schiffes 'Grote Marie' 1472“).

²¹² Anh. E.19, S. 847, Nr. 3.

²¹³ Anh. E.19, S. 847, Nr. 2.

²¹⁴ Tab. D.10 und D.11, S. 788–789.

²¹⁵ KR 3.223_{24–26}: das Schiff, „dessen eine Hälfte der Stadt, die andere Didericus Vriensteen und seinen Miteignern gehört.“

²¹⁶ 1477 übernimmt der Ratsherr Buringk das Schiff für sich selbst: KR 3.260_{10–11}: *300 lb a domino Henning Buringk de quadam navi sibi vendita, dicta de Spannigerd.*

²¹⁷ KR 3.223_{32/33}: . . . *de Grote Marie, que spectat civitati . . .*

²¹⁸ Anh. E.20, S. 847, Nr. 1 + 2.

die „Grote Marie“

der „Hispanigerd“

Marie’“. Er hält die mit Abstand größte *navis civitatis*, die neue „Marie“, für ein militärisch angepasstes Handelsschiff, „da sie ja nur temporär zu Kriegszwecken verwendet wurde.“²¹⁹ Die Zeiten eines Umbaus von Handelsschiffen zu Kampfschiffen, als man Bliden und Werke auf- und wieder abbaute²²⁰ oder Kampfaufbauten vorübergehend errichtete, waren vorbei. Nicht nur die „Grote Marie“ führte nachweislich Feuerwaffen. Die „Marie“ hatte definitiv Schiffsgeschütze an Bord, wie ein KR-Eintrag von 1493 beweist.²²¹

Obwohl wir verhältnismäßig viele Einträge zur „Marie“ haben, sind keine konkreteren Informationen bzgl. Rigg, Rumpf und Bauart der „Marie“ zu erlangen. Reparaturen, Wartungen, Ersatzteile und andere Arbeiten, wie z.B. Schiffsreinigung,²²² werden sehr oft summarisch für mehrere Stadtschiffe abgerechnet. Es wird aus dieser Eintragsstruktur der KR deutlich, dass es dem Rat um die generelle Übersicht über die Stadtkasse ging, nicht jedoch um die Verwaltung oder, modern gesprochen, das Management von Einzelschiffen oder das städtische Schiffswesen als Ganzes, wie wir es zur gleichen Zeit in England beobachten können.²²³

Es wird in dieser Arbeit der Versuch unternommen, anhand der Abrechnungen der KR die Instandhaltungs- und Ausrüstungskosten für die „Marie“ zu ermitteln.²²⁴ Dieser Versuch herauszufinden, was es die Stadt Hamburg jährlich kostete, ein solches Schiff zu betreiben, muss als geschei-

²¹⁹ KAMMLER, Up Eventur (2005), S. 131. Kammler führt weiter aus: „So wurde die 1486 für die Stadt Hamburg gebaute neue 'Grote Marie' sowohl zu Kampfaufgaben als auch zu Handelszwecken eingesetzt, beides war ohne weiteres möglich“ (ebd.). Die „Marie“ wurde aber nicht als Handelsschiff eingesetzt. Kammler spielt auf einen KR-Eintrag von 1487 an, in dem die „Marie“ auf Expedition, also auf Kaperfahrt, *versus Anglia cum diversis marcandisis* geschickt wurde (Anh. D.15, S. 793, oberster Eintrag). Wahrscheinlich hat sie Kaufmannsgüter für Hamburger Kaufleute in England mitgenommen, war aber selbst eindeutig *ad expeditionem*. 1493 hat die Stadt das Schiff sogar an die Hamburger Kaufleute in England – also wohl die Hamburger im Stalhof – gewissenmaßen verchartert: *Recepimus a mercatoribus Anglie civibus nostris pro navi civitatis dicta Marie: 240 lb per Iohannem Hestebergh et Bartoldum vom Ryne* (Anh. E.20, S. 848, Nr. 4.). In einem zweiten Eintrag von 1493, dieses Mal unter den „EXPOSITA“, wird dieses Verchartern angesprochen: *39 lb 13s 8 d pro diversis ad usum der Marie, quando mercatoribus nostris ad Angliam fuit deputata* (Anh. E.20, S. 848, Nr. 3). Die hansischen Kaufleute in England bezahlten auch eine Überholung der „Marie“ nach dem Einsatz: Anh. E.20, S. 851, Nr. 43. Es wird endgültig klar, dass es sich auch 1493 nicht um eine Handelsfahrt für die Hamburger Kaufleute in England gehandelt hat, wenn wir erfahren, dass im Dezember diesen Jahres die Geschütze der „Marie“ repariert werden mussten: Anm. 221.

²²⁰ Kap. 4.2, S. 124.

²²¹ ... *6 lb 14 s pro diversis ferreamentis et reparatione bombardarum ad navim dicta de Maria sabbato post Lucie* [Dez. 14] (Anh. E.20, S. 851, Nr. 41).

²²² Anh. E.20, S. 848, Nr. 10.

²²³ Anh. L, S. 953–966.

²²⁴ Anh. D.4, S. 810–811.

tert angesehen werden.

Man kann nur mit einer hohen Wahrscheinlichkeit vermuten, dass die „Marie“ das erste in Hamburg gebaute Schiff war, das schon in vielen Aspekten dem neuen sich europaweit herausbildenden Grundtypen²²⁵ ähnelte: es wird ein großer Kraweelbau gewesen sein, ein Dreimaster mit einem Lateinsegel am Besanmast. Es ist sehr fraglich, ob zumindest Fock- und Großmast schon Stengenverlängerungen aufwiesen. Sie führte auf dem Deck feste Steingeschütze und auf der Reling im Bereich von vorhandenen Vorder- und Achteraufbauten waren sicher Drehbassen montiert. Zumindest auf dem Großmast befand sich eine Mars, ein Mastkorb,²²⁶ den wir uns wie auf der Baardse Abb. 7.3, S. 232 vorstellen können.

Exkurs 3: Anfänge des Artilleriewesens in Hamburg

Das Feuerwaffenwesen in Hamburg entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts und war natürlich Voraussetzung für Schiffsartillerie auf städtischen Schiffen. Die KR verzeichnen *domini bombardarum* als Geschützherren des Rates und ein *officium dominorum*, also ein Ratsamt, das 1499 *Schoth unde Krud* und 1507 *Schot und Krud* hieß.²²⁷ Bohnsack sieht in „Schot“ den „Schoss“, eine Hamburger Bürgersteuer. Bei dem Schoss geht es um die normale, durch eine Selbsteinschätzung der Bürger ermittelte Vermögenssteuer, der nach Kirchspiel getrennt erhoben und von dem Bürger zu einem festgesetzten Termin im Rathaus bei den für ihn zuständigen Schossherren in der jeweiligen Kirchspiel-Schoss-Kiste einzuzahlen war.²²⁸ Diese Steuer hatte nichts mit Feuerwaffen und deren Munition und Zubehör zu tun. Ein Ratsamt – nach Bohnsack – für Schoss und Schießpulver macht keinen Sinn. Die Ungereimtheit klärt sich auf, wenn man *schot* nicht, wie es Bohnsack tut, mit „Schoss“, sondern an dieser Stelle mit „Geschoss“ übersetzt.²²⁹ Wir haben es also mit einem Ratsamt zu

das Ratsamt *Schoth unde Krud*

²²⁵ Kap. 5.7, S. 174–177.

²²⁶ 1492 erhielt die „Marie“ eine neue Mars: E.20, S. 850, Nr. 29.

²²⁷ Hans-Joachim Bohnsack listet die Ratsämter, wie sie 1499 und 1507 in Ratsrollen verzeichnet waren, auf: BOHNSACK, Quellen zur Finanzwirtschaft (1993), S.XXV. Dabei folgt er Hans Mittag, der die beiden Listen unter „*Officia dominorum*“ im Wortlaut gemäß Lappenberg wiedergegeben hat: MITTAG, Zur Struktur des Haushalts (1914), S.12; Johann Martin LAPPENBERG, Von der Rathswahl und Rathsverfassung zu Hamburg vor dem Wahlrecesse v. J. 1663, in: ZVHG 3, 1851, S.345-347

²²⁸ BOHNSACK, Die Steuern und Zölle (1987), S. 4-7.

²²⁹ CORDES, Gerhard (Hrsg.), Mittelniederdeutsches Handwörterbuch, (begründ. v. A. Lasch und C. Borchling; bearb. v. Annemarie Hübner), Bd. III, 12. Lieferung, Neumünster 1959, Splt.127-128 („**schot**, ... 1. einzelnes Geschöß, Projektil, bs. Pfeil ... kollektiv: Geschöß, Pfeile, (Feuerwaffen:) Munition, Ladung.“) und auf SCHILLER / LÜBBEN, Mndt. Wb., Bd.4: S-T, S. 122-124, wo neben der Bedeutung *schôt* = Schoß auch die Bedeutung „**schot**., n. *Geschoß jeder Art, bs. Pfeil*“ aufgeführt wird.

tun, deren Inhaber, der Amtsbezeichnung nach, für Geschosse aller Art und für die Munition von Feuerwaffen zuständig sind. Wir wissen nicht, wann dieses Amt ein offiziell durch jährliche Kore des Rates doppelt besetztes *officium civitatis* geworden ist. Anhaltspunkte bieten die KR-Rubriken PRO SAGITTIS und AD PIXIDES, bzw. ab 1468 AD BOMBARDAS.²³⁰

domus bombardarum Entsprechend der waffentechnischen Entwicklung der Zeit gründete die Stadt 1477 das B ü c h s e n h a u s für den Guss von Bronzegeschützen, Hakenbüchsen, Bleikugeln und Behauen von Steinkugeln. Für Schießpulver sorgte eventuell schon früher eine Pulvermühle (vor 1425).²³¹ Nach Auskunft der Einträge in der jährlichen AD BOMBARDAS-Rubrik besorgten die *domini bombardarum*, die Geschützherren des Rates, Armbrustpfeile und kauften diverse Feuerwaffen, wie Feuerbüchsen (*pixides*), *steenbussen*, *bombardae*, *hakenbussen*, usw. Sie kümmerten sich um die Reparatur von Geschützen und die Herstellung von Schießpulver, für das sie Salpeter und Schwefel einkauften und lagerten. Sie kauften regelmäßig Steine für die Herstellung der Steinkugeln. Sicherlich standen sie dem *domus bombardarum* vor. Vermutlich waren sie auch für die Pulvermühle verantwortlich.²³²

die *domini bombardarum*

Wie sollte man die *domini bombardarum* in der Übersetzung bezeichnen? Die lateinische Bezeichnung legt Büchsenherren oder Geschützherren nahe. Entsprechend der Ratsamtsbezeichnung „Geschoss und Pulver“ wären „Waffenherren“ ein sinnvoller Ausdruck. Gemäß den sichtbar gewordenen Tätigkeiten könnte man an Zeughausherren oder Arsenalherren denken. Den von der Forschung bisher bevorzugten Ausdruck „Artillerieherren“ halte ich für weniger geeignet. Artillerie bezeichnet nach heutigem militäri-

²³⁰ Sowohl *pixis* als auch *bombarda* sind eine „Büchse“, also eine Feuerwaffe. Gaedecheus stellt fest: Alle Geschütze dieser Art, gleichviel ob groß oder klein, wurden Büchsen, Bombarden oder Donnerbüchsen genannt.“ (Cipriano Francisco GAEDECHENS, Das hamburgische Militär bis zum Jahr 1811, in: ZVHG 8, 1889, S. 528.) Bombarden waren also eher große, mörserartige, mauerbrechende Steinkanonen. In Zusammenhang mit Schiffen ist an solche Geschütze zu denken, die in England zur gleichen Zeit „serpentyne“ und „Gonnes“ hießen. Seesöldner werden an Bord auch „Hakenbusses“ benutzt haben: siehe die Ausrüstungslisten der Schiffe Henry's VII.: Anh. L, S. 956–964.

²³¹ FIEDLER, Die gewerblichen Eigenbetriebe (1974), S. 100–102. In den Kämmererechnungen ist eine Pulvermühle erstmals direkt 1499 (KR 4.430₁₆), danach erst wieder 1529 nachgewiesen (KR 5.386_{8/9}). Pulvermühlen zermahlten die Grundbestandteile des Schwarzpulvers, nämlich Kaliumnitrat (Salpeter) (75%), Holzkohle (15%) und Schwefel (10%). „Die ersten Pulvermühlen glichen im technischen Aufbau den Ölstampfmühlen. Zwei Stampfen zertrümmerten Holzkohle, Schwefel und Salpeter, die vermischt Schieß- oder Schwarzpulver ergaben, das man auch „Kraut“ (daher „Krautmühle“) nannte“ (Axel FEUSS, Wasser-, Wind- und Industriemühlen in Hamburg, Heide 2007, S. 196/197).

²³² Fiedler sieht eine Pulvermühle, indirekt schlussfolgernd aus der Menge eines Salpeterkaufs, schon für 1425. In den Kämmererechnungen ist ein *molendinum pulverum* 1499 genannt (KR 4.430₁₆: *3 lb 16 s eidem pro ferramentis ad molendinum pulverum.*) Dann wird eine *kruthmole* wieder 1529 nachweisbar (KR 5.386_{8/9}: *15 lb 11 s 6 d pro de pannen in de kruthmole.*).

schem Verständnis nicht nur die Geschütze als solche. Artillerie ist zugleich eine Abteilung im Rahmen eines nach Gattungen straff organisierten Militärs, das es zu spätmittelalterlicher Zeit noch nicht gab. Das Geschütz- und Feuerwaffenwesen war noch nicht in die Verbände eingegliedert²³³ und hatte noch den Charakter eines oder mehrerer Handwerke, wobei die Feuerwaffen herstellenden und reparierenden Handwerker diese auch bedienten. Gaedechens deutet das an, wenn er anmerkt, dass die Artillerie „... in älterer Zeit eine besondere Stellung einnahm und mit den anderen Waffengattungen in keiner Verbindung stand ...“²³⁴

Es ist irreführend, bei *shot und krud* von einem „Kriegsamtsamt“ zu sprechen. Die Kriegszüge, Fehden und Expeditionen zu Lande und zu Wasser wurden nicht von diesen *domini bombardarum* geplant und durchgeführt. Das war immer noch allgemeine Ratssache und die Durchführung und Verantwortlichkeiten wurden jeweils nach Bedarf, Möglichkeit und dem Stand des Söldnerwesens zu Land und zu Wasser angegangen. Statt die verantwortlichen Ratsherren für *shot und krud* bombastisch und historisch verzerrend „Artillerieherren“ eines „Kriegsamtes“ zu nennen,²³⁵ trifft es wohl eher zu, was Bohnsack feststellt: „Dem Amt oblag also auch die Sorge um die Verteidigungsangelegenheiten der Stadt.“²³⁶ Es trifft den Sachverhalt am genauesten, von den Geschützherren des Waffen- und Munitionsamtes zu sprechen.

Geschützherren des
Waffen- und Muni-
tionsamtes

Gegenüber dem städtischen Artilleriewesen macht sich die Bewaffnung der Stadtschiffe mit Hakenbüchsen, Drehbassen, Serpentinien und Steingeschützen, soweit sie bekannt geworden ist,²³⁷ vergleichsweise bescheiden aus.²³⁸

²³³ Man muss dabei bedenken, dass Hamburg erst in den siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts begann, Stadtwälle und Schanzen zu bauen und sich so dem sich ändernden Kriegswesen anzupassen. Die Zeit der Landsknechtheere stand noch bevor.

²³⁴ GAEDECHENS, C. F., *Hamb. Militär* (1889), S. 422.

²³⁵ Mittag schrieb 1914: „Die Verwaltung des Kriegsamtes – in der Ratsrolle von 1499 unter der Bezeichnung Schot und Krud aufgeführt – war zwei Artillerieherren übertragen (*domini bombardarum*).“ (MITTAG, *Zur Struktur des Haushalts* (1914), S. 63).

²³⁶ BOHNSACK, *Quellen zur Finanzwirtschaft* (1993), S. XXVII.

²³⁷ KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 261 (Anh. 12. „Aufstellung über Munition und Waffenzubehör der Hamburger Stadtschiffe“).

²³⁸ Im Zusammenhang mit der „Groten Marie“ stellt Kammler für 1472 fest: „Offensichtlich war die Ausstattung mit Geschützen vergleichsweise unbedeutend, und das Schwergewicht der Bewaffnung lag bei der persönlichen Ausrüstung der Seekrieger und Bootsleute“ (KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 153).

III. Mittelalterliches europäisches Schiffswesen

8. Beginn einer Epoche: die Kelten

8.1. Cäsar und die atlantische Schifffahrt

Die gesamte deutsche Schifffahrtforschung war sich bisher einig, dass das west- und nordeuropäische Schiffswesen letztlich germanischen Ursprungs sei. Walther Vogel sieht zwei „Entstehungsstätten der Seeschifffahrt“: die eine sei das östliche Mittelmeer, speziell die Insel Kreta. Das zweite „Ursprungsgebiet der Schifffahrt ist die westliche Ostsee“. „Hier, wo sich noch jetzt einige ihrer vornehmsten Sitze finden, ist die Wiege germanischer, deutscher Seeschifffahrt zu suchen“.¹

Ursprungsgebiet der Schifffahrt: westliche Ostsee?

Die Schifffahrt beginnt für Vogel an Nord- und Ostseeküste mit „Einbäumen in gewaltigen Ausmaßen und die späteren Nachrichten römischer Historiker bezeugen eine solche Verwendung an den Ostsee und Nordseeküsten“² An westeuropäisch-keltischen Seeschiffen kennt er nur ganz am Rande „lederne, genähte Fahrzeuge“, die „sogenannten Coracles“. Diese seien jedoch „in Westeuropa eine keltisch-britische Sondereigentümlichkeit“ gewesen.³ Ansonsten habe es im Verkehr zwischen Gallien und Britannien eine gallo-keltische Schifffahrt von seemännisch durchaus tüchtigen Kelten gegeben. Immerhin „wurden die Nordsee germanen erst durch die Berührung mit Römern und Kelten am Niederrhein näher vertraut mit der Segeltechnik“.⁴ Das ist alles, was Walther Vogel zu dem Thema „keltische Schifffahrt“ zu sagen hat. Mit deutscher, bzw. germanischer Schifffahrt, mit der Geschichte der Schifffahrt in Nord- und Ostsee – so vermittelt er – habe das eigentlich originär kaum etwas zu tun. Keltische Schifffahrt wird eher im Schlepptau der römischen behandelt.

Die schriftlich überlieferte Geschichte von Seefahrt Westeuropas setzt mit den römischen Eroberungen Galliens und Britanniens ein. Es gibt ein zentrales und sehr aussagekräftiges Dokument, an dem niemand, der die Geschichte der west- und nordeuropäischen Schifffahrt nachvollziehen will und nach den Ursprüngen europäischen Schiffswesens fragt, vorbeikommt: Caesars Bericht über seine Seekämpfe gegen die keltisch-gallischen Veneter im Jahre 56 v. Chr. und seine Beschreibung der keltischen Seeschiffe. Die deutsche Forschung hat diese Quelle in ihrer historischen Bedeutung bisher nach meiner Einschätzung nicht entsprechend zu würdigen gewusst.

eine aussagekräftige Quelle

Walther Vogel erwähnt zwar „Caesars bekannte Schilderung der Veneterschiffe (Fn.: Bell. Gall. III, c.13)“, der er aber nur entnimmt, dass die keltischen Völker schon lange die Segeltechnik beherrschten.⁵ Vogel

¹ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 17.

² VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 33.

³ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 62.

⁴ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 66.

⁵ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 66/67 und Fn. 1, S. 67.

interessierte also Caesars Bericht nur am Rande.

dtsh. Forschung
zum keltischen
Schiffbau

Etwas weniger „sparsam“ geht H a g e d o r n mit Caesars Bericht um. Nachdem er einleitend ausführt: „Als die Kulturnationen des Mittelmeeres zuerst an die Gestade des Atlantischen Ozeans vordrangen und damit diese Gegenden zu geschichtlichem Dasein erweckten, fanden sie hier eine hochentwickelte Schifffahrt vor,“, die ozeantauglich war.⁶ Er bezeichnet „den keltischen Westen mit seinen schweren hochbordigen Lastschiffen“⁷ als ein eigenes Schifffahrtsgebiet. Hagedorn sieht in Caesars Beschreibung abwertend einen „einzigsten zufällig erhaltenen Bericht[e]“,⁸ den er recht verkürzt auf einer halben Seite zusammenfasst. Das Schicksal keltischer Schifffahrt bleibt für ihn mangels Quellen offen.⁹

Etwas anders verhält es sich mit Paul H e i n s i u s. Er hebt die von Cäsar erwähnten Querbalken der Veneterschiffe hervor. Außerdem habe Cäsar „zolldicke Nägel“ erkannt.¹⁰ Zunächst ist Heinsius der Meinung gewesen, die geklinkerte Kogge sei – im Gegensatz zu den Schalenbauten der skandinavischen Klinkerschiffe – in der, im Norden unbekanntem Skelettbauweise entstanden. Das aber konnte er sich eigentlich nur als „plötzliche Erfindung“ der niederdeutschen Bootsbauer erklären. „Es besteht aber auch die Möglichkeit,“ räumt er ein, „daß die Wurzeln dieser Bauweise in den weit älteren Formen des keltischen Lederbootsbaues zu suchen sind“.¹¹ Damit denkt er also anfänglich sogar über eine direkte Verbindung zwischen Kogge und keltischem Schiffbau nach. Als allerdings klar wurde, dass die Kogge Typ Bremen ein Schalenbau war, ändert er seine Meinung und korrigiert sich im Nachwort zur 2. Auflage seiner Monographie: „Entgegen meiner Annahme in der Dissertation zeigt sich jetzt, daß selbst Fahrzeuge dieser Größe noch ohne vorher aufgestelltes Spantengerüst gebaut wurden“.¹² Damit aber dürfte sich für ihn auch der Bezug zu keltischen Schiffen erledigt haben.

Siegfried F l i e d n e r bot 1969 einen längeren „Beitrag zur Schiffstypengeschichte“ an,¹³ in dem er sich aber in philologischen und etymologischen Erörterungen verlor, die wenig zur Klärung der realen Schiffe beitragen konnten.

Einzig Detlev E l l m e r s hat sich genauer mit keltischer sowohl Binnen- als auch Seeschifffahrt auseinandergesetzt.¹⁴ In dieser Studie von 1969 hat

⁶ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 1/2.

⁷ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 2.

⁸ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 36.

⁹ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 34-36.

¹⁰ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 42.

¹¹ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 115.

¹² HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), 2. Aufl. 1986, S. 260.

¹³ FLIEDNER, Kogge und Hulk (1969), S. 39-122.

¹⁴ Detlev ELLMERS, Keltischer Schiffbau, in: JbRGZM 16, 1969, S. 73-122.

er wesentliche Textpassagen Cäsars zitiert.¹⁵ Die Behandlung und das Anerkennen einer eigenständigen keltischen Schiffsbautradition blieb für die deutsche Schiffsforschung allerdings eine im Dunklen des Frühmittelalters abgeschlossene, letztlich folgenlose historische Episode. Auch Detlev Ellmers arbeitet sich nicht an die Erkenntnis der konstituierenden historischen Bedeutung keltischer Seefahrt für die gesamte mittelalterliche europäische Seetransportschifffahrt heran, sondern behandelt sie als ein abgeschlossenes Kapitel vor dem Hintergrund eines angeblichen friesisch-nordischen Neuanfangs der Transportschifffahrt.

Man muss diese Geschichte, wie ich es sehe, von Grund auf überprüfen. Von daher ergibt sich zunächst die Notwendigkeit einer eigenen Kommentierung und Auswertung der diesbezüglichen Passagen aus dem *bellum Gallicum*. Im Kampf gegen die Veneter, die an der südlichen Küste der Bretagne siedelten, trafen die Römer nämlich auf ein Seefahrervolk mit ausgesprochen ausgereiften Schiffen und entwickelter Schifffahrt. Cäsar schrieb:

Huius est civitatis longe amplissima auctoritas omnis orae maritimae regionum earum, quod et naves habent Veneti plurimas, quibus in Britanniam navigare consuerunt,¹⁶ et scientia atque usu rerum nauticarum ceteros antecedunt [...]¹⁷

Es kam 56 v. Chr. zur Seeschlacht zwischen einer, von Cäsar in aller Schnelle an der Loire gebauten Flotte römischer Kriegsschiffe nach Mittelmeerart¹⁸ und der Flotte der Veneter. Cäsar beschreibt recht genau die

¹⁵ ELLMERS, Keltischer Schiffbau (1969), S. 76–77. Keltische Schifffahrt wurde von ihm auch 1996 bearbeitet: Detlev ELLMERS, The Beginnings of Boatbuilding in Central Europe, in: GARDINER, Earliest Ships (1996), S. 52-71.

¹⁶ Strabon, geboren 7 Jahre nach der Seeschlacht zwischen Cäsar und den Venetern, nimmt zur Britannienfahrt der Veneter in seiner Geographika Stellung: „Nach den genannten Völkern gehören die übrigen Völker zu den Belgiern die am Ozean wohnen. Von ihnen sind die Veneter die, die sich mit Cäsar eine Seeschlacht geliefert haben: waren sie doch entschlossen, seine Fahrt nach Britannien zu verhindern, da sie den Handelsplatz frequentierten.“ (Strab.geogr. IV 4,1, S. 509, Z. 32-35).

¹⁷ Caes.Gall. III.8.1 (S. 250): „An der gesamten dortigen Meeresküste genießt der Stamm der Veneter das größte Ansehen, denn sie haben die meisten Schiffe, mit denen sie regelmäßig Fahrten nach Britannien unternehmen und sie sind allen anderen an Kenntnis und Erfahrung im Seewesen überlegen ...“.

¹⁸ *Quibus de rebus Cäsar a Crasso certior factus, quod ipse aberat longius, naves interim longas aedificari in flumine Ligero, quod influit in Oceanum, remiges ex provincia instui, nautas gubernatoresque comparati iubet. His rebus celeriter administratis ipse, cum primum per anni tempus potuit, ad exercitum contendit.* (Caes.Gall. III.9.1-2 (S. 252): „Crassus informierte Cäsar über diese Vorkommnisse. Da er selbst noch weiter entfernt war, ließ er schon einmal am Fluss Loire, der in den Ozean fließt, Langschiffe bauen, ließ Ruderer aus der Provinz heranschaffen und Seeleute und Steuermänner beibringen. Die Maßnahmen wurden zügig durchgeführt und er selbst eilte zu den Truppen, sobald die Jahreszeit es zuließ“).

ihm fremden Schiffe, die – wie er anerkannte – optimal an die Küsten und Seegegebenheiten angepasst waren, denn *longe aliam esse navigationem in concluso mari atque in vastissimo atque apertissimo Oceano perspiciebant*.¹⁹ Er führt aus:

Cäsars Beschreibung der Schiffe

„Ihre eigenen Schiffe hatten sie auf die folgende Weise gebaut und ausgerüstet: ⁽²⁾ Die Kiele waren wesentlich flacher als die unserer Schiffe, um leichter mit den Untiefen und dem zurückweichenden Wasser zurechtzukommen. Die Bug- und die Heckbereiche waren hoch gebaut und auf diese Weise starkem Seegang und schwerem Wetter angepasst. ⁽³⁾ Die Schiffe waren vollständig aus Eiche gefertigt, um auch heftigste Gewalt und Belastung auszuhalten. ⁽⁴⁾ Die Querhölzer waren aus ein Fuß dicken Balken hergestellt und mit daumendicken Eisennägeln eingefügt.²⁰ ⁽⁵⁾ Statt Ankerseile benutzten sie Ankerketten aus Eisen. Als Segel führten sie Tierhäute und weißgegerbtes Leder, ⁽⁶⁾ sei es aus Mangel an Flachs und fehlendem Wissen, wie man daraus Schiffsleinwand herstellt, oder sei es, was wahrscheinlicher ist, dass sie davon überzeugt waren, dass angesichts des schweren Wetters auf dem Ozean und des anhaltenden Wütens der Winde die Segel sonst den großen Belastungen nicht standhalten könnten und so schwere Schiffe nicht zu beherrschen wären. ⁽⁷⁾ Geriet unsere Flotte mit diesen Schiffen aneinander, so war sie nur an Schnelligkeit und Rudervortrieb überlegen. Ansonsten waren deren Schiffe an die Seeegend besser angepasst und gegen die Gewalt der Stürme besser gerüstet. ⁽⁸⁾ Weder konnten ihnen nämlich unsere Rammsporne gefährlich werden – dafür waren sie zu fest gebaut – noch konnte man sie wegen ihrer Höhe

¹⁹ Caes. Gall. III.9.7 (S. 254): „Sie wussten sehr genau, dass die Schifffahrt auf einem abgeschlossenen Meer etwas ganz anderes ist als auf dem weiten, ungeschützten Ozean.“

²⁰ Lat. *transtrum* ist mit „Querholz, Querbalken“ zu übersetzen, also Versteifungen quer zur Schiffsachse über die Breite des Schiffes. *transtra* sind auch die Quer-, d. h. Ruderbänke auf Schiffen. McGrail sieht allerdings in *tanstra* offenbar Spanthölzer, Stringer oder Bodenwrangen. Er schreibt 1988: „The Veneti boats’ thwartships timbers (*tanstra* – which should probably be translated as ‘frames’ or ‘floor timbers’ rather than ‘crossbeams’)“ (Seán MCGRAIL, *Boats and boatsmanship in the late prehistoric southern North Sea and Channel region*, in: MCGRAIL, *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 41). Er nimmt sich meiner Meinung nach hier zu viel Übersetzungsfreiheit, ebenso wie 1995, wenn er darlegt: „The Veneti planking was fastened to 1 ft (30 cm) thick framing timbers by iron nails 1 inch (2.5 cm) in diameter.“ (Seán MCGRAIL, *Celtic seafaring and transport*, in: GREEN, M., *The Celtic world* (1995), S. 267). Der Cäsar-Text gibt das nicht her, ebenso wenig wie „flush-laid oak planking“ (ebd.), also Planken auf Stoß, was McGrail mit archäologischem Wissen interpretiert, denn zu der Beplankung macht Caesars keine Angaben. Man kann jedoch davon ausgehen, dass diese keltischen Schiffe kraweelartig beplankt waren, weil Cäsar wohl eine für ihn unbekanntes Klinkerbeplankung erwähnt hätte. Außerdem stützen archäologische Funde und Erkenntnisse diese Vermutung (siehe Anm. 34, S. 269). Die *tanstra* kann man sich bei der Größe, Stärke und Höhe dieser reinen Segelschiffe sehr gut als Querbalken vorstellen, die ein Deck tragen konnten und die bei den Koggenschiffen späterer Jahrhunderte aus der Bordwand herausragten.

wirksam beschießen; und aus dem gleichen Grund war es schwierig, eine feste Verbindung zwischen den Schiffen herzustellen. ⁽⁹⁾ Wenn sie vor dem Wind abliefen, konnten sie außerdem sowohl den Sturm leichter abreiten, als auch in Untiefen gefahrloser auflaufen und sie hatten bei ablaufendem Wasser keine Felsen und Riffe zu fürchten; In allen diesen Fällen waren unsere eigenen Schiffe sehr gefährdet“.²¹

8.2. Das überlegene Seetransportschiff der Kelten

Durch Cäsar erfahren wir also, dass die Veneter-Kelten hervorragende und ausgereifte Schiffe besaßen. Legen wir wieder die schon bekannten Kriterien Aufbauten - Takelage - Rumpf an und fassen zusammen, was diese Schiffe ausmachte:

A u f b a u t e n. Man kann nicht von direkten Aufbauten oder Kastellen sprechen. Wir erfahren allerdings, dass die Achterdecks sogar noch die **Aufbauten** Kampftürme auf den Römerschiffen überragten.²²

T a k e l a g e. Die Veneterschiffe fuhren unter Ledersegeln, die teilweise weich und dünn gegerbt, dicht und haltbar waren, einen hohen Aufwand **Takelage** erforderten und handwerklich schwierig herzustellen waren. Wir erfahren nicht, ob es sich um Quersegel oder Lateinersegel handelte. Auszuschließen sind hier Schrat- oder Luggersegel,²³ denn die Römer benutzten im Seekampf gegen die Veneter die Taktik, mit Sicheln an langen Stangen die Fallen der Segelspiere, eventuell auch die Brassen zu durchtrennen.²⁴ Die

²¹ Caes.Gall. III.13.1-9 (S. 259-261 / eig. dt. Übers., RP): *Namque ipsorum naves ad hunc modum factae armataeque erant: carinae aliquanto planiores quam nostrarum navium, quo facilius vada ac decessum aestus excipere possent;* ⁽²⁾ *prorae admodum erectae atque item puppes, ad magnitudinem fluctuum tempestatumque adcommodatae;* ⁽³⁾ *naves totae factae ex robore ad quamvis vim et contumeliam perferendam;* ⁽⁴⁾ *transtra ex pedibus in altitudinem trabibus confixa clavis ferreis digiti pollicis crassitudine;* ⁽⁵⁾ *ancorae pro funibus ferreis catenis revinctae; pelles pro velis alutaeque tenuiter confectae,* ⁽⁶⁾ *sive propter lini inopiam atque eius usus inscientiam sive eo, quod est magis veri simile, quod tantas tempestates Oceani tantosque impetus ventorum sustineri ac tanta onera navium regi velis non satis commode posse arbitrabantur.* ⁽⁷⁾ *[Cum his navibus nostrae classi eiusmodi congressus erat, ut una celeritate et pulsu remorum praestaret, reliqua pro loci natura, pro vi tempestatum illis essent aptiora et accommodatiora.* ⁽⁸⁾ *Neque enim his nostrae rostro nocere poterant (tanta in iis erat firmitudo,) neque propter altitudinem facile telum adigebatur, et eadem de causa minus commode copulis continebantur.* ⁽⁹⁾ *Accedebat, ut, cum se vento dedissent, tempestatem ferrent facilius et in vadis consisterent tutius et ab aestu relictas nihil saxa et cotes timerent; quarum rerum omnium nostris navibus casus erant extimescendi.]*

²² Caes.Gall. III.14.4 (S. 263): *turribus autem excitatis tamen has altitudo puppium ex barbaris navibus superabat.*

²³ McGrail kennt – als eine „Celtic innovation“ – Luggersegel bei diesem Seevolk: MCGRAIL, *Celtic seafaring* (1995), S. 271.

²⁴ Caes.Gall. III.14.5-8 (S. 263-264).



Abb. 8.1: Münze des Cunobelin, Canterbury (Anf. 1. Jh. v. Chr.)

Nach McGRAIL, *Boats and boatsmanship* (1990), Figures 4.11 und 4.12, S. 43. Diskussion und Einordnung dieses Münzschiffes ebd. S. 43-44. Andere Einschätzung durch Peter MARSDEN, *A re-assessment of the Blackfriars Ships 1*, in: McGRAIL, *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 70-71.

Rahen kamen herab und die keltischen Schiffe wurden manövrierunfähig, denn sie waren reine Segler ohne Rudervorrichtungen.²⁵ Entsprechend diesem Szenario muss man wohl von Querseglern ausgehen. Eine Quersegerah ist schon an einem kleinen goldenen Schiffmodell aus dem 1. Jahrhundert v. Chr. aus Broighter (Irland) zu sehen.²⁶ Außerdem existieren keltische Bronzemünzen des Cunobelin aus Canterbury und Sheepen aus dem 1. nachchristlichen Jahrhundert mit Schiffsmotiven, die Querrahen zeigen.²⁷ Die Veneterschiffe fuhren also große Quersegel aus Leder.

Rumpf Die Rümpfe bestanden vollständig aus Eichenhartholz. Die Schiffe waren so massiv, dass sogar die römischen Rammsporne machtlos waren. Wenn man davon ausgeht, dass die Römer die schweren Segler per Ruderei ausmanövrieren konnten und sie sicherlich mittschiffs mit aller Wucht rammten, wird die Festigkeit der Eicheplanken und dahinter eng stehender starker Spanten klar. Um genügend Stabilität in die Schiffsstruktur zu bekommen, hatte man massive Querbalken als Verstärkung und Versteifung eingezogen. Die Rümpfe der Schiffe waren so hochbordig, dass man von den Römerschiffen aus mit den Enterhaken nichts ausrichten konnte. Sie überragten sogar die römischen Kampftürme, die sich meist am Heck der Galeeren befanden.

Die Münzabbildungen solcher Schiffe²⁸ lassen ein eingezogenes Deck

²⁵ Caes. Gall. III.15.2-3 (S. 264-265). Den Römern gelang es auf diese Weise, mit der Übermacht von jeweils zwei bis drei Schiffen die Keltenschiffe zu entern und zu erobern, denn sie waren bei diesem Stand der Dinge hilflos. Die noch segelfähigen Schiffe mussten die Flucht antreten. Als diese Schiffe dann anschließend noch in eine Flaute gerieten, waren auch sie bewegungsunfähig (*se loco movere non possent*) und wurden fast völlig aufgegeben. Es wird zweifelsfrei deutlich, dass diese Schiffe zu schwer und zu hochbordig zum Rudern waren.

²⁶ McGRAIL, *Boats and boatsmanship* (1990), Figure 4.4, S. 37.

²⁷ Siehe Abb. 8.1, S. 268 und Abb. 9.3, S. 308. Cunobelin war ein Herrscher des belgisch-keltischen Stamms der zu Cäsars Zeit nördlich der Themse beheimateten Catuvellaunen, deren Herrschaftsgebiet auch die Trinovanten umfasste.

²⁸ Abb. 8.1.

vermuten, das auf den Querbalken ruhte. Achtern ist ein Seitenruder angedeutet, das nur ein wenig über die mittlere Linie hinausragt,²⁹ womit diese Lage als Deck, eventuell auch als Schandeck, anzusehen ist und der obere Bordwandteil als Schanzkleid diente. Wahrscheinlicher aber scheint mir zu sein, dass ein solches Schiff sogar über zwei Decks verfügte, denn es überragte die Kampftürme der Römerschiffe, und damit praktisch eine zweite Deckshöhe. Seitenruder konnten an sich auf so hochbordigen Schiffen nicht mehr geführt werden, was bei den mittelalterlichen Koggen zur Einführung von angehängten Heckrudern geführt hat. Die Münzabbildungen³⁰ deuten die andere Lösungsmöglichkeit an, dass das Seitenruder eventuell hinter schweren Barkhölzern geführt und aus dem Unterdeck heraus betätigt wurde. Allerdings muss man sich hier vor Überinterpretation dieser frühen, skizzenhaft stilisierten Münzabbildungen hüten.

Tiefgang. Cäsar betont: *Carinae aliquanto planiores quam nostrarum navium.*³¹ Bei genauerer Betrachtung kann es nicht zutreffen, dass die schweren keltischen Schiffe weniger Tiefgang gehabt hatten als die römischen *naves longae*.³² Die Römer hatten wahrscheinlich an der Loire auf die Schnelle gängige Biremen gebaut, die über zwei Ruderreihen auf jeder Schiffsseite verfügten. Auch später bestand die *classis Germanica* vor allem aus Biremen die normalerweise Liburnen genannt wurden. Vereinzelte Triremen dienten als Flaggschiffe.³³ Kleinere Moneren (Einreihenruderer) waren zwar flusstauglich, aber nicht ozeangeeignet.

Beplankung. Archäologische Funde im keltischen Bereich aus dem 2. und 3. Jahrhundert n. Chr. weisen eine flache Beplankung Stoß an Stoß, – also Kraweelbeplankung – auf, wobei die Planken mit umgeschlagenen Eisennägeln an starken Spanthölzern befestigt wurden. „This strongly suggests that these boats and ships were built in skeleton sequence, . . .“, schlussfolgert McGrail.³⁴ Auf diesem Wege plausibilisiert er seine Annahme, dass auch die von Cäsar beschriebenen Veneterschiffe kraweelgeplankt waren.³⁵

„The idea of using a framework or skeleton to give the form of a

²⁹ Abb. 8.1.

³⁰ Abb. 8.1.

³¹ „Die Schiffskiele sind viel flacher als bei unseren Schiffen“. Nachweis: Anm. 21, S. 267.

³² Wir werden das noch genauer diskutieren: Kap. 8.3.2, S. 274.

³³ Heinrich Clemens KONEN, *Classis Germanica. Die römische Rheinflotte im 1. - 3. Jahrhundert n. Chr.* St. Katharinen 2000, S. 196.

³⁴ MCGRAIL, *Celtic seafaring* (1995), S. 269. Auch die in St Peter Port auf der Kanalinsel Guernsey ausgegrabenen Reste eines über 20 m langes Schiffes aus den 80er Jahren des 3. Jahrhunderts u. Z. deuten darauf hin, dass es in Skelettbauweise kraweelbeplankt hergestellt worden war: Margaret RULE, *The Roman-Celtic ship excavated at St Peter Port, Guernsey*, in: MCGRAIL, *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 49-56.

³⁵ MCGRAIL, *Celtic seafaring* (1995), S. 266-267. Siehe auch Anm. 20, S. 266. .

boat had been familiar to north-west European hide-boat builders from prehistoric times. To transfer this technique to the building of plank boats and ships may well have been a major contribution by the name 'Celtic' to nautical technology".³⁶

Von Strabon erfahren wir zusätzlich, dass die Veneter ihre Schiff mit Seemoos kalfaterten.³⁷

Zur Zeit Cäsars stellte der römische Schiffbau seine eigenen Kraweelschiffe noch in einer aufwendigen Schalenbautechnik her, die ein Kalfatern überflüssig machte.³⁸ Das bedeutet, dass die einfachere Kraweelbautechnik mit Hilfe eines Spantengerüsts und Kalfaterung von den Kelten e i g e n - s t ä n d i g entwickelt worden ist, und dass ein halbes Jahrhundert später der römische Schiffbau sich dem keltischen Niveau anpasste.

Ankerketten hervor. Zum einen gehört große handwerkliche Kunstfertigkeit dazu, Ketten zu schmieden. Zum anderen waren solche Ketten in einem Seegebiet wie den „Narrow Seas“, den Gewässern des Englischen Kanals und den Küsten der Bretagne und der Normandie, mit Tidenhüben von bis zu 12 m und Tidenströmen von bis zu 8 kn von großem Vorteil. Durch ihr Eigengewicht legen sich Ketten auf den Grund und federn dadurch, dass das Schiff bei Bewegung das Kettengewicht vom Grund anhebt, alle Stöße und Spannungen ab und entlasten so den eigentlichen Anker. Problematisch sind immer die Handhabung einer schweren Kette und das Stauen dieses Gewichts.

8.3. Rekonstruktion der keltischen Veneterschiffe

Im Folgenden wird der Versuch unternommen, aus den Angaben Cäsars, physikalisch-technischen Grundlagen und mit Hilfe von Erkenntnissen der Forschung zu römischen Galeeren die Schiffsdaten der Veneterschiffe, d. h. Länge, Breite, Höhe, Tiefgang und Tragfähigkeit, zu ermitteln. Wir haben als Ausgangspunkte die folgenden Hinweise Cäsars:

1. hochbordig
 - a. kaum mit Enterseilen zu halten,
 - b. schwer von unten zu beschießen,
2. erhöhte Bug- und Heckpartie,
3. Heckpartie höher als Kampftürme römischer Galeeren.

Die Hinweise lassen sich nur verwerten, wenn man einen bekannten Größenbezug hat. Dieser liegt in dem Hinweis auf die Kampfturmhöhe auf

³⁶ McGRAIL, Celtic seafaring (1995), S. 269.

³⁷ Strab.geogr. IV 4,1, S. 511, Z. 4-9.

³⁸ Kap. 5.5.2 (Exkurs 1), S. 163–166.

römischen Schiffen. Wir müssen also als ersten Schritt Cäsars eigene Schiffe einschätzen.

8.3.1. Cäsars Schiffe gegen die Veneter

Das Rückgrat der römischen Flotte auch in den Provinzen waren Biremen, die Liburnen genannt wurden.³⁹ Bei ihnen handelte es sich „um leicht und niedrig gebaute Kriegsschiffe mit zwei Rudergängen auf jeder Bordseite [...] Ferner waren sie sehr wendig und konnten hohe Geschwindigkeiten erreichen“.⁴⁰ Allgemein lässt sich sagen, dass römische Rudergaleeren für den kriegerischen Einsatz Leichtbauten waren. Vermutlich bauten die Truppen Cäsars an der Loire für den Einsatz gegen die Veneter also Biremen. Welche Art Biremen sie in diesem Zusammenhang tatsächlich gebaut haben, können wir nur vermuten. Einerseits rüsteten sie sich bewusst für Kämpfe auf dem Atlantik, d. h. sie konnten keine leichten Flussschiffe einsetzen. Andererseits drängte die Zeit beim Bau der Schiffe. Es gab kleinere und größere Biremen. Bei Cäsars Schiffen könnte es sich um leichtere Liburnen von einer Länge von 23 bis 24 m, einer Breite um die 4,5 m, einem Tiefgang von ca. 0,75 m und einem Freibord bis Decksniveau (also ohne Schanzkleid) von 1,6 m gehandelt haben.⁴¹ Aber auch größere Biremen mit 25 Doppeleruderplätzen, einer Länge von 30 m, einer Breite um die 6 m, einem Freibord von 1,8 m mit darüber liegendem Schanzkleid von etwa 0,7 m sind nicht auszuschließen. Bei ihnen ist ein Tiefgang von 0,85 m bis 0,9 m zu veranschlagen. Dieses Schiff ragte ca. 2,5 m aus dem Wasser.⁴² Für die überschlägigen Berechnungen wird deshalb eine „Durchschnittsliburne“, sozusagen eine „Rechenliburne“, verwendet. Die Abbildung 8.2 und die Tabelle 8.1 stellen unsere Ausgangslage zusammen.

Als wichtigstes Bezugsmaß der Liburne benötigen wir die Gesamthöhe einer Plattform auf einem Kampfturm auf dem Vor- bzw. Achterdeck:⁴³

$$\text{Kampfturmhöhe ü. W.} = 3,9 \text{ m}$$

³⁹ Zu diesen Liburnen, im Gegensatz zu den, über Isidor von Sevilla überlieferten Handelsliburnen spätantiker Zeit (siehe auch Kap. 4.3, S. 127–132): HÖCKMANN, *Antike Seefahrt* (1985), S. 113; Jean ROUGÉ, *La marine dans l'Antiquité*, Presses Universitaires de France [Paris] 1975, S. 134/135.

⁴⁰ KONEN, *Classis Germanica* (2000), S. 201.

⁴¹ H. D. L. VIERECK, *Die Römische Flotte*, Herford 1975, S. 35.

⁴² Die Maßangaben habe ich der Rekonstruktionszeichnung einer römischen Bireme aus spätrepublikanischer bis augusteischer Zeit entnommen, wie sie Höckmann abbildet (HÖCKMANN, *Antike Seefahrt* (1985), Abb. 93, S. 112). Den Maßstab habe ich gemäß einer Angabe bei Konen, wonach man für den Abstand zwischen zwei Ruderpflocken in einer Ruderreihe 0,938 m zu veranschlagen habe (KONEN, *Classis Germanica* (2000), S. 219) berechnet. Auf dieser Abbildung ist auch ein Kampfturm vorhanden und abmessbar.

⁴³ Tab. 8.1 (rechte Spalte).

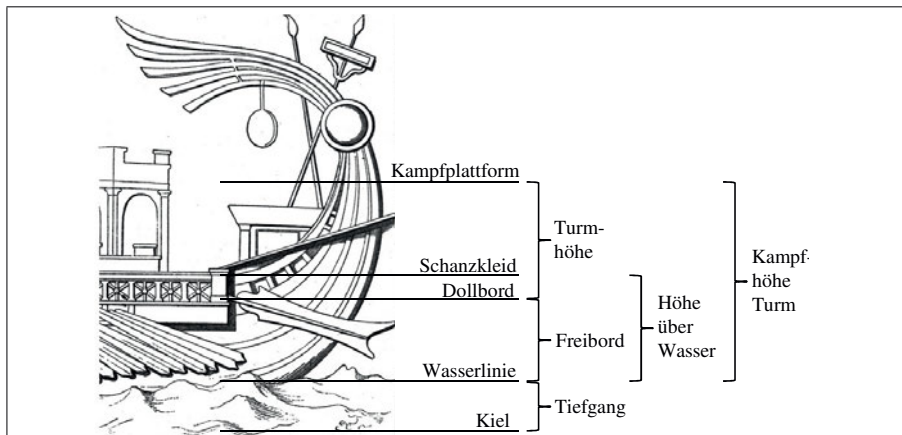


Abb. 8.2: Maße an einer Bireme

Die Zeichnung des Biremenhecks beruht auf BAUMEISTER, Karl August (Hrsg.), Denkmäler des klassischen Altertums zur Erläuterung des Lebens der Griechen und Römer in Religion, Kunst und Sitte, (lexikal. bearb. v. A. Baumeister, B. Arnold [u. a.]), Band 3, München 1888, S. 1635, Abb. 1696 (Relief des Palazzo Spada).

Tab. 8.1: Mögliche Abmessungen von Cäsars Schiffen

Abmessungen	leichte Liburne	schwere Liburne	Durchschnittsliburne ^a
Länge [m]	23–24	30	27
Breite [m]	ca. 4,5	ca. 6,0	5,25
Tiefgang [m]	0,75	0,85–0,90	0,81
Freibord [m]	1,6	1,8	1,7
Schanzkleid [m]	0,6	0,7	0,65
Höhe über Wasserlinie [m]	ca. 2,1	ca. 2,5	2,3
Höhe Kampfturm [m]	ca. 2,1	ca. 2,3	2,2
Kampfhöhe Turm ü. W. [m]	ca. 3,7	ca. 4,1	3,9

^a „Rechenliburne“ als Mittelwert den beiden Liburnen-Spalten.

8.3.2. Berechnung der Veneterschiffe

Die zentrale Größenangabe ist in der Feststellung enthalten, dass die Kampftürme auf den Römerschiffen von den Achterdecks der Veneterschiffe überragt wurden: *Turribus autem excitatis tamen has altitudo puppium ex barbaris navibus superabat.*⁴⁴ Dieses *superare*, also „an Höhe übertreffen“,

⁴⁴ Es sei hier die ganze Passage bei Cäsar zitiert: *Rostro enim noceri non posse cognoverant: turribus autem excitatis tamen has altitudo puppium ex barbaris navibus superabat, ut neque ex inferiore loco satis commode tela adigi possent et missa a Gallis gravior acciderent* (Caes. Gall. III.14.3 (S. 262)). Cäsars Flottenführer Brutus und die

sei mit ca. 0,5 m interpretiert. Das bedeutet, dass die Achterdecks der keltischen Seeschiffe 4,4 m über der Wasserlinie lagen. Rechnet man noch ein sicherlich vorhandenes Schanzkleid, hinter dem man Schutz finden konnte, von 1 m Höhe hinzu, ragten die Schiffe der Veneter am Heck 5,4 m aus dem Wasser auf.

Gesamthöhe Heck ü. W. = 5,4 m

Wie wir wissen, waren sowohl Bug als auch Heck erhöht, wobei das Heck die höchste Decksposition stellte.⁴⁵ Die Veneterschiffe hatten also einen positiven Decksprung, der achtern etwas stärker ausgeprägt war. Man sollte den Decksprung allerdings nicht zu groß ansetzen, denn die Bordwand war mittschiffs noch so hoch, dass sie von 1,7 m hohen Decks der Liburnen aus kaum zu erstürmen war. Außerdem zeigen die keltischen Schiffe auf Münzen⁴⁶ Schiffe mit sehr mäßigem Decksprung. Eine Heckerhöhung achtern von 1,2 m mag angemessen sein. Nach diesen Überlegungen ergibt sich eine Dollbordhöhe mittschiffs von 3,2 m.⁴⁷ Bei einem Schanzkleid von 1 m wäre der Setzbord 4,2 m über dem Wasser und beim Entern vom Deck der Liburnen aus ein Höhenunterschied von 2,5 m zu überwinden gewesen.⁴⁸ Es konnte sicher gelingen, Entershaken über die gegnerische Bordwand zu werfen. Wegen des großen Höhenunterschieds und einer ungünstigen Kräfteverteilung am Seil wurde es aber schwierig, die Schiffe zum Übersteigen nahe zu bringen, – ganz abgesehen davon, dass die Veneter von ihrer erhöhten Position aus Enterversuche leicht abwehren konnten.⁴⁹

Gesamthöhe mittschiffs ü. W. = 4,2 m

Freibord = 3,2 m

Militärtribunen und Zenturionen, die die einzelnen römischen Schiffe befehligten, „hatten nämlich bereits erfahren, dass man mit dem Rammsporn keinen Schaden anrichten konnte. Selbst wenn sie Türme aufstellten, waren die Achterdecks der Barbarenschiffe immer noch höher – mit der Folge, dass sie von der tieferen Kampfposition aus die Geschosse nicht wirkungsvoll genug schleudern konnten, während sich diejenigen der Gallier umso verheerender auswirkten.“)

⁴⁵ Damit hätten sie sogar allgemeinem antikem Standard entsprochen. „The main deck on freighters of any size ran stem to stern [...] There was never a foredeck but always a poop deck – or rather an ample platform created by the roof of the superstructure at the stern.“ (CASSON, *Ships and Seamanship* (1971), S. 178/179).

⁴⁶ Siehe Abb. 8.1, S. 268.

⁴⁷ Höhe Achterdeck 4,4 m – Decksprung achtern 1,2 m = Dollbord mittschiffs 3,2 m.

⁴⁸ Zur Veranschaulichung: Das entspricht der Standardzimmerhöhe in heutigen Häusern.

⁴⁹ So erfahren wir denn auch, dass es in der Seeschlacht zwei bis drei römischer Schiffe bedurfte, um ein segel- und manövrierunfähiges Veneterschiff zu erobern, was schließlich durch eine Flaute, in der die Schiffe dümpeln mussten, begünstigt wurde. Das muss man sich so vorstellen, dass die römischen Ruderschiffe von mehreren Seiten zugleich angriffen und die Enterung durch reine Übermacht zustande kam.

Breiten-Höhen-
Verhältnis

Wie lassen sich nun Länge, Breite und Tiefgang der Veneterschiffe abschätzen? Wir können die Breite eines Veneterschiffs über das Breiten-Höhen-Verhältnis bestimmen. Wenn man dieses Verhältnis⁵⁰ und die Gesamthöhe kennt, ergibt sich die Breite.

Segelnde Handelsschiffe waren immer bauchiger und fülliger geschnitten.⁵¹ Selbst hochbordige Lastschiffe waren gewöhnlich breiter als hoch. Selbst ein so hohes Schiff wie eine Karacke war mittschiffs noch breiter als tief.⁵² Es soll von einem Breiten-Höhen-Verhältnis von 1,6 : 1 ausgegangen werden. Damit orientieren wir uns als reale Vorlage an der Kogge Typ Bremen, die als hochbordigeres Lastschiff dieses Verhältnis aufweist.⁵³

$$\text{Breiten-Höhen-Verhältnis} = 1,6 : 1$$

Als nächstes muss die Höhe mittschiffs bestimmt werden.⁵⁴ Die Höhe über der Wasserlinie, der Freibord, beträgt 3,2 m. Zur benötigten Höhenbestimmung fehlt noch der Tiefgang. Ein Hauptproblem liegt bei Cäsars Bemerkungen zum *Tiefgang*. Er beschreibt die Veneterschiffe mit *carinae aliquanto planiores quam nostrarum navium*,⁵⁵ was auf ein Wannenprofil mit mehr oder weniger starken Kimmrundungen hinausläuft. Nur ein solches Profil bräuchte relativ wenig Tiefgang. Es kann aber bei einem schweren, hohen Eicheship nicht flacher als bei einer leicht gebauten Kriegsbireme zugehen. Es kann also kaum eine Tiefgang von ca. 0,65 m, wie Cäsar andeutungsweise behauptet,⁵⁶ vorliegen. Rechnet man zunächst mit diesem, von Cäsar abgeleiteten, doch unwahrscheinlichen Tiefgangswert von 0,65 m, erhält man eine Gesamthöhe des Veneterschiffs von 3,85 m.⁵⁷

$$(\text{vorläufige}) \text{ Höhe (Kiel-Dollbord)} = 3,85 \text{ m}$$

Ein Breiten-Höhen-Verhältnis von 1,6 : 1 ergibt eine (vorläufige) Schiffsbreite von 6,15 m.⁵⁸

⁵⁰ Es gehen die größte Breite, meist mittschiffs am Hauptspant, und die Gesamthöhe vom Kiel bis zum Hauptdeck ein.

⁵¹ Nicht nur für die Antike galt, „that sailing vessels were all beamy and big-bellied.“ (CASSON, *Ships and Seamanship* (1971), S. 175).

⁵² So die Karacke von Anm. 59 (g) auf der nächsten Seite, die über ein Breiten-Höhen-Verhältnis von 1,3:1 verfügte.

⁵³ Breite: 7,6 m. Gesamthöhe Bordwand: 4,3 m. Die Angaben entstammen Gabriele HOFFMANN/Uwe SCHNALL, *Warum wurde die Kogge das erfolgreichste Schiff im 14. Jahrhundert?* in: HOFFMANN / SCHNALL, *Die Kogge. Sternstunde* (2003), S. 263.

⁵⁴ Höhe Freibord (Dollbord) + Tiefgang = benötigte Schiffshöhe.

⁵⁵ Nachweis Anm. 21, S. 267.

⁵⁶ Für die „Durchschnittsliburne“ (Tab. 8.1) werden 0,81 m veranschlagt. *Aliquanto planiores* bedeuten für mich in etwa 0,15 m bis 0,2 m geringeren Tiefgang. Ich veranschlage deshalb für die *carina aliquanto planiora* des Veneterschiffs einen Tiefgang nach Cäsar von 0,65 m.

⁵⁷ Freibord von 3,2 m + Tiefgang von 0,65 m = 3,85 m.

⁵⁸ Höhe 3,85 m x 1,6 = Breite 6,15 m. Die tatsächliche Höhe muss wegen Cäsars untermaßiger Tiefgangsangabe größer sein und muss später noch berichtigt werden.

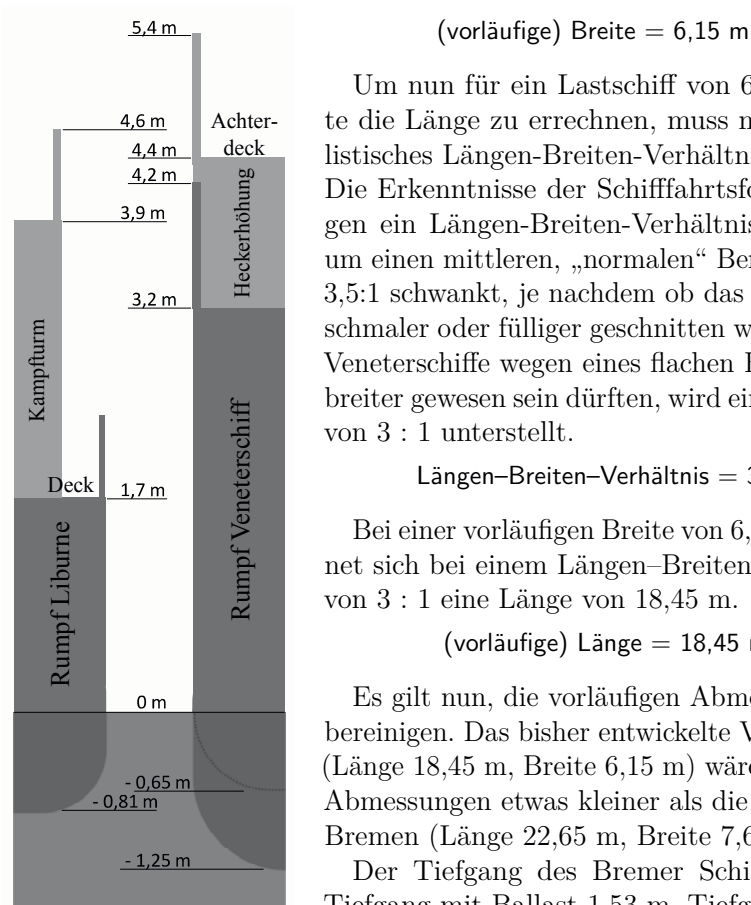


Abb. 8.3: Höhenvergleich Liburne – Veneterschiff

⁵⁹ Einige recht willkürlich herausgegriffenen Längen-Breiten-Verhältnisse von Frachtschiffen durch die Jahrhunderte zeigt, dass bei „length-beam-ratio“ eher die Physik als das jeweilige Schiffswesen die Notwendigkeiten vorgeben: (a) Yassi Ada-Schiff (Byzanz, 7. Jh.): 4:1 (PRYOR, *The Round Ship* (1994), Tab. S. 64); (b) Yassi Ada Schiff (4. Jh.): 2,9:1 (ebd.); (c) Rundschiff St. Louis (13. Jh.): 3,7:1 (ebd.); (d) Blackfriars Schiff (2. Jh. n. Chr.): 2,5:1 (P. R. V. MARSDEN, *A ship of the Roman period, from Blackfriars, in the City of London*, [published by the Guildhall Museum, London], Portsmouth [ca. 1965], S. 25); (e) Kogge Typ Bremen (14. Jh.): 3:1 (Wolf-Dieter HOHEISEL, *Das Schiff der Kaufleute. Nachbau der Bremer Hansekogge aus dem Jahr 1380*, in: *Kultur & Technik* 3, 1992, Tab. S. 48); (f) Grace Dieu (1418) 3,6:1 (Anm. 57, S. 166); (g) Karacke (Mitte 15. Jh.): 3,7:1 (HOWARD, *Sailing Ship of War* (1979), Abb. 13, S. 19).

⁶⁰ HOHEISEL, *Das Schiff der Kaufleute* (1992), Tab. S. 48.

⁶¹ HOHEISEL, *Das Schiff der Kaufleute* (1992), Tab. S. 48.

zu können. Verglichen mit dem Bremer Schiff und bei einem eventuell breiteren Flachboden ist ein Tiefgang mit Ballast von mindestens 1,25 m eine realistische Annahme.

$$\text{(bereinigter) Tiefgang} = 1,25 \text{ m}$$

Mit diesem neuen Tiefgang berechnen sich eine neue Höhe, Breite und Länge des Schiffes:

$$\text{Höhe mittschiffs} = 4,45 \text{ m}^{62}$$

$$\text{Breite} = 7,1 \text{ m}^{63}$$

$$\text{Länge} = 21,3 \text{ m}^{64}$$

Tragfähigkeit Lionel Casson hat eine Faustformel für die Berechnung von Tragfähigkeiten angewendet, die sich gut für die Berechnung der Tragfähigkeit unseres Durchschnittsschiffes der *Veneti* eignet. In der Formel erscheint die „Länge Kiel“, d. h. es müssen noch Bug- und Hecküberstände von obiger Gesamtlänge abgezogen werden, die aus den Münzschiffen⁶⁵ abgeschätzt werden können. Das Heck ist mit einem abgerundeten und größeren Überhang gezeichnet als der recht steile, gerade Bugstevan, der scharfwinklig auf einem nach vorn verlängerten Kielbalken endet. Wiederum verglichen mit den Überhängen der Kogge Typ Bremen, liegt man mit ca. 2,7 m achtern und 2 m am Bug nicht verkehrt. Daraus ergibt sich eine Kiellänge von 16,6 m.

$$\text{Länge Kiel} = 16,6 \text{ m}^{66}$$

Die angesprochene Formel zur Berechnung der Tragfähigkeit, bezogen auf Fuß-Maße, lautet:

$$T = \frac{(\text{Länge Kiel}) (\text{Breite}) (1/2 \text{ Breite})}{94}$$

$$(\text{Kiellänge } 16,6 \text{ m} = 54,4 \text{ ft; Breite } 7,1 \text{ m} = 23, 3 \text{ ft.})^{67}$$

Es ergibt sich rechnerisch folgende Tragfähigkeit:

$$T = \frac{(54,4 \text{ ft}) (23,3 \text{ ft}) (11,65 \text{ ft})}{94} = 157 \text{ t} = 78 \text{ Last}$$

Abschließend sei noch einmal nachdrücklich auf einen wesentlichen Aspekt dieses Rekonstruktionsversuchs der Schiffe der gallischen Veneter hinge-

⁶² Freibord 3,2 m + Tiefgang 1,25 m = 4,45 m.

⁶³ Höhe 4,45 m x 1,6 = 7,1 m.

⁶⁴ Breite 7,1 m x 3 = 21,3 m.

⁶⁵ Siehe Abb. 8.1, S. 268 und Abb. 9.3, S. 308.

⁶⁶ Gesamtlänge 21,3 m - 2,7 m - 2,0 m = 16,6 m.

⁶⁷ Für die Umrechnung von Meter in Fuß benutze ich die von CASSON, *Ships and Seamanship* (1971), S. 186 bei der Berechnung der „Isis“ verwendete Umrechnung 1 ft = 0,303 m bzw. 1 m = 3,2755 ft.

wiesen. Es kann nur um die Ermittlung von Größenbereichen, nur um die rechnerische Erfassung eines Durchschnittsschiffes und nur um möglichst hohe Wahrscheinlichkeiten gehen. Natürlich waren nicht alle Veneterschiffe gleich groß und natürlich bestand die Flotte Cäsars nicht aus identischen Schiffen. Wir haben uns das theoretisch wahrscheinlichste Schiff erarbeitet, dem die historisch wahrhaftig zum Kampf angetretenen Veneterschiffe am nächsten gekommen sein dürften. Das ermittelte Durchschnittsschiff erfüllt die Größenkriterien, die uns Cäsar durch seinen Bericht vorgegeben hat.⁶⁸ Zusammenfassend können wir nun die folgende Übersicht aufstellen:

Tab. 8.2: Maße und Tragfähigkeit eines durchschnittlichen Veneterschiffs im Vergleich zur Kogge Typ Bremen

<i>Abmessungen</i>	<i>Durchschnitts-Veneterschiff</i>	<i>Kogge Typ Bremen</i>
Länge	21,3 m	22,65 m
Länge Kiel	16,6 m	15,6 m
Breite	7,1 m	7,62 m
Höhe	4,2 m	4,26 m
Freibord	3,2 m	3,14 m
Tiefgang (mit Ballast)	1,25 m	1,53 m
Tragfähigkeit	78 Last	75 Last ^a

^a Zwecks Vergleichbarkeit wurde die Tragfähigkeit der Kogge Typ Bremen nach der gleichen Formel wie die des Veneterschiffs berechnet: Länge Kiel 15,6 m = 51,1 ft; Breite (Außenbreite ohne Rüstbalken) 7,2 m = 23,6 ft. Das Ergebnis: 151 t = 75 Last.

8.3.3. Seemännische Unzulänglichkeiten bei Cäsar

Ein Problem allerdings muss noch einmal diskutiert werden: die Tiefgangsangaben bei Cäsar, die aus übergeordneten physikalisch-technischen Gründen nicht stimmig sind. Man kann sicherlich den Aussagen des gebildeten, Länder erobernden Feldherren Cäsar zu militärischen Operationen und Einschätzungen seiner Gegner mehr vertrauen als seinen see- und schiffstechnischen Beobachtungen. Es kann rein schiffstechnisch nicht stimmen, wenn Cäsar davon spricht, dass schwer gebaute, massige Eicheschiffe mit *carinae aliquanto planiores quam nostrarum navium*, also einem Tiefgang von etwa 0,5 – 0,6 m ausgekommen seien. Das Problem, das den seemännischen Laien Cäsar wohl zu seiner Tiefgangsaussage veranlasste, beruhte eventuell auf folgenden Zusammenhängen.

⁶⁸ Siehe den Kasten auf S. 270.

fehlendes seemännisches Verständnis bei Cäsar

Die übertriebenen Hinweise auf ständige Stürme und schwere See hingen sicher damit zusammen, das die flachgängigen römischen Galeeren leicht zu einem Spielball der Wellen wurden, sie also gewissermaßen auf dem Wasser 'tanzten', und dabei nur schwer koordiniert zu rudern waren – zumal die Ruderer aus der Provinz zusammengewürfelt und untrainiert gewesen waren.⁶⁹ Die Wellenverhältnisse in Flussmündungen, Wattgebieten und flacheren Küstengewässern konnten mehr als unangenehm werden, wenn z. B. der Tidenstrom gegen die Windsee lief und eine kurze steile Welle produzierte, was eventuell noch durch Kreuz- und Neerströme verschärft wurde.⁷⁰ Ein leichtes, flaches Schiff konnte bei ungeübter Mannschaft schnell und unweigerlich auf Sände und Untiefen getrieben werden. Dann jedoch fiel so ein Schiff nicht einfach trocken, sondern setzte immer wieder hart auf. Es wurde erneut angehoben und im nächsten Wellental wieder auf den Grund gesetzt, bis es endlich so hoch aufgelaufen war, dass es fest stand; – aber nur, um nun von der Wucht der anrollenden Wellen durchgerüttelt zu werden. Ein Leichtbau hielt dem nicht lange stand und ging verloren. Hinzu kommt noch, dass das gewissermaßen „Fahrstuhl fahrende“ Schiff von oben auf gefährliche Felsen oder gar Unterwasserfelsnadeln aufgesetzt werden konnte, Leck schlug und ebenfalls verloren war. Die bewunderten Veneterschiffe mussten also offenbar ruhiger und weniger 'tanzend' im Wasser gelegen haben, um diese Gefahren abzumildern.

ruhigere Lage im Wasser

Das stellt sich sowohl durch die entsprechende Rumpfform als auch durch das Schiffsgewicht ein. Nordische Langschiffe erreichten den Effekt durch eine gelungene, strakende, durch Klinkerung feste und doch flexible und nicht zu leichte Formgebung im Längs- und Querprofil, denn ein geklinkertes Fahrzeug war nie ein Leichtbau. Damit konnten diese Schiffe die Wellen entsprechend durchschneiden und dadurch ruhiger laufen. Allerdings war das so weit abgestimmt, dass bei den relativ flachen Dollborden die Wellen das offene Schiff nicht überrollen und volllaufen lassen konnten, Dafür sorgten hochgezogene Bug- und Heckpartien mit entsprechenden Auftriebsreserven.

Die zweite Möglichkeit besteht darin, die Schiffe schwer und träge zu bauen, um trotz eines gemäßigten Plattbodens und einer ansehnlichen Schiffsbreite ein 'Tanzen' zu verhindern. Die Wellen durchlaufen gewissermaßen solche schweren, träge Schiffe, d. h. sie tauchen tief ein und wieder auf. Wenn solche Schiffe trocken fallen, stehen sie schnell still, ohne Stöße zu erfahren. Durch ihre schwere Bauweise widerstehen sie besser

schwere, träge Schiffe im Vorteil

⁶⁹ Cäsar unterscheidet denn auch zwischen Ruderern und Seeleuten: ... *remigies ex provincia instuit, nautas gubernatoresque comparari iubet* (Anm. 18, S. 265).

⁷⁰ Die Küstenformation der „Veneterküste“ zwischen Nantes und Brest auf der südlichen Seite der Bretagne-Halbinsel ist entsprechend zerklüftet. Die Seeschlacht zwischen den Römern und den Venetern dürfte sich im Golf von Quiberon abgespielt haben: Karte Abb. 8.4, S. 279.



Abb. 8.4: Karte: Keltische See, Englische Kanal, Biskaya
 Vergrößert: Bucht von Quiberon, Kap Rhuy, Golf von Morbihan. Wahrscheinliches
 Seegebiet des Kampfes zwischen Römern und Venetern. Nachweis: Google maps.

anrollenden Wellen. Sie werden kaum in die Situation kommen, von oben auf Felsen gesetzt zu werden, sondern werden Unterwasserhindernisse eher rammen. Das alles trifft nach Cäsars Aussagen auf die Schiffe der Veneter zu, die so stark, und entsprechend schwer, gebaut waren, dass sie sogar römischen Rammbockstößen widerstanden.

Voraussetzung bei solchen Schiffen war allerdings eine hohe Bordwand, damit die durchlaufenden Wellenberge nicht in das Schiff eindringen konnten.⁷¹ Bei den benötigten hohen Bordwänden war ein Ruderantrieb nicht mehr zu bewerkstelligen. Diese Schiffe mussten gesegelt werden. Dadurch wurde der Platz der Rudermannschaft als Stauraum frei. Deshalb gingen aus diesen Möglichkeiten und Optionen schwere Lastensegler und Handelsschiffe hervor.

Es ist eine weitere Frage der Physik, dass solche Schiffe einen notwendigen Tiefgang zu erreichen hatten. Als reine Segler benötigten sie am Unterwasserschiff eine ausreichend große Lateralfäche, um überhaupt anders als direkt vor dem Wind segeln zu können. Es ist von der für ein solches Seeschiff notwendigen Statik nicht zu erwarten, dass sie nur einen prahmartigen glatten Plankenboden ohne das Rückgrat eines Kielbalkens hatten. Vermutlich waren diese Schiffe über Kiel aufgebaut, was im Übrigen nicht bedeuten muss, dass sie nicht mehr plattbodig und damit zum Trockenfallen geeignet waren.⁷² Die keltischen Lastschiffe der Veneter haben mit Sicherheit über mehr Tiefgang als die römischen Kriegsschiffe verfügt. Aber dennoch ist Cäsars Eindruck, aus direkter römischer Anschauung,

⁷¹ Das ist im Übrigen der Grund für die im älteren Seerecht immer wieder bedeutende Frage des Seewurfs. Dieser diente dazu, das Schiff in einer Notsituation höher aus dem Wasser zu bekommen, um nicht von dem Seegang überspült zu werden. Das Problem wurde erst damit gelöst, dass die Schiffe Oberdecks erhielten, die, wie auch die Ladeluken, wasserfest abzudichten waren.

⁷² Die Schiffsarchäologie hat eine keltische Schiffsbautradition beschrieben, in der aber nicht solche Schiffe wie die von Cäsar beschriebenen, die Hauptrolle spielen, sondern andere, zufällig entdeckte und ausgegrabene Schiffsartefakte. Hier ist das Schiff von Blackfriars (City of London) zu nennen (MARSDEN, *A Ship from Blackfriars* (1965)). Es handelt sich um eine Art flachbodigen, kiellosen, kraweelgeplankten, großen Küstenprahm von 50–55 ft (17–18 m) Länge, 22 ft (6,7 m) Breite, einer Innenhöhe von 7 ft (2,3 m) und einem wahrscheinlichen Längen–Breiten–Verhältnis von 2,5:1 – also ein sehr bauchiges Schiff (ebd. S. 27). Marsden charakterisiert das Blackfriars Schiff als „a Romano-British sailing barge of the second century A.D., which was accidentally sunk in the Thames while carrying a cargo of building stone, quarried in the Maidstone area in Kent, to London. Its last voyage, therefore, was presumably up the Medway river to the Thames estuary, and then up to London.“ (ebd. S. 41 und Fig. 16, S. 40). Marsden stellt große Übereinstimmung des Blackfriars Schiff mit Cäsars Beschreibung der Veneterschiffe fest, so dass er in ihnen eine keltische Schiffsbautradition beiderseits des Englischen Kanals vermutet, ist aber in seinen Schlussfolgerungen sehr vorsichtig: „Unfortunately no fragments of the type of ship built by the Veneti have been found for comparison with them and therefore the conclusion reached here must remain very tentative.“ (ebd. S. 34).

zutreffend, dass diese Schiffe schwer gebaut waren, besser mit den Untiefen und gefahrloser mit Unterwasserfelsen zurechtkamen und dass die Kelten selbst bei dem Ledermaterial für ihre Segel mit großem Sicherheitsaufwand arbeiteten.

8.3.4. Veneterschiffe und der Schiffstyp „Ponto“

Es gibt einen Hinweis, der es ermöglicht, diese von ihren Abmessungen und Formgebung her koggenähnlichen gallischen Seeschiffe eine Bezeichnung zuzuordnen. Es war wieder Cäsar, der uns in seiner Schrift zum *Bello civili* auf die Spur des „Ponto“ setzte. Die Textstelle lautet:

*Ex(positis) omnibus copiis Antonius, quarum erat summa veteranarum trium legionum uniusque tironum et equitum DCCC, plerasque naves in Italiam remittit ad reliquos milites equitesque transportandos, pontones – quod est genus navium Gallicarum – Lissi relinquit, . . .*⁷³

Cäsar berichtet also, dass während des Bürgerkrieges im Mittelmeer – sieben Jahre nach seinen eigenen Erfahrungen mit den Veneterschiffen – besondere Schiffe Truppen und Pferde über die Adria transportierten. Er bezeichnet sie als *pontones*, als Schiffe gallischer Bauart, und wir erfahren an anderer Stelle, dass es sich um 30 *naves onerarias*, also um Lastschiffe,⁷⁴ gehandelt hat.

pontones: genus navium Gallicarum

Wir wissen nicht, wie diese Pontonen von Gallien in die Adria gelangt waren oder ob die Römer diese Schiffe nachgebaut hatten. Zumindest wird deutlich, dass die Gallier offenbar über einen Seeschiffstyp verfügten, den die Römer sogar übernahmen. In Verbindung mit Cäsars Bericht *de bello Gallico* liegt die Vermutung nahe, dass die atlantischen Veneterschiffe und die *pontones* artverwandt waren oder gar die gleichen Schiffe darstellten, dass also das vielgelobte Schiff der Atlantikkelten bei den Römern als „Ponto“ fuhr. Die Vermutung wird durch ein Mosaik aus einem Bad des Maison des Muses in Althiburos, Tunesien aus dem 3. Jahrhundert u. Z. gestützt, auf dem ein Ponto abgebildet ist.⁷⁵ Gegenüber dem wohl 300

⁷³ Caes.civ. Lib. III.29.2-3 (S. 198): „Nach der Landung aller Truppen in Stärke von drei altgedienten Legionen, einer neu ausgehobenen und 800 Reitern, schickte Antonius einen großen Teil der Schiffe zum Transport der restlichen Soldaten und Reiter nach Italien zurück. Die Pontonen – einen gallischen Schiffstyp – behielt er in Lissus, . . .“

⁷⁴ Antonius' Pontonen im Hafen von Lissus nahmen ein unrühmliches Ende. Von Pompeius wird berichtet, *ipse Lissum profectus naves onerarias XXX a M. Antonio relictas intra portum adgressus omnes incendit, . . .* (CAES.CIV., Gaius Iulius Caesar, Der Bürgerkrieg, lat. – dtsh, hrsg. u. übers. v. Otto Schönberger, 5., überarb. Aufl., Berlin 2012, Lib. III.40.5 (S. 212): „Er [Pompeius] selbst segelte nach Lissus, griff 30 von M. Antonius im Hafen zurückgelassene Frachtschiffe an und steckte alle in Brand.“). Es kann sich bei diesen Transportschiffen nur um die vorher erwähnten *pontones* gehandelt haben.

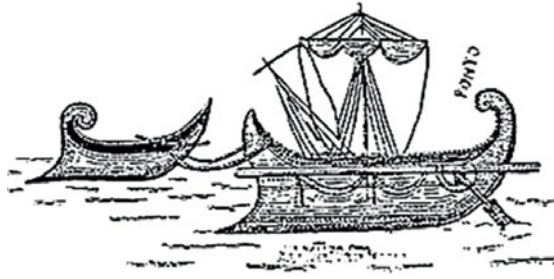


Abb. 8.5: Mosaik eines Ponto

Die Abbildung entstammt einem Schiffmosaik aus dem *frigidarium* des Maison des Muses, Althiburos (Tunesien), das sich heute im Musée national du Bardo in Tunis befindet. Die Nachzeichnung findet sich in der Datenbank des Projet Navis II de la Commission Euroéenne: Althiburus catalogue des bateaux: Ponto (<http://www2.rgzm.de/Navis2/Home/FullDetailImageDE.cfm?ID=1374762497&ShipDepictionCode=TN0021003&ObjectName=AlthiburusShips> (26.11.2015)). Zu dem Althiburus-Mosaik: Paul-Marie DUVAL, La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus, in: Publications de l'École Française de Rome 116, 1989, S. 819-846. Zum Ponto: MCGRAIL, Boats and boatsmanship (1990), Fig. 4.7 und 4.8 auf S. 42. Auch HÖCKMANN, Antike Seefahrt (1985), S. 65-66, Abb. Ponto S.63, Nr. 3, der kurz auf die Verbindung des Ponto zu den keltischen Veneterschiffen eingeht.

Jahre älteren Schiff der keltischen Münze des Cunobelin⁷⁶ hat der Ponto des Mosaiks deutlich römische Züge angenommen. Das gilt besonders für den Stevenbereich mit der geschwungene Linie römischer Galeeren. Das Heck hat sich stärker gerundet. Vergleichbar sind noch die Hochbordigkeit, das Rigg und ein schweres Barkholz. Es ist anzunehmen, dass seit den Zeiten der Eroberung Galliens und des Bürgerkrieges die Römer diesen offenbar atlantischen Ponto entsprechend ihres Schiffbaus an das Mittelmeer angepasst hatten. Es ist sogar nicht auszuschließen, dass die Römer über dieses Schiff die vereinfachte, wesentlich kostengünstigere Skelettbauweise für Kraweelschiffe kennen lernten.

Wie dem auch sei, für unsere Belange ist der Hinweis wichtig, dass keltische Lastschiffe eine eigene hochstehende Schiffbautradition repräsentierten, deren Zentrum an der gallischen Atlantikküste lag. Dass nicht nur Veneter, sondern auch andere armorikanische Stämme Seefahrt betrieben, zeigt die Tatsache, dass die Veneter offenbar Hafenzölle von anderen keltischen Britannienfahrern kassierten.⁷⁷

8.4. Seeschifffahrt und Gesellschaft der gallischen Kelten

Für die Veneter selbst bargen ihr Seegebiet und ihre Küsten nicht die Schrecken wie für die Römer. Die anschauliche Beschreibung der Situa-

⁷⁵ Abb. 8.5.

⁷⁶ Abb. 8.1, S. 268.

⁷⁷ CaesBG III.8.1 (S. 250).

tion durch Cäsar verliert durch jede Zusammenfassung und soll deshalb zusammenhängend wiedergegeben werden:

überlegene
Schwerwetterschiffe
der Veneter

„Ihre Städte waren fast immer an der Spitze von in das Meer reichenden flachen oder felsigen Halbinseln angelegt worden. Wenn die Flut vom Meer her aufließ, was sich zweimal pro Tag immer alle 12 Stunden ereignete, konnte man die befestigten Orte weder auf dem Landweg noch mit Schiffen erreichen, weil diese wiederum bei voranschreitender Ebbe auf Untiefen aufliefen und beschädigt wurden. So wurde durch beide Situationen eine Belagerung der Städte verhindert. Es gelang mitunter, diese durch die Stärke der Belagerungswerke zu überwinden, indem das Meer durch einen Annäherungsdamm und Steinwälle fast von der Höhe ihrer Stadtmauern zurückgehalten wurde. Sobald die Angegriffenen daran zu zweifeln begannen, widerstehen zu können, legten sie eine große Zahl von Schiffen, von denen sie genügend zur Verfügung hatten, an das Ufer. Sie verluden ihr Hab und Gut und zog sich in die nächstgelegenen Seestützpunkte zurück. Dort verteidigten sie sich erneut unter Ausnutzung der gleichen Vorteile. Sie konnten den größten Teil des Sommers umso leichter auf diese Weise verfahren, als unsere eigenen Schiffe wegen Sturm nicht auslaufen konnten. Für uns war die Schifffahrt, angesichts des hohen Wellenganges auf dem wüsten und ungeschützten Meer und nahezu ohne irgendwelche Häfen, mit den größten Schwierigkeiten verbunden.“⁷⁸

Diese Rückzugs- und Evakuierungsoperationen der Veneter unter dem Druck der gegnerischen Angriffe von der Landseite her müssen als eine große seemännische Leistung gelten und zeugen von der Tragfähigkeit ihrer Schiffe. Außerdem wird durch diese Schilderung deutlich, dass die armorikanischen Kelten befestigte Seestädte bewohnten, die über passende Tidenhäfen verfügten, in denen ihre Schiffe anlegen und trockenfallen und vor Ort be- und entladen werden konnten. Sie waren die Herren auf dem Meer, denn die Römer konnten sie mit eigenen Schiffen nicht daran hindern, sich über die See zurückzuziehen.

Die frühe keltische Seefahrt verband die kontinentalen mit den britanischen Siedlungsräumen und es ist zu vermuten, dass die irischen und

⁷⁸ Caes.Gall. III.12(S. 258-259): *Erant eius modi fere situs oppidorum, ut posita in extremis lingulis promunturiisque neque pedibus aditum haberent, cum ex alto se aestus incitavisset, quod [bis] accidit semper horarum XII spatio, neque navibus, quod rursus minuente aestu naves in vadis adfluctarentur. Ita utraque re oppidorum oppugnatio impediebatur. Ac si quando magnitudine operis forte superati, extruso mari aggere ac molibus atque his oppidi moenibus adaequatis suis fortunis desperare coeperant, magno numero navium adpulso, cuis rei summam facultatem habebant, sua omnia deportabant seque in proxima oppida recipiebant: ibi se rursus isdem loci opportunitatibus defendebant. Haec eo facilius magnam partem aestatis faciebant, quod nostrae naves tempestatibus detinebantur summaque erat vasto atque aperto mari, magnis aestibus, raris ac prope nullis portibus difficultas navigandi.*

walisischen Kelten über die Irischen See eingebunden waren.⁷⁹ Man kann mit Barry Cunliffe festhalten,

„that between the eighth and sixth centuries BC the communities flanking the Channel were closely bound in a complex of socio-economic systems which resulted in the widespread distribution of similar artefacts on both sides of the Channel“.⁸⁰

Ausgehend von der Rekonstruktion der gallo-keltischen Seeschiffe ergibt sich durch induktive Ableitung das folgende Gesamtbild:

1.

längere Entwick-
lungstradition

Lastschiffe der keltischen Art und Größe, ein entsprechender Schiffbau, die passende Seemannschaft und die nautischen Kenntnisse können sich nur in einer längeren Entwicklung herausgebildet haben. Sie setzen eine Gesellschaft voraus, welche dazugehörige Siedlungen, Häfen und Schiffsbauufer bereitstellt, die also Bedarf an dieser Art Schiffen und Seefahrt hat. Es gibt literarische Hinweise auf westbritannische Lederschiffe, die Zinn und Blei von Irland nach Britannien transportiert haben sollen.⁸¹ Es erscheint mir allerdings als sehr unwahrscheinlich, dass sich aus solchen Booten die schweren, Eiche beplankten Transporter entwickelten.

Ausgrabungen eisenzeitlicher, bretonischer Keramik der frühen und mittleren Latènezeit an der englischen Südküste verweisen auf uralten Austausch und Schiffsverkehr über den Englischen Kanal hinweg.⁸²

2.

Seetransporter,
innerkeltischer
Austausch und
Fernhandel

Die beschriebenen Schiffe waren Seeschiffe, geeignet für den Transport von Massengütern in den atlantischen Seegebieten der Biskaya, der Keltischen See, der Irischen See und des Ärmelkanals.⁸³ Zum einen waren sie mit

⁷⁹ Karte Abb. 8.4, S. 279.

⁸⁰ Barry CUNLIFFE, *Britain, the Veneti and beyond*, in: OJA 1, 1982, S. 40.

⁸¹ Nachweise und Diskussion dieser Lederschiffe bei MCGRAIL, *Celtic seafaring* (1995), S. 264-265; ELLMERS, *Keltischer Schiffbau* (1969), S. 106-116.

⁸² Barry CUNLIFFE/Philip de JERSEY, *Armorica and Britain. Cross-Channel relationships in the first millennium BC*, Oxford 1997. Cunliffe bearbeitet den Export von Töpferwaren über den Kanal hinweg. De Jersey analysiert die numismatische Situation, die von Stater-Münzen (nach dem makedonischen Philipp-Stater mit Kopf und Pferd) aus dem Gebiet zwischen Loire und Seine bestimmt wird. „The human-headed horse appears first on the superb gold coins traditionally attributed to the Veneti, perhaps dating to the mid-second century BC, and in the following century is copied and interpreted in many different ways by the neighbouring tribes.“ (ebd. S. 72). Die meisten armorikanischen Münzfunde jenseits des Kanals jedoch sind Münzen des bretonischen Stammes der Curiosoliten (ebd. S. 74). „The majority of the Armorican coins in Britain seem likely to have arrived in the southern coast in the period from a short time before the Gallic War, to perhaps a decade or two afterwards.“ (ebd. S. 89).

⁸³ Karte Abb. 8.4, S. 279. Die großen Seerouten zusammengefasst bei MCGRAIL, *Celtic seafaring* (1995), S. 274-276. Ausführlicher bei Barry CUNLIFFE, *Maritime Traffic Between the Continent and Britain*, in: MOSCATI, *The Celts* (1991), S. 573-580. Allerdings wird hier nicht Cäsars Darstellung des Schiffswesens hinzugezogen. Auch: Dieter

Sicherheit in einem Fernaustausch der Achse Rom – Gallien– Britannien involviert. „Strabo lists grain, cattle, gold, silver and iron“, für die Britannien berühmt war.⁸⁴ Außerdem ging es um britannischen Export von Häuten, Sklaven und Jagdhunden. Ein wichtiges, nach Britannien gebrachtes Produkt war Wein. „Some wine transshipped from the Venetic port would have been offloaded at other Breton ports; more would be taken across the Channel to Britain“.⁸⁵ Zum anderen spielte der innerkeltische Austausch zwischen Festland und Südbritannien eine Rolle. „There is also ample evidence of short-haul traffic between the two sides of the Channel“,⁸⁶ der sich besonders anhand von Töpferwaren nachweisen lässt.⁸⁷

3.

Ein eigenes gewachsenes Transportwesen setzt verarbeitendes Gewerbe voraus und lässt sich nicht mit römischem Durchgangsverkehr erklären. Ferngüter, d. h. ein großer Bedarf an von fernerer Gegenden zu besorgenden Rohstoffen, zeigen immer eine arbeitsteilig spezialisierte, produktiv wirtschaftende, entwickelte Gesellschaft an.

Gewerbe, Handel,
Markt, *oppida*

Das wiederum deutet auf urban zentralisierte Märkte und gewerbetreibende Zentren hin, also auf Städte, deren direkte Versorgung aus einem angeschlossenen agrarischen Umland erfolgt, d. h. neben der Funktion als Fernhandelssteilnehmer findet auch ein lokaler Marktaustausch statt. Seit etwa dem 2. Jahrhundert vor Chr. entwickelten sich *oppida*, „große, mit ausgedehnten Mauerzügen befestigte Siedlungen“, „the first urban communities in temperate Europe“ „with populations in the thousands, and extensive indications of manufacturing and trade“.⁸⁸

„Objects made at the centers show that a fundamental shift took place in the organization of manufacturing, from a pattern in which production was primarily domestic and family-based to one in which it was largely specialized and intended for commerce rather than just domestic consumption“.⁸⁹

Gallien war bis in die augusteische Zeit mit diesen urbanen Zentren übersät.⁹⁰ Dieter Timpe hebt ihre Bedeutung als Stapel- und Umschlagplätze

TIMPE, Der keltische Handel nach historischen Quellen, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel in vorgeschichtlicher Zeit und in der Antike (1985), S. 260-267.

⁸⁴ CUNLIFFE, Britain, the Veneti and beyond (1982), S. 42.

⁸⁵ CUNLIFFE, Britain, the Veneti and beyond (1982), S. 43.

⁸⁶ CUNLIFFE, Britain, the Veneti and beyond (1982), S. 43. Auf der Festlandseite war Armorica, also die Küstenregionen zwischen Seine- und Loire-Mündung) beteiligt, auf Inselfseite als Haupthafen Hengistbury Head nahe Bournemouth am westlichen Ausgang des Solent.

⁸⁷ CUNLIFFE, Britain, the Veneti and beyond (1982), S. 43-45.

⁸⁸ Peter S. WELLS, The Barbarians Speak . How the Conquered Peoples Shaped Roman Europe, Princeton 1999, S. 51/52.

⁸⁹ WELLS, The Barbarians Speak (1999), S. 54.

⁹⁰ Bernhard Maier hat auf zwei Karten für die westgallischen Gebiete die entspre-

hervor.

„Hier müssen also die Waren vom Schiff auf Wagen und umgekehrt umgeladen worden sein, hier müssen die Waren für den Export gesammelt worden und hier die Importe verteilt worden sein. Hier müssen folglich die Kaufleute ihre regionalen Zentren und Depots gehabt haben“.⁹¹

4.

Netzwerke,
Kaufleute, Geld

Lange Handelsrouten waren organisierte Fernhandelswege mit verschiedenen Etappenorten und koordinierten Land-, Fluss- und Seetransportabschnitten. Zu ihrem Funktionieren haben solche Art entwickelter gesellschaftlicher Produktion und Netzwerke des Austauschs zwei unabdingbare Voraussetzungen: Zum einen das Bestehen eines Geld-, bzw. in seiner entwickelten Form, eines Münzwesens. Die keltische Gesellschaft verfügte über eine eigene Geldwirtschaft. Die *oppida* prägten ihre eigenen Münzen. „The standardization of their weights indicates a common system of value among the communities that used them across the continent“.⁹²

Zum zweiten bildet sich vor dem Hintergrund weitergehender Arbeitsteilung und Spezialisierung immer ein professioneller Kaufmannsstand heraus. Diese Protagonisten für Geld, Handel und Güterverteilung agierten mit Sicherheit in enger Verbindung mit dem atlantischen Seetransportwesen.

5.

Verwaltung, Herr-
schaft und
Hierarchie

Ein solches schon sehr komplexes Zusammenspiel ökonomisch-soziologischer Strukturen konnte nicht mehr auf der Stammes- und Sippenbasis einer wenig arbeitsteiligen agrarischen Gesellschaft freier Bauernkrieger abgewickelt werden. Ein Entwicklungsstand von Produktion und Austausch, wie er bei den gallischen Kelten offenbar vorhanden war, benötigte verbindliche Abläufe und eine gesicherte, autoritative Verwaltung, d. h. Funktionsträger mit politischer, militärischer und juristischer Gestaltungsmacht. In der historischen Praxis konnte das nur in Verbindung mit Herrschaft, im Rahmen von meist religiös begründeter, und Gewalt gestützter Herrschaftsstrukturen garantiert werden. Es ist also die Rede von der Entstehung staatlicher Machtstrukturen und der Herausbildung von gesellschaftlichen Klassen, die sich in der keltischen Gesellschaft bereits als eine dreigeteilte Ständegesellschaft präsentierten. Timpe verweist auf „die aristokratische Sozialstruktur, die soziale Übermacht des Adels, die

chenden *Oppida*-Standorte, unterschieden nach der Art ihrer Befestigung, eingetragen (Bernhard MAIER, *Geschichte und Kultur der Kelten*, München 2012, S. 79). Es zeigt sich eine so große Anzahl, dass sie nicht mit den Stammeszentralburgen, wie wir sie noch im 12. Jahrhundert bei den ostelbischen Slawen finden, zu vergleichen sind (siehe hierzu die Ausführungen in Kap. 17.2, S. 586–591), sondern tatsächlich Zentren ökonomischer Netzwerke darstellten.

⁹¹ TIMPE, *Keltischer Handel* (1985), S. 268.

⁹² WELLS, *The Barbarians Speak* (1999), S. 54.

in großen Zügen, auch nach ihren wirtschaftlichen Auswirkungen deutlich erkennbar wird“.⁹³ Er führt weiter aus:

„Generell beschreibt Cäsar (6,13,1) die keltische Adelsgesellschaft dahin, daß die Plebejer (und das seien alle, die nicht zu den Druiden oder den Equites gehörten) fast wie Sklaven gälten (*plebes paene servorum habetur loco*) und die meisten sich infolge von Schulden oder Tributen oder, um der Gewalttätigkeit der Potentes zu entgehen, in solche *servitus* begäben“.⁹⁴

6.

Wir haben es offenbar mit einer schon sehr weitgehend differenzierten Ständegesellschaft zu tun, die die wesentlichen Züge der mittelalterlichen Feudalgesellschaft aufweist, wobei die *oratores* den Druiden und einer Priesterkaste, die *bellatores* den *equites* und *potentes* mit ihrem militärischen Gefolge und die *laboratores* späterer Zeiten den in Abhängigkeit gehaltenen Plebejern zuzuordnen wären.⁹⁵

Ständegesellschaft
und Romanisierung

Die Gallischen Kriege mit ihren Verlusten an Menschen, Ressourcen und gewachsenen Strukturen führte zu einem Niedergang der *oppida*.⁹⁶ Diese Gesellschaft war aber offenbar auf einer inneren Entwicklungsstufe, die sie für eine Romanisierung empfänglich machte. Sie war eine Gesellschaft in der römische *civitates* und *castrae* nicht nur Besatzungsstützpunkte und Brückenköpfe waren, sondern in eine vorhandene Gesellschaftsstruktur eingepasst werden und Bestandteile eine gallo-römischen Kultur werden konnten.

8.5. Die Wiege der Seeschifffahrt nördlich des Mittelmeeres

McGrail bezeichnet die keltischen Schiffe der ersten Jahrhunderte n. Chr. als „romano-celtic“, weil für ihn vom Schiffbauerischen her sowohl romanische als auch „proto-Viking tradition“ erkennbar seien.⁹⁷ Jedoch zeigt die erstaunte Art und anerkennende Weise, in der Cäsar zu diesen Schiffen Stellung nimmt, dass wir es mit einem eigenständigen, frühen Schiffswesen und mit einer hochstehenden keltischen Kultur- und selbständigen Technikleistung zu tun haben. Die Möglichkeit „of some Roman technological influence on this Celtic tradition“ ist, was die Binnen- und Flussschifffahrt

⁹³ TIMPE, Keltischer Handel (1985), S. 269.

⁹⁴ TIMPE, Keltischer Handel (1985), S. 269.

⁹⁵ TIMPE, Keltischer Handel (1985), S. 269. Zu den Ständen des Hochmittelalters siehe Kap. 47, S. 514.

⁹⁶ Peter S. WELLS, Die Barbaren sprechen. Kelten, Germanen und das römische Europa, (aus d. Amerik. v. Susanne Fischer), Darmstadt 2007, S. 89.

⁹⁷ MCGRAIL, Celtic seafaring (1995), S. 267/268. Siehe auch die Einschätzung in Anm. 45, S. 311.

angeht, nicht auszuschließen, denn über die Mittelmeerprovinz *Gallia Narbonensis* mit ihrem Flusssystem der Rhône war man schon zu Zeiten der Römischen Republik in Kontakt mit dem keltischen Hinterland. Wir haben aber auch feststellen können, dass ebenfalls in umgekehrter Einflussrichtung die mittelmeerischen Römer ihrerseits – was die Seeschifffahrt angeht – von den atlantischen Kelten Schiffsknowhow übernahmen.⁹⁸

Aber in dieser von Rom geographisch fernen und in den Jahrhunderten v. Chr. fremden, transmarinen Gegend konnte der Kontakt zwischen den beiden Schifffahrtsgebieten bestenfalls marginal gewesen sein.⁹⁹ Lionel Casson betont denn auch die Unterschiede zwischen südbritannisch-bretonischen und romanischen Schiffen: “They differ radically from those of the Mediterranean in material or method of construction or both”.¹⁰⁰

keine keltischen
Kriegsschiffe

Aus dem Bericht Cäsars ergibt sich eine historisch wichtige Schlussfolgerung. Die Veneter verfügten über keine speziellen Kriegsschiffe. Hätten die Kelten diesseits und jenseits des Kanals solche Kriegsschiffstypen besessen, wären sie mit Sicherheit mit ihnen in den Seekrieg gegen Cäsars Schiffe gezogen. Die Kelten aber traten mit schweren, gesegelten Lastschiffen an, was sie als ein offenbar recht friedfertiges, Handel und Transport treibendes Volk ausweist. Sie hatten sich jahrhundertlang sesshaft in ihren Siedlungsgebieten entwickeln können. Es gab am westlichen Ozeanrand des europäischen Kontinents keine Gebiete, die ihre Begehrlichkeit wecken konnten und die Anlass für kriegerische Expansion über See gaben. Vor diesem Hintergrund hatten sie später den nordischen, mit Kriegern gefüllten Langschiffen nichts Entsprechendes entgegenzusetzen. Sie waren die Meister der Transportschifffahrt. Den Kampf zur See führten die Römer mit ihren Flotten.

Die Eingliederung Galliens und Britanniens in das römische Imperium hatte sicher weitreichende Auswirkungen auf die keltische Bevölkerung. Es ist aber wohl auszuschließen, dass die armorikanischen Küstenkelten ihre

⁹⁸ Kap. 8.3.4, S. 281–282

⁹⁹ Ole Crumlin-Pedersen folgt 2010 McGrail und spricht von „Romano-Celtic vessels“, merkt aber an, dass „the finds from 1st to 4th century AD of seagoing ships called ‘Romano-Celtic’ are not clear“ (Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain. A personal account*, Roskilde 2010, S. 60). Anschließend fasst er die Besonderheiten keltischer Schiffe zusammen und stellt fest: „Thus these vessels differ strongly from their distant British Bronze-Age predecessors as well as from contemporary Roman shipbuilding practices in the Mediterranean. They may represent an independent shipbuilding school, combining elements such as saw technology and the easy access to iron for fashioning fastenings into a local building tradition fit for the turbulent tidal waters facing the Atlantic and the English Channel.“ (ebd. S. 62). Angesichts dieser Einschätzung kann man die Veneterschiffe eigentlich nicht als „Romano-Celtic“ bezeichnen. Detlev Ellmers ist genauer, wenn er in diesem Zusammenhang von der „gallisch-britannischen Schiffbautradition“ spricht (ELLMERS, *Keltischer Schiffbau* (1969), S. 73 ff; 121).

¹⁰⁰ CASSON, *Ships and Seamanship* (1971), S. 338/339.

Schiffe aufgaben und für ihre Seewelt weniger geeignete Mittelmeerschiffe übernahmen. Ebenso unwahrscheinlich ist, dass sie in der Römerzeit, in den Zeiten einer römischen *classis Germanica* und *classis Britannica* eigene Kriegsschiffe entwickelten.

Keltische Seeschiffe verschwinden in den frühmittelalterlichen Jahrhunderten aus dem Blick der Geschichte des Schiffswesens und der Schiffsarchäologie – was natürlich nicht bedeuten muss, dass es sie nicht mehr gab, denn die historische Überlieferung vermittelt weniger Alltags- und Gewerbetreiben der Menschen. Eher besteht sie aus kultischen Artefakten und schriftlicher Überlieferung von Helden- und Heiligengeschichten und den Kriegstaten der Großen ihrer Zeit.

8.5.1. Die erfolgreich Widerstand leistende Bretagne

Der Englische Kanal, das „Land vor dem Meer“ (Armorica), also die spätere Normandie und die Bretagne, sowie die Atlantikküste erlebten in den Jahrhunderten der Spätantike und des frühen Mittelalters eine sowohl bewegte, als auch schwer zu fassende und zu überblickende Geschichte. Allerdings meint Michel Reddé, die schwere Niederlage der Veneter gegen Cäsar „n'a pas ruiné totalement le trafic avec la Grande-Bretagne“,¹⁰¹ Er stellt Nachweise zusammen und führt zusammenfassend aus:

unruhige und
schwierige
Jahrhunderte

„Il nous semble . . . de conclure à l'existence d'un trafic commercial le long des côtes atlantiques de la Gaule, à l'époque romaine; cabotage et pêche, sans doute, mais aussi navigation hauturière, . . .“¹⁰²

Unter römischem Einfluss entstand eine gallo-romanische Bevölkerung: Die keltische Kultur und die Stammesaufteilung der küstennahen Gebiete lebte fort. George Minoir betont diesbezüglich: „Chacun des cinq peuples“¹⁰³ forme une civitas, dont les limites restent les mêmes qu'avant la conquête . . .“¹⁰⁴ Die Anzahl der römischen Bürger in Armorica blieb gering - „pas plus de 15 % des noms retrouvés sur les inscriptions“ . . .¹⁰⁵ Die Römer bildeten, trotz aller Mischkultur, „l'élite politique et religieuse et sont souvent les habitants les plus fortunés des villes“.¹⁰⁶

Spätestens seit dem 3. Jahrhundert kämpfte man an den Küsten mit der

¹⁰¹ Michel REDDÉ, La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine, in: MEFRA 91.1, 1979, S. 482.

¹⁰² REDDÉ, Navigation des côtes atlantiques, S. 489.

¹⁰³ Es handelt sich um die fünf Stämme, die zusammen die bretonische Halbinsel besiedelten: Veneter, Osimier, Redoner, Coriosoliter und Namneten: Georges MINOIS, Nouvelle histoire de la Bretagne, [Paris] 1992, Karte „Les pays de Bretagne“, S. 18.

¹⁰⁴ MINOIS, Nouvelle histoire (1992), S. 65.

¹⁰⁵ MINOIS, Nouvelle histoire (1992), S. 90.

¹⁰⁶ MINOIS, Nouvelle histoire (1992), S. 90.

Germanengefahr.

„Dans nos régions, on l’attendait surtout sous forme maritime: la Manche servait de voie de passage aux Saxons, venus des côtes de la mer du Nord, et à quelques peuples apparentés de la péninsule jutlandaise, comme des Erules“.¹⁰⁷

Vom Landesinneren her erlebte man einen letzten römischen Kraftakt mit einem romano-gallisch-germanischen Reichsbildungsversuch des *magister militum* Aegidius und seines Sohns Syagrius in der Region der Normandie, der 486 von den merowingischen Salfranken besiegt wurde. Zugleich war das die Zeit, als die Westgoten ihr Tolosanisches Reich unter Eurich südlich der Bretagne und des Syagrius-Reichs von Soissons bis nach Spanien hin ausgeweitet hatten.

Armorica wurde von See und von Land her bedrängt. Abgesehen davon, dass Sachsen und Angeln die Südküste des Kanals verheerten, drangen sie auf der britischen Insel immer weiter nach Westen in die Gebiete der bretonischen Inselkelten vor, die gezwungen waren, nach Armorica abzuwandern, – „de plus en plus nombreux, débarquent sur ses côtes“.¹⁰⁸ Im Osten setzte ein Jahrhundert andauerndes Ringen mit den Franken ein. Karl der Große schließlich errichtete vor der immer noch freien, bretonischen Halbinsel seine Bretonische Grenzmark.

Wie ist das keltische Land aus Cäsars Zeiten am Ende einzuschätzen? „Après avoir été romaine, l’Armorique allait-elle devenir franque ou bretonne?“¹⁰⁹ Zugleich galt noch für die Merowingerzeit:

„Et surtout l’épiscopat, resté gallo-romain dans sa quasi-totalité jusque vers la fin du VI^e siècle, relaya longtemps, dans son rôle directeur, l’aristocratie laïque“.¹¹⁰

Die karolingischen Quellen lassen vermuten, dass diese Jahrhunderte die Heimatküsten der großen gallischen Lastschiffe weniger verändert haben als die anderen weiten keltischen Gebiete des Kontinents. Das alte keltische Gallien erlebte nach der Romanisierung nun verschiedene Herrschaften aus nördlichen und östlichen Gebieten. Die Bretagne aber verteidigte auch noch gegen die Karolinger ihre Freiheit. 799 n. Chr. berichteten die Reichsannalen im Zuge eines fränkischen Einfall in die Bretagne, nun sei sie unterworfen worden, *quod numquam antea*, also was vorher niemals der Fall gewesen sei.¹¹¹ Aber bereits 20 Jahre später wütete der nächste Kaiser schon wieder

¹⁰⁷ Lucien MUSSET, Naissance de la Normandie (Chap. IV), in: BOÛARD, Histoire de la Normandie (2001), S. 75.

¹⁰⁸ MINOIS, Nouvelle histoire (1992), S. 107.

¹⁰⁹ MINOIS, Nouvelle histoire (1992), S. 107.

¹¹⁰ MUSSET, Naissance de la Normandie (2001), S. 80.

¹¹¹ *Wido comes, qui in marcam Britanniae praesidebat, una cum sociis comitibus Britanniam ingressus totamque perlustrans in deditionem accepit; et regi de Saxoniam reverso*

gegen die unbeugsame Provinz.¹¹² Wie sehr auch die Reichsannalen die „endgültige“ Unterwerfung der keltischen Bretonen beteuern und das Volk beschimpfen, weil es den Franken Widerstand leistete,¹¹³ es nützte nichts.¹¹⁴ 824 n. Chr. fällt nunmehr Ludwig der Fromme härter und „unfrommer“ als je zuvor mit einem dreigeteilten Heer in die Bretagne ein und haust in einer 40 Tage dauernden Kampagne in dem Land: *totam ferro et igni devastavit*. Die Bretonen mussten nun Geiseln stellen.¹¹⁵ Dennoch ging der Kampf weiter.¹¹⁶ Es wird aber schon deutlich, dass die Karolinger sogar die Bretagne schließlich aufweichten und in das Herrschaftsspiel des Reiches hineinzogen. Der Herzog der Bretonen Nominoë war in den 830er Jahren

arma ducum, qui se dediderant, inscriptis singulorum nominibus praesentavit. Nam his se et terram et populum unusquisque illorum tradidit, et tota Britanniorum provincia, quod nunquam antea, a Francis subiugata est (Hervh. RP; Ann.RegFr 799., S. 70/71, Z. 18-23: „Graf Wido, der die bretonische Mark befehligte, drang zusammen mit verbündeten Grafen in die Bretagne ein, durchzog das ganze Land und unterwarf es. Als der König aus Sachsen zurückgekehrt war, ließ er ihm die niedergelegten, namentlich gekennzeichneten Waffen jedes einzelnen Fürsten überreichen. Denn diesem ergab sich jeder von ihnen mit Land und Leuten, und das ganze Gebiet der Bretonen ist, was nie zuvor der Fall war, unterworfen worden“).

¹¹² 819 hielt Ludwig zuerst demonstrativ einen Reichstag im Hauptort der Veneter, Vannes, ab. *Inde memoratam provinciam ingressus captis rebellium munitionibus brevi totam in suam potestatem non magno labore redegit* (Ann.RegFr 819., S. 116/117, Z. 6-8: „Von dort aus drang er in die erwähnte Provinz ein, brachte die befestigten Orte der Aufständischen und in kurzer Zeit das ganze Land ohne viel Mühe in seine Gewalt“); Thegan bringt zusätzlich die Information, dass *Murcomannus dux eorum interfectus est* (Theg.vit.Hlud. 25, S.-232 Z. 23), d. h. der Herzog der Bretonen den Tod fand. Eine weitere Quelle berichtet sogar, dass dieser Murcomannus/Marmannus sogar Bretonenkönig war: *Post quae nuntiatur imperatori inoboedientium protervia Britonum, qui in tantam eruperunt insolentiam, ut unum suorum Marmanum nomine regem appellare ausi sunt, subiunctionemque omnimodis recusarint* (Vit.Hlud. 30, S. 306, Z. 12-15: „Danach wird dem Kaiser die Dreistigkeit der widerspenstigen Bretonen gemeldet, die die Unverschämtheit besessen haben, es zu wagen, einen der Ihren mit Namen Marmanus zum König auszurufen und jeglichen Gehorsam zu verweigern.“

¹¹³ Treulos, wortbrüchig: *Perfidus Brittonum populus* (Ann.RegFr 824., S. 138, Z. 13); törichter Starrsinn: *obstinatio stultissima* (Ann.RegFr 825., S. 140, Z. 33)

¹¹⁴ Die Bretonen hatten offenbar einen neuen Anführer, Wihomarcus, dem fränkische Grafen 822 seinen Besitz „mit Feuer und Schwert“ verwüsteten (... *a comites marcae Britannicae in possessionem cuiusdam Brittonis, qui tum rebellis extiterat, nomine Wihomarcus, expeditio facta, et omnia ferro et igni vastata sunt* (Ann.RegFr 822., S. 130, Z. 10-13)). 824 war Wihomarkus offenbar der Kopf neuer Unruhen; er wurde für 825 als Rädelführer hingestellt (*Wilhomarcus, qui perfidia sua et totam Britanniam conturbaverat* (Ann.RegFr 825., S. 140, Z. 32/33).

¹¹⁵ Ann.RegFr 824., S. 138, Z. 11/12. auch: Theg.vit.Hlud. 31, S.-234 Z. 20-21.

¹¹⁶ Cassard fasst die Angriffe zusammen: „Ainsi, en trois quarts de siècle, pas moins de huit expéditions militaires franques (753, 786, 799, 811, 818, 822, 824, 825 et 830, cette dernière seule étant restée à l'état de projet non accompli) ont été dirigées contre les Bretons.“ (Jean-Christophe CASSARD, Les Bretons de Nominoë, 2. éd. aufm., Rennes 2002, S. 17).

bereits fest in den fränkischen Staat eingepasst, in dem er sich allerdings behaupten und seine Stellung ausbauen konnte.¹¹⁷

8.5.2. Die keltische Schifffahrt bestand fort

Es wurde so vergleichsweise detailliert auf die fränkisch-bretonischen politischen Verhältnisse eingegangen, weil sich darin viel vom Selbstbewusstsein dieses Volkes widerspiegelt. Angesichts ihres Unabhängigkeitsstolzes und der enormen Zähigkeit dieser Menschen - überliefert von Cäsar bis zu den Karolingern - ist es kaum vorstellbar, dass sie ihre eigene Seeschifffahrt und die dazugehörigen Schiffe aufgegeben haben. Die Bretagne, schreibt Lebecq, gehörte zu den Ländern, „que leur singularité ethnique et linguistique convaincrat pendant des siècles de résister à toute forme d'autorité venue du coer de la *Francia*“.¹¹⁸ Ihr kraweelbeplankter, flachbodiger und hochbordiger Transportsegler, in welcher größentechnischen Anpassung auch immer, hat auch noch im 8. und 9. Jahrhundert die See befahren. Ein seeverbundener Stamm wie die Friesen konnte das sicherlich würdigen und dürfte sich an ihnen orientiert haben, als auch sie - und sicher nicht nur sie - im Rahmen karolingischer Seetransportnotwendigkeiten an solchen Schiffen Interesse fanden. Die nach Süden vordringenden Normannen mussten auf diese Schiffe getroffen sein und die Idee eines breiten fülligen Transportschiffes mit Kraweelboden neben ihren eigenen breiter gezogenen, geklinkerten Frachtvarianten umgesetzt haben.

bretonische
Schifffahrt in
fränkischer Zeit

Die Bretagne wurde immer mehr zu einer keltischen Enklave im Frankenreich, ordnete sich aber weiterhin in den alten kulturellen Verbund zu den Inselkelten ein. Solche turbulenten Zeiten sind in der Regel mit wirtschaftlichem Niedergang und dem Rückgang von Handel verbunden.

¹¹⁷ Zu Nominö: CASSARD, Nominö, S. 32-40. Er war eine schillernde Gestalt: Graf von Vannes, Bretonen und von Ludwig dem Frommen 831 zum *missus imperatoris* ernannt, womit er eine Art Inspekteur des Kaisers im Bereich der Bretagne wurde (ebd. S. 34.). Er lavierte sich durch die Wirren nach dem Tod Ludwigs (840). Er kämpfte als *dux Brittonum* in der Bretagne erfolgreich gegen Karl den Kahlen, schloss mit ihm beschworenen Frieden (Ann.Bert. a. 846, S. 68, z.16-18) und behauptete seine Stellung in der Hierarchie der Westfrankenreiches. Sein Sohn und Nachfolger Erispoë erhielt offiziell von Karl dem Kahlen die Herrschaft über die Bretagne verliehen: *Respogius, filius Nomenogii, ad Karolum vienens, in urbe Andegavorum datis manibus suscipitur et tam regalibus indumentis quam paternae potestatis ditone donatur, additis insuper ei Redonibus, Namnetis et Ratense* (Ann.Bert. anno 851, S. 80, Z. 29-32: „Respogius [Erispoë], Sohn des Nomenogius [Nominö], kam zu Karl, der ihm in Anger zum Empfang die Hände reichte und ihm wurden königliche Gewänder sowie Macht über das Herrschaftsgebiet seines Vaters verliehen“). Es ist nicht ganz klar, ob er damit zum „König der Bretonen“ wurde. Auf jeden Fall war er damit Vasall Karls. Den Bretonen gelang es also, über dieses, wenn auch karolingische, Teilkönigtum eine gewisse Eigenständigkeit in Herrschaft und Gebiet zu bewahren.

¹¹⁸ Stéphane LEBECQ, Les origines franques. V^e - IX^e siècle, [Paris] 1990, S. 235.

Dennoch bestanden nach wie vor die alten Beziehungen über den Kanal hinweg, wie die bretonischen Rück- und Auswanderungen zeigen.¹¹⁹ In

¹¹⁹ Um diese Vorkommnisse gehen die Meinungen weit auseinander, denn die Behandlung der Kelten war immer eine zentrale Frage im Spannungsfeld nationalistischer Sichtweisen. Das Erkenntnisziel läuft mitunter erkennbar darauf hinaus, die „eigene“ (britische) Geschichte auf Kosten der Kelten zu beschönigen. Einen besonders heftigen Versuch dieser Art trug Archibald A. Lewis 1953 vor, als er jegliche sprachlich-kulturell-religiöse Einheit keltischer Völkerschaften im Westen Europas ignorierte. Für ihn gab es kein Zurückdrängen der Kelten in Britannien und deren Rückzug in die Gebiete ihrer kontinentalen Stammesverwandten. Er präsentiert Folgendes: „Les envahisseurs irlandais des Cornouailles et du Pays de Galles furent, vers 450, battu par des tribus celtiques d’Angleterre occidentale qui avaient une certaine tradition maritime d’origine romain, une organisation et une flotte supérieure à la leur. Ces Bretons s’associant avec des Irlandais traversèrent la Manche pour envahir et coloniser l’Armorique.“ (Archibald Ross LEWIS, *Le commerce et la navigation sur les côtes atlantiques de la Gaule du V^e au VIII^e siècle*, in: MA 59, 1953, S. 261). Also: Iren überfielen Cornwall und Wales. Die Iren wurden nicht weiter ethnisch bezeichnet, jene waren westenglische Kelten, waren „des tribus primitives“ (ebd. S. 258). Die primitiven Kelten besiegten die Iren, weil sie von den Römern gelernt hatten, wie man eine überlegene Flotte baut. Anschließend taten sie sich aber zusammen und überfielen und kolonisierten Armorica. Im Jahre 470 griffen sie dann sogar zusammen mit den Sachsen die Loiregegend an (ebd. S. 267). Lewis vertritt im Kern: Die irischen Kelten überfielen die primitiven Inselkelten und zusammen fielen diese dann über die gallischen Kelten her. Da bleibt von den Kelten als historischer Einheit und westeuropäischem Urgrund nichts mehr übrig – und die angelsächsische, also englische, Vertreibung der Kelten kommt nicht vor. Das alles ist durch keinerlei Quellenmaterial abgestützt. Im Gegenteil; die Quellen geben eindeutige Auskunft. Der angelsächsische gelehrte Mönch und Historiograph Beda schreibt in den 730er Jahren von den *tribus Germaniae populis fortioribus, id est Saxonibus, Anglis, Iutis*, die man früher einmal zur Hilfe rief. *Non mora ergo, confluentibus certatim in insulam gentium memoratarum cateruis, grandescere populus coepit aduenarum, ita ut ipsis quoque, qui eos aduocauerant, indigenis essent terrori.* (Bed.hist.eccl. I.15, S. 60, Z. 4-6: „Umgehend strömten eifrig Scharen der erwähnten Stämme auf die Insel; das ankommende Volk begann sich so zu vermehren, dass die Einheimischen, obwohl sie jene selbst herbeigerufen hatten, in Angst und Schrecken versetzt wurden“). Die Fremden suchten das Land heim, nahmen mit Gewalt, was sie brauchten und richteten Massaker an. Wer überlebte, floh in die Berge und wurden niedergemacht, andere ergaben sich vor Hunger und wurden gleich erschlagen oder versklavt; *alii transmarinas regiones dolentes petebant; alii perstantes in patria ...* (Hervorh. RP; Bed.hist.eccl. lib. I,15, S. 60, Z. 7-8 v.u.: „die einen begaben sich voll Trauer in Gebiete jenseits des Meeres; andere blieben in der Heimat und ...“). Beda hat seinen Bericht teilweise wörtlich von Gildas, dem frühen Berichterstatte dieser Ereignisse, übernommen, der in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts schrieb: *alii transmarinas petebant regiones cum ululatu magno ceu celeumatis vice hoc mode sub velorum sinibus cantantes ...* (Gild.exc. 25, S. 40, Z.3-5: „Andere begaben sich in Gebiete jenseits des Meeres mit großem Wehklagen, das sich unter geblähten Segeln abwechselte mit Gesang: ...“). Selbst noch in den *Annales regni Francorum*, den Reichsannalen, wird, als Karl d. Gr 786 gegen die Bretagne zog, – übrigens erfolglos – von früher berichtet: *Nam cum ab Anglis ac Saxonibus Britannia insula fuisset invasa, magna pars incolarum eius mare traiciens in utimis Galliae finibus Venetorum et Corosolitarum regiones occupavit.* (Ann.Reg.Fr. anno 786, S. 48, Z. 35-37:

der Zeit um 600 u. Z. war Nantes der wichtigste Ausgangspunkt für die anhaltende Schifffahrt nach Britannien und Irland. „Der Partner des dort ausgehenden und dort in die Loire einlaufenden Handelsverkehrs ist Irland, im weitesten Sinne der gesamte inselkeltische Bereich“.¹²⁰

Auch wenn uns die Quellen so wenig über das Alltagsleben und -überleben vermitteln, ist von einer Kontinuität von Produktion und Austausch im keltischen Restgebiet unter den sich wandelnden Vorzeichen, wechselnden Herrschaften und Reichsgebilden auszugehen. An der Atlantikküste kannte man schon lange die Geheimnisse der so lebenswichtigen Salzproduktion aus dem Meer. Schon Jahrhunderte, bevor preußische Salzflotten die langen Reisen nach Bourneuf unternahmen, galt bereits: „Dans cette géographie des salines, le littoral compris entre Loire et Gironde était le plus doué, et le mieux doté“.¹²¹ Nicht zu vergessen das Fischereigewerbe der Atlantikküsten, das wichtige Produkte für eine regionale Versorgung bereitstellte.

Bereits erreichte Niveaus von Arbeitsteilung und Spezialisierung bilden sich nur über längere Zeiträume des Niederganges und durch Krieg und Überlebenskampf zurück und verschwinden nur mit dem völligen Untergang ihrer Protagonisten. Wir haben für diese „Dark Ages“¹²² nur sporadisch

„Denn als die Insel Britannia von den Angeln und Sachsen überrannt worden war, überquerte ein großer Teil ihrer Bewohner das Meer und setzte sich am entferntesten Ende Galliens, im Gebiet der Veneter und Coriosoliten, fest“). Lewis umging diese Quellenlage in offenbar „keltenunfreundlicher Intention“. Er schrieb eine Abhandlung über die schon Jahrhunderte vor dem Auftauchen der Römer keltische Atlantikküste und gebrauchte das Wort 'keltisch' überhaupt nur ein einziges Mal.

¹²⁰ Peter JOHANEK, Der „Außenhandel“ des Frankenreiches der Merowingerzeit nach Norden und Osten im Spiegel der Schriftquellen, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel des frühen Mittelalters (1985), S. 227. In diesem Zusammenhang muss die auch bei Johanek mitunter erkennbare Tendenz kritisiert werden, in Schifffahrt wie selbstverständlich Handelsverkehr zu sehen. Er selbst führt aus, „daß in den genuinen Zeugnissen der Merowingerzeit stets nur von *nautae*, *nautici* o. ä. die Rede ist, also der *T r a n s p o r t* im Blickpunkt des Interesses steht.“ (ebd. S. 232). Es geht aber nicht um den „Blickpunkt des Interesses“, sondern darum, dass noch kaum eigentlicher Handel vorhanden war. Ein ähnliches Problem gibt es mit den Zollstätten der fränkischen Zeit, die automatisch mit Fern- und Außenhandel identifiziert werden. Auch hier ist auf den Unterschied von Seetransport und Handelsverkehr hinzuweisen. Hildegard Adam führt hierzu aus: „Je nach Inhalt stellt es [lat. *telonium*, ndt. *tol*; RP] einen Sammelbegriff für Transport- oder Hebeabgaben, bzw. für Marktzölle, Hafengebühren, Schifffahrtsabgaben oder ähnliches dar“ (Hildegard ADAM, Das Zollwesen im Fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert, Stuttgart 1996, S. 39). Es handelt sich um Passierabgaben; *teloneum* beziehe sich „vorwiegend auf Transportabgaben“ (ebd. Anm. 10, S. 39).

¹²¹ Jean-Claude HOCQUET, Les ressources de la mer: le sel et le poisson (Chap. IV), in: CARBENTOUS / LESPAGNOL / PÉRON, Les Français, la terre et la mer (2005), S. 110.

¹²² Ich halte den Begriff 'Dark Ages' für unglücklich gewählt. Die Historiker etikettieren damit eine dynamische Zeit allein aus einer für sie unzureichenden Quellensituation heraus – also von ihren eigenen Arbeitsbedingungen her – als ein 'dunkles Zeitalter'. Ich benutze den Begriff zwar aus Gründen der Praktikabilität, setze ihn aber in

Nachrichten über Handels- und Transportschifffahrt. Einer dieser Nachweise sei hier angeführt. Gregor von Tours berichtet in seiner Geschichte der Franken folgende Begebenheit für die Jahre 585 und 586:

„Gesandte aus Spanien sind zum König Guntchramnus mit vielen Geschenken gekommen. Sie bitten um Frieden, erhalten aber keine verbindliche Antwort. Im vorangegangenen Jahr hat ein [fränkisches; RP] Heer Septimania [Küstengegend zwischen Rhône und Pyrenäen; RP] mit Krieg überzogen. Daraufhin sind auf Befehl des Königs Leuvioldus [König der Westgoten; RP] Schiffe, die von Gallien auf dem Weg nach Galicien waren, aufgebracht und geplündert worden. Die Sachen wurden fortgeschafft und die Männer niedergemacht und umgebracht. Es wurden keine Gefangenen genommen.“¹²³

Die überfallenen gallo-fränkischen Schiffe waren als Flotte offenbar in friedlicher Mission, also als reine Gütertransporte oder Handelsschiffe, in der Biskaya unterwegs. Wir erfahren nicht, aus welcher Gegend der langen fränkischen Küste an Atlantik oder des Englischen Kanal die Schiffe stammten. Wir wissen auch nicht, was sie geladen hatten. Wir erfahren aber, dass definitiv eine gallo-fränkische Seeschifffahrt entlang der Atlantikküste stattfand.

Das scheint selbstverständlich zu sein – war es aber nicht immer. 1937 sah sich Walther Vogel zu einem kurzen Artikel genötigt.¹²⁴ Er wendet sich darin gegen die Auffassung, die unbehinderte Fahrt der Normannen in die Flüsse hinein zeige, dass es „im Frankenreich keine seefahrende Bevölkerung von einiger Bedeutung gab“.¹²⁵ Vogel zählt einige quellenbelegte Hinweise auf, die – trotz fehlender „Zeugnisse für solche Schifffahrt vor dem 9. Jahrhundert“¹²⁶ – auf atlantische Schifffahrt schließen lassen, wie z. B. einen Schiffzoll in Nantes und karolingische Schiffsbauaktivitäten. Neckel behauptete bzgl. der „Frachtfahrten an der gallischen Küste“: „Ich glaube nicht zu irren, wenn ich sie für eine Hinterlassenschaft der Wikingerzeit erkläre“.¹²⁷ Man muss schon sehr „nordisch-germanisch“ gepolt gewesen

Anführungszeichen.

¹²³ G.v.T.hist. lib. VIII.35 (S. 404, Z. 9-13): *Legati de Hispaniis ad regem Guntchramnum venerunt cum multis muneribus, pacem petentes, sed nihil certi accipiunt in responsis. Nam anno praeterito, cum exercitus Septimaneam debellasset, navis, quae de Galleis in Galliciam abierant, ex iusso Leuvioldi regis vastatae sunt, res ablatae, hominis caesi atque interfecti, nonnulli captivi abducti sunt.*

¹²⁴ Walther VOGEL, Gab es vor dem 9. Jahrhundert keine Schifffahrt an der atlantischen Küste Frankreichs? (Bemerkungen zu G. Neckels 'Ursprung der Schifffahrt von Oléron'), in: HGBll.62, 1937, S. 185-188.

¹²⁵ VOGEL, Schifffahrt am Atlantik, 9. Jh. (1937), S. 185.

¹²⁶ VOGEL, Schifffahrt am Atlantik, 9. Jh. (1937), S. 185.

¹²⁷ Gustav NECKEL, Der Ursprung der Schifffahrt von Oléron, in: HGBll. 61, 1936, S. 175.

sein, um ernsthaft zu vertreten, die Wikinger hätten den Franzosen am Atlantik die Schifffahrt gebracht!

Kontinuitäten im
Schiffswesen
wahrscheinlich

Auch wenn sich die Überlieferungen und Artefakte aus dieser Zeit überwiegend auf Kriegsschiffe nordischer Bauart beziehen, gibt es keinen Grund, an der Existenz von Frachtschiffen in den Narrow Seas zu zweifeln. Peter JohaneK hat schon 1985 diese Kontinuität der Schifffahrt an den gallisch-bretonischen Küsten in die fränkisch-merowingische Zeit hinein herausgearbeitet:

„Auf der Grundlage der schmalen Quellenbasis wird man keine weitgehenden Schlüsse ziehen dürfen. Doch gewinnt man insgesamt den Eindruck, als ob sich der Seeverkehr von Gallien in den inselkeltischen Bereich um die Irische See fest in der Hand keltischer Seeleute befand, die vor allem als Transporteure auftraten und mit der Verteilung der Güter im jeweiligen Binnenland nichts zu tun hatten, diese vielmehr einheimischen Händlern und Kaufleuten überließen.“¹²⁸

Es bleibt zu ergänzen, dass dieser Verkehr zugleich auf die traditionellen Schiffe, auf diese breiten, flachen, hochbordigen Keltenkraweele, angewiesen war. Es fuhren dort die Schiffe, die wohl zum Vorbild wurden, als weiter nördlich, im Friesischen und Dänisch-Skandinavischen, Bedarf an gesegelten Frachtschiffen für kleinere Crews entstand. Zu der hier behandelten Zeit aber waren – soviel ist sicher – weder die skandinavischen Germanenvölkerschaften noch jene der südlichen Nordseeküste auch nur annähernd zu einer solchen Schifffahrt in der Lage. Es waren *n i c h t* die germanischen Stämme an der Nordseeküste, Chauken und Friesen, nicht die nach Skandinavien eingewanderten Stämme, nicht die Angeln oder Jüten, die die Schifffahrt aus der Taufe hoben. Diese Wiege der Schifffahrt im Europa nördlich von Alpen und Pyrenäen lag an der Südküste der Narrow Seas im keltischen Armorica. Ohne die Basis des keltischen Schiffswesens entsprechend zu würdigen, ist die Geschichte der west- und nordeuropäischen Schifffahrt des Mittelalters nicht verzerrungsfrei darzustellen.

Das ist leider bei bisherigen Übersichtswerken nur sehr bedingt der Fall. *L e w i s / R u n y a n* etwa beziehen Cäsar, die Veneterschiffe und die Küstenkelten beiderseits des Kanals überhaupt nicht ein. Bei ihnen kommen die frühen Kelten nur an einer Stelle in folgender Weise vor:

ideologische
Verwerfungen und
Unsicherheiten

„And though Britain had to wait until the reign of the Emperor Claudius to fall to Rome, neither its inhabitants nor the even more primitive Celts of Ireland or Scotland possessed the ships or the maritime skills capable of threatening Roman-held shores.“¹²⁹

¹²⁸ JOHANEK, 'Außenhandel' des Frankenreiches (1985), S. 232.. Siehe Karte Abb. 8.4, S. 279.

¹²⁹ Archibald R. LEWIS/Timothy J. RUNYAN, *European Naval and Maritime History*,

Das ist – vorsichtig ausgedrückt – nicht geeignet, die Entstehung der Schifffahrt West- und Nordeuropas zu erklären. Bei diesen Einschätzungen handelt es sich offensichtlich nicht um Fachfragen (selbstverständlich war Cäsar bekannt!), sondern um Probleme der Priorisierung und Sichtweise, also um *i d e o l o g i s c h e* Fragen der angelsächsischen Forschung.¹³⁰

Richard W. U n g e r argumentiert anders. Er stellt bzgl. Schiffdesign die Eigenständigkeit der Kelten heraus: „In northern and central Europe Roman influence on existing Celtic practice was surprisingly limited.“¹³¹ Er stellt weiterhin fest: „The two types of cargo vessels, the hulk and the cog, owed a great deal to Celtic designs.“¹³² Die von Rom unabhängige und für germanische Schiffstypen Modell stehende keltische Schifffahrt ist somit konstitutiv für west- und nordeuropäische mittelalterliche Schifffahrt gewesen. Es erschließt sich mir deshalb nicht, weshalb Unger seine Zäsur für „The Ship in the Medieval Economy“ 600 n. Chr. ansetzt, und eine westeuropäische keltische Gesellschaft, die entsprechende Schiffe getragen hat, bei ihm nicht behandelt wird. Die Kelten werden von ihm als Teil des Römischen Reiches gesehen: „While Gaul and Britain were part of the Roman Empire the Romans concentrated their activities inland, leaving coastal and river transport and, along with it, shipbuilding to the indigenous Celtic populations.“¹³³ Wenn Unger 600 n. Chr. als Zäsur zwischen Antike und Mittelalter ansetzt und somit als Beginn der „medieval economy“, so zeigt sich in der Schiffsfrage, wie unsicher solche Festlegungen und künstlichen Einschnitte sein können.

300–1500, Bloomington 1985, S. 2.

¹³⁰ Diese Diskussion möchte ich aber hier nicht weiter vertiefen. Siehe Vorwort dieser Arbeit, S. 8.

¹³¹ UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 34.

¹³² UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 58.

¹³³ UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 56.

9. Keltische und normannische Schiffe

9.1. Die Schiffe aus dem germanisch-skandinavischen Norden

Die Eroberungen der Römer und die Errichtung ihrer Provinzen im westeuropäischen Raum liegen noch in der Logik des Weltreichs der römischen Antike, nach der der zivilisatorisch, staatlich und militärisch Überlegene die umliegenden Völker und Reiche unterwirft, organisatorisch in das eigenen Herrschafts- und Staatsgebiet einbindet und ausbeutet. Die Jahrhunderte der gallo-romanischen Spätantike im Westen wurden allerdings zunehmend eine Zeit der Defensive und der Abwehr „barbarischer“, d. h. aus der Sicht der Römer kraftstrotzender, wilder, undisziplinierter Germanengruppierungen.

Was sie antrieb, ist im Einzelnen schwer zu sagen; sei es die ständige Suche nach Siedlungsland, sei es, dass vor dem Hintergrund eines großen Kulturgefälles materielle Begehrlichkeiten wohl in den meisten Fällen das vorherrschende Motiv für Ausfahrten Richtung Süden gewesen sein dürften.¹ Die für sie reichen, geordneten, wirtschaftlich organisierten Länder jenseits des Rheins, entlang der Kanalküste und an Seine und Loire übten offenbar auf die Germanen jenseits der Grenzen über die Jahrhunderte der spätantiken, frühmittelalterlichen Zeit eine so große Anziehungskraft aus, dass sie immer wieder das mühselige und auch gefährliche Geschäft der Seeüberfälle in die Tat umsetzten.²

Motivation hinter
den Kriegszügen

Zunächst stand bei solchen Völkerschaften noch keine territoriale Herrschaft auf der historischen Tagesordnung. Gebietseroberungen nutzten diese kaum sesshaften Stämme höchstens zur Landnahme für Eigenbedarf. Ihre Kultur und Lebenswelt machten es zu einer Ehre, kriegerische Überfälle auf Nachbarvölker und beutereiche Raubzüge in fernerer Küstenländern durchzuführen. Diese entsprechend interessierten Stammesgesellschaften benötigten noch keine großen, spezialisierten Handelsschiffe. Sie hatten bestenfalls Bedarf an Kampfschiffen, mit denen sie auch ihre erbeuteten Schätze transportieren konnten.

Die germanischen Überfälle setzten 41 n. Chr. mit den Chauken aus der Weser-Elbe-Region ein,³ die in den ersten beiden Jahrhunderten unserer

¹ Wie Haywood für die Chauken darlegt: „Neither population pressure nor marine transgression seems to have played a part. The underlying cause, however, is certainly the simple desire to acquire the material products of Roman civilisation“ (John HAYWOOD, *Dark Age Naval Power. A re-assessment of Frankish and Anglo-Saxon seafaring activity*, London and New York 1991, S. 9).

² Bei den folgenden Ausführungen zu den Zeiten germanischer Einfälle stütze ich mich auf Ian WOOD, *The Channel from the 4th to the 7th centuries AD*, in: MCGRAIL, *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 93-97. Vor allem aber profitiert die Darstellung von HAYWOOD, *Dark Age Naval Power* (1991).

³ Cass.Dio 60.8.7 (S. 316/317); Suet.Claud. 24.3 (S. 204/205): Abb. 9.1, S. 301.

Auftakt durch die
Chauken

Zeitrechnung den Römern und der Bevölkerung am Kanal wohl am meisten zu schaffen machten. Sie kamen über das Meer mit für Stoßtruppunternahmen höchst geeigneten, schnellen Langbooten, besetzt mit zunächst an den Paddeln, später an den Rudern arbeitenden Gefolgschaftskriegern. Plinius der Ältere berichtet für seine Zeit, dass die Germanen große Einbäume fuhren.⁴ Die frühen Chauken kamen nach Tacitus *in levibus navigiis*.⁵ In dieser Zeit wird der Beginn der Herausbildung des geklinkerten Langschiffes der Germanen anzusetzen sein. Wir wissen nicht genau, wie und von wem die frühen Einbäume in den ersten drei Jahrhunderten unserer Zeitrechnung von solchen Schiffen abgelöst wurden.⁶ Für die Zeit Mitte des 3. Jahrhunderts gilt:

„The Chauki by this time had disappeared from history and the pirates who now set out from the Rhine and the North Sea coast of Germany to raid the coasts of the Roman empire were called Franks and Saxons“.⁷

Franken, Sachsen
und die Zeit nach
den Römern

Wir wissen nichts über die Schiffe, mit denen die Franken nach den Chauken in das römisch-gallische Gebiet einfielen. Ihre ersten Unternehmungen sind für 260 und 278 n. Chr. überliefert.⁸ In der Folge ist es nicht ganz einfach, die Germaneneinfälle nach den beteiligten Stämmen der Franken und Sachsen auseinander zu halten.

„According to Eutropius the coasts of Belgica and Armorica were infested with Frankish and Saxon pirates by the mid-280s. The Franks and Saxons were joined by raiders from Scandinavia, ...“⁹

Die Situation in Westeuropa änderte sich grundlegend mit dem Niedergang der römischen Herrschaft. Wie wir von Ammianus Marcellinus

⁴ *Germaniae praedones singulis arboribus cavatis navigant, quarum quaedam et XXX homines ferunt.* (Plin.nat. Lib. XVI, lxxvii.203 [S. 130]: „Die germanischen Seeräuber fahren mit ausgehöhlten Baumstämmen, von denen einige bis zu 30 Männer fassen.“). Eine Rekonstruktionszeichnung eines solchen gepaddelten Langbootes findet sich bei VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 42, Abb. 6. Plinius lernte in den 50er Jahren des ersten Jahrhunderts als Offizier die Chauken persönlich kennen.

⁵ ... *levibus navigiis praedabundus Gallorum maxime oram vastabat* (Tac.ann. XI.18.1 (Bd. 2, S. 170/171)): Gannascus, Führer der Chauken, „ging mit leichten Schiffen auf Beute aus und verwüstete besonders die Küste der Gallier“.

⁶ Die nordisch-germanische Klinkerbeplankung erklärt Vogel aus der Weiterentwicklung überlappt genähter Rindenstreifenboote: VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 32-34. Ellmers erklärt das aus überlappender Aufplankung von Einbäumen: Detlev ELLMERS, Celtic Plank Boats and Ships, 500 BC – AD 1000, in: GARDINER, Earliest Ships (1996), S. 22.

⁷ HAYWOOD, Dark Age Naval Power (1991), S. 23.

⁸ HAYWOOD, Dark Age Naval Power (1991), S. 30-34.

⁹ HAYWOOD, Dark Age Naval Power (1991), S. 37.

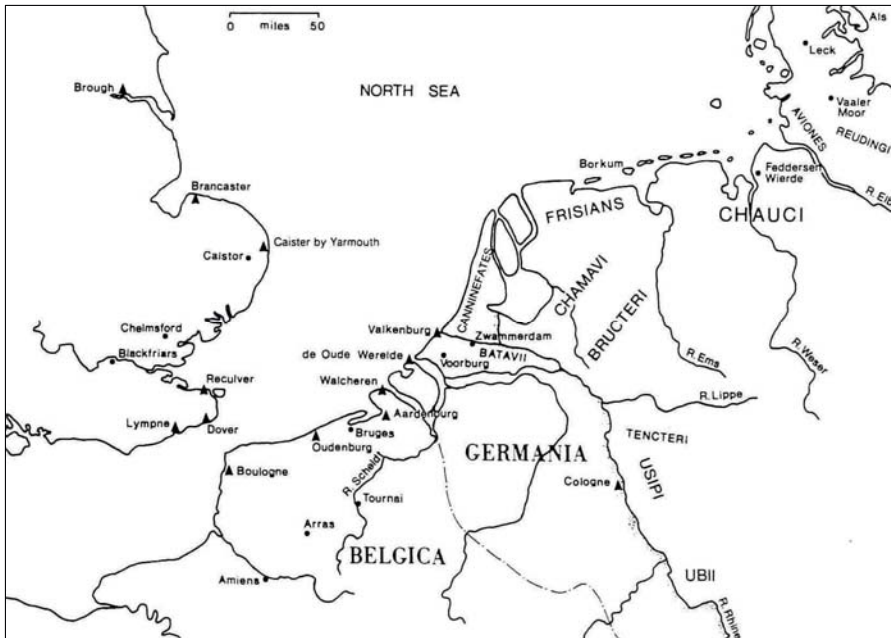


Abb. 9.1: Die Region der südlichen Nordsee im 1. bis 2. Jh.
Aus HAYWOOD, Dark Age Naval Power (1991), Map 1, S. 8. Dreieck = Militäranlage.



Abb. 9.2: Die Region der südlichen Nordsee im 3. bis 4. Jh.
Aus HAYWOOD, Dark Age Naval Power (1991), Map 2, S. 29. Dreieck = Militäranlage;
Stämme der Franken sind unterstrichen.

erfahren, musste sich Kaiser Valentian I. 367/368 schwerer, konzertierter Angriffe der „Barbaren“ auf der Britischen Insel erwehren, einer *barbarica conspiratione*¹⁰ von Skoten und Pikten, Attacotten, Sachsen und Franken, „which led to the virtual extinction of Roman authority in Britain“¹¹ und „marks an apparent turning-point in the history of Germanic piracy in north-west Europe; ...“¹² In dieser Zeit setzten die großen Züge germanischer Völkerschaften ein. Zu den Beutezügen und Überfällen gesellten sich nun verstärkt Landnahmen und Siedlungsbewegungen, worunter die angelsächsische Verdrängung der Kelten auf der britannischen Insel gehört.¹³ „It is certain that Anglo-Saxons raided Gaul from England in this period“.¹⁴ 454-55 griffen die merowingischen Franken die Provinzen Germania Prima und Belgica Secunda an, setzten sich in Nordgallien auf Dauer fest und wurden nun ihrerseits die Überfallenen, denn „in all probability the Saxons were plundering the coasts of Frankish Gaul, just as they had plundered the Roman Empire“.¹⁵

Wichtige archäologische Funde vermitteln einen Eindruck von den Schiffen, mit denen die Angeln und Sachsen auf den Spuren der frühen Chauken auf ihren Ausfahrten die Küsten entlang ruderten. Die Rede ist von dem 1863 gefundenen Nydam-Schiff¹⁶ von der Ostseeinsel Als – datiert auf 350-400 n. Chr. – und der Bootsfund von Sutton Hoo, Suffolk, East Anglia aus der Zeit um 625 n. Chr.¹⁷

Die Zeit der
Wikingerzüge

Die Zeit der Wikinger war die direkte Fortsetzung und der Abschluss dieser Jahrhunderte andauernden kriegerischen Plage für das restliche, besonders aber das westliche Europa durch germanisch-nordische aggressive Stammesgesellschaften. Auch wenn die Normannen noch direkt in der kulturellen und gesellschaftlichen Tradition ihrer nordisch-germanischen Vorläufer agierten, so trafen sie in ihrer Zeit des 9. bis 11. Jahrhunderts auf eine völlig veränderte Welt im Westen Europas, – auf eine Welt ohne

¹⁰ *Profectus itaque ab Ambianis, Treuerosque fest Inans, nuntio percellitur gravi, qui Britannias indicabat barbarica conspiratione ad ultimam vexatas inopiam ...* (Amm. liber XXVII.8.1 (S. 46/47): „Als er [Valentianus] von den Ambianern zu den Treverern eilt, wird er durch die schlimme Nachricht darüber erschüttert, dass sich Britannien durch eine Verschwörung der Barbaren in allerhöchster Not befinde...“).

¹¹ HAYWOOD, *Dark Age Naval Power* (1991), S. 43.

¹² HAYWOOD, *Dark Age Naval Power* (1991), S. 45.

¹³ Kontroverse Behandlung dieses Vorganges - siehe Kap. 8.5.2, Anm. 119, S. 293-294.

¹⁴ HAYWOOD, *Dark Age Naval Power* (1991), S. 60.

¹⁵ WOOD, *The Channel (4th to 7th Cent. AD)* (1990), S. 96.

¹⁶ Angela EVANS, *The Clinker-built Boats of the North Sea, 300-1000 A.D.* in: BANG-ANDERSEN / GREENHILL / GRUDE, *The North Sea* (1985), S. 65-66; Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Boats and ships of the Angles and Jutes*, in: MCGRAIL, *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 105-111.

¹⁷ EVANS, *Clinker-built Boats* (1985), S. 66-70; zu dieser Ausgrabung und den Bedingungen der Nordsee-Schifffahrt Martin CARVER, *Pre-Viking traffic in the North Sea*, in: MCGRAIL, *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 117-125.

Römer, auf Reiche ihrer fränkischen und angelsächsischen Vorgänger, die sich in die vorgefundene Zivilisation eingepasst und zu Mischkulturen verbunden hatten. Am Ende ihres Zeitalters gingen die Normannen den gleichen historischen Weg christlich-feudaler Staatsbildung sowohl in ihren Heimatländern als auch in ihren westeuropäischen Eroberungen.

Nicht nur was ihren gesellschaftlichen Entwicklungsstand anbelangt, auch bezüglich ihrer Schiffe unterschieden sie sich nicht von ihren germanischen Vorgängern. Es ist einleuchtend, dass diese meist in Bewegung befindlichen, seefahrenden germanischen Stämme noch keine Wirtschafts- und Marktstrukturen hervorbringen konnten, die professionelle Fernkaufleutegruppen beförderten, die wiederum spezielle Frachtschiffe nachfragten. Sie lernten deshalb zunächst die Schiffe zu bauen, die sie für ihre Seeaktivitäten der Beutezüge benötigten: Harmonisch strakende, schmale, schnelle, geklinkerte, kraftschonend zu segelnde Langschiffe zum Transport einer Kriegerschar. Auch wenn diese Schiffe Variationen in der Zeit und Gegend aufwiesen,¹⁸ auch wenn eine verbreiterte Lastversion (Knorr) für Frachttransporte und Umsiedlungsaktionen zur Verfügung stand, handelt es sich um eine sehr stringente Schiffbautradition.¹⁹ Die nordischen Völker waren – trotz der bei ihnen hoch angesehenen kriegerischen Expeditionen – nicht vorrangig beutegierige Barbaren, sondern bäuerlich siedelnde, unabhängige Völkerschaften, die ein harter Existenzkampf Ausschau nach Siedlungsland halten ließ, und die mit ihren Tauschwaren auch als Bauernhändler zu friedlicher, saisonaler Handelsfahrt aufbrachen.²⁰ Sich entwickelnde Seehandelsrouten, die Anfänge von Massenguttransport und mittelalterliche Emporien führten auch bei diesen abseits der europäischen Zentren lebenden Stämme zu der Nachfrage nach Frachtschiffen.

„At some time in the last part of the 10th century, a differentiation

¹⁸ So waren beispielsweise das Nydam- und das Sutton Hoo-Schiff unbesegelte Ruderboote: EVANS, *Clinker-built Boats* (1985), S. 65 u. 68. Haywood stellt fest: „Though we should expect that the diffusion of the sail along the North Sea coast was rapid, we do not have explicit literary confirmation that it was in use by the Saxons until c. 473 . . .“ (HAYWOOD, *Dark Age Naval Power* (1991), S. 137). Zu dem Thema auch Anton ENGLERT, *Large Cargo Vessels in Danish Waters, AD 1000 - 1250*, Diss. Kiel, 2001, S. 37–39.

¹⁹ Zur Entwicklung der geklinkerten nordischen Langboote siehe Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Ship Types and Sizes AD 800-1400*, in: CRUMLIN-PEDERSEN, *Aspects of Maritime Scandinavia* (1991), S. 73–79.

²⁰ „Die nordischen Seefahrer, die abwechselnd auf Wiking und auf Kauffahrt gingen, waren von Hause aus B a u e r n.“ (Else EBEL, *Der Fernhandel von der Wikingerzeit bis in das 12. Jahrhundert in Nordeuropa nach altnordischen Quellen*, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, *Handel der Karolinger- und Wikingerzeit* (1987), S. 271). „Untersucht man die altnordischen Quellen auf die Bezeichnungen hin, die dort für die seefahrenden Nordleute gebraucht werden, so tritt eine strenge Unterscheidung zwischen 'Kaufleuten' und 'Wikingern' zutage, d. h. es wird getrennt zwischen 'Handelsreise' und 'Wikingierzug':“ (ebd. S. 269), zwischen *kaupferð* und *viking* (ebd. S. 270).

of ship types took place within the Nordic shipbuilding tradition. Besides combined rowing and sailing personnel carriers, genuine sailing vessels were introduced“.²¹

Diese Frachtschiffe waren keine neuen Schiffstypen, sondern breiter gebaute Varianten des herkömmlichen Langschiffes.²²

Es ist oben ein Loblied auf geklinkerten Langschiffe im Norden gesungen worden, die so optimal an die nördliche See und die Ströme angepasst waren.²³ Die Völker im Norden Europas haben sich unabhängig von allen anderen schiffbaulichen Entwicklungen und Traditionen des antiken und frühmittelalterlichen Europa mit ihren geklinkerten Langschiffen einen einmaligen Seeschiffstyp geschaffen, der allerdings auch nur zu ihrem gesellschaftlichen Entwicklungsstand und ihrem Wirken in einer gegebenen historischen Gesamtsituation Europas passte. Dieser Schiffstyp überlebte im Spätmittelalter in bestimmten, auch zu rudernden Schiffsarten, wie den Schnicken oder den englischen Balingern, bevor er zusammen mit der Klinkerbauweise in der sich anbahnenden neuzeitlichen Welt des großen, hölzernen, vollgeriggten, europäischen Kraweelschiffs von der historischen Bühne verschwand.

9.2. Schiffbautraditionen: Verschiebung der Gewichte

Solange sich Rom mit seiner Kriegsflotte, der *classis Britannica*, und seiner Kette von Militärlagern von der britannischen Ostküste über beiden Seiten des Kanals bis hinunter zur venetischen Atlantikküste – dem sogenannten *Litus Saxonicum*²⁴ – und entsprechenden Militärbezirken gegen die Küstenüberfälle und Angriffe der Sachsen und Franken absicherte, bestand auch für keltische Transport- und Handelsschiffahrt Deckung, die jedoch nur so gut sein konnte, wie die römische Macht gefestigt war. In dieser Zeit vom 2. bis zum 4. Jahrhundert, tauchten geklinkerte Schiffe nur sporadisch und kurzzeitig, Kampf, Zerstörung und Unglück verbreitend, an den gallischen Küsten auf. Zusehends nachhaltiger drangen Germanen mit ihren Schiffen im Osten Britanniens vor. Solange die Römer präsent waren, wurde am Kanal, der Keltisch-Irischen See sowie am Atlantik sowohl die friedliche einheimische Transport-, als auch die römische Kriegsschiffahrt ausschließlich von kraweelgebauten Schiffen getragen.

²¹ ENGLERT, *Large cargo vessels* (2001), S. 39.

²² Das wird beispielsweise an den archäologischen Schiffsfunden Skuldelev 1 und 3 deutlich. Diese Schiffe haben ein Längen-Breiten-Verhältnis von 3,6:1 bzw. 3,7:1 während die zeitgleichen reinen Langschiffe Skuldelev 2 und 5 das Verhältnis von 8,3:1 bzw. 6,7:1 aufweisen (nach den Längen-Breiten-Angaben bei CRUMLIN-PEDERSEN, *Ship Types and Sizes* (1991), S. 74, Fig. 6; S. 76, Fig. 7; S. 77, Fig. 8).

²³ Kap. 5.6, S. 172–173.

²⁴ hierzu: B. Ward-Perkins, 'Litus Saxonicum', *LexMA* Vol. 5, col. 2037.

Der große, alles verändernde, historische Einschnitt, auch für die Schifffahrt, erfolgte durch den Niedergang und schließlich Vergehen der römischen Macht in Westeuropa. Wir haben kaum Informationen aus diesen nun folgenden „Dark Ages“. Aber eines dürfte klar sein: Die beiden grundsätzlich verschiedenen Schiffsbautraditionen des Westens und des Nordens berührten sich nicht mehr nur sporadisch, sie überlappten sich in dem Maße zunehmend, wie sich erst sächsische und fränkische und schließlich normannische landnehmende Siedler in Britannien, in Flandern und Nordfrankreich festsetzten. In merowingerzeitlichen Emporien wie Quentovic und Dorestad, in London, die Seine hinauf auf dem Markt von St. Denis oder den Niederrhein aufwärts Richtung Köln werden sich diese Schiffe, sofern sie in friedlicher Absicht unterwegs waren, begegnet sein. Sie werden nicht in Konkurrenz zueinander gestanden haben, denn von ihrer Herkunft und gesellschaftlichen Zwecken her waren sie sogar eher dazu geeignet, sich zu ergänzen. Stellen wir sie noch einmal kurz gegenüber:

Schiffbautraditionen
treffen aufeinander

Schiffe der keltischen Bautradition. Diese hochbordigen, flachbodigen, nur segelbaren, massiven, hochseetauglichen Schiffe waren prädestiniert für den Transport von Schwer- und Massengütern, also für Fracht- und Handelsschifffahrt. Sie waren für alle schwierigen Gezeitenküsten und - allerdings in kleinerer Ausführung – für Wattgebiete mit ihren Sandbänken und Seegatts und auf Flüssen zu gebrauchen. Die großen, von Cäsar beschriebenen Typen eigneten sich nicht für Binnen- und Flussschifffahrt. Der Typ fuhr seit Jahrhunderten in seinen angestammten Seegebieten, war optimal an die Natur angepasst und wurde für eine arbeitsteilige Gesellschaft und ihre überseeischen Kommunikationswege entwickelt.

Schiffe der nordisch-germanischen Bautradition. Das nordische, geruderte, später mit Segelunterstützung operierende Langschiff (Wikingerschiff / Drachenschiff) war ein Kriegs- und Angriffsschiff, für ruderende Kriegerscharen, geeignet zum Transport hochwertiger Luxus- und Raubgüter. Es war schlang und lang geschnitten, schnell und hochseetauglich und dennoch auf Flüssen einsetzbar. Dieser Schiffstyp wurde von außen nach Westeuropa in den gallo-keltischen Bereich eingeführt und deckte ursprünglich die Erfordernisse seefahrender, archaischer, nördlicher und östlicher Stammeskulturen an *kaupferð*- und *viking*-Unternehmungen im Rahmen von Sippen- und Gefolgschaftsunternehmungen ab.

Der Bedarf der bisherigen westlichen Küstenvölker an Kampfschiffen wurde immer von anderen Kräften abgedeckt: zuerst von dem römischen Kriegsschiffswesen und später, als man gegen die Kampfschiffe der Normannen keine Chance hatte, von der karolingischen Staatsmacht. Es war Karl d. Gr., der gegen die einsetzenden ersten Normannenüberfälle noch

vor seinem Tode Maßnahmen ergriff. Karls Biograph Einhard berichtet:

fränk. Flottenbau
am Ärmelkanal

„Er stellte auch eine Flotte gegen die Kriegszüge der Normannen auf die Beine, indem er umgehend den Bau von Schiffen an den Flüssen, die in Gallien und Germanien in den nördlichen Ozean münden, in Angriff nahm. Und weil die Normannen die gallische und germanische Küste andauernd durch Raubzüge heimsuchten, stationierte er in allen Häfen und den Flussmündungen, die schiffbar zu sein schienen, Schiffe und Wachposten zur Abwehr. Durch solche Schutzmaßnahme verhinderte er, dass der Feind entkommen konnte.“²⁵

Es sind allerdings Zweifel an der Umsetzung dieser Taktik, bzw. überhaupt der Existenz karolingischer, und speziell friesischer Normannenabwehr angebracht. Die Reichsannalen erwähnen tatsächlich den Bau einer Flotte, die aber nicht auf Flüsse aufgeteilt erscheint, sondern sich 811 in Boulogne, an der schmalsten Stelle des Englischen Kanals, konzentrierte:

„Er selbst aber [der Kaiser] begab sich unterdessen nach der Seestadt Boulogne, um die Flotte zu besichtigen, deren Bau er im Vorjahr befohlen hatte und deren Schiffe sich dort gesammelt hatten. Um der Schiffahrt den Weg zu weisen, nahm er wieder einen Leuchtturm in Betrieb, der dort in alten Zeiten aufgestellt worden war und ließ auf ihm des Nachts ein Feuer anzünden. Von dort aus zog er an die Schelde zu dem Ort, der Gent hieß, um die Schiffe zu inspizieren, die dort für jene Flotte gebaut wurden.“²⁶

Sammelgebiet und Bauufer für die Flotte Karls d. Gr., also Boulogne und Gent, waren alte keltische Orte in gallo-römischem Territorium, die fest im fränkischen Reich verankert waren.²⁷

²⁵ *Molitus est et classem contra bellum Nordmannicum, aedificatis ad hoc navibus iuxta flumina, quae et de Gallia et de Germania septentrionalem influunt oceanum. Et quia Nordmanni Gallicum litus atque Germanicum assidua infestatione vastabant, stationibus et erubiis dispositis, ne qua hostis exire potuisset, tali munitione prohibuit* (Einh.vit.Kar. 17, S.186/188).

²⁶ *Ipse [imperator] autem interea propter classem, quam anno superiore fieri imperavit, videndam ad Bononiam civitatem maritimam, ubi eadem naves congregatae erant, accessit farumque ibi ad navigantium cursus dirigendos antiquitus constitutam restauravit et in summitate eius nocturnum ignem accendit. Inde ad Scaldim fluvium veniens in loco, qui Gand vocatur, naves ad eadem classem aedificatas asperxit . . .* (Ann.reg.Fr. a. 811, S. 98, Z. 18-23).

²⁷ Boulogne, das alte keltische Oppidum Bononia, war Liegeplatz der *classis Britannica* und ab dem 3. Jahrhundert „militär. Zentrum der Verteidigungsorganisation des litus saxonicum.“ Die Stadt „wurde möglicherweise von den Sachsen besetzt. Die Gesch. von B. bis ca. 900 liegt im Dunkeln“ (R. Fossier, 'Boulogner-sur-Mer, in: LexMA vol. 2, col. 499). Zu dem alten Ort gehörte eventuell auch ein römisches *castellum*. Im 7. Jahrhundert wurden an dem Ort die beiden Abteien St. Peter (Blandinium) auf dem Blandijnberg, einem Geesthügel südl. der Stadt und St. Bavo (Ganda), an der

Das erwähnte Leuchtfeuer hatte Caligula 39 n. Chr. in Zusammenhang mit Invasionsplänen Britanniens eingerichtet.²⁸ Wenn es sich nur um Normannenabwehr gehandelt hätte, wäre es eine große Dummheit gewesen, den Feinden nachts den Weg zu weisen. Der Unterhalt eines solchen Leuchtfeuers macht nur Sinn, wenn man friedliche Seeschifffahrt in erheblichem Umfang unterstellt. Boulogne liegt mit Calais an der schmalsten Stelle des Kanals und lässt auf Fährverkehr nach Britannien schließen. Karl d. Gr. hat also nicht nur Normannenabwehr organisiert, wie es die Quellen darstellen, sondern die Seeschifffahrt zumindest an den Küsten des Ärmelkanals gefördert.

fränk. Leuchtturm
für Fährschifffahrt

Leider erfahren wir über die Schiffe nichts Genaueres. Wurden sie von örtlichen Schiffbauern oder von aus entfernteren Gegenden zusammengezogenen Handwerkern erstellt? Schiffe welchen Bautyps baute man in Boulogne, dem alten Stützpunkt der *classis Britannica*, und im fränkischen Gent mit seinen wichtigen Klöstern? Wach- und Patrouillenschiffe in Flussmündungen mussten sinnvollerweise ruderbare Kampfschiffe sein – und die gab es damals in der nordischen Bautradition. Bauten also inzwischen ansässige fränkische und eventuell sächsische Schiffbauer geklinkerte Patrouillenboote? Oder gab es in diesem alten keltisch-gallischen Küstengebiet noch die Schiffbauer, die kleinere, flachbodige Patrouillenschiffe in der eigenen überlieferten Bautradition zur Verfügung stellten? Ging es vielleicht, wie die Instandsetzung des alten Leuchtturmes andeutet, eventuell auch darum, den Handels-, Transport- und Fährverkehr über den Kanal zu fördern? Hatten sich die Bautraditionen vermischt, indem Transportschiffe als keltische Kraweele und Kampfschiffe als geklinkerte germanische Langschiffe in alter Franken- und Sachsentradition gebaut wurden?

Wie also ist es mit den beiden großen westlichen und nördlichen Schiffbautraditionen des Frühmittelalters weitergegangen?

Die weitere Entwicklung der nordischen Bautradition und deren spätere Variationen als Schnicken, Balinger und Galeeren zeugen davon, dass die ruderbaren, einmastig querbesegelten, schnellen Klinkerschiffe auch weiterhin nördliche und westliche Meere und Küsten des hohen und späten Mittelalters befuhren.

Leiemündung“ gegründet (‘Gent, 1. Anfänge und frühe historische Entwicklung’, in: LexMA vol. 4, col. 1237). Der Biograph Karls d. Gr., Einhard, erhielt von Ludwig dem Frommen als Dank für seine Dienste u.a. die Abteien St. Peter und St. Bavo in Gent als Laienabt zur Verfügung (J. Fleckenstein, „Einhard“, in: LexMA vol. 3, cols.1737-1739).

²⁸ Die Information entstammt der Kaiserbiographie Suetons über Caligula. Dieser Kaiser inszenierte 39 n. Chr. eine Art Scheinangriff an der Küste und feierte einen Sieg, ohne das es Kämpfe gegeben hatte, *et in indicium victoriae altissimam turrem excitavit, ex qua ut Pharo noctibus ad regendos navium cursus ignes emicarent.* (Suet.Cal. 46, S. 174: „... und zum Zeichen des Sieges errichtete er einen besonders hohen Turm, auf dem als Leuchtturm nachts Feuer loderten, um den Schiffen die Richtung zu weisen“).

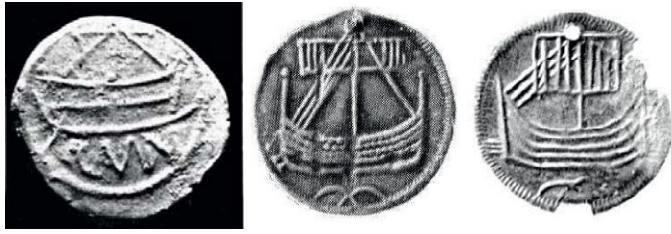


Abb. 9.3: Keltische Schiffsmünze und koggenähnliche Münzschiffe im Vergleich .

L i n k s: Keltische Münze des Cunobelin aus Sheepen, Anf. 1. Jh. v.Chr.; nach MCGRAIL, *Boats and boatsmanship* (1990), Figure 4.12, S. 43; M i t t e: Anh. P, Abb. P.5, S. 983, Nr. 8; r e c h t s: ebd. Nr. 13.

Schwieriger ist die Geschichte und Entwicklung der alten keltischen Frachtschifftradition zu beurteilen. Wir haben gesehen, dass keltisch-atlantische Schifffahrt jedenfalls bis in die karolingische Zeit hinein fortbestand.²⁹ Das Problem ist, dass Kraweelschiffe aus der Schifffahrt in Westen Europas irgendwann verschwunden waren. Dafür stößt man im Laufe des Mittelalters auf Schiffe, die den alten Keltenkraweelen sehr ähnlich sahen; allerdings waren diese in nordischer Klinkertechnik gebaut und wurden Koggen oder Liburnen genannt.³⁰ Wie erklären sich diese Schiffe und in welchem Verhältnis standen sie zu den beiden großen frühmittelalterlichen Schiffstraditionen? Oder repräsentierten sie – nach einem Untergang keltischen Schiffsbaus – eine ganz neue Schiffsbautradition?

9.3. Das keltische Seeschiff und die Kogge

eine erstaunliche
Ähnlichkeit

Die Rekonstruktion der gallo-keltischen Veneterschiffe hat eine erstaunliche Ähnlichkeit zwischen diesen Schiffen und der fast 900 Jahre jüngeren Kogge Typ Bremen von 1380 ergeben.³¹ Fasst man die von Cäsar gelieferten Angaben und Einschätzungen zu den Veneterschiffen zusammen, entsteht das Bild eines hochbordigen, breiten, schweren, reinen Segelschiffes mit einem flachen Boden, mit einem mittigen Mast, Quersegel und Seitenruder. Berücksichtigt man zusätzlich die bildlichen Darstellungen von Abb. 9.3, die ein hochbordiges Schiff mit recht geringem Decksprung und in scharfem Winkel an den Kiel gearbeiteten geraden Steven zeigen, dann springt die Ähnlichkeit mit den in späteren Jahrhunderten in Erscheinung tretenden K o g g e n direkt ins Auge.³² Schon Bernhard Hagedorn kommt zu ähnlichen Ergebnissen. „Die Beschreibung, die Cäsar von ihnen gibt, könnte mit

²⁹ Kap. 8.5.2, S. 292–297.

³⁰ Anh. J.1, Tab. J.1, S. 934.

³¹ Kap. 8.3.1. bis 8.3.2. S. 271–272, S. 271–277. Daten der Schiffe im Vergleich zusammengefasst in Tab. 8.2, S. 277.

³² Vergleich über Abb. 9.3.

ganz geringfügigen Änderungen auch für die Nefs und Koggen gelten³³ Allerdings spricht er mit keinem Wort das Hauptproblem an, dass sich offenbar die Bauweise der Schiffe grundlegend voneinander unterschied.³⁴ Wie also hängen Keltenseeschiff und Kogge historisch zusammen?

Detlev Ellmers hat 1985 die Hauptmerkmale der Kogge im Vergleich zum Wikingerschiff zusammengestellt, die er in Folgendem erkennt:³⁵ „the technical system of the cog“?

1. Ein flacher, aber breiter Kiel.
2. Steven und Heckbalken bilden mit dem Kiel einen festen Winkel.
3. Im mittleren Bereich ist der Schiffsboden flach und kraweelgefertigt.
4. Die steilen Seitenwände sind in einer Klinkertechnik ausgeführt, die sich wesentlich von der Klinkertechnik der Wikingerschiffe unterscheidet, denn
5. Die Planken sind viel dicker und breiter und anders verbunden als bei den Wikingerbooten so dass „any relationship (which formerly had been claimed) is to be excluded“.³⁶
6. Die Planken sind mit Eisennägeln, deren durchgeschlagene Spitzen umgebogen und in das Holz rückgeschlagen wurden, miteinander verbunden.
7. Fertigung in Schalenbauweise.
8. Planken wurden über Balkendübel mit den Spanten verbunden.
9. Kalfaterung: Moos in angefastem Plankenrand durch Weidenleisten gesichert, die durch eiserne Kalfatklammern (Sinteln) fixiert wurden.

Fast alle diese Punkte treffen auch auf die von Cäsar beschriebenen keltischen Seeschiffe zu.³⁷

³³ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 34.

³⁴ Kap. 9.4.3, S. 314–316.

³⁵ Detlev ELLMERS, Frisian and Hanseatic Merchants Sailed the Cog, in: BANG-ANDERSEN / GREENHILL / GRUDE, The North Sea (1985), S. 79–80. Obwohl Ellmers hier stark auf die Abgrenzung der Kogge gegen den skandinavischen Schiffbau fokussiert, lässt dieser Artikel wichtige Rückschlüsse bzgl. der keltischen Seeschiffe zu.

³⁶ ELLMERS, Frisian and Hanseatic Merchants (1985), S. 79. Das aber ist nicht unbedingt eine Frage der Klinkertechnik, sondern eine Folge davon, dass die Koggenplanken gesägt und deshalb vom Holz her nicht so qualitativ hochwertig waren wie radial aus dem Baumstamm herausgespaltene, durch unzerstörte Holzfasern hochelastische Planken der nordischen Schiffe. Gesägte Planken mussten deshalb dicker und breiter werden, was möglich wurde, weil sie den gesamten Baumstammdurchmesser ausnutzen konnten.

³⁷ Das unterschiedliche Kalfatmaterial (Pkt. 9) keltischer Schiffe ist keine „Systemfrage“, sondern war abhängig von entsprechend vorhandenen Materialien. Zumindest das Kalfatmaterial des Blackfriars-Schiffs bestand nach Marsden aus kleinen Haselnusszweigen. „These twigs were found to be wedged crosswise in each seam, and in the outer half of the seam they tended to be crushed, but were otherwise intact, whereas in the inner half they were broken and matted together.“ MARSDEN, A Ship from Blackfriars (1965), S. 14. Es dürfte keinem Schiffbauer schwergefallen sein, sich hierin, wenn nötig, umzustellen.

Die Parallelen zwischen der spätmittelalterlichen Kogge und dem Veneterschiff, wie sie durch die Erkenntnisse der Schiffsarchäologie zum keltischen Schiffbau (Blackfriars- und New Guy's House Fund³⁸) in Zusammenhang mit dem Cäsartext belegt werden, sind zum Greifen nahe.

Hauptunterschied:
Beplankungsart

Es gab nur ein einziges, allerdings grundlegendes Merkmal, in dem Veneterschiff und Kogge nicht übereinstimmten: Die *B e p l a n k u n g s a r t* (Pkte. 4 und 7): Die späteren Koggen wurden geklinkert in Schalenbauweise hergestellt, die keltischen Schiffe wurden kraweelgeplankt über ein Gerüst gefertigt.³⁹

Trotz aller Parallelen zwischen frühem Keltenschiff und späterer Kogge sollte man für die Frühzeit nicht von dem „technical system of the cog“ sprechen, wenn sich beide Schiffstypen, bei aller Übereinstimmung in schiffsbaulichen Einzelfragen, in der *g r u n d l e g e n d e n B a u k o n z e p t i o n* unterscheiden und auf den ersten Blick für zwei völlig unterschiedliche Bautraditionen stehen.

Es stellt sich die zentrale Frage: Wie ist es möglich, dass die geklinkerte spätmittelalterliche Kogge dem Keltenkraweel so ähnlich ist? Oder die Frage anders gestellt: Wann und unter welchen Umständen ist wer dazu übergegangen, das keltische Kraweelschiff in geklinkerter Ausführung herzustellen?

Wiege der
Schifffahrt und
Kontinuität

Es wurde herausgearbeitet, dass die Wurzeln von Seeschifffahrt in unseren west- und nordeuropäischer Breiten am Atlantik und am Ärmelkanal, in dem Seegebiet liegen, das man die *Narrow Seas* und keltische See nennt.⁴⁰ Seán McGrail stellt deutlich heraus:

„Celtic seamen had solved the problems of deep-sea voyages in some of Europe's most dangerous waters by the fifth century BC or even earlier. As the evidence stands at present, in their use of these skills they were well ahead of their contemporaries in northern Europe“.⁴¹

McGrail spricht hier eine Beobachtung an, die weitreichende Konsequenzen nach sich zieht. Jede Schiffsforschung, die für die mittelalterlichen Jahrhunderte in der nordwestlichen Hemisphäre Europas den Primat nordischer, bzw. allgemein germanischer Schifffahrt postuliert, muss gewissermaßen einen Bruch in der westeuropäischen Schifffahrt finden. Er muss im Zusam-

³⁸ Das Schiff von New Guy's House versank ca. 200 n. Chr. Datierung durch Peter MARSDEN, *A boat of the Roman period discovered on the site of New Guy's House, Bermondsey*, 1958, in: *TransactLond* vol. 21, pt. 2, 1965, S. 123-128.

³⁹ Damit ergibt sich auch automatisch ein Unterschied im Pkt. 8. Kraweelplanken wurden direkt an die vorhandenen Spanten genagelt, wodurch hölzerne Balkendübel wegfielen, die im anderen Fall die genagelte Klinkerschale mit den nachträglich eingezogenen Spanten verbanden.

⁴⁰ Karte Abb. 8.4, S. 279.

⁴¹ MCGRAIL, *Celtic seafaring* (1995), S. 274.

menhang mit Völkerwanderung und „Dark Ages“ eine historische Lücke unterstellen, um anschließend auf einen germanisch-nordischen Neuanfang zu bauen und das Schiffswesen neu anzusetzen, d. h. er muss genau die unwahrscheinlichste, ja abwegige Option des historischen Bruchs und völligen Neuanfangs zur Basis historiographischer Darstellung machen. Genau dieser Weg aber wurde schon früh von der nationalistischen deutschen Forschung eingeschlagen. Ehe wir uns dem zuwenden, ist die reale Geschichte der verschiedenen Bautraditionen aufzuklären.

9.4. Von Kraweel zu Klinker

Wir haben uns in vorangegangenen Kapiteln mit der Entwicklung und der Technik der Kraweelbauweise des auslaufenden Mittelalters, im 14. und 15. Jahrhundert, und dem damit zusammenhängenden europäischen Süd-Nord-Gefälle im Schiffbau auseinandergesetzt.⁴² Nun befinden wir uns gewissermaßen am Beginn der Entwicklung der Schiffsbauweisen in Europa. Nur wenn wir auch die frühe Phase nachvollziehen, wird es möglich sein, die Grundlinien der gesamte Zeitspanne der zehn bis zwölf Jahrhunderte mittelalterlicher europäischer Schifffahrt zu erfassen, und jede Einzelentwicklung im Lichte des Ganze zu würdigen.

9.4.1. Entwicklung des römischen Kraweelbaus

Wir wissen, dass noch um das Jahr 1300 niemand nördlich von Alpen und Pyrenäen in der Lage war, kraweelgeplankte Seeschiffe über ein Spantengerüst zu bauen. Bis zur Nordküste der iberischen Halbinsel wurden alle seegängigen Schiffe geklinkert und in Schalenbauweise gefertigt.⁴³

An den Küsten des Mittelmeeres aber wurden seit alters her alle Schiffe in allen dort vorhandenen Schiffbautraditionen kraweelbeplankt. Dabei hat der dortige Kraweelbau eine substantielle Änderung durchgemacht. Die ursprüngliche, filigrane und höchst anspruchsvolle Fügetechnik der Planken über eng sitzende verstiftete Nut-Feder-Verbindungen,⁴⁴ mit der man die Schiffe sogar in Schalenbauweise fertigte, konnte unter den Bedingungen spätantiken Niedergangs nicht aufrechterhalten werden.⁴⁵

⁴² Kap. 5.5, S. 156ff, Kap. 5.6, S. 166ff und „Exkurs 1: Römischer Schiffbau“, S. 163ff.

⁴³ Kap. 5.5, S. 161–162.

⁴⁴ Exkurs 1, S. 163–166 mit Abb. 5.16, S. 164.

⁴⁵ Unter Auswertung einer großen Zahl von Schiffsfunden aus der Mittelmeerregion sehen Pomey / Kahanov / Rieth für die römischen Schiffe im westlichen Mittelmeer („Western Roman Imperial type“) den Übergang von der Schalen- zur Skelettbauweise in der Zeit vom 2. bis 5. Jahrhundert u. Z.: Patrice POMEY/Yaacov KAHANOV/Eric RIETH, Transition from Shell to Skeleton in Ancient Mediterranean Ship-Construction: analysis, problems, and future research, in: IJNA 41, 2012, Tab. 4, S. 306. In ihrem schiffsarchäologischen Ansatz ist kein Platz für die Geschichte der Schifffahrt im Rahmen

Die rege Mittelmeerschifffahrt des Mittelalters, die großen byzantinischen, lombardischen und katalanischen Flotten incl. der Flotten, die die Kreuz-

der allgemeinen Geschichte der mittelmeerischen Antike. Bei ihrem Vorgehen bedenken sie weder die gesellschaftlichen Voraussetzungen für den Bau, noch die Bedingungen für Betrieb und Funktion von Schiffen in der jeweiligen Epoche und Gegend. Für sie zählen nur Schiffsfunde als solche. In umfassenden – man verzeihe den despektierlichen aber aus Sicht des Historikers leider angebrachten Ausdruck – archäologischen Sandkastenspielen mit „Schiffstraditionen“ und „Nebenzweigen selbiger“ geht es mit Konjunktiven durch die Jahrhunderte, wobei Menschen, Gesellschaften und ihre Geschichte nicht vorkommen. Die Historie des Schiffswesens erscheint als ein Netzwerk von leblosen, nach den naturwissenschaftlichen Regeln der Archäologie seziierten Schiffsfunden. Das Ergebnis sind keine objektiven historischen Erkenntnisse, sondern konstruierte Schiffstraditionen jenseits der Geschichte, sind l'art pour l'art. Da sie es in Wirklichkeit mit Lebensäußerungen menschlicher Gesellschaften, mit gelebter Geschichte zu tun haben, lässt sich die Historie weder ausschließen, noch erklärt sie sich durch solcherart „steril“ betriebene Fachdisziplinen. Die Schiffsarchäologie kommt nicht ohne Anleihen bei der Geschichtswissenschaft aus. Allerdings operiert man mit Aussagen und Festlegungen zur Geschichte, deren Herkunft und Problematik man nicht diskutiert, sondern stillschweigend übernimmt und setzt. Die eigenen, in sich naturwissenschaftlich-objektiven Arbeitsergebnisse, werden dann in ein „unverdautes“ Geschichtsbild eingepasst. In der hier kritisierten Ausarbeitung verzerrt sich der europäisch übergeordnete Blick auf das Mittelmeer gerade durch das, was ausklammert wird. An Schiffen außerhalb des Mittelmeeres kennen die Autoren nur „Romano-Celtic wrecks“ römischer Machart. Sie kennen lediglich das County Hall-Schiff aus London, das mit Nut-Feder-Kraweel und Schalenbauweise tatsächlich wohl von römischen Schiffbauern stammte und vom Holz her beurteilt vor Ort gebaut worden war (ebd. S. 248-249; Peter MARSDEN, The County Hall ship, in: *TransactLond* vol. 21, pt. 2, 1965, S. 109-117, zur Datierung S. 116). Was wir nicht erfahren, ist die gesamte Problematik des keltischen Kraweelschiffwesens und seines wahrscheinlichen Einflusses auf den späten römischen Schiffbau. Die eigenständige, keltische Bautradition von „Einfachkraweel“ in Skelettbauweise wird nicht zur Kenntnis genommen. Blackfriars und New Guys House fallen unter den Tisch. Eine Quelle wie Cäsars *Bellum Gallicum* wird nicht ausgewertet, wohl weil sie – man verzeihe mir erneut – nicht ausgegraben werden konnte. Es wird undiskutiert mit einer maritimen „Romano-Celtic tradition of NW-Europe“ argumentiert und wie selbstverständlich die dortige „transition from shell to skeleton“ unterstellt, die schon im 2. Jahrhundert begonnen habe (POMEY / KAHA-NOV / RIETH, *Transition* (2012), S. 308). Auf diesem Wege wird die keltische Seefahrt gelehnet, indem sie in einer römisch-lastigen „Romano-Celtic tradition“ aufgeht, die bzgl. der Seeschiffe gar nicht existiert hat. Es gab in den Provinzen ein römisches Kriegsschiffwesen und es gab eine armorikanisch-keltische Transportschifffahrt. Die Römer vollzogen die Veränderung der Baumethode des Kraweelbaus, die Kelten machten das nicht, weil sie nie anders gebaut hatten. Und für NW-Europa als Ganzes kann man „transition“ nicht ansetzen, weil dorthin der sich entwickelnde nordische Klinkerschiffbau ausstrahlte und Terrain eroberte. Diese Einseitigkeiten des Artikels sind nach meiner Einschätzung einem verkürzten Erkenntnisinteresse geschuldet. Das Ziel von Archäologen wird darin gesehen, die an den Funden erforschten Einzelergebnisse in eigenen Systematiken zu ordnen und aus diesen heraus zu erklären. Gefährlich wird es, wenn daraus Deutungskompetenz für den Verlauf der Geschichte abgeleitet wird. Philip Grierson hat schon 1959 in aphoristischer Qualität treffend angemerkt: „It has been said that the spade cannot lie, but it owes this merit in part to the fact that it cannot speak“ (Philip GRIERSON, *Commerce in the Dark Ages: A Critique of the*

fahrer nach Palästina übersetzten, bestanden aus Schiffen in vereinfachter Kraweelbauweise über ein Spantengerüst ohne spezielle Plankenverbinder. Dabei ist es nicht ausgeschlossen, dass die atlantischen Kelten, die ihre geplankten Schiffe schon immer und als erste auf diese Weise herstellten, den römischen Schiffbau in einer Zeit beeinflusst haben, als dieser gezwungen war, von dem hohen Kraweelstandard abzulassen. Zumindest Wissen über und Kontakt zum keltischen Schiffbau bestanden in der Kaiserzeit immer, man denke an den Schiffstyp Ponto⁴⁶ oder an die engen Kontakte, was die Binnenschiffahrt in den gallisch-rheinischen Provinzen anbelangt.⁴⁷

9.4.2. Festhalten an ererbten Bauweisen

Wir haben bei der Bearbeitung des europäischen Kraweelbaus im 14. und 15. Jahrhundert konstatieren müssen, welche großen Schwierigkeiten es den Klinkerschiffbauern außerhalb des mediterranen Bereichs bereitete, den Kraweelbau über Spantengerüst zu erlernen und zu übernehmen.⁴⁸ Man kann mit Sicherheit sagen, dass die frühen Schiffbauer nicht bewusst „Systeme“ studierten und umsetzten. Schiffbautraditionen wurden auch nicht durch die Konjunktur politischer Systeme und Herrschaftsinteressen gesteuert. Schiffbau war immer und überall auf die Beherrschung der Naturkräfte und Gegebenheiten des Meeres ausgerichtet und war von daher sehr konservativ. Einmal Bewährtes wurde beibehalten und Entwicklungen brauchten immer längere Zeit, um Schiffsbauer zu überzeugen und zur Übernahme zu bewegen – ganz zu schweigen von einem Wechsel der Schiffbaumethode! Ohne auch nur im Ansatz ingenieurmäßige Systematik anwenden zu können, war in diesen schriftlosen Zeiten das Vorgehen allein durch Erfahrung und Pragmatismus bestimmt. Wissen und Erfahrung konnten nur in der praktischen Tätigkeit und Übung von den Älteren und Erfahrenen erworben werden.⁴⁹

Die durch die großen, gesellschaftlichen Veränderungen im weströmischen Reich erzwungene „abgespeckte“ Version des Kraweelbaus blieb denn auch die einzige große Veränderung innerhalb einer der beiden großen Richtungen des europäischen Schiffbaus. Mediterrane Schiffbauer haben niemals die Klinkertechnik adaptiert. Als Anfang des 14. Jahrhunderts die atlantischen

Kraweelbau im europ. Mittelalter

Evidence, in: *TransactLond Ser. 5, vol. 9, 1959, S. 129*). Es wird in dem vorliegenden Fall keine nordisch-germanische, sondern die „südlastige“ Sichtweise kolportiert, als habe im maritimen Europa des ersten Jahrtausends nur die Mittelmeerregion eine Rolle gespielt. Auch hier möchte ich diese Fragen mit Blick auf das Vorwort (S. 8) nicht weiter vertiefen.

⁴⁶ Kap. 8.3.4, S. 281–282.

⁴⁷ Detlev ELLMERS, *Shipping on the Rhine during the Roman period: the pictorial evidence*, in: TAYLOR / CLEERE, *Roman shipping and trade* (1978), S. 1-14.

⁴⁸ Kap. 5.6, S. 166–168.

⁴⁹ Siehe hierzu auch die Ausführungen in Anm. 40, S. 77.

Gascogner Koggen im Mittelmeer auftauchten, imponierten diese nicht wegen ihrer geklinkerten Bordwände, sondern wegen ihrer handlichen Größe, Robustheit und ökonomischen Bereederbarkeit. Man baute diese Schiffe als *cochae* nach, d. h. als Kraweel.⁵⁰ Hier haben wir das z w e i t e Beispiel für den Bau von Koggen in einer anderen Bauweise – von Klinker zu Kraweel, vom Schalen- zum Skelettbau. Das e r s t e Mal – im früheren Mittelalter – verlief die Entwicklung genau anders herum. Das keltische Veneterschiff ähnelte, wie wir feststellen konnten, stark einer späteren Kogge, allerdings mit glatten Bordwänden. Irgendwann wurde im Zuge der germanischen Einwanderungen und Reichsbildungen im Westeuropa des frühen Mittelalters, an den Küsten der westlichen Nordsee, des Kanals und den südlicheren Küsten am Atlantik dieses auf Handels- und Lasttransport spezialisierte keltische Schiff zur Vorlage für auf nordische Klinkerart bauende Schiffbauer.

Und doch waren das keine historisch gleichwertigen Prozesse. Unter schiffbauerischen und handwerklichen Aspekten ist der Schalenbau gegenüber der Skelettbauweise die anspruchsvollere Schiffbautechnik.⁵¹ Die Baumethode der Kelten wurde v e r k o m p l i z i e r t, denn es ist schwieriger, ein großes, breites Lastschiff geklinkert mit „shell first“ zu bauen als kraweelgeplankt über ein die Form vorgebendes Gerüst. Gerade weil man Koggen als reine Handelsschiffe benötigte, wurden mit der Zeit die Herstellungs-, Unterhalts- und Reparaturkosten solcher Schiffe ein wichtiger Gesichtspunkt der Betriebsrechnung von Schiffern und Kaufleuten. Das keltische Schiff hatte laut Cäsar seine See- und Funktionstüchtigkeit auf dem Atlantik und an flachen und zerklüfteten Gezeitenküsten bewiesen. Es bestand also kein Grund, die Baumethode eines solchen Schiffes zu verkomplizieren, außer einem einzigen: Germanischen Klinkerschiffbauer konnten und wollten sich nicht auf Kraweelbau umstellen!

Verkomplizierung
der keltischen
Seeschiffe

9.4.3. Verschwinden des Kraweelbaus in Westeuropa

Eine wichtige Frage ist bisher offen geblieben. In römischer Zeit wurde an der Atlantikküste Armorikas Kraweelbau betrieben.⁵² Tatsache ist aber, dass ca. 900 Jahre später, im gesamten 13. Jahrhundert, in der Biskaya der Handelsverkehr mit großen geklinkerten Lastschiffen abgewickelt wurde.⁵³ Sowohl die an dem Weinhandel entlang der atlantischen Küste beteiligten

⁵⁰ Kap. 5.1, S. 143–146 und Kap. 5.5 S. 156–163.

⁵¹ Zum Vergleich der beiden Bautechniken siehe Kap. 5.5, S. 162–163.

⁵² Wir wissen leider nicht, welcher Schiffbau weiter nach Süden an der Küste des Poitou, Aquitaniens, bis hinunter in die Gascogne in dieser frühen keltischen Zeit bis hin zur Herrschaft der Westgoten im 5. Jahrhundert und dann am Atlantik im merowingischen Reich betrieben wurde.

⁵³ Siehe S. 161–162.

englischen, sowie bretonischen und Gascogner Flotten setzten sich aus Koggen oder allgemein „nef“ genannten Schiffen zusammen.

Welches Schicksal hat der keltische Kraweelbau genommen? Er wurde offenbar mit der Ausdehnung des fränkisch-sächsisch-normannischen Einfluss- und Herrschaftsgebietes verdrängt. Der Kraweelbau war offenbar auf der atlantischen Seite der iberischen Halbinsel weit nach Süden zurückgedrängt worden, hin zum Einflussgebiet der sowieso kraweelbauenden Mittelmeerschiffahrt.

Logisch zwingend sind nur drei Entwicklungsoptionen denkbar, die diese Veränderungen, dieses Verschwinden des Kraweelbaus von der Biskaya bis zur Themse bewirkt haben könnten.

- a. **E n t w e d e r** die Küstenbewohner am Atlantik haben ihre Kraweel-schiffe aufgegeben und „auf Klinker“ umgelernt. Das aber scheidet aus zwei Gründen aus: Ihre Schiffe waren laut Cäsar optimal an ihr Seegebiet angepasst. Sie hätten also keinerlei Veranlassung gehabt, ihre Baumethode umzustellen, wobei mittelalterlichen Schiffbauern solche Umstellungen von Haus aus sehr große Probleme bereiteten.
- b. **O d e r** die armorikanischen Kelten und mit ihnen ihre Schiffe gingen in den unruhigen Jahrhunderten der „Dark Ages“ als Romanokelten, mit den Römern unter und verschwanden vom Meer. In diesem Falle wären die Koggen von germanischen Eroberern und Landnehmern völlig neu erfunden worden und es wäre als purer historischer Zufall einzustufen, dass sie den untergegangenen keltischen Seeschiffen so ähnlich wurden. Wir wissen, dass ohne anderweitige Vorbilder die Germanen anders vorgingen. In ihrer angestammten nordischen Heimat schlugen sie den naheliegenden Weg ein, ihre Langschiffe „aufzuweiten“, d. h. breitere und höhere Frachtversionen zu bauen, aber keinen koggenähnlichen Schiffstyp neu zu entwickeln.

keltische Umstellung „auf Kraweel“?

Untergang der Kelten und ihrer Schiffahrt?

Die atlantische Schiffahrt ging **n i c h t** unter. In den Abschnitten zu „Seeschiffahrt und Gesellschaft der gallischen Kelten“ und zur „Wiege der Schiffahrt nördlich der Alpen“⁵⁴ konnte bereits gezeigt werden, dass zumindest die Schiffahrt der keltischen Bretagne bis in karolingische Zeit hinein die Stürme der „Dark Ages“ überstand und diese Bautradition sich als widerstandsfähig erwies. Zu merowingischen Zeiten, in denen erste Spuren der „germanischen“ Klinkerkogge sichtbar werden, galt: „Für den innerfränkischen Handel wichtiger [als die Mittelmeerschiffahrt; RP] dürfte der Verkehr zwischen Häfen an der Atlantikküste gewesen sein“.⁵⁵

⁵⁴ Kap. 8.4, S. 282 ff und Kap. 8.5, S. 287 ff.

⁵⁵ Dietrich CLAUDE, Aspekte des Binnenhandels im Merowingerreich auf Grund der Schriftquellen, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel des frühen Mittelalters (1985), S. 17. Siehe auch die Anm. 101, S. 289 und 128, S. 296.

geklink. Nach-
bauten german.
Schiffsbauer?

- c. O d e r germanische Klinkerschiffbauer bauten das keltische Lastschiff in ihrer eigenen Baumethode nach, als sich für sie gesellschaftlicher Bedarf an gesegelten Frachtschiffen einstellte. Das wiederum setzt voraus, dass die von Norden kommenden Germanen vor Ort in Westeuropa mit solchen Schiffen in Berührung kamen. Im Zuge ihres Vordringens nach Süden und Westen, im Zuge ihrer Integration in indigene gesellschaftliche und ökonomische Strukturen lernten sie die dort operierenden Lastschiffe kennen. In dem Maße, wie sich aus ihren Reihen ein – auch seefahrender – Kaufmannsstand entwickeln konnte, für den entsprechende Frachtschiffe interessant wurden, lag es nahe, sich an vorhandenen, bewährten Schiffstypen zu orientieren, d. h. sie von den eigenen Schiffbauern nachbauen zu lassen. Das aber passierte nur in ihrer ererbten Schiffbautechnik. Das Ergebnis waren geklinkerte koggenartige Frachtschiffe, hergestellt als Schalenbau. Man kann davon ausgehen, dass überall an den Küsten der Nordsee, des Kanals und der Keltischen und Irischen See die Anwohner – und sei es nur für lokalen Transport – kleine flachbodige Schiffchen und Boote kannten. Allen war gemein, dass sie teilweise extreme Gezeitenküsten befuhren. Alle kannten sich mit gefährlichen Strömungen in Gatts und Flussmündungen, mit Wattgebieten, trocken fallendem felsigem Grund, modrigen Flussufern, versandeten Anlegern, usw. aus. Aber solches lokales Wissen reicht nicht aus, um größere, massive, hochseegängige Transportschiffe für einen weiter gespannten Wanderhandel zu bauen. Dazu bedurfte es entsprechender Seerfahrung und eines traditionell gewachsenen Seeschiffbaus, wie er bei den Kelten und bei den Langschiff fahrenden Germanen der Fall war.

Zwei wichtige, von der Schiffsarchäologie beigebrachte Erkenntnisse sorgten in der Forschung zunächst für Erstaunen und Verwirrung.

- Die Bergung der Kogge Typ Bremen legte einen kraweelgefügtten flachen Schiffsboden frei, der in die geklinkerten Seitenwände überging. Es handelte sich offenbar um ein nur schwer zu erklärendes, so gar nicht zum Klinkerschiffsbau passendes Detail, was sich wie ein Relikt eines ursprünglichen Kraweelbaus ausmachte.⁵⁶

⁵⁶ Im Nachwort zur zweiten Auflage seiner Dissertation von 1986 beschreibt Paul Heinsius die untersten Plankengänge der geborgenen Kogge Typ Bremen so: „In den ersten vier Gängen an Stb.– und Bb.–Seite wechselt die Kraweel– zur Klinkertechnik an den Schiffsenden. Im Vorschiff finden sich reine Klinkerplanken und mittschiffs reine Kraweelbeplankung. Die Übergänge sind handwerklich sauber gearbeitet. [...] Dieser kraweelgebaute Schiffsboden war so auffallend, daß man schon geneigt schien, ihn für ein grundsätzliches Kriterium jedes Koggenbaues anzusehen.“ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 259. Auch die Schalenbauweise wurde durch den Fund bewiesen: „Entgegen meiner Annahme in der Dissertation zeigt sich jetzt, daß selbst Fahrzeuge dieser Größe noch ohne vorher aufgestelltes Spantengerüst gebaut wurden“ (ebd. S. 260).

- Mit dem schiffsarchäologischen Fund der Kollerup-Kogge 1978, die man u. a. anhand eines ebensolchen Kraweelbodens bestimmen konnte, wurde klar, dass auch in den skandinavischen Herkunftsgebieten der Wikingerschiffe Koggenschiffe gebaut worden waren.⁵⁷

9.4.4. Das Keltenschiff als Klinkerbau

Quellenauswertungen⁵⁸ und historisch-gesellschaftliche Wahrscheinlichkeit sprechen dafür, dass die Schifffahrt in Westeuropa die oben unter „c.“ skizzierte Entwicklung nahm. Die germanischen Seefahrer adaptierten das an der Atlantikküste vorhandene Lastschiff, als sie in Westeuropa, wohl an Orten wie London, Quentovic oder Dorestad mit diesen Schiffen Bekanntschaft machten.

Wie verlief die Entwicklung?

Wo aber blieben die keltischen Kraweele? Die Spur bretonischer Schifffahrt verliert sich im 9. Jahrhundert für längere Zeit. Erst im 12. und 13. Jahrhundert, in den Zeiten des atlantischen Weinhandels und des für West- und Nordeuropa so prägenden Seerechts von der Île d'Oléron wird die bretonische Küste als Teil des atlantischen Seeverkehrs wieder erkennbar. Dazwischen lagen die Wikingerstürme, die Entstehung eines starken normannischen Herzogtums, die normannische Eroberung Englands. In den 50er Jahren des 9. Jahrhunderts wurden auch die Bretonen und die gesamte Atlantikküste von den Normannen schwer heimgesucht. Sie setzten sich an der Loire fest.⁵⁹ Im Jahr 854 zogen sie von diesem Standort aus

Paul Heinsius gehörte zu denjenigen, die „keltische Wurzeln“ nicht ausschlossen: „Wir hätten somit einen zweiten Hinweis [der erste seien die von Cäsar erwähnten, bei den Funden von Blackfriars und New Guy's House bestätigten Schiffsbaunägel; RP] auf die von mir 1952 vermuteten, unter Umständen keltischen Wurzeln in der Schiffbautechnik des Koggenbaues gewonnen“ (ebd. S. 261). Allerdings ließ er diese Feststellungen leider so stehen, ohne über die forschungspolitischen Implikationen nachzudenken. Schiffbauerisch macht dieser doppelt gestaltete Schiffsboden mit schwierigen Übergängen von Kraweel zu Klinker wenig Sinn. Wenn schon Klinkerbau, dann wäre – wie auch bei andern Schiffstypen – ein durchgehend geklinkerter Boden durchaus sinnvoll gewesen. Eingedenk der Denk-, Arbeits- und Lernweise mittelalterlicher Schiffbauer bietet sich einzig als Erklärung an, dass wir es mit einem Überbleibsel aus der Anfangszeit zu tun haben, als das Vorlagemodell das keltische, flachbodige Kraweelschiff war, dessen Boden man auflegte, um auf ihm die geklinkerte Schale aufzubauen.

⁵⁷ Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Danish Cog-Finds, in: MCGRAIL, *The Archaeology of Medieval Ships and Harbours* (1979), S. 17-35.

⁵⁸ Kap. 8.5, S. 289–296.

⁵⁹ *Dani in Ligere consistentes usque ad Blisum castrum veniunt ipsumque incendunt, volentes inde Aurelianis pervenire eadem patraturi. Praeparantibus vero adversus eos navigia et bellatores episcopo Aurelianensium Agio et Carnutum Burchardo, ab intentione desistunt et inferiora Ligens repetunt* (Ann.Bert, Jahr 854 (S. 86, Z 33-36): „Die Dänen, die sich an der Loire festgesetzt haben, rücken bis zur Burg Blois vor, die sie verbrennen. Und von hier aus wollen sie versuchen, bis nach Orléans vorzustoßen. Als aber die Bischöfe Agius von Orléans und Burchard von Chartres gegen sie Schiffe und Krieger

gegen Anger⁶⁰ Im Jahr darauf, 855, zogen sie nach Süden gegen Bordeaux und Aquitanien.⁶¹ Die Normannen blieben vor Ort und Bretonen scheinen sich sogar mit ihnen arrangiert zu haben.⁶² Unter diesen Verhältnissen wird es schwer möglich gewesen sein, eine eigene Transportschiffahrt aufrechtzuerhalten. Was vorher keine Macht geschaffte hatte, gelang nun den Normannen. Die Bretonen gingen in dieser Zeit als unabhängiger historischer Faktor unter.⁶³ Die Friesen, die eventuell sogar noch härter unter die Normannen zu leiden hatten, entgingen diesem Schicksal, weil sie bereits bei wenig Widerstand ein integraler Bestandteil der karolingischen Reiche waren.

Jean-Christophe Cassard legt dar, dass sich die armorikanischen Kelten angesichts dieser Verhältnisse zum Rückzug von dem Meer genötigt sahen.

„La circulation maritime demeure perturbée en profondeur au moins jusque vers l’an mille ainsi que le suggèrent en Bretagne les derniers raids vikings sur Nantes en 960 et autour de Dol aussi tard que 1014. Tous les circuits des anciennes navigations ont été désorganisés de façon trop durable pour renaître à l’identique dans un contexte de paix fragile, et cette incertitude des lendemains a sans nul doute accentué encore la tendance latente des Bretons armoricains à se détourner de la mer bordière pour vivre repliés sur leurs champs et leurs landes. En tout cas, chez eux, la renaissance de l’activité maritime se fait attendre deux siècles au minimum, durant lesquels font défaut, de façon signifiante, preuves avérées et même indices d’une quelconque activité nautique.“⁶⁴

das keltische
Kraweelschiff
verschwindet

Damit war aber letztlich auch das keltische Kraweelschiff aus der Geschichte verschwunden. Eventuell hören wir das letzte Mal 797 von den großen Transportschiffen. Die *Annales Guelferbytanorum* wissen über Karls

aufbieten, sehen sie von dem Vorhaben ab und kehren an die untere Loire zurück“.

⁶⁰ *Pyraetae Nordomannorum Ligeri insistentes denuo civitatem Andegavorum incendio concremant* (Ann.Bert, Jahr 854 (S. 88, Z. 13-15): “Die normannischen Seeräuber von der Loire brennen erneut die Stadt Angers nieder“).

⁶¹ *Nordomanni Burdegalam Aquitaniae civitatem invadunt et hac illacque pro libitu pervagantur* (Ann.Bert, Jahr 855 (S. 88, Z. 24-25): “Die Normannen dringen in Bordeaux, der Stadt in Aquitanien, ein und durchstreifen nach Belieben das Land“).

⁶² Die *Annales Bertiniani* berichten für das Jahr 866, also 11 Jahre später, von einem gemeinsamen Raubzug über Land von Normannen und Bretonen: *Nortmanni commixti Brittonibus, circiter quadringenti de Ligeri cum caballis egressi, Cinomannis civitatem adeunt. Qua depraedata, in regressu suo usque ad locum qui dicitur Brieserta veniunt* (Ann.Bert, Jahr 866 (S. 160, Z. 13-15): „Normannen und Bretonen gemeinsam, um die 400 Mann, sind von der Loire aus mit Pferden aufgebrochen und ziehen nach Le Mans. Sie plündern die Stadt aus und auf ihrem Rückweg kommen sie bis nach Brissarthe“).

⁶³ Kap. 8.5.1, S. 289–292.

⁶⁴ Jean-Christophe CASSARD, *Les Bretons et la mer au Moyen Âge . Des origines au milieu du XIVE siècle*, Renne 1998, S. 66.

Kampf mit den Sachsen in diesem Jahr zu berichten:

*Karolus rex iterum in Saxoniam cum navibus magnas per terra tractas et per aquas, et in ipsas fecit castellum, et constrinxit Saxones nimis.*⁶⁵

Man konnte also diese *naves magnae* auf das Ufer ziehen, sie blieben aufrecht stehen und man konnte auf ihnen wie von einer Wand oder Mauer aus kämpfen. Es handelt sich offenbar um plattbodige Schiffe mit steilen, hohen Bordwänden. Man denkt automatisch an die Veneterschiffe mit ihren hohen, kaum enterbaren Bordwänden. Die Friesen besaßen zu jener Zeit noch keine Schiffe der keltischen Größenordnung. Sie hatten damals wohl erst kleinere Plattbodenschiffe für die Wattfahrt.⁶⁶ Ob das geklinkerte oder Kraweelschiffe waren, erfahren wir nicht.

Selbst wenn Karl 797 eventuell atlantische Transporter auf Flüssen eingesetzt haben sollte – das keltische Kraweelschiff tauchte in seiner alten Form nicht wieder auf, sondern lebte nur in der geklinkerten Version als Kogge des hohen und späten Mittelalters überall in Europa weiter. Im 14. und 15. Jahrhundert konnte jedenfalls kein Bretoner mehr Kraweel bauen. Einzig hinzugezogene Schiffbauer aus dem Mittelmeerraum waren in der Lage, in Westeuropa Arbeiten an Kraweelen auszuführen. Dank dieser Schiffbauer war Anfang des 15. Jahrhunderts „Le Clos des galées“ in Rouen die einzige Werft, in der man Schiffe beider Schiffbautraditionen bauen und reparieren konnte.⁶⁷

Halten wir fest: Die geklinkerte Kogge des Mittelalters war unter technisch-ökonomischen Gesichtspunkten eine nicht sinnvolle Verkomplizierung und letztlich eine Verteuerung der gallischen Lastschiffe durch im Lastschiffbau zunächst unerfahrene Raub- und Beuteschiffer der nordischen Klinkertradition. Wir können heute nur noch den großen Gang der Adaption des keltischen Lastschiffes als geklinkerte Kogge konstatieren. Wir wissen nicht, wann, durch wen und in welcher Form die Umstellung in der Schiffsbauweise erfolgte. Wir wissen nur, dass die geklinkerten Koggen in späterer Zeit über ganz Westeuropa verbreitet, dass sie „the workhorses of the northern and western seas“ waren, wie sie Robin Ward 2009 zu recht bezeichnet.⁶⁸ In einem vorangegangenen Kapitel ist herausgestellt worden,

Fazit und weitere Fragen

⁶⁵ Ann.Guel. a. 797, S. 45: „König Karl war wieder in Sachsen. Er hatte große Schiffe bei sich, die an Land gezogen wurden und sich im Wasser befanden; und er benutzte sie als Kastell und er schnürte die Sachsen ein.“

⁶⁶ Man ist an dieser Stelle an einen Bericht Heinrichs von Lettland über 400 Jahre später erinnert, als man 1216 in Riga eine Kogge *tamquam castrum*, wie eine Burg ausbaute und gegen die Esten in der Mündung der Düna vor Anker legte: H.v.Let. IX,11 (S. 200, Z. 18-22). Hierzu: PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 24.

⁶⁷ Zu „Le Clos des galées“ und den italienischen und von ihnen angelernten bretonischen Schiffbauern siehe S. 169–170.

⁶⁸ Robin WARD, *The World of the Medieval Shipmaster. Law, Business and the Seas*

dass die Kogge ab dem 12. Jahrhundert als ein europaweit verbreiteter Schiffstyp zu erkennen ist.⁶⁹ Wir haben gesehen, welchen großen Anteil dieses Schiff an der englischen Seeschifffahrt des 14. Jahrhunderts hatte.⁷⁰ Koggen lassen sich in Irland im 14. Jahrhundert nachweisen.⁷¹ Wir haben ebenfalls nachvollzogen, dass die Kogge als ein gängiger atlantischer Handelsschiffstyp den Weg in das Mittelmeer fand.⁷² Dänische Koggen operierten Anfang des 13. Jahrhunderts in der Ostsee. Man stellte in jener Zeit in Skandinavien im Frachtverkehr auf die Kogge um.⁷³ Es lassen sich sogar späte holländische Koggen des 15. Jahrhunderts nachweisen.⁷⁴ Und natürlich war die Kogge ein gängiger Großschiffstyp in allen Seehandelsstädten des hansischen Verbundes.

9.5. Friesisches Monopol auf Küstenschifffahrt?

Angesichts dieser Zusammenhänge mutet es höchst seltsam an, wenn sich die deutsche Forschung bei der Verbreitung der geklinkerten Kogge auf den Stamm der Friesen festlegt. Obwohl Detlev Ellmers selbst die gallo-römisch-keltischen Zusammenhänge der ersten Jahrhunderte unserer Zeitrechnung erarbeitet hat, ist er ein Vertreter der „Bruch- und Neuanfangstheorie“, und zwar durch die Friesen. Bis in die Zeit des 6. Jahrhunderts zurück sieht er eine friesische Vorherrschaft entlang der Küsten. Ellmers bringt das 1990 deutlich bereits im Titel eines entsprechenden Aufsatzes zum Ausdruck: „The Frisian monopoly of coastal transport in the 6th–8th centuries AD“.⁷⁵ Nun hat er schon 1969 nicht nur über die Binnen- und Flussschifffahrt in den römischen Provinzen, speziell in der Rheinregion gearbeitet.⁷⁶ Ellmers hat das keltische Seeschiff als eine frühe, eigenständige, vorgermanische, gallisch-britannische Schiffbautradition erfasst, wobei er die schriftliche Überlieferung mit archäologischen Erkenntnissen zusammenbrachte. Es ist ihm wichtig, auf den Zusammenhang zwischen Veneterschiffen und

c. 1350 – c. 1450, Woodbridge 2009, S. 4.

⁶⁹ Kap. 4.2, S. 125, S. 125–127.

⁷⁰ Anm. 41, S. 126.

⁷¹ HUTCHINSON, *Ships and Shipping* (1994), S. 37.

⁷² Kap. 5.1, S. 143–146.

⁷³ UNGER, *Ship in the Medieval Economy* (1980), S. 140 u. Anm. 24, S. 156/57; Seán MCGRAIL, *Schiffe, Bootsbauer, Seeleute*, in: GRAHAM-CAMPBELL, *Leben der Wikinger* (1980), S. 63; PAULSEN, *Koggendiskussion* (2010), S. 43/44.

⁷⁴ Kap. 4.2, S. 126 (*schöne nyge koggen*).

⁷⁵ ELLMERS, *Frisian monopoly* (1990), S. 91–92.

⁷⁶ Er beschreibt eine „alpenländisch-rheinische Schiffbautradition“ (ELLMERS, *Keltischer Schiffbau* (1969), S. 84 ff) und eine „gallisch-rheinische“ (ebd. S. 91 ff; auch: ELLMERS, *Shipping on the Rhine* (1978), S. 1–14).

dem 150 Jahre späteren Blackfriars Fund⁷⁷ hinzuweisen: „Diese Fahrzeuge müssen dem Typ Blackfriars weitgehend entsprochen haben, werden aber wahrscheinlich noch größer gewesen sein“⁷⁸ Im Zusammenhang mit dem Flussbootfund von New Guy's House in London aus der Zeit um 200 n. Chr.⁷⁹ nimmt er wie folgt Stellung: „Da dieses Boot nicht für die Seefahrt geeignet war, muss es an der Themse gebaut worden sein. Hier wurden demnach Schiffe in gleicher Bauweise hergestellt, wie in der Bretagne, was umso weniger verwundert, als bereits Cäsar die engen, z. T. verwandtschaftlichen Beziehungen der Bewohner zu beiden Seiten des Kanals hervorhebt.“⁸⁰

Haben also friesische Bauern, die auf ihren Wurten und im feuchten Marschhinterland einen harten Existenzkampf zu führen hatten, einen neuen Handelsschiffstyp entwickelt, einen Typ, der gleichzeitig nicht gerade weit entfernt am Kanal und der bretonischen Küste als Kraweelschiff seit langem im Einsatz war? Es ist außerdem entwicklungsgeschichtlicher Nonsens, in frühmittelalterlichen, merowingischen und beginnenden karolingischen Zeiten des 6. bis 8. Jahrhunderts von einem, wie auch immer gearteten, „M o n o p o l auf Küstenschiffahrt“ zu sprechen, und damit ökonomische Konkurrenzsituationen und kommerziellen Kampf um Handelsrouten in einer Zeit zu unterstellen, die zunächst nur saisonalen Bauern- und Wanderhandel auf kleiner Stufenleiter und auf Basis von Tauschhandel mit Hackgeld ohne währungsgestützte Münzen kannte. Aber Ellmers vertieft seine Friesengeschichte noch weiter. Er sieht nicht nur das „Friesenmonopol der Küstenschiffahrt“. Er macht diese sogar zur „Nabelschnur“ und „letzten Verbindung“ Skandinaviens mit den Rest der Welt. Die Unterbrechung der nord-südlichen Handelsrouten im Osten zur Zeit Justinians (527-565) habe „zu einer dramatischen Zuspitzung seiner [Skandinaviens; RP] Verkehrssituation geführt.“⁸¹

fries. Monopol auf Küstenschiffahrt?

⁷⁷ Zur Datierung: Im Mastfuß wurde eine römische Bronzemünze (ein As) mit dem Bild Domitians gefunden, die 88 oder 89 n. Chr. in Rom gemünzt worden, und deren Abnutzungsspuren darauf hindeuten, dass sie schon einige Zeit umgelaufen war. Das datiert das Schiff auf ca. 100 n. Chr.: MARSDEN, A Ship from Blackfriars (1965), S. 36-37 und Plates 7, 8. Ergänzt wird die Datierung durch dendrologische Untersuchungen, die zeigen, dass das Schiffe wahrscheinlich Mitte des 2. Jahrhunderts gebaut worden ist: MARSDEN, A re-assessment (1990), S. 73.

⁷⁸ ELLMERS, Keltischer Schiffbau (1969), S. 76..

⁷⁹ MARSDEN, Boat of New Guy's House (1965), S. 118-131.

⁸⁰ ELLMERS, Keltischer Schiffbau (1969), S. 77.

⁸¹ Wir bewegen uns in der Zeit auslaufender archaischer Stammesgeschichte, von Ansätzen früher Staatsbildung, großer Wanderbewegungen in Europa, lokalen Naturalaustausches und Fernhändlern als exotische Vermittler von begehrten aber in den meisten Fällen nicht lebensnotwendigen Luxusartikeln in Agrargesellschaften. Ellmers dichtet den Friesen „die Versorgung ganz Skandinaviens“ durch eine Art von „friesischen Superbauern“ an: „Die für die Versorgung ganz Skandinaviens mit Fernhandelsgut unerlässliche Schiffahrt wurde also gewissermaßen nebenbei oder jedenfalls zusätzlich zur Landwirtschaft von den Bauern selbst betrieben“ (Detlev ELLMERS, Die Bedeutung

„Was auch immer geschah, Skandinavien hing nur noch über eine Nabelschnur der friesischen Küstenschiffahrt mit den übrigen germanischen Reichen und dem Mittelmeerraum zusammen.“⁸²

Man fragt sich ernsthaft, aus welcher Welt Ellmers berichtet. Nicht friesische Schiffe, sondern die Schiffe der Bretonen und Römer, der Chauken und Franken, der Sachsen, Angeln, Jüten, der Briten und Normannen befuhren in den spätantiken/frühmittelalterlichen Jahrhunderten die nordwesteuropäischen Meere – auf Raubfahrt und auf Handelsfahrt, in Kriegsflotten und Umsiedelungsverbänden ihrer Sippen, auf Expeditionen und Landsuche, im Fähreinsatz und im Küstenverkehr ihrer Bauern und Siedler.⁸³ Die Friesen nahmen in Rahmen ihrer unauffälligen historischen Präsenz und als eroberter Teil des fränkischen Reiches an dieser Seefahrt teil. Wenn sie gezwungen waren, ihr Land zu verlassen, zog es sie eher binnenwärts an die großen Flüsse. Ellmers' „Monopol-“ und „Nabelschnur“-theorien müssen als ein konstruierter Teil einer Friesenlegende eingestuft werden.

9.5.1. Unzureichende archäologische Nachweise

Auch wenn Ellmers die historischen Zusammenhänge weitgehend ignoriert, müsste er zumindest sehr durchschlagende archäologische Belege für die große Behauptung eines „frisian monopoly“ zur Hand haben, d. h. für ausschließliche und alleinige Handels- und Transportschiffahrt der Friesen entlang den Nordseeküsten in der Zeit des entstehenden und sich zum Staat entwickelnden fränkisch-christlichen Hegemonialreiches, der angelsächsischen Nordseeschiffahrt, und der keltischen Kanal- und Atlantikschiffahrt.

Ellmers stellt fest: „The first people we meet with a cog are the Frisian peasants“.⁸⁴ Seine Schlussfolgerung zieht er lediglich aus einem Schiffsslip auf einer Wurt und einem Ruderfragment.

„The first evidence for a real cog is the 7th century slip-way of a ship yard for cogs at Hessens in Wilhelmshaven, Lower Saxony. This timber-construction was designed for flat bottomed ships of at least 2 m width at the bottom. No parts of the ship itself have been uncovered, with the exception of fragments of an oar and a

der Friesen für die Handelsverbindungen des Ostseeraumes bis zur Wikingerzeit, in: LINDQUIST, *Society and trade in the Baltic* (1985), S. 12). Wie das in der Praxis durch die in schwierigstem Gebiet um ihr Auskommen hart kämpfenden Friesen überhaupt zu leisten gewesen wäre, bleibt schwer vorstellbar. Davon zu sprechen, dass bei Ausfall bestimmter Ketten für Luxusgüter „eine dramatische Zuspitzung der Verkehrssituation Skandinaviens“ entstanden sei, ist darüber hinaus eine sich selbst disqualifizierende Übertreibung.

⁸² ELLMERS, *Bedeutung der Friesen* (1985), S. 8.

⁸³ Kap. 9.1, S. 299–304.

⁸⁴ ELLMERS, *Frisian and Hanseatic Merchants* (1985), S. 87.

rudder“.⁸⁵

Mit dem Steuerruderfragment verbindet er die – soweit ich sehe – nur von ihm seit Jahrzehnten vertretene Firrertheorie, die allein schon aus technischen Gesichtspunkten der Seeschiffahrt heraus anzuzweifeln ist.⁸⁶

Einmal abgesehen davon, dass er damit klarmacht, dass er für das 6. Jahrhundert, für das er schon ein friesisches Monopol des Küstenschiffahrt behauptet, nicht den kleinsten Beleg hat, ist es abenteuerlich, anhand zweier Artefakte spekulativ die Schiffahrt einer ganzen Epoche festmachen zu wollen.⁸⁷ Das ist für Ellmers „the first evidence of the complete system from the 7th century onward“.⁸⁸

Wenn das keltische Kraweelschiff nicht als zeitgenössische Vorlage für entsprechend nachgefragte Schiffe bei den sich formierenden germanischen Einwanderern und Eroberern diente, ist zu fragen, wie Detlev Ellmers den Prozess der Neuentwicklung an der friesischen Küste beschreibt.

9.5.2. Koggenvorläufer, Einbaum und Beplankungsart

Man kenne, meint Ellmers, den Ausgangspunkt der Schiffbautradition der Kogge. Der sei ...

„der koggenförmige Einbaum, der durch flachen Boden und verhältnismäßig steile Seitenwände gekennzeichnet ist, die vorn und zumeist auch achtern in der Form steiler Steven spitz zusammenlaufen“.⁸⁹

⁸⁵ ELLMERS, *Frisian and Hanseatic Merchants* (1985), S. 81; ELLMERS, *Frühmittelalt. Handelsschiffahrt* (1972), S. 103. Danach ist diese Anlage in der Breite variabel einstellbar und kann nicht „at least“ sondern eher „at most“ 2 m Breite bedienen, wobei verschiedene Methoden des Slippens vorstellbar sind.

⁸⁶ Zum Firrer siehe Anm. a, S. 943–944.

⁸⁷ Für das nächste Jahrhundert kommen dann noch Nachweise über koggenähnliche Schiffe darstellende Münzen hinzu, womit wir uns noch eingehender beschäftigen werden: Kap. 12.2 „Die skandinavischen Protomünzen“, S. 418–430.

⁸⁸ ELLMERS, *Frisian and Hanseatic Merchants* (1985), S. 81.

⁸⁹ Detlev ELLMERS, *Die Geschichte des Schiffstyps Kogge*, in: KIEDEL / SCHNALL, *Hanse-Kogge von 1380* (1982), S. 59. Wie sehr das auf die Friesen zugeschnitten ist, zeigt sich auch anhand folgender von Velleius Paterculus überlieferten Begebenheit. Velleius Paterculus war Zeit- und Augenzeuge, der als *praefectus equitum* mit Tiberius 5 n. Chr. die Elbe erreichte. „Das Zeugnis eines Römers,“ stellt John heraus, „der sich im rechtsrheinischen Germanien aufgehalten hat, stellt in jedem Falle eine außerordentliche Rarität dar“ (Klaus-Peter JOHNE, *Die Römer an der Elbe. Das Stromgebiet der Elbe im geographischen Weltbild und im politischen Bewusstsein der griechisch-römischen Antike*, Berlin 2006, S. 133. Zu Velleius Paterculus auch: Karl CHRIST, *Velleius und Tiberius*, in: *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte* 50, 2001, S. 180–192). Römer und Germanen standen sich damals, im Jahre 5 u. Z., einmal an der Elbe gegenüber; *unus a barbaris aetate senior, [...] dignitate [...] eminens, cavatum, ut illis mors est, ex materia conscendit alveum solusque id navigii temperans ad medium processit fluminis [...]* (Hervorh. RP / Vell. 2.107.1 (S. 270): „Ein Würde ausstrahlender Barbar

„koggenförmiger“
Einbaum der
Friesen?

Was soll man sich unter einem „koggenförmigen Einbaum“ vorstellen? Aus einem Baumstamm kann man unterschiedliche Formen mit unterschiedlichen Bug- und Heckpartien herausarbeiten und insoweit alle möglichen späteren Schiffstypen daraus ableiten. 1972 hatte Ellmers das selbst ausführlich beschrieben. Der Einbaum sei „der Ausgangspunkt für die Entwicklung der meisten und wichtigsten mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Binnen-schiffstypen“ gewesen.⁹⁰ Man konnte Einbäume zum einen künstlich weiten. „Nach den drei anderen Methoden wurde der Einbaum durch den Einbau zusätzlicher Planken vergrößert“⁹¹: Bei Setzbordschiffen wurden Planken auf die Seitenwände des Einbaums gesetzt; längst durchgeschnittene und mit Planken ausgefüllte Bodenpartien ergaben prahmartige Schiffe; quer durchtrennte Einbäume lieferten Bug und Heckpartien für Blockkähne.⁹² In diesen Ausführungen war noch kein Platz für einen „koggenförmigen Einbaum“. Aus der Setzbordtechnik gingen auch geklinkerte Kielboote hervor: „Typenbestimmend war die Setzbordkonstruktion hingegen für den Holk“.⁹³ Die „kastenförmigen Boote keltischer und sogar vorkeltischer Tradition“ führt er auf prahmartigen Bootsbaus aus Einbäumen zurück.⁹⁴ Einen Einbaum mit flachem Boden (prahmartig?) und steilen Seitenwänden (Setzbord?) 1982 als spezifisch „koggenförmig“ zu deklarieren, widerspricht dem, was Ellmers selbst zehn Jahre vorher beschrieben hat.

Die Stämme der Nordseeküste fuhren in der Römerzeit mit gepaddelten Einbäumen.⁹⁵ Es besteht der Verdacht, dass, da die Friesen zum Ausgangspunkt der Kogge werden sollten, diese Einbäume bereits möglichst „koggenförmig“ erklärt wurden. Da „all jene Schiffbautechniken, die für die spätere Kogge typisch sind“, bereits bei den Kelten auf beiden Seiten des Englischen Kanals bekannt waren, mussten die Friesen wohl „bald nach Chr. Geb.“ in das Rheinmündungsgebiet „verlegt“ werden, damit sie unter Anwendung dieser „Koggenbautechniken“ aus „koggenförmigen Einbäumen“ originär die Koggen bauen konnten.

Im Spiegel der römischen Quellen ist das eine nicht akzeptable Theorie,

fortgeschrittenen Alters bestieg einen Kahn der, wie das bei ihnen üblich ist, aus einem ausgehöhlten Baumstamm bestand. Er steuerte dieses Fahrzeug allein und fuhr bis zur Flussmitte“). Dem kann man entnehmen, dass die Germanen um Christi Geburt Einbäume zumindest auf Flüssen benutzten. Da die Größe eines Einbaums lediglich von der Größe des verwendeten Baums abhängt, können wir bei den Germanen Einbäume unterschiedlicher Größe, je nach Einsatz des Bootes, erwarten. Einbäume waren also keine Spezialität der Friesen oder Chauken (siehe auch Anm. 4, S. 300).

⁹⁰ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 90.

⁹¹ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 90.

⁹² ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 90-91.

⁹³ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 91. War das dann die Entwicklung eines „holkförmigen Einbaums“?

⁹⁴ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 110.

⁹⁵ Siehe S. 300, im Besonderen Anm. 4, S. 300.

an der allerdings auffällt, dass sie zu dem nationalistischen Ansatz der wilhelminischen Forschung von einem germanischen Neuanfang der deutschen Seeschifffahrt passt.⁹⁶ Bei den Friesen jener Zeit war allerdings – nach den Quellen – noch nicht an Schiffsentwicklung und Handel zu denken.⁹⁷

Diese durch nichts abgesicherte, abrupte „Friesenorientierung“ ist von Detlev Ellmers eigentlich nicht zu erwarten gewesen, denn er selbst hat die Ähnlichkeit zwischen Kogge und Keltenschiff festgestellt,⁹⁸ und er hat in den Ausgrabungen der Binnenschiffe von Zwammerdam Übergänge zur Kogge gesehen.⁹⁹ Dennoch wird von Detlev Ellmers ein Bruch in die Geschichte der frühmittelalterlichen Seeschifffahrt hineingearbeitet, indem die Wirkung der keltische Schifffahrtstradition negiert und ein friesischer Neuanfang der Geschichte konstruiert wird. Die Kelten verschwinden aus der Argumentation und werden durch die Friesen ersetzt, und zwar zunächst durch eine falsche zeitliche und geographische Lokalisierung der Friesen im Rheinmündungsgebiet „bald nach Chr. Geb.“¹⁰⁰

Bruch der
Kontinuität und
Neuanfang

9.5.3. Beginn einer Koggen-Friesen-Legende

Es drängt sich der Eindruck auf, dass Ellmers an einer Koggen-Friesen-Legende arbeitet.¹⁰¹ Er steht bei diesem Vorgehen in der nationalistischen Tradition der deutschen Forschung, nach der es weder ein Süd-Nord-Gefälle, noch womöglich keltische Wurzeln der Schifffahrt zu geben hat. Walther Vogel hat 1915 im Schlepptau von Dietrich Schäfer¹⁰² mit seinem Standardwerk zur Seeschifffahrt die Ausrichtung für die deutsche Forschung vorgegeben: „Es kann doch kein Zweifel sein, daß die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt durchaus an den germanischen Stamm geknüpft ist“.¹⁰³ Keltische und mediterrane Wurzeln und Vorläufer werden von vornherein ausgeschlossen. Die Geschichte niederdeutscher und nordischer Schifffahrt

⁹⁶ Siehe Anm. 102.

⁹⁷ Siehe Kap. 9.6 S. 327–329.

⁹⁸ Zum Londoner Fund stellt er fest: „The seagoing vessel of Blackfriars, London has the shape of a cog with flat, carvel built bottom, stem- and stern-posts and steep sides. But in contrast to the cog her sides are carvel as well . . .“ (ELLMERS, *Frisian and Hanseatic Merchants* (1985), S. 81). Eine wichtige Beobachtung, die ihm allerdings nicht Anlass war, der weiteren Geschichte der keltischen Bautraditionen und ihren Einflüssen auf frühmittelalterliche Schifffahrt nachzuspüren.

⁹⁹ „The inland watercraft of Zammerdam at the Rhine, Netherlands, look like little cogs as far as the cross-section is regarded: they have the carvel built bottom and steep clinker built sides, . . .“ (ELLMERS, *Frisian and Hanseatic Merchants* (1985), S. 81).

¹⁰⁰ Die Friesen siedelten zu der Zeit noch nicht im Rheinmündungsdelta: Karten Abb. 9.1, S. 301 und 9.4, S. 330.

¹⁰¹ Auch S. 310–311.

¹⁰² Schäfers Linie zur Kogge aus dem Jahre 1905 siehe Anm.153, S. 449; allgem. Ausrichtung: S. 504–505.

¹⁰³ VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 18. Siehe hierzu auch Kap. 8.1, S. 263.

beginnt bei ihm mit germanischen Seefahrern und friesischen Seehändlern. Die sich hier andeutende „Friesenorientierung“ in der deutschen Forschung bildet den Kern einer deutschlastig gefärbten Behandlung der Schifffahrt und darüber hinaus des Seehandels im Mittelalter. Zugleich versteckt sich darin die Vorbereitung einer einseitigen deutschen Hansesicht. Es ist deshalb notwendig, sich genauer mit den Friesen, ihrer Rolle in der Geschichte des frühen Mittelalters bis in die karolingischen Zeiten hinein zu beschäftigen.

Wir können quellentechnisch zwei Epochen ausmachen, in denen wir von den Friesen hören: zum einen die Zeit der römischen Provinzen; zum anderen die Zeit des fränkisch-karolingischen Reiches. In den dazwischen liegenden drei Jahrhunderten schweigen die Quellen. Wir werden uns zunächst genauer mit den von Ellmers zur Diskussion gestellten Friesen der ersten, der römischen Epoche beschäftigen.

Nun ergibt sich aber folgendes Problem: Einerseits sieht Ellmers das „Friesenmonopol“ - und damit die friesische Kogge im 6. bis 8. Jahrhundert. Andererseits hat er aber 1980 die schiffbautechnischen Elemente der Kogge schon im ersten nachchristlichen Jahrhundert verortet:

„Erstmals finden wir all jene Schiffbautechniken, die für die spätere Kogge typisch sind, bald nach Chr. Geb. bei den Friesen im Rheinmündungsgebiet vereint“.¹⁰⁴

An anderer Stelle hat Ellmers aber genau diese Schiffbautechniken bei den keltischen Schiffen an der Themse und in der Bretagne schon zu Cäsars Zeiten erkannt.¹⁰⁵ Um das Durcheinander zu vervollständigen, verschiebt er 1985, drei Jahre später, die Angelegenheit zeitlich und geographisch:

„From this evidence we are able to judge that all elements of the technical system of the cog are to be found in the coastal regions between Rhein and Weser already in Roman times“.¹⁰⁶

Friesen „bald nach Chr. Geb.“ im Rheinmündungsgebiet gibt es nun nicht mehr, sondern nun geht es um das „technische System der Kogge“ „in Roman times“, die sich bekanntlich bis in das 5. Jahrhundert hinzogen. Die Gegend hat sich von „Rheinmündungsgebiet“ zu „zwischen Weser und Rhein“ verändert, wo in späteren Jahrhunderten in der Tat friesisches Siedlungsgebiet lag.

¹⁰⁴ ELLMERS, Geschichte der Kogge (1982), S. 60, [Hervorh. RP]

¹⁰⁵ ELLMERS, Keltischer Schiffbau (1969), S. 77.

¹⁰⁶ ELLMERS, Frisian and Hanseatic Merchants (1985), S. 81. „Between Loire and Rhein“ käme den historischen Gegebenheiten wesentlich näher!

9.6. Die Friesen in römischer Zeit

Was spielte sich am Anfang unserer Zeitrechnung im Rheinmündungsdelta ab, das zur augusteischen Provinz Belgica gehörte und in den 80er Jahren durch Domitian der neuen Provinz Germania Inferior zugeschlagen wurde? In der Gegend befanden sich germanische Föderaten, die Bataver. Vor ihnen gab es dort nur *orae vacua cultoribus*, d. h. menschenleere – also auch friesenlose – Küsten.¹⁰⁷ Später befanden sich zwischen den Friesen und dem Rheindelta bis ins 5. Jahrhundert hinein fränkische Stämme,¹⁰⁸ vor allem auch die Salfranken, deren Bezeichnung sich von dem Salland, einem Gebiet der späteren Provinz Overijssel ableitet.¹⁰⁹ Die Friesen, „qu'on a vus aux V^e–VI^e siècles occuper la Zélande“,¹¹⁰ hatten demnach erst zu dieser Zeit das Rheinmündungsgebiet erreicht.

wer siedelte wann
im Rheindelta?

Die Römer erfassen die Friesen in allgemeinen Beschreibungen von Land und Leuten und ethnographischen Einordnungen.¹¹¹ Plinius der Ältere beschreibt die Küstenbewohner der Wattgebiete, speziell die Chauken, aber das kann man sicher auch auf die Friesen übertragen. Eine *misera*

¹⁰⁷ *Batavi, non multum ex ripa, sed insulam Rheni amnis colunt* (Tac.Germ. IV.29: „Die Bataver bewohnten nicht viel vom Ufer, sondern eine Insel des Rheinstromes“). Tacitus unterschied die Großfriesen und die Kleinfriesen. *Utraeque nationes usque ad Oceanum Rheno praetexuntur* (Tac.Germ. IV.34.1 (S. 112/113): „Beide Stämme erstrecken sich bis zum Ozean hinter dem Rhein“). Das bestätigt Tacitus im Zusammenhang mit dem Bataveraufstand 69 n. Chr.: *Batavi, donec trans Rhenum agebant, pars Chattorum, seditione domestica pulsati extrema Gallicae orae vacua cultoribus simulque insulam iuxta sitam occupavere, quam mare Oceanus a fronte, Rhenus amnis tergum ac latera circumfuit*. (Tac.Hist. IV.12.2 8. 388/289): „Die Bataver waren ein Teil des Stammes der Chatten, als sie noch auf der anderen Seite des Rheins lebten. Durch inneren Aufruhr im Stamm wurden sie vertrieben und besetzten eine menschenleere Küste an der Grenze von Gallien und zugleich eine nahegelegene Insel, so dass sie vor sich den Ozean und hinter sich, bzw. an beiden Seiten, den Rheinstrom hatten“).

¹⁰⁸ Karte Abb. 9.2, S. 301.

¹⁰⁹ „Ceux du Nord, par contre, qu'on appelle à partir du IV^e siècle les Saliens (peut-être parce qu'ils sont alors passés sous l'autorité d'un groupe, ou d'une famille, originaire du Salland, entre Vecht et Ijssel, au sud-est du Zuiderzee) paraissent encore au V^e siècle divisés en de multiples royautes, . . .“ (LEBECQ, Les origines franques (1990), S. 38/39).

¹¹⁰ LEBECQ, Les origines franques (1990), S. 149. Ebenfalls 1990 schrieb Lebecq an anderer Stelle: „The Frisians only occupied the lower Rhineland and the Zeeland Islands from the 6th century onwards.“ (Stéphane LEBECQ, On the use of the word 'Frisian' in the 6th–10th centuries written sources: some interpretations, in: MCGRAIL, Maritime Celts, Frisians and Saxons (1990), S. 85, d. h. an dieser Stelle sah er noch keine Aktivitäten im 5. Jahrhundert. Es wird erkennbar, dass es keine direkten Nachweise über die Vorgänge der Gebietsausweitung der Friesen nach Südwesten gibt und wir auf Indizien beschränkt bleiben.

¹¹¹ Zu nennen sind Plinius der Ältere mit Bemerkungen in seinen *Naturalis historiae* um 77 n. Chr. (Zitat Anm. 4, S. 300). Plinius und Tacitus in seiner *Germania* ordnen die Nordseestämme der germanischen Völkergruppe der Ingävonen zu: Plin.nat. IV.xxviii.100–xxix.101 (S. 184/185); Tac.Germ. 2.2 (S. 80-83).

gens seien sie, ein Volk, das auf selbst gegrabenen Wurten mit dem Meer kämpft, dort kein Vieh halten kann, Netze herstellt, von Fischfang lebt, mit Torf heizt und dennoch stolz und Freiheit liebend sei.¹¹² Nach Plinius wäre römische Vorherrschaft für sie nur von Vorteil, aber das sähen die ja nicht ein: *si vincantur hodie a populo romano, servire se dicunt!*. Und so bemerkt der Römer herablassend: *multis fortuna parcit in poenam*.¹¹³

friesischer
Ansiedelversuch
am Rhein

Es gab unter Nero 58 n. Chr. einen vergeblichen Versuch der Friesen, am Rhein zu siedeln, bzw. einer unwirtlichen Watten- und Marschregion, in der sie unmittelbar den Gezeiten und Unbilden des Meeres ausgesetzt waren, zu entfliehen. Sie wurden umgehend auf Geheiß des Kaisers von römischer Auxiliarreiterei gnadenlos zurückgetrieben.¹¹⁴ Dieser Bericht über den Versuch der Friesen, am Rhein Fuß zu fassen, liefert kleine Hinweise zum Hinterland an der Küste.¹¹⁵ Da gab es keine gangbaren Wege. Ihre Krieger bahnten sich durch *saltibus aut paludibus*, also durch Wälder und Sumpfgebiete, eine Route, die für die Kinder, Frauen und Alten offenbar

¹¹² Plin.nat. XVI.i.2-4 (S. 14-16). Man möchte meinen, dass Plinius die Lage, bezogen auf die Friesen und Tierhaltung, dramatisiert hat, denn wir erfahren an anderer Stelle, dass die Friesen Rinderhäute als Tribut zu liefern hatten, also sehr wohl Viehzucht trieben (Anm. 118 und 119, S. 329). Grundsätzlich war jedoch die Situation der Friesen als *miseria gens* noch ca. 900 Jahre später aktuell. Ein Utrechter Bischof Radbodus, – von diesem ist bekannt, dass er zwischen 899 und 917 Abt des Klosters Fulda war (Wilhelm Levison, Praefatio Vit.Bon.alt., S. XLIX, Z. 13-16) – beschrieb die Lage der Friesen in einer Vita Bonifatius' um das Jahr 720 ähnlich: *... ut illas eciam ab erroribus suis per gratiam Domini liberaret. Ac primum Fresonibus, quibus iam antea praedicaverat, navigio revectus est; qui fere, quemadmodum et pisces, morantur in aquis, quibus ita undique concluduntur, ut raro ad exteras regiones accessum habeant, nisi navibus subvehantur. Hos remotos a ceteris nationibus ideoque brutos ac barbaros, celestis seminiverbius adiit ...* (Vit.Bon.alt. 9, S. 68, Z. 22-28: „... damit jene von ihren Irrtümern durch die Gnade des Herrn befreit würden. Als erstes machte er sich per Schiff zu den Friesen auf, denen er schon früher gepredigt hatte. Die lebten fast wie die Fische im Wasser und waren dort von allen Seiten so unzugänglich abgetrennt, dass sie andere Gebiete kaum anders als mit Schiffen erreichen konnten. Sie waren von den übrigen Völkern abgeschieden, weswegen sie dumpf und wild waren. Er begab sich zu ihnen, um die Saat des Wort Gottes zu legen“).

¹¹³ Plin.nat. XVI.i.4 (S. 16): „Viele verschont das Schicksal, um sie zu strafen“.

¹¹⁴ *... eoque Frisii iuventutem saltibus aut paludibus, imbellem aetatem per lacus ad-movere ripae agrosque vacuos et militum usui sepositos insedere, ...* (Tac.ann. XIII.54.1 (Bd. III, S. 64/65): „Deshalb führten die Friesen ihre jungen Männer durch Wälder und Sümpfe, und die nicht wehrfähigen Altersgruppen über die Seen an das Ufer heran (Anm. d. Übers.: „Mit den Seen ist das heutige IJsselmeer gemeint, das Ufer ist das Rheinufer“) und besetzten leeres, für die Nutzung durch die Soldaten bestimmtes Ackerland.“). Die Friesen hatten keinen Erfolg: *Nero ... Frisios decedere agris iussit. atque illis aspernantibus auxiliaris eques repente immissus necessitatem attulit, captis caesisve qui pervicacius restiterant.* (Tac.ann. XIII.54.4 (Bd. III, S. 66/67): „Nero ... befahl den Friesen, das Gebiet zu räumen. Und da sie sich darüber hinwegsetzten, schickte man überraschend bundesgenössische Reiterei und zwang sie dazu, wobei man diejenigen, die hartnäckigen Widerstand leisteten, gefangen nahm oder tötete“).

¹¹⁵ Wie Anm. 114.

nicht zu schaffen war. Sie musste man mit Booten über die friesischen Seen heranbringen, was sicher sehr umständlich und zeitraubend war, denn sonst hätten die Männer selbst diese Route gewählt. Schiffe, wie sie den Kelten in einem solchen Fall der Umsiedlung zu Verfügung standen,¹¹⁶ hatten die Friesen nicht, sonst wäre es die einfachere Option gewesen, über die Wattensee von außen in den Rhein einzulaufen, um an die begehrten Rheinufer zu gelangen. Diese topographischen Gegebenheiten der Küsten sind sicher ein Hauptgrund dafür, dass nie jemand den Friesen in den unruhigen Jahrhunderten ernsthaft ihre Siedlungsgebiete streitig gemacht hat. Andererseits führte das Leben an siedlungsfeindlichen, schwer zugänglichen Küsten zu einer gewissen Abgeschlossenheit, in der sich eigene Kultur, Religion und Gebräuche länger halten als bei anderen Völkern.

Ansonsten hören wir von den Friesen nur am Rande im Zusammenhang mit kriegerischen Auseinandersetzungen und Aufständen. Das ungleiche Verhältnis zwischen Friesen und Römern, zwischen zivilisierter Großmacht und kleinem, archaischem Stamm in *Germania Magna* jenseits des Rheins, war von Abhängigkeit, Abfall, Aufstand und Unterdrückung gekennzeichnet, wobei die Quellen uns punktuelle Einsicht gewähren.

Die ersten Erwähnungen fallen in die augusteische und tiberische Zeit, in denen die julisch-claudischen Kaiser Germanenkriege in Szene setzten (9 v. Chr. bis 16 n. Chr.). Zunächst scheinen die Friesen in einer friedlichen tributpflichtigen Beziehung zu Rom gestanden zu haben. Als Drusus 12 v. Chr. das Land der Sugambren und Usipeter verwüstete, berichtet Cassius Dio: „Als er dann rheinabwärts in den Ozean gefahren war, gewann er die Friesen zu Bundesgenossen ...“¹¹⁷ Sicherlich wurden die Friesen nicht „zu Bundesgenossen gewonnen“, sondern sie wurden in Abhängigkeit gebracht und mussten einen, wenn auch aus Römersicht maßvollen Tribut mit Rinderhäuten zahlen.¹¹⁸ Einerseits wird damit die Armut der Friesen bestätigt. Andererseits erfahren wir auf diesem Wege von Viehhaltung und Rinderzucht bei ihnen. 28 n. Chr. waren die Römer mit den gelieferten Häuten nicht mehr zufrieden; sie waren ihnen zu klein. Größere Felle konnten jedoch nicht gestellt werden, denn *modica domi armenta sunt*.¹¹⁹ Die Forderungen und Maßnahmen der Römer trieben die Friesen in die Verzweiflung und in den Aufstand.¹²⁰

tributpflichtige
Friesen

¹¹⁶ Kap. 8.4, S. 283.

¹¹⁷ Cass.Dio 54.32.2 (S.298/299).

¹¹⁸ Tacitus schreibt in anderem Zusammenhang: *tributum iis Drusus iusserat modicum pro angustia rerum, ut in usus militares coria boum penderent* (Tac.ann. IV.72.1 (Bd. 1, S. 82/83): „Drusus hatte ihnen in Anbetracht ihrer dürftigen Verhältnisse nur einen mäßigen Tribut auferlegt. Sie sollten für militärische Zwecke Rinderhäute liefern, ...“).

¹¹⁹ Tac.ann. IV.72.2 (Bd. 1, S. 84/85): „die Haustiere sind nur kleinwüchsig“.

¹²⁰ *Ac primo boves ipsos, mox agros, postremo corpora coniugum aut liberorum servitio tradebant*. Tac.ann. IV.72.2 (Bd. 1, S. 84/85): „Und so mussten sie zuerst die Rinder selbst, dann die Felder hergeben und schließlich die Leiber ihrer Ehefrauen und Kinder



Abb. 9.4: Karte: Chauken, Friesen und Bataver um Christi Geburt

Siedlungsgebiete und Römische Germanienfeldzüge 9 v. Chr. - 6 n. Chr. Nach: JOHNE, Römer an der Elbe (2006), Karte 4, S.151.

Von da an waren sie wohl nie mehr verlässliche Parteigänger der Römer. Die römischen Seeaktivitäten vor ihren Küsten hinterließen sicherlich einen einschüchternden Eindruck bei Friesen und Chauken, wenn man sich vorstellt, dass Tiberius für seinen Sommerfeldzug 16 n. Chr. eine Flotte von kaum glaublichen 1000 Schiffen zusammenstellte.¹²¹

in die Sklaverei ausliefern“.

¹²¹ Hierzu einige überschlägige Überlegungen: Der Armee des Feldzugs teilte sich in Landtruppen und über See verschifft Truppen auf, die sich in der Elbe wieder vereinigen. Die Schiffe nahmen den Tross des Heeres, also Nachschub und Proviant, Geschütze, Ausrüstung, Pferde, etc. auf. Pro römische Kriegsgaleere (Bireme und einige Triremen, über deren Anzahl wir keine Angaben haben) kann man im Schnitt 100-120 Ruderer und Soldaten ansetzen. Für segelnde Transporter werden höchstens 50 Personen

eine röm. Flotte in
der Nordsee

*Mille naves sufficere visae properataeque: aliae breves, angusta puppi proraque et lato utero, quo facilius fluctus tolerarent; quaedam planae carinis, ut sine noxa siderent; plures adpositis utrimque gubernaculis, converso ut repente remigio hinc vel illinc adpellerent; multae pontibus stratae, super quas tormenta veherentur, simul aptae ferendis equis aut commeatui ...*¹²²

Selbstverständlich und deshalb wohl nicht erwähnt, enthielt diese Flotte auch die römischen Kriegsgaleeren. Wir erfahren in anderem Zusammenhang von der Trireme des Feldherren Germanicus, also vom Flaggschiff der Römer.¹²³ Es ist klar, dass zur Aufstellung einer solchen Flotte alle Möglichkeiten der Westprovinzen ausgeschöpft wurden.¹²⁴ Es wird kein spezieller Ort genannt, an dem man die Flotte baute, sondern die Schiffe wurden von überall her zusammengezogen.¹²⁵ Der Treffpunkt der Flotte war bei den Batavern in der Rheinmündung.¹²⁶ Daraus ergibt sich, dass unter der Vielfalt der Schiffstypen auf jeden Fall requirierte oder von

(Passagiere plus Crew) zu veranschlagen sein, da auch kleine Schiffe dabei gewesen sein dürften und die Transportschiffe die Hauptladung zu transportieren hatten. Wenn man nun einmal als Durchschnitt 70 Personen pro Schiff unterstellt, so hätte eine Flotte von 1000 Schiffen theoretisch die Beförderung von 70.000 Soldaten ermöglicht! An dem Feldzug waren seinerzeit 8 Legionen plus Hilfstruppen beteiligt. Bei einer damaligen Legionsstärke von 5000 Soldaten kommt man auf 20.000 Legionäre plus Auxiliärtruppen. Die Anzahl von 1000 Schiffen ist also hoffnungslos übertrieben! Eine Flotte von 100 bis maximal 200 Schiffen dürfte im Bereich des Wahrscheinlichen liegen.

¹²² Tac.ann. II.6.2 (Bd. 1, S. 106/107): „Eintausend Schiffe schienen zu genügen und wurden eiligst fertiggestellt. Ein Teil war kurz, mit gedrungenem Heck und Bug und breitem Bauch, um den Fluten leichter standhalten zu können. Andere bekamen einen flachen Kiel, um ohne Schaden trocken zu fallen. Viele erhielten gegenüberliegend an beiden Ende Steuerruder, um, wenn sich unerwartet die Ruderrichtung änderte, mit Bug oder Heck anlegen zu können. Viele bekamen Zwischendecks, die sowohl für den Transport von Wurfmaschinen, also auch von Pferde oder von Verpflegung geeignet waren ...“.

¹²³ Die Flotte nahm zum Abschluss des Feldzuges in den Stürmen der Nordsee ein schlimmes Ende. Alle Schiffe gerieten in Seenot, wurden von den Wellen schwer beschädigt, gingen unter oder wurden als Wracks an fremde Strände gespült: Tac.ann. II.23.-24.(Bd. 1, S. 120-125). *Sola Germanici triremis Chaucorum terram adpulit* (Tac.ann. II.24.2 (Bd. 1, S. 122/124): „Nur die Trireme des Germanicus landete im Gebiet der Chauken an“).

¹²⁴ Wie nachhaltig dabei die gallischen Provinzen herangezogen wurden, wird bei dem militärischen Pferdenachschub deutlich, von dem es hieß: ... *fessas Gallias ministrandis equis* ... (Tac.ann. II.5.3 (Bd. 1, S. 106/107): „Gallien war erschöpft von den Pferdellieferungen“).

¹²⁵ ... *dum adiguntur naves* ... (Tac.ann. II.7.1 (Bd. 1, S. 106/107): „während die Schiffe zusammengezogen wurden“).

¹²⁶ *Insula Bataverum in quam convenirent praedicta, ob facilis adpulsus accipiendisque copiis et transmittendum ad bellum op>p>ortuna* (Tac.ann. II.6.3 (Bd. 1, S. 106/107): „Die Insel der Bataver bestimmte man als Sammelpunkt wegen ihrer guten Landplätze, ihrer Eignung für die Aufnahme von Truppen und die Verlegung des Krieges“).

den Küstenkelten neu zu bauende Seetransporter zu finden waren. Es ist deshalb stark zu vermuten, das die angesprochenen *naves . . . breves, angusta puppi proraque et lato utero, quo facilius fluctus tolerant* eben die koggennähnlichen Transporter der Kelten waren.

Wir sehen also, dass das „technische System der Kogge“¹²⁷ in den Jahrzehnten um Christi Geburt außer bei den Kelten höchstens noch bei den Römern bekannt war. Die Friesen spielten jedenfalls in Schiffsdingen noch keine Rolle. Als Drusus 11 v. Chr. vor der Küste mit den Gezeiten Probleme bekam, halfen ihm die Friesen, die aber nicht an seinen maritimen Aktivitäten beteiligt waren, wie man Cassius Dio entnehmen kann:

„ . . . und als er über den See in das Gebiet der Chauken einfiel, geriet er in eine gefährliche Lage, da seine Schiffe infolge des Rückströmens des Ozeans (d. h. der Ebbe) auf dem Trockenen blieben. Damals wurde er von den Friesen, die zu Lande an seinem Feldzug teilnahmen, gerettet.“¹²⁸

Detlev Ellmers hat Dinge bzgl. der Friesen und der Koggentechnik um Christi Geburt und der Römerzeit verarbeitet, die historisch nicht zu belegen sind und nur im Zusammenhang mit einer Friesen-Koggen-Legende Sinn machen.

Ehe wir uns den Friesen in der fränkisch-karolingischen Zeit zuwenden, ist es notwendig, einige Aspekte des frühen Handels klarzustellen. Gerade auch die archäologisch ausgerichtete Schiffsforschung „vergisst“ in der Regel die gesellschaftlich-historischen Zusammenhänge der Zeit. Die Gefahr ist groß, dass die Lücken dann automatisch mit Modernismen, bzw. nicht erarbeiteten, gängigen Vorstellungen gefüllt werden. Um der Kritik einer „Friesenorientierung“ der Forschung und ihrer Hintergründe in der Schiffsforschung die nötige analytische Tiefe zu verleihen, soll zunächst ein Exkurs zu den gesellschaftlichen Güterverteilungsarten das historische Verständnis von der frühmittelalterlichen Welt abgleichen helfen. Anschließend wird die Rolle der Gütertransporteure und Kaufleute in dem sich konstituierenden fränkischen Staat besprochen, ehe wir im Einzelnen auf das verzerrte Friesenbild in der deutschen Forschung eingehen.

¹²⁷ Siehe S. 309.

¹²⁸ Cass.Dio 54.32.2-3 (S. 298/299), (Hervorh. RP).

10. Seefahrer und Kauffleute im frühen Mittelalter

Exkurs 4: Güterverteilungsarten im frühen Mittelalter

Die frühen Lebensverbände konnten in ihrem Lebensraum eine bestimmte, sinnvolle Größe weder unter- noch überschreiten. Während gruppenintern naturrechtliche „Egalität“ herrschte, war die Außenbeziehung durch das Recht des Stärkeren bestimmt: Hatte man die Chance oder wurde man von Not getrieben, holte man sich von anderen, was man brauchte: Vorräte, Frauen, Äcker, Jagdgebiete, etc. Gewalt im Überlebenskampf wurde nicht verargumentiert. Die Darwinsche Evolution war noch in Kraft. Eigentum war noch keine juristisch geheiligte Kategorie. Was zählte, war allein die Verfügungsmacht, beruhend auf *V e r f ü g u n g s g e w a l t*, die sich über siegreiche physische Gewaltanwendung ergab. Eroberung, Raub und Krieg waren die grundlegenden Verteilungsarten naturgegebener, knapper Ressourcen zwischen autonomen Gruppen.¹

Eine wirkliche, bewusst praktizierte, kulturell gesteuerte Verteilung innerhalb größerer Verbände wurde erst auf der Grundlage von Überschussproduktion möglich, die ihrerseits eine Funktion der Produktivität der Arbeit, d. h. von Spezialisierung und Arbeitsteilung war. Spezialisierung und Überschussproduktion führten zu Bedarf und Nachfrage an anderer Stelle, wodurch sich eine Güterverteilung zu gegenseitigem Nutzen einstellte, was wiederum heißt, dass sie entscheidend von der Struktur und Funktionsweise der jeweiligen Gesellschaft abhing.

Anthropologie und Soziologie unterscheiden allgemein zwischen drei verschiedenen Verteilungsarten, die die Distribution von Gütern auf ganz unterschiedliche Weise regelten:²

verschiedene Arten
gesellschaftlicher
Güterverteilung

Unter *R e z i p r o z i t ä t* versteht man früheste Verteilung über Geschenke und Gegengeschenke. Es geht um einen ausgewogenen, gleichwertigen Geschenkeaustausch, basierend auf gegenseitiger, sozialer Verpflichtung.³ Bei der *R e d i s t r i b u t i o n* funktioniert die Verteilung über eine zentrale Autorität, bei der die produzierten Güter abgeliefert, gelagert, und anschließend wieder an Mitglieder der Gemeinschaft nach bestimmten Kriterien ausgeteilt wurden.⁴ Als Vorläufer einer ausgebildeten, markt-

¹ Es kann hier nicht diskutiert werden, wie lange dieses „Wolfsgesetz“ gesellschaftliche Interaktionen prägte. Der Verdacht liegt nahe, dass die Menschheit es bis heute nicht geschafft hat, sich dieses archaischen Erbes zu entledigen.

² „The main forms of integration in the human economy are, as we find them, reciprocity, redistribution, and exchange.“ (Karl POLANYI, *The Livelihood of Man*, New York u.a. 1977, S. 35/36. Siehe ebd. Kap. 3, S. 35-43 .

³ J. J. JANSSEN, *Die Struktur der pharaonischen Wirtschaft*, in: *GötMisZ.* 48, 1981, S. 65-66.

⁴ Robert H. TYKOT, *Trade and Exchange*, in: Peter BOGUCKI/Pam J. CRABTREE (Hrsg.), *Ancient Europe 8000 B.C. - A.D. 1000*, Vol.I: *The Mesolithic to Copper Age* (B.C.

gesteuerten, geldbasierten Verteilung existierte als dritte, ursprüngliche Verteilungsform der reine, naturalwirtschaftliche Tausch. Bei allen diesen Vorgängen ging es darum, Güter so zu verteilen, dass die beteiligten Personen durch den Güterwechsel ihre Bedürfnisse besser befriedigt sahen und die Beteiligten den Wechsel der Produkte von einer Hand in die andere als angemessen und gerecht ansahen. Bei der reziproken Verteilungsart mussten Geschenke und Gegengeschenke in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Bei der Redistribution galt es für den Vorsteher, die Güter so zu bewerten, dass die Lieferanten/Empfänger den Eindruck hatten, angemessen aus dem Topf, den sie gefüllt hatten, versorgt zu werden. Beim unmittelbaren Naturaltausch hat jeder Tauschpartner die individuelle Entscheidung über die Angemessenheit des Vorgangs.

Die frühmittelalterlichen Herrschaftsgebilde, die *regna*, waren noch stark einer naturrechtlichen Stammesvergangenheit verpflichtet, so dass man bei der Güterverteilung tief verwurzelte reziproke und redistributive Elemente vorfindet. Reziprozität bestimmte noch stark den gesellschaftlichen Verkehr der einzelnen Menschen, gesellschaftlicher Gruppen und die Beziehungen zwischen den Völkerschaften. Auf diesem Wege der Hilfe konnten Mangel und Bedarf ausgeglichen werden.

Geschenkeaustausch
als gesellschaftliches
Institut

Gastgeschenke waren immer als Zeichen der Wertschätzung notwendig. Die Beziehung zwischen einem Herrn und seinen Gefolgschaftsangehörigen wurde durch Geschenke und Gaben gefestigt. Naturalgeschenke der Freien an ihre *principes* und Freigebigkeit des Herrn gegenüber seinem Anhang waren ein wichtiges Element des Gefolgschaftswesens.⁵ Da das politische System dieser Zeit wesentlich auf persönlichen Beziehungen, auf persönlicher Treue und Verpflichtung untereinander aufbaute, wurde das Geschenkwesen ein Mittel personeller Bande und somit Bestandteil und Methode des Herrschens.⁶

Wie eng Frieden, Freundschaft und Austausch über Geschenke zusammenhängen, und wie bei dem frühmittelalterlichen Menschen die freundschaftli-

8000 - 2000 B.C.), New York 2004, S.65. Edward Bleiberg erklärt: "In a redistributive economic organisation all goods are collected by a central authority and channelled to others on the basis of social status or kinship. Such a system depends heavily on a strong central government on the one hand and a firm trust in the government's ability to deliver goods and services back to producers on the other. Redistribution demands personal relationships that are reinforced by mutual responsibility and trust." (Edward BLEIBERG, *Economy of Ancient Egypt*, in: Jack M. SASSON (Hrsg.), *Civilizations of the Ancient Near East*, Vol. III, New York 1995, S.1375). In der Endphase der gentilen Stammesgesellschaften mit starken, patriarchalischen Häuptlingen und schon beträchtlicher Arbeitsteilung existierte diese Redistribution bestenfalls in frühen Staaten als Übergangsstufe zur absoluten Verfügungsgewalt herrschender Klassen über die Ressourcen der Gemeinschaft.

⁵ CLAUDE, *Binnenhandel im Merowingerreich* (1985), S. 10/11.

⁶ GRIERSON, *Commerce in the Dark Ages* (1959), S. 138.

chen Bindungen entsprechenden materiellen Ausdruck und Bekräftigung fanden, lässt sich hervorragend in dem alten Beowulf-Lied aus dem 7. Jahrhundert erspüren. Nach vollbrachter Heldentat wird dort der Götter Beowulf von dem Dänenfürsten Hrothgar u.a. mit folgenden Worten verabschiedet:⁷

<i>wesan þenden ic wealde wídan ríces máþmas gemaéne, manig óþerne góðum gegréttan ofer gannotes bæð sceal hringnaca ofer heáþu bringan lác ond luftácen ic þá léode wát gé wið féond gé wið fréonde fæste geworhte</i>	Solange' ich verwalte die weiten Lande, lass Schätze uns tauschen: Geschenke sende dem Freunde der Freund auf dem Pfad der Möwe! Und von Land zu Land bringe Liebeszeichen das geschnäbelte Schiff! Ein schwankender Sinn ist fremd meinem Volk: seine Freundschaft beständig
---	---

Auch die hohe Geistlichkeit, kirchliche Institutionen wie Klöster und Bistümer, bedienten sich des friedfertigen Geschenkeaustauschs und schickten entsprechend Güter auf die Reise. In Mitgift und Brautgeschenken, die je nach gesellschaftlichem Stand der Beteiligten erhebliche Transaktionen darstellen konnten, findet sich ein Element der gesellschaftlichen Güterverteilung.⁸

Reziproke Güterverteilung fand auf ebenbürtigen gesellschaftlichen Ebenen statt, während redistributive Mechanismen zentral zu organisieren waren. Darunter fällt das kirchliche Almosenwesen. Elemente redistributiver Verteilung hafteten – zumindest in diesen frühen Zeiten – auch dem Umgang mit den produzierten Werten innerhalb weltlicher und geistlicher Grundherrschaften an. „Die Grundrenten wurden, sofern sie nicht der Grundherr konsumierte, für besondere Zwecke magaziniert oder aber in den Handel gebracht.“⁹ Der in Naturalien eingezogene Kirchenzehnte oder andere herrschaftliche Steuern und Abgaben können unter dem Aspekt gesellschaftlicher Verteilung über redistributive Güterkonzentration gesehen werden.

Redistribution
und Fürsorge

An dieser Stelle ist aber eine entscheidende Einschränkung zu machen. Alte naturrechtliche Egalität vertrug sich nicht mit Staatsbildung und der Herausbildung von abgehobenen Herrschaftseliten, die in ihrer Funktion als *bellatores* und *oratores* von der Masse unfrei gewordener Produzenten

⁷ Beowulf, Vers 1859–1864 (S. 239). Ich folge hier der Argumentation von GRIERSON, *Commerce in the Dark Ages* (1959), S. 137–139.

⁸ Als Beispiel sei ein Bericht Gregors von Tours über den Brautzug der Rigunthis, Tochter des Frankenkönigs Chilperich, angeführt, als sie zu ihrem westgotischen Bräutigam nach Spanien aufbrach: *Nam tanta fuit multitudo rerum, ut aurum argentumque vel reliqua ornamenta quinquaginta plaustra leuarent. Franci uero multa munera obtulerunt, alii aurum, alii argentum, nunnuli equites, plerique uerimenta, et unusquisque ut potuit donatum dedit* (G.v.T.hist. lib. VI.45 (S. 318, Z. 12–15): „Die Menge der Sachen war so groß, dass man 50 Wagen benötigte, um all das Gold, Silber und die übrigen wertvollen Sachen zu transportieren. Die Franken steuerten viele Geschenke bei: einige Gold, andere Silber, einige Pferde; die meisten Kleidungsstücke. Jeder gab das Geschenk, das er beibringen konnte.“).

⁹ CLAUDE, *Binnenhandel im Merowingerreich* (1985), S. 12/13.

ausgehalten wurden, – man kann auch sagen, von der Ausbeutung höriger Belegschaften der Grundherrschaften lebten.¹⁰

Das Ende der
„Egalität“

Die ursprünglichen Verteilungsarten haben eine Voraussetzung gemeinsam: Die prinzipielle, soziale Gleichheit der beteiligten Parteien. Als diese Gleichheit, diese „Egalität“,¹¹ im Zuge der Differenzierung der späten stammesgeschichtlichen Sozialstruktur hierarchisch aufgebrochen wurde, mussten die ersten beiden Verteilungsarten ihren Charakter verändern – sie pervertierten. Aus reziproken Austauschbeziehungen konnten einseitige „Geschenke“ an einen fordernden Mächtigen, d. h. erpresste Abgaben, oder – in einem größeren Rahmen – Tribute im Gewand von Geschenken werden.

Eine redistributive Verteilung im alten Stammes- und Sippenrahmen pervertierte unter der Machtausübung abgehobener Eliten¹² zu einseitiger Umverteilung der Ressourcen und Überschüsse in die Hände der Mächtigen, und damit zu einem ausbeuterischen System. Die alten Verteilungsmechanismen pervertierten zu „Einbahnstraßen“ einseitigen Nehmens bei heruntergefahrenem und nach Bedeutung abgestuftem, der Masse zumindest das Überleben sicherndem Geben. Reziprozität und Redistribution entwickelten sich also nicht weiter, sondern verloren ihren eigentlichen gesellschaftlichen Sinn. Das war zugleich der Weg in den mittelalterlichen Feudalstaat, indem sich redistributive Verwaltung alter Stammesgemeinschaft zu einem ausbeuterischen System feudaler Grundherrschaft wandelte.

Erzwungene
Verteilung durch
Raub und Krieg

Einen erheblichen Platz in gesellschaftlicher Güterverteilung nahmen ohne Zweifel schon immer Gewalt und Krieg ein, indem die Güter als Raubgut und Kriegsbeute gewaltsam ihre Verfügungsberechtigten und Nutznießer wechselten. Und auch das wurde nicht erst bei den germanischen Plünderern über See im frühen Mittelalter kultiviert, sondern lässt sich endlos zurückverfolgen.¹³ Die Zeiten römischer staatlicher Gewaltdemonstrationen

¹⁰ Die Wissenschaft tut sich schwer damit, diese gewaltsamen Einschnitte in die gesellschaftliche Güterverteilung als Ausbeutung zu betrachten. Der Begriff der „Ausbeutung“ ist ideologisch stark vorbelastet, obwohl er einen objektiven Tatbestand beleuchtet und das auch begrifflich wiedergibt. „Aus-Beutung“ beinhaltet „Beute machen“. „Beute“ wiederum ist als gewaltsame Enteignung von Gütern ohne Gegenleistung und Gegenwert zu verstehen. Die Diskussion, welche adäquate Gegenleistung die herrschenden Stände der produzierenden Bevölkerung gewährten, bzw. auf welche Weise Zwang und Gewalt durch elitäre Minderheiten ausgeübt wurden, um Ausbeutung zu praktizieren, ist selbst heute noch sehr emotions- und ideologiebehaftet. Für mich ist dieser Begriff eindeutig wissenschaftlich definiert und ableitbar und wird somit benutzt – auch wenn er, von außerwissenschaftlichen Interessen gesteuert, verteufelt wird.

¹¹ So der Begriff in den Sozialwissenschaften.

¹² Es sei angemerkt, dass dieser Vorgang historisch weder neu noch spektakulär war. Bereits die alten Hochkulturen sind durch herrschaftlich pervertierte Redistribution zu charakterisieren. Es sei hier sogar die These gewagt, dass *jeglicher* Schritt in das Licht historischer Zivilisation nur auf der Basis zweckentfremdeter Redistribution durch staatsbildende Eliten erfolgte.

¹³ Entsprechendes finden wir beispielsweise schon bei HOMER: Odysseus, der Listen-

über stehende Flotten, staatliche Berufsheere und eines, die territoriale Herrschaft systematisch organisierenden Beamtenapparates waren vorbei. Die gallisch-römisch-germanischen Gebiete des Frühmittelalters befanden sich, verglichen mit dem im römischen Imperium erreichten staatlichen Niveau, weit zurück auf eigener vor- und frühstaatlicher Entwicklungsstufe. Es war die Zeit und der Geist des Beowulf-Gesanges, als man an den Fürstensitzen mit solchen Heldenliedern die eigene Existenz überhöhte.

Dementsprechend kannte man noch keine staatlich organisierte Gewalt, sondern bewaffnete Aufgebote freier Stammeskrieger, Sippenfehden und Stammeskämpfe, die mit dem Ziel auf Beute und Raub, bis hin zu Vertreibung und Landraub für Eigenbedarf geführt wurden. Zwischen den Aktionen Einzelner bis zu denen größerer Aufgebote bestand ohne staatlichen Hintergrund nur ein quantitativer Unterschied, wie eine Passage aus den Gesetzen des Ine of Wessex (688-695) passend beleuchtet:¹⁴

noch keine
staatliche
Zentralgewalt

<i>Deofas we hatað oð VII men; from VII hloð oð XXXV; siððan bið here.</i>	<i>Fures nominamus usque ad VII homines; a septem hloþ (id est cohortem uel satellites) usque ad XXXV; deinceps est here (id est exercitus).</i>	'Diebe' nennen wir [Personen] bis 7 Mann; von 7 bis 35: 'Bande'; darüber hinaus ist [es] ein 'Heer'.
--	--	--

Diebe, Bande oder Heer unterscheiden sich also nur in der Anzahl der beteiligten Männer. Überfallene und Besiegte müssen den Siegern oft gewaltige Tributzahlungen leisten, um sich von Versklavung, Mordbrennerei und Zerstörung freizukaufen. Es ist nicht untypisch, was beispielsweise die Friesen 810 durch die Dänen unter deren König Godefred erlitten, wie uns die Fränkischen Reichsannalen berichten. Die Friesen wurden von einem großen Dänenaufgebot überfallen, besiegt, mussten Tribut zahlen, sich also freikaufen, und die Dänen zogen wieder ab.¹⁵

reiche, entpuppte sich als ordinärer Seeräuber, der auf der Heimfahrt von Troja, wie Homer ihn selbst berichten lässt, als erstes die Stadt Ismaros heimsuchte: „Ich zerstörte die Stadt und vertilgte die Männer,||Doch aus der Stadt die Frauen und viele Schätze uns nehmend,||Teilen zu gleichen Teilen wir so, dass keiner zu kurz kam.“ (Hom.Od., 9. Gesang, 40-42 (S.135)).

¹⁴ Ine.Wes. 13.1. (S. 94-95).

¹⁵ *Imperator vero Aquisgrani adhuc agens et contra Godofridum regem expeditionem medians nuntium accepit, classem ducentarum navium de Nordmannia Frisiam appulisse totasque Fisiaco litori adiacentes insulas esse vastatas iamque exercitum illum in continenti esse ternaque proelia cum Frisonibus commississe Danosque victores tributum victis inposuisse et vectigalis nimine centum libras argenti a Frisonibus iam esse solutas, regem vero Godofridum domi esse. Et revera ita erat.* (Ann.Reg.Fr. a. 810, S. 131, Z. 3-12: „Der Kaiser hatte bis dahin in Aachen zu tun und dachte über einen Kriegszug gegen den König Godefridus nach, als ihn die Nachricht erreichte, dass eine 200 Schiffe starke Flotte aus dem Nordland in Friesland angelandet sei und die gesamte friesische

„Political payments“ wechselten die Besitzer als Stillhaltezahlungen. „The payments of Danegeld by the Franks and Anglo-Saxons were at a later time responsible for the transfer of comparable sums in silver from one part of western Europe to another“.¹⁶ Zu erwähnen sind auch Güter- und Wertetransfers für angeworbene Söldner- und Hilfstruppen. Lösegeldzahlungen waren ein wichtiger Bestandteil früher Kriegsführung.¹⁷

Die Verteilungsart des direkten Produzentenaustauschs brachte den Berufskaufmann als professionellen Marktvermittler hervor. Die Welt des christlichen Mittelalters betrachtete jedoch Kaufleute von Anfang an als eine moralische Gefahr und distanzierte sich von ihrer Tätigkeit.¹⁸ Durch den Kaufmann kam ein Prinzip zum Tragen, das zwar schon in der Antike die Gesellschaft mit geprägt hatte, das aber nun, in der Welt des Mittelalters, Misstrauen und Unverständnis auslöste: Das Prinzip des Gewinnstrebens als Motivation für Kaufmannsaktivität. Der Berufskaufmann hatte zu den Waren nicht mehr das persönliche Verhältnis des Produzenten, der es in mühevoller Arbeit hergestellt hatte. Ihn interessierte persönlich der Gebrauchsnutzen seiner Handelsgüter nicht. Die Kaufgüter waren für ihn selbst nur noch Kapital, Mittel zum Zweck, um mit ihnen durch Kauf und Verkauf auf dem Markt einen Kapitalgewinn zu erwirtschaften. Man verstand nicht, wie Geld „arbeitet“. Die oberen Stände der Feudalgesellschaft misstrauten dem Kaufmann, seiner Tätigkeit und seinen Vereinigungen in ihrem Machtbereich. Schon früh distanzierte sich der Klerus.¹⁹ Einer misstrauischen weltlichen Staatsmacht ging es immer um Aufsicht und Kontrolle kaufmännischer Zusammenschlüsse. Das findet sich schon 779 im Herstaler Kapitular Karls d. Gr.,²⁰ und es zieht sich durch bis zur Goldenen

Die Anfänge des
Berufskaufmanns

Küste und die vorgelagerten Inseln verwüstet worden seien. Das dänische Heer hätte auf dem Festland drei Schlachten gegen die Friesen geschlagen und die dänischen Sieger hätten den Besiegten einen Tribut auferlegt. Es seien bereits 100 lb Silber von den Friesen gezahlt worden und der König Godofridus sei schon wieder zu Hause. Und so verhielt es sich tatsächlich.“)

¹⁶ GRIERSON, Commerce in the Dark Ages (1959), S. 133.

¹⁷ „Sums paid in ransoming captives formed likewise an element of great importance in the life of the early Middle Ages“ (GRIERSON, Commerce in the Dark Ages (1959), S. 134).

¹⁸ Zur Orientierung: Jacques LE GOFF, Wucherzins und Höllenqualen. Ökonomie und Religion im Mittelalter, (aus d. Franz. übers. von Matthias Rüb), Stuttgart 1988.

¹⁹ Schon in frühen Konzilsbeschlüssen distanzierte man sich von der Kaufmannstätigkeit. Als Beispiel mag das zweite Konzil von Arles dienen, das ab 452 tagte: *Si quis clericus pecuniam dederit ad usuram aut conductor alienae rei uoluerit esse, aut turpis lucri gratia genus aliquod negotiationis exercuerit, depositus a clero a communione alienus fiat* (Conc.Ar.sec., S. 117: „Wenn ein Kleriker Geld gegen Zins gibt oder selbst fremdes Vermögen benutzt oder schändlichen Gewinns wegen irgendeine Art von Geschäften betreibt, möge er vom Priesterstand ausgeschlossen und aus der Gemeinschaft entfernt werden“).

²⁰ *De sacramentis per gildonia invicem coniurantibus, ut nemo facere praesumat. Alio*

Bulle Karls IV von 1356.²¹

10.1. Fernkaufleute am Rand der Gesellschaft

Natürlich waren die Übergänge zwischen den Verteilungsarten fließend. Geraubtes Gut konnte leicht auf dem nächsten Markt als Ware zum Verkauf stehen.²² Geschenke und Gegengeschenke wurden ähnlich einer Ware auf ihren Tauschwert hin eingeschätzt.

In dieser frühen Gesellschaft war noch kaum Platz für berufsmäßig betriebenen, eigenfinanzierten Handel und die Herausbildung eines Standes von Kaufleuten. Die Aktivitäten solcher Leute waren in merowingischen Zeiten zwar besonders bei den gehobenen Ständen willkommen. Ökonomisch lebenswichtig waren sie in einer um Selbstversorgung bemühten, Naturaltausch betreibenden Agrargesellschaft nicht. „In ethnischer Hinsicht bietet die Kaufmannschaft der Merowingerzeit ein buntes Bild“.²³ Sie stellte zunächst einen mehr oder weniger exotischen Farbtupfer dar. Fremdländische, fernhandelnde Syrer und Juden²⁴ boten wertvolle Waren

frühe Fernhändler:
exotische
Existenzen

vero modo de illorum elemosinis aut de incendio aut de naufragio, quamvis convenientias faciant, nemo in hoc iurare praesumat (Cap.Har. 16 (S. 51)). „Von denen, die sich gegenseitig in Gilden Eide leisten: daß niemand sich unterstehe, das zu tun. Anderes soll aber gelten für ihre Almosen oder bei Feuersbrunst oder bei Schiffbruch: auch wenn sie Vereinbarungen schließen, soll niemand sich unterstehen, dabei einen Schwur abzulegen“ (Übersetzung in Karl KROESCHELL, Deutsche Rechtsgeschichte. Bd. 1: Bis 1250, 13. überarb. Aufl., Köln / Weimar / Wien 2008, S. 77).

²¹ *De conspiratoribus: Detestandas preterea et sacri legibus reprobatas conspirationes et conventiculas seu colligationes illicitas in civitatibus et extra vel inter civitatem et civitatem, inter personam et personam sive inter personam et civitatem pretertu parentele seu receptionis in cives vel alterius cuiuscumque coloris, coniurationes insuper et confederationes et pacta [...] reprobamus, dampnamus et ex certa scientia irritamus [...]* (GoBu Abschn. XV (*De conspiratoribus*), S. 70₂₇–71₆). „Des Weiteren verwerfen, verdammen und zerschlagen wir aus sicherem Wissen heraus die verabscheuungswürdigen und durch heilige Gesetze untersagten Verschwörungen, geheimen Zusammenkünfte und verbotenen Verbindungen innerhalb und außerhalb von Städten als auch jene zwischen Stadt und Stadt, zwischen Einzelperson und Einzelperson und zwischen einer Einzelperson und einer Stadt unter dem Vorwand von Verwandtschaft, der Aufnahme in die Bürgerschaft oder irgendeiner anderen Ausrede, des weiteren Schwurgemeinschaften, Bünde und ebenso Verträge [...]“ (Übersetzung in Anlehnung an FRITZ, Wolfgang D. (Hrsg.), Die Goldene Bulle. Das Reichsgesetz Kaiser Karls IV. vom Jahre 1356, dtsh. Übers. v. Wolfgang D Fritz, Weimar 1978, S. 68).

²² Am schönsten und prägnantesten hat diese Zusammenhänge Goethe auf den Punkt gebracht, wenn er Mephistopheles sagen lässt:

*Ich müsste keine Schifffahrt kennen:
Krieg, Handel und Piraterie,
Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.*

(*Faust II, Vers 11187-89*)

²³ CLAUDE, Binnenhandel im Merowingerreich (1985), S. 65.

²⁴ Syrer, d. h. Händler aus dem griechischen Sprachraum (CLAUDE, Binnenhandel

von weit her an und wussten wohl auch spannende Geschichten zu erzählen.

Schiffer als
Gütertransporteure

Man muss sich von der Vorstellung lösen, dass Lastsegelschiffe oder die Flüsse benutzenden Binnenschiffe gewöhnlich Handelsschiffe waren. Der Schiffer solcher Fracht war in der Regel kein Kaufmann, sondern gehörte zu den Dienstleuten eines Herren, oder eines Klosters, der im Auftrag seiner Herrschaft unterwegs war. Es konnte sich aber auch schon um einen Berufskaufmann handeln, der unter Königsschutz fuhr und besondere Privilegien genoss, da er für diesen oder andere hohe Herrschaften Aufträge und Geschäfte abwickelte.²⁵

Die Übergänge zu rein kaufmännischen Existenzen waren fließend. Der Berufshändler ist in etwa da anzusetzen, wo sich Wanderhändler auf eigene Rechnung in Wiken und Marktorten ansiedelten und schließlich begannen,

im Merowingerreich (1985), S. 65), finden sich bis in das 7. Jh. hinein. Sie werden im Frankenreich zuletzt 610 erwähnt (ebd. S. 67). „Die Quellen vermitteln den Eindruck, daß jüdische Kaufleute zahlreicher waren als syrische Händler“ (ebd. S. 70). Hier ist eine Anmerkung nötig: Die Forschung setzt wie selbstverständlich ‚syrisch‘ und ‚jüdisch‘ auf die gleiche Bedeutungsebene. Man folgt hier einer langen Überlieferungstradition der Quellen. Ich übernehme das nur im Hinblick darauf, dass damals ‚jüdische‘ Händler wohl aus dem orientalischen Bereich gekommen sein werden. Aber auch in diesem Falle wäre eine Kennzeichnung als ‚palästinensisch‘ oder ‚hebräisch‘ angebracht. Der Ausdruck ‚jüdische Kaufleute‘ macht diese Menschen automatisch zu Fremdkörpern in einer frühmittelalterlich-europäischen Gesellschaft, die noch geprägt war von altem Judentum, verschiedenen christlichen Glaubensrichtungen und Kirchen und diversen alten nordischen und östlichen Naturreligionen und Kulturen. Die sich zum Judentum bekennenden Menschen waren meist hervorragende Vertreter der kaufmännischen Zunft. Dass sie wegen des kulturellen Stigmas „Jude“ auch im Verlauf des Mittelalters ein gefährdetes Randgruppendasein mit entsprechenden Berufsbeschränkungen führen mussten, lag nicht daran, dass sie jüdischen Glaubens waren. Ihre beste Zeit hatten sie unter den Karolingern, als sie sogar besondere Privilegierungen als wohlgelittene Kaufleute für orientalische Waren genossen und von der *curia* Ludwigs d. Fr. ‚Hebräer‘ genannt wurden (... *notum sit, quia isto Hebreos, Domatum rabbi et Samuelem, nepotem eius, sub nostra defensione suscepimus ac retinemus* (Praec.Iud., S. 309: „es sei bekannt, dass wir jene Hebräer, den Rabbi Domatus und seinen Neffe Samuel unter unseren Schutz stellen“). Siehe hierzu auch Anm. 134, S. 363). Die Probleme ergaben sich später allein aus christlich-dogmatischer, oft fanatisierend vorgetragener Diskriminierung. Die Art und Weise, wie wir heute von damaligen „jüdischen Kaufleuten“ sprechen, offenbart – nach meinem Dafürhalten – schon eine unterschwellige, abendländisch-christliche Parteinahme und unterschwellig-selbstverständliche Diskriminierung, die der Wissenschaft schlecht ansteht.

²⁵ Es muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass die quellenmäßigen „Puzzleteile“ für die Beschreibung der Herausbildung des Kaufmannsstandes sehr dünn gesät sind und das Bild daher recht grob bleiben muss. „Bekanntlich existieren aus dem frühen Mittelalter kaum schriftliche Quellen, die ihre Entstehung der Abwicklung des Handels selbst verdanken, aus der Merowingerzeit offenbar keine einzige. [...] Man ist also, was den Handel angeht, im Bereich der literarischen, näherhin der erzählenden Quellen auf mehr oder weniger zufällige Erwähnungen angewiesen“ (JOHANEK, ‚Außenhandel‘ des Frankenreiches (1985), S. 215).

in Gilden und Bruderschaften für sich selbst zu sorgen.²⁶ Man darf dabei aber nie vergessen, dass sie noch Existenzen am Rande der agrarischen Feudalgesellschaft waren, – misstrauisch beäugt und auch rechtlich kaum wahrgenommen:

„Wie wenig der Handel in den Stammesrechten hervorgehoben wird, ist daran abzulesen, daß die fränkischen, die oberdeutschen wie auch die Leges der Karolingerzeit weder einen *mercator* noch einen *negotiator* erwähnen. Auch da, wo in anderen Rechtsquellen Händler erwähnt werden, treten jeweils nur die zu regelnden Einzelaspekte ihrer Tätigkeit hervor.“²⁷

„Festzuhalten bleibt jedoch vielleicht noch,“ so lässt sich mit JohaneK ergänzen, „daß in den genuinen Zeugnissen der Merowingerzeit stets nur von *nautae*, *nautici* o. ä. die Rede ist, also der T r a n s p o r t im Blickpunkt des Interesses steht. Die Termini *mercator*, *negotiator* o. ä. fallen nicht.“²⁸

Die wenigen frühen Emporien wie London, Quentovic oder Dorestad und allen voran die Jahrmärkte von St. Denis nahe Paris waren erste Stätten auch fernhändlerischer Aktivitäten. Die Seehandelsemporien vom mittelschwedischen Birka über Haithabu bis hinunter zum fränkischen Quentovic am Ärmelkanal werden gewöhnlich in einem Atemzug genannt. Das wird sicher den Tatsachen nicht gerecht. Es war für jeden Handelsplatz wesentlich, in welche ökonomisch-gesellschaftlichen Zustände er eingebettet war.²⁹ Das gallo-fränkische, merowingische, christliche *regnum* wirtschaftete auf einem höheren Niveau als die nordischen und östlichen archaischen Stammesgesellschaften an Ostsee und Nordsee. Das war sowohl dem Erbe der romano-gallischen, provinzialrömischen Vergangenheit als auch dem Wirtschaften kirchlicher Einrichtungen in der Fläche geschuldet, die in Arbeitsteilung, Infrastruktur und Verteilungswesen prägend waren. Die alten Handelsrouten zum Mittelmeer über Rhône, Saône, Seine und Loire, Mosel und Rhein waren noch intakt; die Verbindungen sowohl nach Rom als auch nach Britannien standen; alte urbane Römerzentren wurden nun

frühe Emporien
differenziert
betrachten

²⁶ „Das erste explizite und eindeutige Zeugnis für Kaufmannsgilden auf dem Kontinent findet sich vielmehr erst in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts“ (Otto Gerhard OEXLE, Die Kaufmannsgilde von Tiel, in: JANKUHN / EBEL, Organisationsformen, S. 174). Es handelt sich um die Kaufmannsgilde von Tiel.

²⁷ SIEMS, Vorfragen (1985), S. 115.

²⁸ JOHANEK, 'Außenhandel' des Frankenreiches (1985), S. 232.

²⁹ Bei der Analyse des überlieferten Begriffs 'Emporium' kommt Sunhild Kleingärtner zu einer ähnlichen Einschätzung: „Die historische Überlieferung erwies sich somit vor dem Hintergrund der sowohl für den Nord-(Dorestad) als auch für den Ostseeraum (Reric) gebrauchten Benennung in Bezug auf die archäologische Überlieferung als wenig hilfreich; vielmehr wurde der sich im archäologischen Material abzeichnende kulturell-gesellschaftliche Unterschied dadurch unverhältnismäßig nivelliert“ (Sunhild KLEINGÄRTNER, Die frühe Phase der Urbanisierung an der südlichen Ostseeküste im ersten nachchristlichen Jahrtausend, Neumünster 2014, S. 247).

als Bischofssitze genutzt. Emporia wie Dorestad oder Quentovic lebten von ihrer geographischen Mittlerstellung zwischen Rhein, Nordsee und Englischem Kanal.³⁰ Sie waren funktional wenig in die sie umgebende Region eingebettet, sondern dienten als Zollstelle und Grenzort den Außen- und Fernkontakten. Von Außenkontakten kann man jedoch erst sprechen, wenn wir es mit frühen Staatsgebilden jenseits einer von engen Stammesgrenzen durchzogenen Welt zu tun haben. Orte wie Birka, Reric, Haithabu oder Ribe waren noch sehr stark in die lokale und regionale Welt ihrer Stammesgebiete eingebunden.

Stadt- und Siedlungsstruktur des Merowingerreiches

Das merowingische Siedlungswesen unterteilte sich in *civitates*, d. h. Städte mit römischer Vergangenheit, über das ganze Reich verteilte *vici*, Orte, in denen schon Münzen geprägt wurden, befestigte Orte, *castra* oder *castella* genannt, bis hinunter zu kleinen Ortschaften, Gütern und Höfen (*curtis*, *villae* und *casae*).³¹ Dieses war schon eine andere Welt als das Ost- und Nordseegebiet mit intakter Sippenstruktur, ausschließlich bäuerlichem Tauschhandel, mit primitivem Hackgeld und reziproker Verteilungskultur.

Gemünztes Geld spielte im fränkisch-gallischen Westeuropa mit römischer Vergangenheit traditionell eine große Rolle. „Mit dem 6. Jahrhundert ändert sich der Münzumlauf deutlich.“³² Umlaufende fremde oströmische Prägungen gingen zurück.³³ Nachahmungen von Goldmünzen zeitgenössischer oströmischer Kaiser nennen schon merowingische Orte, „dann aber auch Namen von Königen wie Childebert I. (511–558), Chlotar I. (511–561) und besonders Theudebert I. (534–548), dessen nach byzantinischer Auffassung illegale Goldmünzen in Ostrom Aufsehen erregten.“³⁴

Charakter des merowingischen Münzwesens

Man muss jedoch einen wesentlichen entwicklungsgeschichtlichen Unterschied beachten. Geld ist ein sehr altes Institut. Es entwickelte sich aus Wertgegenständen, deren Material überall und von jedem akzeptiert wurde: Gold und Silber. Es existierte zunächst als Barren-, Schmuck- und Hackmetall und musste jeweils abgewogen werden. Die Münze entstand als Rationalisierung des Geldeinsatzes. Die Geldmünze war gewissermaßen das vorportionierte Edelmetall. Mit ihr fiel das jedesmalige Hacken und Auswiegen des Geldmetalls fort, was jedoch eine, den Feingehalt und das

³⁰ Richard Hodges bezeichnet sie als „gateway communities“: „A gateway community exists at passage points into and out of a distinct natural or cultural region and links this region to external trade routes“ (Richard HODGES, *Primitive and Peasant Markets*, Oxford 1988, S. 42).

³¹ Die Aufteilung erfolgt anhand von Münzfunden: Peter BERGHAUS, *Wirtschaft, Handel und Verkehr der Merowingerzeit im Licht numismatischer Quellen*, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, *Handel des frühen Mittelalters* (1985), S. 197–200.

³² BERGHAUS, *Merowingerzeit* (1985), S. 194.

³³ „Nach 425 nimmt der Zustrom der römischen Solidi deutlich ab. Es hat den Anschein, daß ältere Solidi des 4. Jahrhunderts, etwa von Valentinian I (364–375) und Valens (364–378), noch lange im Umlauf verblieben (BERGHAUS, *Merowingerzeit* (1985), S. 193).

³⁴ BERGHAUS, *Merowingerzeit* (1985), S. 194.

Gewicht garantierende Instanz voraussetzte. Dazu war nur ein Staat in der Lage, der zentralisiert über das Münzregal die Realwertgarantie für die Münze übernehmen konnte. Das merowingische *regnum* war noch nicht so weit. Münzen wurden auf vielfältige Weise geprägt und über drei Kanäle in Umlauf gebracht: Über königliche Prägungen, durch solche kirchlicher Einrichtungen und über Münzen der Gruppe der *Monetare*, die den weitaus größten Anteil stellten.³⁵ In allen oben angeführten Ortschaften gab es diese „Geldhersteller“.³⁶ Insgesamt ist mit 2000 *Monetaren* zu rechnen, die sich auf rund 800 Münzstätten verteilten.³⁷

Bei tausenden von Münzern ohne zentrale Aufsichtsmacht kann dieses Münzgeld höchstens die römische Münztradition und die auf den Märkten vorhandenen Konventionen der Geldformate widerspiegeln. Es ergibt sich jedoch zwingend, dass man nicht ohne das Wiegen der Münzen ausgekommen sein kann, um sich gegen Münzwillkür und Betrug abzusichern. Dieses merowingische Geld bestand zwar aus Edelmetall, aber nicht aus vollwertigen Münzen. Sie konnten noch nicht Teil einer existierenden, staatlichen Währung sein.³⁸

noch keine vollwertigen Münzen

Allerdings wird durch die flächendeckende Existenz von Münzwerkstätten die Breite eines arbeitsteiligen Wirtschaftslebens und die Lebendigkeit des Warenaustauschs im fränkisch-merowingischen *regnum* dokumentiert. Sie belegt nicht die Existenz eines professionellen und einflussreichen Kaufmannsstandes, sondern lediglich einen florierenden lokalen und regionalen Tauschhandel. Diese Münzen waren bestens zur Schatzbildung geeignet und oft wurden sie weit von ihren Herkunftsorten wiedergefunden. Aber eingedenk der oben dargestellten Verteilungskanäle für Güter und Edelmetalltauschwerte können merowingische Münzen auf sehr verschiedenen Wegen in die Gräber und Schatzfunde der Zeit oder auch in die Mastfüße von Schiffen im westlichen und nördlichen Europa gelangt sein.

Das Vorhandensein von Münzen bzw. von geprägten Edelmetallstücken

³⁵ BERGHAUS, Merowingerzeit (1985), S. 194–196.

³⁶ In größeren *civitates* zentrierte sich jeweils eine stattliche Anzahl dieser *Monetare*; so beherbergte Chalon-sur-Saône 40, Poitiers 33 ihres Berufes. In Vicus-Münzorten gab es bis zu 13 *Monetare*, so u.a. in Quentovic: BERGHAUS, Merowingerzeit (1985), S. 197–200.

³⁷ „In der Forschung erblickt man heute in den *Monetaren* weitgehend selbständige Unternehmer, die von sich aus, mit ihrem Namen, Münzen in den Verkehr brachten und keinerlei Weisungen vom König erhielten“ (BERGHAUS, Merowingerzeit (1985), S. 196). Ich halte den Ausdruck „Unternehmer“ für diese Zeit für unangebracht. *Monetare* arbeiteten Edelmetall ihrer Auftraggeber zu Münzen um – sie betrieben also offensichtlich ein Handwerk, nämlich das der Münzgeldherstellung.

³⁸ Erst durch die Münzreform Karls d. Gr. wurde durch die nunmehr ausgereifere Staatsmacht mit entsprechender Autorität vollwertiges Münzgeld geschaffen. Zu dem Charakter karolingischer und skandinavischer Münzen siehe ausführlicher Kap. 12.1.1 und 12.1.2, S. 414–418.

bedeutet nicht automatisch 'Handel', und 'Handel' heißt nicht automatisch 'Berufshändler', genauso wenig, wie ein Frachtschiff auch ein Handelsschiff sein musste und die Menschen an Bord Fernkaufleute.³⁹

Die Friesen, die uns im Folgenden besonders interessieren, spielten in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung, in den „Dark Ages“, keine erkennbare historische Rolle.⁴⁰ Einmal werden sie noch in einer römischen Quelle – einer panegyrischen Rede aus dem Jahr 297 u. Z. – erwähnt. Man kann dem Text entnehmen, dass der Römer in ihnen Arbeitssklaven sah.⁴¹

„Jetzt also pflügt für mich der Chamave und der Friese, und jener Herumtreiber und Räuber ist beschäftigt mit der Bearbeitung von Ödland und er erscheint regelmäßig auf meinen Märkten, verkauft Vieh und der barbarische Bauer senkt den Preis für

³⁹ Wie auf diese Weise ein bedeutender Kaufmannsstand stilisiert wird, zeigt sich bei J e l l e m a, wenn er – im konkreten Fall – einen bedeutenden friesischen Handel ableitet: „The only western coins from the 600's found in Scandinavia can be connected with Frisian trade“ (Dirk JELLEMA, Frisian trade in the Dark Age, in: *Speculum* 30, 1955, S. 22). Auch E l l m e r s arbeitet – und zwar systematisch – mit diesem zweifelhaften methodischen Vorgehen jenseits des realen Standes von gesellschaftlicher Verteilung und Geldentwicklung. Für die Zeit des 8. Jahrhunderts stellt er fest, dass „die Schriftquellen nur den westlichen Teil des nun stark vergrößerten friesischen Handelsgebietes genauer beleuchten“. Deshalb müsse die „archäologische Forschung neue Methoden entwickeln, die geeignet sind, den Friesenhandel ohne Hilfe der Schriftquellen präziser zu beschreiben.“ Es gehe ihm um „archäologische Kriterien für die bloße Anwesenheit von Friesen an einem bestimmten Ort“, möglichst um „Kriterien, die auf Zweck und Art und Weise dieser Anwesenheit schließen lassen.“ „Als Leitfunde wählen wir . . . die Münzen, die wir in der Form der anglo-friesischen Sceattas sehr gut von den älteren friesisch-fränkischen Trienten abheben können“ (alle Zitate: (ELLMERS, Bedeutung der Friesen (1985), S. 34). Diese Münzen entstammten einem von Ellmers konstruierten „friesischen Geldwesen“ (ebd. S. 24 Überschrift) und seien von den Friesen als monopolistische Nordseehändler verbreitet worden. Ohne Schriftquellen, ohne historisch-gesellschaftlichen Zeitbezug und ohne geldtheoretische Grundlagen gilt nun gemäß seiner „neuen archäologischen Methode“: Trient oder Sceatta = vollwertige Münze = Friesenaktivität. Jeder Sceatta im Osten zeigt ihm nun Friesen an, speziell friesische Kaufleute. U. a. auf diese Weise erarbeitet er „die Bedeutung der Friesen für die Handelsverbindungen des Ostseeraumes“.

Philip G r i e r s o n hat schon 1958 die Auffassung kritisiert, nach der „trade, and trade alone, was responsible for the distribution of goods and coins“ (GRIERSON, *Commerce in the Dark Ages* (1959), S. 130). Er führt aus: „Such a view is altogether too narrow, and prejudices too many issues. There are other means whereby goods can pass from hand to hand, means which must have played a more conspicuous part in the society of the „Dark Ages“ than they would in more settled and advanced periods“ (ebd. S. 130/131).

⁴⁰ Über die Zeit der Römer siehe Kap. 9.6, S. 327–332.

⁴¹ Es ging um *captiva agmina barbarorum* (Paneg.Lat. 9.1. (S. 58/59)), um Kolonnen gefangener und versklavter Barbaren, . . . *hos omnes provincialibus vestris ad obsequium distributos, donec ad destinatos sibi cultus solitudinum ducerentur* (PanCon 9.3. (S. 58/59): „ . . . die alle, nachdem man sie auf eure [der Kaiser wird angesprochen; RP] Provinzen zu dienstbarem Gehorsam aufgeteilt hat, ihrer Bestimmung, Einöden zu kultivieren, zugeführt werden“). Zu diesem niederen Volk gehörten auch die Friesen.

Lebensmittel⁴²

Man konnte also Friesen offenbar gut für Ackerbau, Viehzucht und Ödlanderschließung gebrauchen. Von Schifffahrt ist keine Rede.

Um in ihren Gegenden allerdings Land- und Viehwirtschaft in größerem Stil betreiben zu können, mussten letztlich Deiche gebaut und Land gewonnen werden. Das aber ließ, nach Auskunft der Archäologen, noch bis zum 10./11. Jahrhundert auf sich warten. Bis dahin blieb das Land dem Meer ausgeliefert.⁴³ In den anschließenden Jahrhunderten sind die friesischen Niederländer zu Experten des Wasserbaus und der Landerschließung geworden.⁴⁴

10.2. Friesen, Merowinger und die Kirche

Der Weg der Friesen – wie im Übrigen der aller archaischen Völkerschaften in das sich formierende christliche Abendland – war kompliziert, langwierig und widersprüchlich. Wir hören lange nichts von ihnen. „Über das 6. und 7. Jahrhundert schweigen die Quellen“.⁴⁵ Besondere Schifffahrt und Handel des Friesenstammes aus dieser Zeit sind nicht belegt. Handel des Merowingerreiches oder speziell der Friesen nach Skandinavien ist nicht nachweisbar. „Es liegt auf der Hand, „ schreibt Johaneck, „daß Handelsbeziehungen des merowingischen Frankenreiches nach Skandinavien bestanden haben müs-

6. und 7. Jh.: Die Quellen schweigen

⁴² *Arat ergo nunc mihi Chamavus et Frisius et ille vagus, ille praedator exercitio squalidi ruris operatur et frequentat nundinas meas pecore venali et cultor barbarus laxat annonam* (Paneg.Lat. 9.3. (S. 58/59)).

⁴³ „Erst im 10. bis 11. Jahrhundert ging man dazu über, Deiche anzulegen.“ (Evert KRAMER/Ernst TAAYKE, Friesen entlang der Nordseeküste von 400 bis 1000 n. Chr. in: DÖRING, Friesen, Sachsen und Dänen, S. 23). Systematischer Deichbau mit Einfluss auf die Tidenverhältnisse nicht vor dem 12. Jahrhundert: Anh. Q, S. 986–987.

⁴⁴ Später, im 12. und 13. Jahrhundert, sollten sie mit ihren Erfahrungen eine große Rolle bei der Erschließung des Unterweser- und Niederelberaumes spielen. „Die bis dahin höchstens extensiv zu Viehtrieb und Holzschlag genutzten staunassen Böden der niederen Marsch im Überschwemmungsbereich der Flüsse wurden eingedeicht, entwässert, besiedelt und in fruchtbares Ackerland umgewandelt“ (HOFMEISTER, Die Stader Elbmarschen, Teil II (1981), S. 1). Diese Entwicklung wurde durch eine umfangreiche West-Ost-Kolonisationsbewegung getragen. Durch Einwanderung holländischer Kolonisten entstanden an Weser und Elbe in Marschniederungen zahlreiche Hollerkolonien in Form von eingedeichten Marschhufendörfern. (Zur Organisation der Hollerkolonien der Stader Elbmarschen ebd. S. 76-165). In den 80er Jahren des 13. Jahrhunderts zog der Bremer Erzbischof Giselbert, selber niederländischer Abstammung, Wasserbaumeister aus dem Niederländischen hinzu, um Buxtehude mitten im Moor systematisch anzulegen (SCHINDLER, Buxtehudes Vergangenheit (1993), S. 53-54). In diesem Zusammenhang stehen sogar noch die planmäßigen Anlagen von Glückstadt an der Elbe und Friedrichsstadt an der Treene Anfang des 17. Jahrhunderts durch Remonstranten, niederländisch-protestantische Flüchtlinge der remonstrantischen Richtung.

⁴⁵ JOHANEK, 'Außenhandel' des Frankenreiches (1985), S. 245.

sen, oder doch jedenfalls Gütertausch mit diesem Bereich sich vollzogen hat. In welcher Weise und auf welchen Wegen dies geschah, ist aus den schriftlichen Quellen – literarischen, normativen wie urkundlichen – nicht abzulesen. Sie haben keine Notiz davon genommen⁴⁶. Man begegnet allenthalben der Tendenz in dieser frühen Zeit der noch archaisch geprägten Verteilungsarten⁴⁷ immer nach einem professionellen, unabhängigen Berufsseehandel zu suchen, den es in dieser Zeit der Völkerwanderungen, der „Dark Ages“ noch nicht gegeben hat. Sicher existierte lokaler und regionaler Naturalaustausch und Tauschhandel. Alle Küstenbewohner hatten ihre Boote. Wir kennen die saisonalen Ufermärkte der Bauernhändler und es gab immer einige Wanderhändler für Luxusgüter. Aber das war nichts Spezifisches und überall zu finden.⁴⁸

Gegen die skandinavische und Nordseewelt von Schifffahrt und Austausch hebt sich die gallo-fränkische Welt ab. Die Begegnung und Überlappung findet zunächst im angelsächsischen Britannien statt. Die alten Verbindungen über den Englischen Kanal hinweg werden wohl nicht abgerissen sein, auch wenn aus dem 6. Jahrhundert keine Belege zur Verbindung England – Kontinent vorliegen.⁴⁹ Für die zweite Hälfte des 7. Jahrhunderts erfahren wir durch Berichte über Fahrten angelsächsischer Missionare, u. a.

⁴⁶ JOHANEK, 'Außenhandel' des Frankenreiches (1985), S. 244. Es sei die Frage erlaubt: Warum „liegen Handelsbeziehungen auf der Hand“, wenn es keinerlei Nachweise gibt? Auch archäologische Funde können an dieser Stelle nur bedingt weiterhelfen, denn den Funden sieht man nicht an, in welcher gesellschaftlichen Form, als Geschenk, als Tribut, als Raubgut oder als Ware auf welchem Wege und durch wen sie den Weg nach Norden gefunden haben. Verhulst hat ausgeführt, dass die frühen Quellen zu Handel „überwiegend und beinahe ausschließlich auf die mehr südlichen Teile des fränkischen Reiches beschränkt“ sind. „Für die Händlertätigkeit in den Niederlanden bieten diese Quellen jedoch sehr wenig“ (Adriaan VERHULST, Der frühmittelalterliche Handel der Niederlande und der Friesenhandel, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel des frühen Mittelalters (1985), S.387/388). Also auch er unterstellt eine Händlertätigkeit, die man eingeständenermaßen eigentlich nicht nachweisen kann.

⁴⁷ Exkurs 3 („Güterverteilung im Mittelalter“), S. 333–339.

⁴⁸ Für die Nordsee verweise ich auf Jöns, der archäologische Fallstudien aus der Wesermündung, dem Weser-Hunte-System sowie der unteren Emsregion präsentiert: Hauke JÖNS, Überlegungen zu Transport- und Kommunikationswegen des 1. Jahrtausends im nordwestdeutschen Nordseeküstengebiet, in: BRATHER / GEUENICH / HUTH, *Historia archaeologica* (2009), S. 389-413. Für die Ostsee hat Crumlin-Pedersen das Geschehen beleuchtet: Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Schiffe und Seehandelsrouten im Ostseeraum 1050-1350 - von der schiffsarchäologischen Forschung aus gesehen, in: FEHLING, *Seehandelszentren des nördlichen Europa* (1983), S. 229-237. Für den Bereich der südlichen Ostsee unterscheidet Sunhild Kleingärtner fünf unterschiedliche Typen maritim orientierter Plätze: Naturhäfen ohne Siedlungsplatz als Schutzhäfen; Seehandelsplätze mit Handwerks- und Ferhandelsaktivitäten; Burgwälle in unmittelbare Küstennähe; noch nicht lokalisierte, aber wahrscheinliche Landeplätze; lokal bedeutsame Häfenplätze ohne permanente Siedlungen bzw. nur vorübergehend genutzte kleine Häfen: KLEINGÄRTNER, *Frühe Phase der Urbanisierung* (2014), S. 38-39.

⁴⁹ JOHANEK, 'Außenhandel' des Frankenreiches (1985), S. 235.

Bonifatius und St. Wilfrid, zum Kontinent. „Die Strecke Themsemündung – Quentovic bzw. später auch Dorestad stellte offenbar die Normalroute der Kanalüberquerung dar, jedenfalls nach Aussage der Schriftquellen.“⁵⁰ In der *vita Bonifatii* wird berichtet:

London und
Dorestad

„Er kam zu einen Ort, an dem es einen Markt für käufliche Dinge gab und der in der Sprache der Angeln und Sachsen von alters her Lundenwich hieß [...] er bestieg ein Schiff und entrichtete das Fahrgeld. Es wehte ein günstiger Wind und so kam er nach Dorestad ...“.⁵¹

Auch Beda Venerabilis, der Historiograph des frühen Englands, hebt London als einen zentralen Ort und wichtiges Emporium hervor, als *multorum emporium populorum terra marique unientium*.⁵²

Dorestads Entstehungsgeschichte bleibt unklar. Lebecq bezweifelt den germanischen Ursprung Dorestads, festgemacht an dem Namensbestandteil „stad“: „En fait, il a sans doute une racine celtique (*Dur-*, porte), à laquelle se sont ajoutées à l'époque romaine les suffixes – *ast-* puis – *atja*“.⁵³ Die Archäologie wies eine frühe römische Niederlassung nach.⁵⁴ Dorestad taucht zum ersten Mal Ende des 7. Jahrhunderts in Schriftquellen auf: zum einen in einer anonymen Kosmographie aus Ravenna,⁵⁵ zum anderen in der

⁵⁰ JOHANEK, 'Außenhandel' des Frankenreiches (1985), S. 237.

⁵¹ Vit.Bon.Will. I, S.16, Z 3-11: *pervenit ad locum, ubi erat forum rerum venalium et usque hodie antiquo Anglorum Saxonumque vocabulo appellatur Lundenwich. [...] adgressus est navem, nauoque inpenso, prospero ventorum flatu pervenit ad Dorstet,*

⁵² *Mellitum quidem ad praedicandum provinciae Orientalium Saxonum, qui Tamense fluvio dirimuntur a Cantia, et ipsi orientali mari contigui, quorum metropolis Lundonia civitas est, super ripam praefati fluminis posita, et ipsa multorum emporium populorum terra marique uenientium;* (Bed.hist.eccl. II.3, S. 142, Z. 13-17). Mellitus wird 604 n. Chr. zum Bischof von London geweiht [Beda selbst schreibt 731 n. Chr.; RP] und er ist zuständig „für das Predigen im Gebiet der Ostsachsen, die durch den Fluss Themse von Kent getrennt sind und bis an das östliche Meer reichen; ihre Hauptstadt ist London. Die Stadt liegt am Ufer des genannten Flusses und ist ein Handelsplatz für viele Leute, die über Land und Meer kommen.“).

⁵³ Stéphane LEBECQ, *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Âge*. Vol.1: Essay, Lille 1983, S. 150.

⁵⁴ „Schließlich erbrachte die Untersuchung am *Trenkweg* in Wijk bij Duurstede eine Niederlassung aus römischer Zeit, die - möglicherweise mit einer zeitlichen Unterbrechung – bis in die Merowinger- und Karolingerzeit bewohnt war“ (W. A. van Es/W. J. H. VERWERS, *Ausgrabungen in Dorestad*, Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, overdrukken nr. 184, Amersfoort 1983, S. 37/38).

⁵⁵ Die Kosmographie teilt die Erde in vier Teile auf: Von dem zweiten heißt es, *Frisorum Dorestates est patria, cuius post terga infra Oceanum insulae inveniuntur* (Stéphane LEBECQ, *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Âge*. Vol.2: *Corpus des Sources écrites*, Lille 1983, Qu. XLI.1, S. 206: „Dorestad ist die Heimat der Friesen, die dahinter Inseln im Ozean erschlossen haben“).

Chronik des Pseudo-Fredegarius.⁵⁶ In beiden Fällen liegt kein Hinweis auf Handel und Schifffahrt vor. Als bedeutender Wikort wird Dorestad erst in karolingischer Zeit angesprochen, als *vicus famosus*⁵⁷ oder als *vicus nominatissimus*.⁵⁸

Größere Emporien gab es nur dort, wo römische Vergangenheit nachwirkte und die Verbindung zum Mittelmeerraum noch gegeben war. In erster Linie ist der Jahrmarkt von St. Denis bei Paris zu nennen. „Die Messe von St. Denis ist der einzige merowingerzeitliche Jahrmarkt, der nachweislich internationale Bedeutung erlangte. Ob neben ihm noch weitere ähnliche Märkte bestanden, ist ungewiss.“⁵⁹ Bezüglich der Handelsaktivitäten von friesischen Händlern gibt es ein aussagekräftiges Dokument, nämlich ein Marktzollprivileg des fränkischen Königs Pippin an das Kloster St. Denis von 753, in dem es heißt, dass der Zoll

*infra pago Parisiaco de ille festivit[ate sancti] Dionisii in idipso pago Parisiaco de omnes necuciantes, tam Saxones quam Frisiones vel alias naciones promiscuas . . . ad negociandum vel negocia plurima exercendum . . .*⁶⁰

zu zahlen sei. Ein solches Zollprivileg spiegelt eine allgemeine Situation

⁵⁶ *Pippinus contra Radbodem ducem gentilem Frigionum gentis adversus alterutrum bellum intulerunt castro Duristate, . . .* (FredChro Cont. 6, S. 172 Z. 7-8: „Pippin und Radbod, heidnischer Herzog des Stammes des Friesen, bekriegten sich gegenseitig mit wechselndem Kriegsglück um die Burg Dorestad . . .“).

⁵⁷ Der Text Liudgers entstand nach dem Tod Gregors 775. *Beatus Gregorius Traiectum antiquam civitatem et vicum famosum Dorstad cum illa irradiavit parte Fresoniae, quae tunc temporis christianitatis nomine censebatur, id est usque in ripam occidentalem fluminis qui dicitur Lagbeki, ubi confinium erat christianorum Fresonum et paganorum cunctis diebus Pippini regis . . .* (Vit.Greg. 5, S. 71, Z. 35-38: „Der heilige Gregor erleuchtete die alte Stadt Utrecht und den berühmten Wikort Dorestad zusammen mit dem Teil Frieslands, der damals schon zur Christenheit gezählt wurde, also das Land bis zum Ufer des östlichen Flusses Lauwers, wo die christlichen und die heidnischen Friesen – seit Pippin König ist – aneinander grenzen“).

⁵⁸ In den *annales Xantenses* findet sich zu 834 n. Chr.: *Interea, dum haec agentur, irruerunt pagani in vicum nominatissimum Dorestatum eumque immani crudelitate vastaverunt* (Ann.Xant. 834, S. 9, Z. 15-17: „Inzwischen, als sich das abspielt [in den Wirren der Machtkämpfe Ludwigs des Frommen mit seinen Söhnen setzte sich Ludwig 834 wieder als Kaiser durch und Sohn Lothar I. verspricht Treue; RP], fielen die Heiden über den hochgerühmten Wikort Dorestad her und verwüsteten ihn mit entsetzlicher Grausamkeit.“).

⁵⁹ CLAUDE, Binnenhandel im Merowingerreich (1985), S. 53. „International“ ist allerdings eine für das Mittelalter unpassende Kennzeichnung, da man noch weder von Nationen noch von nationalen Staaten sprechen kann. Dieser Begriff gehört der Neuzeit.

⁶⁰ Urk.Pipp.6, S. 9, Z. 31-35: „ . . . innerhalb des Pariser Gaus auf dem Fest des Heiligen Dionysius von allen Händlern, von den Sachsen, den Friesen und allen übrigen Völkern, . . . die zum Handeln und für viele anderen Geschäfte gekommen sind, . . .“. Bestätigt mit gleichem Wortlaut 16 Jahre später von Karlmann a. 769: Urk.Karlm.43, S. 62, Z. 20-25.

unabhängig von zufälligen Einzelereignissen wider und ist insofern eine sehr verlässliche Quelle.

Wir erfahren hier, dass es Händler unterschiedlichster Herkunft gab, dass die Sachsen, die zu der Zeit noch unabhängig und im nördlichen Küstengebiet bis hin nach England verbreitet waren, stark vertreten waren, aber auch die Friesen hervorgehoben werden. Für die Friesen als Händler ist das im Übrigen die erste direkte Erwähnung. Als es 43 Jahre früher, a. 710 unter Childebert III., schon einmal um die Zölle von St. Denis ging, waren Friesen noch eine *nacio* unter vielen.⁶¹ Die Sachsen treten auch schon vorher als die wichtigste Gruppe unter allen Händlern hervor, denn sie werden nicht erst 710, sondern schon viel früher, a. 629, hervorgehoben. Einmal pro Jahr im Oktober fand auch zu dieser Zeit schon ein vierwöchiger Markt zu Ehren des Heiligen Dionysius statt, *de omnes negotiantes in regno nostro consistentes vel ultra mare venientes*.⁶²

Es werden also zwei Gruppen von *negotiantes* unterschieden: diejenigen Fremden, die *ultra mare* reisen und diejenigen, die direkt aus dem Merowingerreich stammen. Es werden folgende seegestützte Kaufleutegruppen aufgezählt: *illi Saxones et Wicarii et Rothomenses et ceteri pagenses de alia civitates persolvant de illos navigios . . .*⁶³ Welche Kaufleute gehören zu welcher Gruppe? Die merowingischen Kaufleute werden vom König Dagobert I. als „unsere Beauftragten“, *nostris missi*, bezeichnet, die sicherlich zum Hafen von Rouen (*Rothomo porto*) und zum *Wicus porto* gehörten, worunter man sicher *Quento w i c* an der Canche-Mündung verstehen kann. Diese *missi regis* betrieben den Fernhandel mit Wein, Honig und Färberröte (aus der Krappwurzel (*Rubia tinctorum*)).⁶⁴ Die Sachsen sind definitiv die Fremden *ultra mare*. Die über Fluss und Meer nach Paris Handel treibenden Fernhandelskaufleute waren also entweder merowingische Schiffer aus der Normandie oder eben sächsische Seewanderhändler von britannischen oder kontinentalen Nordseeküsten. Die Friesen sind in diesen Zeiten als Seefahrer und Kaufleute nicht überliefert.

Der erste historisch verbürgte Führer der Friesen ist Aldgislus, zu dem

⁶¹ *... illo teleneu, quicquid de omnes negociatantes aut Saxonis vel quascumlibet nacionis, ad ipsa sancta fistivetate domni Dionisii ad illo mercado advenientes, . . .* (Urk.Childeb.77, S. 68, Z. 38-40: „... jenen Zoll, den alle Kaufleute, die aus Sachsen oder von anderen Völkerschaften, zu dem Markt anlässlich der Feiern unseres Herrn Dionysius kommen,“ zahlen müssen).

⁶² Urk.Dagob.23, S.141, Z. 5-6: Ein Markt „aller Kaufleute aus unserem Reich und denen, die über das Meer kommen“.

⁶³ Urk.Dagob.23, S.141, Z. 12-13: „Die Sachsen, die Wikbewohner, die Leute aus Rouen [also von der Seinemündung] und Bewohner aus anderen Ortschaften zahlen für ihre Schiffe . . .“

⁶⁴ *Et sciatis nostri missi ex hoc mercato et omnes civitates in regno nostro, maxime ad Rothomo porto et Wicus porto, qui veniunt de ultra mare pro vina et melle vel garantia emendum; . . .* (Urk.Dagob.23, S.141, Z. 7-9).

es den angelsächsischen Bischof und Missionar Wilfrid 678 verschlägt, und bei dem der Christ freundlich aufgenommen wird.⁶⁵ Man findet es immer wieder, dass die christlichen Missionare zunächst gastfreundlich und naiv von den heidnischen Stämmen aufgenommen wurden, bis sie dann meist mit der Zeit begriffen, dass diese keineswegs die friedfertigen Gäste mit lauterer Absichten waren, als die sie sich ausgaben. Mit tiefem Sendungsbewusstsein verfolgten die Vorkämpfer Gottes strategische Ziele. Gewinnung von Heiden für das Christentum und die Taufe war gleichbedeutend mit der Zersetzung ihrer indigenen Religion und Kultur, verknüpft mit der Zerstörung ihrer Heiligtümer. Es wurde den heidnischen Völkerschaften nach einer Zeit klar, dass die Mission neben der religiösen, eine politische Seite hatte und in der Folge immer mit dem Angriff christlicher, die Mission deckender Herrscher verknüpft war. Die Taufe wurde als ein Akt der politischen Unterwerfung erfahren.⁶⁶

Diese Problematik hatte für das südwestliche Friesland schon im 6. Jahrhundert begonnen.

„Bereits in den Tagen König Chilperichs I. (561–84) hatte das von Rhein und Yssel abgeriegelte südfriesische Gebiet unter fränkischer Botmäßigkeit gestanden, daher unter christlicher Einwirkung“.⁶⁷

Die Franken konnten das südliche Friesland nicht behaupten und die vorgeschobenen christlichen Außenposten brachen zusammen. „Dabei wurden auch die christlichen Kirchen und Kapellen zerstört, nicht nur die Martinskirche in Utrecht“.⁶⁸ Zu der Zeit des Aldgislus und seines Nachfolgers Radbod (679-719) hatte das unabhängige Friesland, *Magna Frisia*, seine größte Ausdehnung. Die Friesen unter Radbod wurden 689 von dem fränkischen Majordomus Pippin besiegt, und Westfriesland in der Folge fränkisch beherrscht. Das war die Zeit, als der northumbrische Missionar Willibrord mit Rückendeckung Pippins und des Papstes in Friesland Missionierung innerhalb und außerhalb des fränkischen Machtbereiches betrieb. Auch er wurde noch freundlich aufgenommen. Radbod jedoch war nicht zu gewinnen.⁶⁹ Im Gegenteil. 716 eroberte Radbod die fränkischen Friesengebiete gegen Karl Martell zurück. Knapp 20 Jahre waren nun die Friesen wieder

⁶⁵ ... *in Freis prospere cum omnibus pervenit und ab Aldgislo rege eorum honorifice susceptus est* (Vit.Wilf. 26, S.220, Z. 6-7).

⁶⁶ Als Belege hierfür mögen an dieser Stelle das Schicksal der Sachsen und die fränkischen Kriegsziele dienen: S. 353 und Anm. 88, S. 354.

⁶⁷ Franz FLASKAMP, Die frühe Friesen- und Sachsenmission aus northumbrischer Sicht. Das Zeugnis des Beda, in: AKG 51, 1969, S. 185.

⁶⁸ FLASKAMP, Frühe Friesen- und Sachsenmission (1969), S. 186.

⁶⁹ *Sed praefatus Fresonum rex virum Dei humilitatis gratia benigne suscipiens, nullis tamen vitae fomentis saxeam eius cor emollire potuit* (Vit.Will. 9, S. 123, Z. 16-18: „Doch obwohl der besagte König der Friesen den Mann Gottes seiner Demut wegen freundlich aufnahm, konnte kein sanftes Leben sein steinernes Herz erweichen“).

Herr in ihrem Gebiet, bis Karl Martell erneut in Friesland eindrang und den Nachfolger Radbods, Rollo, vernichtend schlug. Von dieser Zeit an wurden Utrecht, Dorestad und Friesland westlich der Lauwers fränkisch beherrscht. Friesland war gespalten.⁷⁰ 716 startete der Angelsachse Wynfreth, besser unter seinem Kirchennamen Bonifatius bekannt, seine erste, allerdings vergebliche Missionsreise zu den Friesen. Nach Jahrzehnten der Missionstätigkeit dieses „Apostels der Deutschen“ wird er Missionsbischof von Utrecht und ca. zwei Jahre später im Juni 754 mitten im nordwestlichen Friesland, wahrscheinlich in Dokkum, erschlagen.⁷¹

In den etwa 250 Jahren der Entwicklung des Merowingerreiches in Zusammenarbeit mit der römisch-katholischen Kirche spitzten sich die Spannungen zu den Friesen sukzessive zu. Die Hauptgründe hierfür sind in den Herrschaftsansprüchen der Franken und dem Kulturkampf der Missionskirche gegen die unabhängigen alten Stammesgesellschaften zu suchen. Allerdings gelang es in dieser Zeit noch nicht, die Friesen endgültig in das sich herausbildende „Abendland“ zu vereinnahmen. Vorerst gab es sowohl politisch als auch kulturell-kirchlich immer wieder schwere Rückschläge. Dieser Widerstand erklärt sich mit der alten Stammeseinheit der Friesen, mit noch vorhandener Lebendigkeit archaischer Egalität in dieser Gesellschaft. Franz Flaskamp stellt gewissermaßen ein historisches Grundprinzip fest, wenn er ausführt: „Die Könige halten immer zu den Göttern, die ihrer Herrschaft günstig sind“.⁷² Noch ist also die alte Stammeseinheit stärker als eigene Standesinteressen der Stammeselite; noch hält sie zu den alten Göttern. Und so kann die christliche Mission nur etwas ausrichten, wenn die heidnischen Gesellschaften sich soweit in oben und unten, in Stammesadel und einfache, abhängig werdende Bauernkriegerschaft differenziert haben, und die Stammeselite – bis auf die heidnischen Priester natürlich – für Kirche und fränkische Adelshierarchie empfänglich wird. Wer „die Götter

historischer
Hintergrund der
Missionierung

⁷⁰ Anm. 57, S. 348.

⁷¹ *Sequenti vero anno iterum ad aquosa Fresonum pervenerat arva, coeptum opus praedicationis implere desiderans. Quo cum pervenisset, et die quadam ad suam doctrinam populum convocasset, venerunt unusquisque de loco suo, non quasi humiliter ad verbum Domini audiendum, sed spiritu maligno inflati, cum infestis armis ad sacra sermonis Domini festa proruunt, et sanctum Christi antistitem ferro trucidarunt, omnemque eius comitatum gladiis necaverunt* (Vit.Stur. 15, S. 372, Z. 19-24: „Aber im darauf folgenden Jahr begab er sich erneut in die wasserreiche Gegend der Friesen zu dem Zweck, das Werk der Verkündigung zu vollenden. Als er dorthin gelangt war, und für einem bestimmten Tag das Volk zu seiner Unterweisung zusammenrief, kommt ein jeder zu seinem Aufenthaltsort, – aber nicht, um gleichsam demütig das Wort des Herrn zu hören. Sie stürzten sich voll feindlicher Gesinnung und mit gezückten Waffen auf die heiligen Feiern der Predigt des Herrn, und haben den heiligen Stellvertreter Christi mit der blanken Waffe niedergemetzelt und alle seine Begleiter mit dem Schwert getötet“). Zu den Umständen des Todes und der innerkirchlichen Umstände: FLASKAMP, Frühe Friesen- und Sachsenmission (1969), S. 198/199 u. 209.

⁷² FLASKAMP, Frühe Friesen- und Sachsenmission (1969), S. 189.

wechselte“ und sich taufen ließ, dem eröffneten sich eigene Perspektiven.

„Der Adel konnte sich damit billig 'bei Hofe' empfehlen und auch in kirchlichen Anwartschaften (Bischöfstühle, Domkapiteln, vornehmen Stiften und Klöstern) seine frühere Stellung festigen und ausweiten.“⁷³

Mission „von oben
nach unten“ und
Klassenbildung

Flaskamp bringt das Wesen der kirchlichen Missionsarbeit auf den Punkt: „So ist es überall bei staatlich gesteuerter Missionsarbeit gewesen, also nicht etwas Besonderes, daß die fränkische Mission 'von oben nach unten' sich entwickelte.“⁷⁴ Christliche Mission war der gesellschaftlich-ideologische Spaltpilz, der die beginnende standesmäßige Klassenteilung der Gesellschaften ausnutzte und vertiefte. Die römische Kirche brauchte einen nach Herrschaft strebenden kongenialen Stand; das Christentum war zunächst die Religion der sich in den Stammesverbänden absetzenden adligen Schichten Richtung *oratores* und *bellatores* einer mittelalterlichen Klassengesellschaft. Es war bestens geeignet, den zunehmend in Abhängigkeit und Rechtlosigkeit hineingeratenden unteren Volksschichten den Widerstandsgeist auszutreiben. Die gleichen Grundfragen werden wir – wenn auch unter ganz anderen historischen Umständen – 400 Jahre später wieder bei der Slawenmission antreffen.⁷⁵

10.3. Die Friesen im karolingischen Reich

10.3.1. Friesen, Sachsen und Franken

Die Eingliederung der Friesen in das christliche Frankenreich zog sich hin und wurde letztlich erst von Karl d. Gr. vollzogen. Es ist jedoch zu bedenken, dass es sich dabei um das westliche Friesland, die späteren Niederlande, handelte.⁷⁶ Gegenüber den früheren merowingischen Zeiten war der offene Widerstand der Friesen allerdings erlahmt. Sie hatten ihre Abwehrkämpfe unter den Merowingern 100 Jahre früher zu den Zeiten des Fürsten Radbod geführt und sich später unter die fränkische Herrschaft gefügt. Nur noch ein einziges Mal, im Jahr 784, werden sie „rückfällig“,⁷⁷ als die Sachsen

kaum friesischer
Widerstand gegen
die Karolinger

⁷³ FLASKAMP, Frühe Friesen- und Sachsenmission (1969), S. 194.

⁷⁴ FLASKAMP, Frühe Friesen- und Sachsenmission (1969), S. 194.

⁷⁵ Kap. 17, S. 571–596.

⁷⁶ Die Ostfriesen blieben auch die folgenden Jahrhunderte bis in das Spätmittelalter hinein sozial gegen Kirche und Feudalismus relativ abgeschottet und waren über ein Häuptlingswesen lange dem alten Stammeswesen verhaftet, bis auch dieses schließlich im Spätmittelalter ein Ende fand. Aber das führt uns zu weit von unserem Thema ab und muss so stehen bleiben.

⁷⁷ Eine mehr indirekte Opposition leisteten sie allerdings noch einmal gut 80 Jahre später, als die sogenannten *cokingi* den dänischen Vasallen des fränkischen Königs aus Friesland vertrieben: unten S. 356–357.

erneut revoltieren *cum eis pars aliqua Frisonum*.⁷⁸ Einhard zählt in seiner Karlsbiographie alle Kriegsgegner und Völkerschaften auf, die gegen den König und Kaiser gekämpft haben⁷⁹ – die Friesen werden nicht genannt. Sie rangieren unter *ceteras, quarum multo maior est numerus, in deditionem suscepti*.⁸⁰ Sie leisteten Karl nun Heerfolge. 789 kämpften zum ersten Mal Sachsen und Friesen auf Seiten Karls auf einem Slawenzug,⁸¹ wobei hier erstmalig die Friesen in Zusammenhang mit Flussschiffen auftauchen.⁸² Im übernächsten Jahr nehmen Friesen an Karls Feldzug gegen die Awaren teil.⁸³

Was den Widerstandsgeist betrifft, sind die Friesen in keiner Weise mit den Sachsen (oder den Bretonen) zu vergleichen. Für Einhard war der Sachsenkrieg „der langwierigste und schrecklichste und für das Volk der Franken mühseligste“,⁸⁴ und er wurde 33 Jahre lang kaum unterbrochen geführt.⁸⁵ Wie weit die permanente Aggression der Franken die Sachsen schon zermürbt und gespalten hatte, wird an dem brutalen Höhepunkt des Krieges deutlich, als 4500 Sachsen von eigenen Stammesangehörigen ans Messer geliefert wurden, und Karl sie in einem üblen Massaker umbrachte.⁸⁶ Am Ende des Krieges stand, wie Einhard berichtet, eine umfassende Depor-

Sachsenkriege und
Kriegsziele der
Franken

⁷⁸ Ann.Reg.Fr. a. 784, S. 46, Z. 23: ... und mit ihnen ein gewisser Teil der Friesen“.

⁷⁹ Einh.vit.Kar. 9-15, S. 176-184.

⁸⁰ Einh.vit.Kar. 15, S. 184, Z. 24/25: „... den übrigen, der viel größeren Anzahl, die sich widerstandslos unterworfen haben“.

⁸¹ Die Sachsen allerdings standen vier Jahre später wieder gegen die Franken auf und ihr Krieg ging weiter.

⁸² *Frisones autem navigio per Habola fluvium cum quibusdem Francis ad eum conuenerunt* (Ann.Reg.Fr. a. 789, S. 58, Z. 4-5: „Zusammen mit einer Abteilung Franken stießen die Friesen aber per Schiff auf der Havel zu ihm [Karl]“).

⁸³ Ann.Reg.Fr. a. 791, S. 58, Z. 4-5.

⁸⁴ *Quo nullum neque prolixius neque atrocius Francorumque populo labriosius susceptum est* (Einh.vit.Kar. 7, S. 172/173).

⁸⁵ *per continuos triginta tres annos gerebatur* (Einh.vit.Kar. 7, S. 174, Z. 12-13). Dass dies keine Übertreibung ist, kann man den Reichsannalen entnehmen, die, beginnend 772, Jahr um Jahr die Strafaktionen, Einfälle und Kriegszüge der Franken gegen die Sachsen bis 804 ausweisen (Ann.Reg.Fr. a. 772-804, S. 26-78).

⁸⁶ 782 brachen Slawen in das Land der Sachsen und Thüringer ein und Karl bot die Sachsen zusammen mit den Franken zum gemeinsamen Kampf auf, den die Sachsen unter ihrem Führer Widukind verweigerten und den Anführern der Franken einen harten Kampf lieferten. Karl eilte sofort persönlich nach Norden, *ubi Alara confluit in Wisora. Tunc omnes Saxonas iterum convenientes subdiderunt se sub potestate supradicti domini regis et reddiderunt omnes malefactores illos, qui ipsud rebellium maxime terminauerunt, ad occidendum IIIID; quod ita et factum est, excepto Widochindo, qui fuga lapsus est partibus Normanniae* (Ann.Reg.Fr. a. 782, S. 44, Z. 6-11: „... wo die Aller in die Weser fließt. Dort sammelten sich erneut alle Sachsen und unterstellten sich der Macht des obengenannten Herrn und Königs und lieferten alle jene Übeltäter, die an diesem Aufstand am aktivsten beteiligt waren, der Todesstrafe aus, die an 4500 vollzogen wurde.“).

tation der Sachsen.⁸⁷ Im Anschluss benennt Einhard klar die Kriegsziele, um die es die ganzen Jahre ging:

„Der Krieg, der sich so viele Jahre hingezogen hatte, konnte als beendet angesehen werden, denn jene [die Sachsen] nahmen die vom König gestellte Bedingung an, nämlich die Dämonenverehrung und die bestehenden heimischen Kultgebräuche aufzugeben, den christlichen Glauben und die heiligen Sakramente anzunehmen und sich mit den Franken zu einem Volk zu vereinigen“.⁸⁸

Es ging also um die Brechung der ererbten Kultur und der Identität der Sachsen, ihre seelische und weltanschauliche Unterwerfung unter die christliche Kirche und um die Verstärkung des karolingischen Staates mit einer niedergerungenen und ihrer Wurzeln beraubten Volksgruppe.

Was Schiffe betrifft, bleibt es bei der einen Begebenheit von 789.⁸⁹ Als Friesland 810 von einer Dänenflotte überfallen wurde,⁹⁰ zeigte sich, dass die Friesen über keine eigenen Schiffe zur Abwehr verfügten. Auch später hatten sie offenbar mit dem karolingischen Schiffsbau und Flottenprogramm⁹¹ nichts zu tun, - und das selbst zu einer Zeit, als sie längst integrierter Teil des fränkischen Reiches waren.

Die Friesen in den unattraktiven Randgebieten der nördlichen Küsten blieben lange im Bewusstsein der großen Akteure der Zeit politische „Verfügungsmasse“. Das wird in dem Eingreifen der karolingischen Kaiser in die Verhältnisse in Dänemark deutlich. Kaiser Hludovicus Pius, Ludwig der Fromme, favorisierte immer die Fraktion des sich ihm unterstellenden Harald.⁹² gegen die feindliche Fraktion der Söhne des Godofrid.⁹³ Als Harald, sozusagen der abtrünnige Normanne,⁹⁴ sich und seinen Anhang

Die Friesen als polit.
„Verfügungsmasse“

⁸⁷ ... *decem milia hominum ex his qui utrasque ripas Albis fluminis incolebant cum uxoribus et parvulis sublatis transtulit et hunc atque illuc Galliam et Germaniam multitudo divisione distribuit* (Einh.vit.Kar. 7, S. 174, Z. 28-31: „zehntausend Mann von denen, die an beiden Ufern der Elbe siedelten, führte er zusammen mit Weib und Kind fort und verteilte sie in kleinen Abteilungen über Gallien und Germanien.“). Zu diesem Vorgang auch Ann.Reg.Fr. a. 804, S. 78, Z. 31-34.

⁸⁸ *Eaque conditione a rege proposita et ab illis suscepta tractum per tot annos bellum constat esse finitum, ut, abiecto daemonum cultu et relictis patriis caerimoniis, Christianae fidei atque religionis sacramenta susciperent et Francis adunati unus eis populus efficerentur* (Einh.vit.Kar. 7, S. 174/176).

⁸⁹ Anm. 82.

⁹⁰ Anm. 15, S. 337.

⁹¹ Kap. 9.2, S. 305-307.

⁹² Die genealogischen Zusammenhänge entnimmt man am besten Walther VOGEL, *Die Normannen und das fränkische Reich bis zur Gründung der Normandie (799-911)*, Heidelberg 1906, Beilage I, S. 403-412

⁹³ Jenes Godofrids, der 810 die Friesen überfallen hatte: Anm. 15, S. 337. Von seinen fünf Söhnen ist nur Horik namentlich bekannt: VOGEL, *Normannen u. fränkisches Reich* (1906), S. 404-405 .

⁹⁴ Harald (*Herioldus*) entstammte dem frankenfreundlichen dänischen Fürstenge-

826 taufen lässt und damit die letzte Bedingung für die Integration in das fränkische Feudalsystem erfüllt, wird dieser dänisch-normannischer Fürst lehnsfähig.⁹⁵ Das wird von den Reichsannalen so dargestellt:

*Eodem tempore Herioldus cum uxore et magna Danorum multitudine veniens Mogontiaci apud sanctum / Albanum cum his, quos secum adduxit, baptisatus est; multisque muneribus ab imperatore donatus per Frisiam, qua venerat via, reversus est. In qua provincia unus comitatus, qui Hriustri vocatur, eidem datus est, ut in eum secum rebus suis, si necessitas exigeret, recipere potuisset.*⁹⁶

Ludwig der Fromme hat – über ihre Köpfe hinweg – die Friesen in einem Teil ihres Stammeslandes, dem bereits als Grafschaft eingeteilten Rüstringen,⁹⁷ einem Normannen (Heriold) ausgeliefert, einem um die Macht in Dänemark kämpfenden Herrscher jener Dänen, die noch vor 16 Jahren Friesland mit einer großen Streitmacht überfallen hatten. Die Friesen waren offensichtlich feudaler Spielball in der großen Politik der Zeit.⁹⁸ Es wird an diesem

schlecht Halfdans und hatte noch vier Brüder, Hemming, Reginfrid, Anulo und Rorik. Halfdan hatte sich 807 Karl d. Gr. unterworfen: *Interea Northmannorum dux, Alfdeni dictus, // Augusto magna sese comitante caterva // Subdidit, atque fidem studuit firmare perennem* (MGH SS 1, Poeta Saxonis, S. 263, Z. 19-21: „Inzwischen unterwarf sich der Fürst der Normannen Halfdan im August mit einem großen Gefolge und bemühte sich um feste, dauerhafter Treue“). .

⁹⁵ Eventuell waren in Westfriesland bereits vorher Dänen mit friesischem Gebiet belehnt worden (Anm. 94). Außerdem verteidigte Halfdans Sohn Hemming 837 die friesische Insel Walcheren gegen normannische Angriffe und fand dabei den Tod: VOGEL, Normannen u. fränkisches Reich (1906), S. 71/72, auch: Simon COUPLAND, From poachers to gamekeepers. Scandinavian warlords and Carolingian kings, in: EMedE 7, 1998, S. 88.

⁹⁶ Ann.reg.Fr. a. 826, S. 144, Z. 26-31: „Zur gleichen Zeit traf auch Harald mit seiner Gemahlin und einer großen Zahl Dänen ein und ließ sich zusammen mit seiner Begleitung zu St. Alban in Mainz taufen. Er erhielt vom Kaiser viele Geschenke und zog auf demselben Weg durch Friesland zurück, auf dem er gekommen war. In diesem Land war er mit der Grafschaft Rüstringen belehnt worden, damit er sich in einer Notlage dorthin zurückziehen könnte“.

⁹⁷ Ein Landstrich am heutigen Jadebusen oberhalb von Wilhelmshaven.

⁹⁸ Volker Helten beschäftigt sich genauer mit Rüstringen und den dänischen Vasallen der Franken: Volker HELTEN, Zwischen Kooperation und Konfrontation : Dänemark und das Frankenreich im 9. Jahrhundert, Köln 2011, S. 134-138. Dabei stellt er heraus: „Das Bild eines Normannen, der sich dem Frankenreich andiente und durch seinen Dienst für das fränkische Reich als Belohnung einen Platz im Herrschaftssystem des Frankenreiches erhielt, lässt sich schlichtweg nicht mit der historischen Realität in Einklang bringen“ (ebd. Anm. 519, S. 138). Er begründet diese Einschätzung damit, dass diese Dänen sich oft nicht loyal zum fränkischen Staat verhielten, sondern „vor allem in ihrem eigenen Interesse handelten“ (ebd.). Diese Begründung halte ich für zu kurz gegriffen, weil sie die machtpolitischen Intentionen der Kirche und des karolingischen Staates unterschätzt. Man unterstützte und förderte solche dänischen Fürsten, weil man mit ihnen eine bestimmte, für Mission und fränkische Oberhoheit empfängliche Fraktion in Dänemark gegen die heidnischen Stammesfraktionen unterstützte. Diese

Beispiel deutlich, was es für einen kleineren, heidnischen Stamm bedeutete, wenn „er sich mit den Franken zu einem Volk vereinigte“.⁹⁹

Rüstringen blieb nicht die einzige Vergabe von Friesland an Dänen. Wichtiger waren noch die Teile Westfrieslands, die um die Jahrhundertmitte an Dänen verliehen wurden, – allerdings dann eher aus einer Position der Schwäche heraus. Obiger Harald und sein Bruder Rorik hatten schon einmal Dorestad erhalten, als man sie 850 erneut mit Dorestad und dem Land hin zur Rheinmündung belehnen musste, weil man es nicht schaffte, sie dort zu vertreiben.¹⁰⁰ Der Däne Rorik blieb lange – sogar ungetauft – westfriesisch-flandrischer Vasall der karolingischen Könige. „His sizeable benefice stretched from the Rhine to the Vlie, and included the bishopric of Utrecht and the emporium at Dorestad . . .“¹⁰¹

Cokingi contra den
Dänen Rorik

Noch einmal hören wir in dieser Zeit von friesischem Widerstand, und zwar gegen ihren dänischen Herren, der sein fränkisches Lehen seinerseits gegen feindliche Dänen im Auftrag seiner Lehnsherren (Lothar I. und Lothar II. vom fränkischen Mittelreich) verteidigen sollte.

„ . . . trade at Dorestad was already in decline at this time, almost certainly due to the silting up of the river Rhine. By 860 commercial activity at the site seems to have all but ceased“.¹⁰²

867 soll es gewesen sein, dass *incolae, qui Cokingi novo nomine dicuntur, [Rorigum; RP] a Fresia expulerant*.¹⁰³ Dieser einzige Quellenhinweis zu den Cokingern klärt uns leider nicht darüber auf, warum die Friesen, oder

getauften und dann belehnten Dänen waren für Kirche und Karolinger Werkzeuge ihrer expansionistischen Politik. Es ging also nicht um deren treue Dienste als Vasall, sondern genau darum, dass sie mit Hilfe der Franken ihre egoistischen Herrschaftsinteressen in Dänemark selbst verfolgten - solange sie sich dabei auf das fränkische Herrschaftssystem stützten und nicht abtrünnig wurden.

⁹⁹ Dieses Ergebnis steht in diametralem Gegensatz zu der Ausrichtung der entsprechenden deutschen Forschung die durch Dietrich Schäfer und Walther Vogel ihre Richtungsweisung erhielt und deren Tradition sich bis heute durchzieht. Siehe auch 11.3, S. 410 mit Zitat Walther Vogels, Anm.187.

¹⁰⁰ Ann.Fuld. a. 850, S. 39.

¹⁰¹ COUPLAND, From poachers to gamekeepers, S. 100.

¹⁰² COUPLAND, From poachers to gamekeepers, S. 96.

¹⁰³ Die Rede ist von Lothar II., seit 855 Herrscher des karolingischen Mittelreiches: *Inde revertens, hostem ad patria defensionem per regnum suum indicit quasi contra Nortmannos, putans Rorigum, quem incolae, qui Cokingi novo nomine dicuntur, Fresia expulerant, cum auxiliatoribus Danis reverti* (Ann.Bert.Hinc. a. 867, S. 87, Z. 35-39: „Von dort zurückgekehrt [von einer Romreise; RP], rüstete er in seinem Reich zum Schutz der Heimat gegen die Feinde, genauer gegen die Normannen, denn er vermutete, dass Rorik, den die Bewohner, die man neuerdings Cokinger nennt, aus Friesland vertrieben hatten, mit dänischen Hilfstruppen zurückkommen würde“). Waitz ediert 1883 *cokingi*, während Pertz 1826 *Conkingi* wiedergegeben hat (Ann.Bert., S. 475, Z. 8-9). Vogel bezeichnet *Conkingi* als eine falsche Lesart: VOGEL, Normannen u. fränkisches Reich (1906), S. 224, Fn. 3.

Teile der Friesen, nun *Cokingi* hießen, ob sie sich selbst so nannten oder so bezeichnet wurden, wie sie zu diesem neuen Namen gekommen waren und auf welche Weise sie es geschafft hatten, Rorik zu vertreiben. Einen interessanten Ansatz vertritt Ellmers 1972. Er sieht die *cokingi* als fränkisch-staatliche Einrichtung karolingischen Küstenschutzes. „Keineswegs ist sie als friesische Selbsthilfeorganisation anzusehen, sonst wäre die 'cogsculd' kein königlicher Tribut gewesen.“¹⁰⁴ Ob die *cokingi* nach den Schiffen hießen, mit denen sie eventuell gegen Rorik operierten, kann man nur vermuten. Lebeq meint: „... les Frisons utilisaient de toute évidence des petits bateaux à fond plat, ou ronds pour le moins, car, dans un milieu côtier purement sableux, il ne pouvait en être autrement.“¹⁰⁵ Er bringt die Schiffe auch in Verbindung zu den *naves dunenses*, die – allerdings erst 1170, also 300 Jahre später – als nicht recht seetüchtige, kleine Schiffchen in einer Quelle auftauchen.¹⁰⁶

parvissima navicula
und *naves dunenses*

Über die Kampfweise von Friesen im Küstenbereich erfährt man ein wenig aus den Fuldaer Annalen für das Jahr 885, also 13 Jahre nach der *Cokingi*-Erwähnung. Wir hören in anderem Zusammenhang, dass Friesen, genauer die *Destarbenzon*,¹⁰⁷ mit *parvissimis naviculis* den die Sachsen überfallenden Normannen in den Rücken fielen.¹⁰⁸ Eventuell ist hier eine Verbindung zu den *Cokingern* zu sehen, die Rorik mit entsprechenden kleinen Küstenschiffchen bekämpften. Es ist möglich, dass diese *parvissima navicula* zum friesischen Beitrag bei der Herausbildung der europäischen Kogge wurden. Die Forschung sieht jedenfalls in den *cokingi* den ersten Hinweis auf die späteren *coghones*, und baut u. a. auf dieser Textstelle die Theorie von der durch die Friesen erfundene Kogge auf.

Auch wenn die Friesen keine erkennbare politische Rolle spielten, so waren sie dem Wasser und dem Meer verbunden. Wie alle Küstenbewohner von Skandinavien bis hinunter nach Aquitanien müssen sie etwas von Schiffahrt und Boots- und Schiffbau verstanden haben.

¹⁰⁴ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 71. Bei dieser Überlegung wird jedoch nicht berücksichtigt, dass die *Cokinger* den Repräsentanten der karolingischen Feudalordnung, den Vasallen Lothars II. – denn das war der Däne Rorik – vertrieben und sich damit gegen die herrschende Ordnung auflehnten. Lothar ging es auch nicht um Hilfe für die *Cokinger*, sondern um die Abwehr des nun feindlichen Rorik.

¹⁰⁵ LEBECQ, *Marchands frisons: Essay* (1983), S. 165.

¹⁰⁶ Ann.Egm. a. 1170, S. 467, Z. 35-37.

¹⁰⁷ Erklärung: Ann.Fuld., Anm. v. Pertz, S. 102, Anm. 2): „*Incolae pagi Testerbant* (Seeland) ad Rhenum et Flecum lacum siti. P.“

¹⁰⁸ *Interea Frisiones, qui vocantur Destarbenzon, quasi a Domino destinati parvissimis, ut eis est consuetudo, naviculis vecti supervenerunt et eos a tergo impugnare coeperunt* (Ann.Fuld. a. 885, S. 102, Z. 2-5 v. u.): „In der Zwischenzeit wurden die Friesen, die *Destarbenzonen* hießen, von dem Herrn angewiesen, mit winzigen Schiffchen, wie es ihre Gewohnheit ist, überraschend vorzugehen und sie [die Normannen; RP.] in ihrem Rücken anzugreifen“).

10.3.2. Die Friesen und die Rheinregion

Durch die geographisch zentrale Lage ihrer Siedlungsgebiete waren ihnen alle in West- und Nordeuropa relevanten Seefahrtsgebiete zugänglich; und wer zur See fahren konnte, wusste sich auch auf Flüssen fortzubewegen, weswegen der Rhein zu ihrem Aktionsradius gehörte. Hans Wilkens hat im Einzelnen alle Quellenbelege zusammengetragen, die seiner Meinung nach auf friesische Kaufleute im Rheingebiet hindeuten bzw. sie nachweisen: Die Hinweise beziehen sich auf Birten, Xanten, Duisburg, Köln, St. Goar und Worms.¹⁰⁹ Überprüft man jedoch die Quellenangaben, so zeigt sich, dass an einem überzeichneten Friesenbild gearbeitet wird.

Überprüfung der
Nachweise

Er sieht in D u i s b u r g ansässige friesische Städter, die der Abtei Prüm Wortzins für „ihre Hausstätten“ zahlen mussten.¹¹⁰ Tatsächlich handelte es sich eher um siedelnde friesische Bauern.¹¹¹ Auch die Angaben zu B i r t e n (*Biorzuna*), bei Xanten sind nicht eindeutig. In diesem Ort stellten offenbar Friesen die Mehrheit der Bewohner, als er 880 von den Normannen niedergebrannt wurde.¹¹² Es ist unwahrscheinlich, dass Händler die Mehrheit eines Ortes stellten, es sei denn, es handelte sich eventuell um ein bedeutendes Emporium zu einer bestimmten Zeit. Wahrscheinlicher ist, dass in jenen Jahrzehnten, als Friesland immer wieder schwer von den Normannen heimgesucht wurde, Friesen fortzogen und sich in der Fremde ansiedelten. In Birten holte sie offenbar die Normannengefahr dennoch wieder ein.

Weiter greift Wilkens den Däneneinfall von 863 auf, bei dem diese erst Dorestad verwüsteten und anschließend Rhein aufwärts über Köln bis nach Neuss vorstießen. Die Friesen von Dorestad waren vor den Normannen Rhein aufwärts geflüchtet, *sed et villam non modicam ad quam Frisii confugerant, occisi multis Frisorum negotiatoribus et capta non modica populi multitudine . . .*¹¹³ Wilkens erkennt hier X a n t e n und eine friesische

¹⁰⁹ Hans WILKENS, Zur Geschichte des niederländischen Handels im Mittelalter, in: HGbl. 14, 1908, S. 295-356 (Teil 1) + 15, 1909, S. 123-203 (Teil 2), S. 316-323 (1908).

¹¹⁰ WILKENS, Niederländischer Handel (1908/1909), S. 317.

¹¹¹ Der Quellentext ist ein Güterverzeichnis der Abtei Prüm von 893, in dem es in dem Posten 97 heißt: *Sunt ibi mansa apsa .III. fresones qui manent in dusburhg soluunt ad festiuitatem s. martini. uncias .VIII. ad pascha. uncias .V. et denarios .XII.* (MrhUB 1, Nr. 135.XCVII (De dusburhc), SS. 190). Für mich geht es hier eher um die Abgaben höriger friesischer Neusiedler des Klosters Prüm für noch unbebaute Hufen Land als um eine urbane Friesenkolonie von Kaufleuten.

¹¹² *Normanni in Gallia praedas et incendia exercent et inter plurima loca et monasteria, quae depopulati sunt, etiam Biorzuna, ubi pars maxima Frisionum habita[ba]t, incendio concremarunt* (Ann.Fuld. (III. auctore Meginhardo) a. 880, S. 96, Z. 1-4: „Die Normannen wüten in Gallien mit Raub und Brand. Unter den zahlreichen Ortschaften und Klöstern, die sie verwüsteten, war auch Birten. Dieser Ort, in dem vor allem Friesen wohnten, wurde niedergebrannt“).

¹¹³ Ann.Bert.Hinc. a. 863, S. 61, Z. 16-18: „aber in einer nicht unbedeutenden *villa*, in

Kaufleuteniederlassung, was keineswegs ersichtlich ist. Dass für K ö l n keine friesische Kaufleuteniederlassung in Karolingerzeit nachweisbar ist, sei, meint Wilckens, „wohl ein Zufall“.¹¹⁴

Einen kurzen Hinweis erhalten wir für das Jahr 886 zu M a i n z: *Optima pars Mogontiae civitatis, ubi Frisiones habitabant, post mediam quadragesima mense Martio conflagravit incendio*.¹¹⁵ Bei einem Stadtbrand war also das beste Stadtviertel, „in dem die Friesen wohnten“, betroffen. Auch hier wissen wir nicht, sondern können nur vermuten, dass es sich um einen Handelsstützpunkt, wie Wilckens meint, handelte, wobei es schon seltsam anmutet, dass ausgerechnet Friesen an diesem wichtigen Bischofssitz und karolingischen Reichszentrum den besten Stadtteil, woran auch immer sich das festmachte, bewohnen konnten.¹¹⁶

Aus W o r m s liegen zwei wichtige Hinweise vor. 829 wird der Kirche von Worms bestätigt,

*ut quanticumque negotiatores vel artifices seu et Frisiones apud
Uuanguionem civitatem devenissent, omne teloneum undecumque
fiscus teloneum . . . exigere poterat*.¹¹⁷

Die Aufstellung „Kaufleute, Handwerker und Friesen“ passt schlecht zusammen. Zumindest ist zu entnehmen, dass die Friesen nicht zwangsläufig Kaufleute gewesen sein müssen. Auf eine dauerhafte Friesengruppierung bei Worms deutet ein Quellenbeleg hin, wonach Friesen in einem *loco dicitur Frisonen-Spira*, also einem Ort namens Friesen-Speyer für den Erhalt eines Mauerstücks zwischen Ort und Rhein zuständig waren.¹¹⁸ Welcher Art diese Siedlung bei Worms war und welcher Beschäftigung ihre Bewohner nachgingen, wird nicht deutlich.¹¹⁹

Aus allen diesen Quellenbezügen ergibt sich nicht zwingend umfangrei-

der die Friesen Zuflucht suchten, wurden viele Kaufleute der Friesen totgeschlagen und eine nicht unbeträchtliche Menge an Leuten gefangengenommen“. Zu dem Begriff *villa* siehe Dieter HÄGERMANN, 'Villa', in: LexMA Bd. 8, 1999, Sp. 1674-1675.

¹¹⁴ WILCKENS, Niederländischer Handel (1908/1909), S. 318.

¹¹⁵ Ann.Fuld. a. 886, S. 104, Z. 26-28.

¹¹⁶ Genauer diskutiert von Barbara ROHWER, Der friesische Handel im frühen Mittelalter, Leipzig 1937, S. 63-64.

¹¹⁷ UBStWorm I, Nr. 17, (S. 9/10): „... , dass sie berechtigt ist, von Kaufleuten, Handwerkern oder Friesen, die nach Worms gelangen, den Zoll und die Abgaben zu erheben“. Wilckens stellt dar, dass die Formulierung *artifices seu et Frisiones* in der Forschung unterschiedlich verstanden wird, dass auch „Handwerker wie die Friesen“, bzw. „friesische Wasserbaukünstler“ übersetzt worden ist: WILCKENS, Niederländischer Handel (1908/1909), S. 319, Anm. 1.

¹¹⁸ *De loco qui dicitur Frisonen-Spira usque ad Rhenum ipsi Frisones restauranda muralia procurant* (Ann.Worm., S. 37, Z. 20-21). Zwischen dem Friesen-Speyer und dem Rhein-Speyer werden eine Reihe Ortschaften erwähnt, die ebenfalls für Mauern zuständig sind: ebd. Z. 21-23.

¹¹⁹ Die Situation in Worms am ausführlichsten behandelt bei ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 64-68.

che friesische Rheinschiffahrt. Lediglich zweimal geht es in einer Quelle um Flussschiffahrt von Friesen. Die Heiligenlegende des St. Goar erzählt von den Gefahren der Rheinschiffahrt am Beispiel eines friesischen Schiffers.¹²⁰ An einer zweiten Textstelle geht es um einen wie üblich rheinaufwärts treidelnden friesischen Schiffer: *Negotiator ex supradicta Fresonum gente navim per Rhenum flumen agebat et, ut moris est, quia adverso flumino navigabat, fune a suis navim circa litus trahendam curaverat.*¹²¹

Zusammengenommen ist die Quellenausbeute für unsere Zwecke eher gering. Wir wissen nur, dass friesische Händler den Rhein befuhren, dass Friesen in rheinischen Ortschaften und Städten wohnten und wohl nicht immer nur Kaufleute und Schiffer waren.¹²² Da die Quellen friesischen Handel nicht deutlich genug hervorhoben, half Barbara Rohwer 1937 in ihrer Dissertation nach und erklärte den Quellenautoren, was sie „eigentlich“ meinten: Die Friesen „müssen den Anwohnern des Rheins eine bekannte Erscheinung gewesen sein und die Bezeichnung ‚Friese‘ scheint hier implizite ‚friesischer Händler‘ bedeutet zu haben, wie aus dem Sprachgebrauch der Quellen hervorgeht“.¹²³

Im 9. Jahrhundert scheinen viele Friesen ihr Land verlassen zu haben. So berichtet der Bischof von Münster Altfred in seiner Vita S. Liudgeri :

*Sed post obitum eius a gente sevissima Northmannorum innumera pene annis singulis perpessi sumus mala. Nam concrematae sunt ecclesiae, monasteria destructa, deserta ab habitatoribus praedia; in tantum, ut peccatis exigentibus regiones maritimae, quas prius multitudo tenebat hominum, pene sint in solitudinem redactae.*¹²⁴

Wohin sind die vertriebenen Friesen, die in ihrem angestammten Land keine Existenzmöglichkeit mehr sahen, gezogen? Sind sie nach Britannien jenseits

¹²⁰ Da ist von *quidam ex Fresonum gente negotiator* und seinem Schiff die Rede: Mir.Goar. 27, S. 370, Z. 9.

¹²¹ Mir.Goar. 28, S. 370, Z. 19-20: „Ein Händler aus dem genannten Volk der Friesen fuhr mit einem Schiff auf dem Rhein, und zwar, wie es üblich ist, wenn man gegen den Strom fährt, ließ er sich von seinen Leuten vom Ufer aus mit einem Seil ziehen“.

¹²² Das Wunschbild speziell der älteren Forschung, wonach „Friese“ in den Quellen automatisch „Friesischer Kaufmann“ bedeutete, trübte den Blick selbst eines Walther Vogel, wenn er sich vorstellte: „Friesische Kaufleute hausten in eigenen Wohnquartieren in Birten, Xanten, Köln, Mainz, Worms, ...“ (VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 78.

¹²³ ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 16.

¹²⁴ Vit.Liud. 3, S. 413, Z. 6-10: „Aber nach seinem Tod [Liudger starb 809; RP] brachte das so grausame Volk unzähliger Normannen fast jedes Jahr Unglück über uns, denn es wurden Kirchen niedergebrannt, Klöster zerstört und das besiedelte Land von den Bewohnern verlassen, und zwar in solchem Umfang, dass durch die Sünden der Vertreibungen die Küstenregionen, in denen vorher viele Menschen wohnten, fast in einen menschenleeren Zustand zurückgeworfen wurden“).

des Kanals emigriert? Sind sie den Rhein aufwärts gezogen und haben auf Grundherrschaften Siedlungen gebildet? Wir wissen es nicht. Es muss aber angenommen werden, dass einige der Quellenerwähnungen mit diesen Entwicklungen zusammenhängen. Notwendige Überlegungen in diese Richtung, jenseits der oft in der Tendenz schematisierenden Betrachtungsweise „reiner“ Wirtschaftsgeschichte, findet man nur in der älteren Forschung. So stellt Vogel bezüglich der nachhaltigen Wirkung der Normannenzüge fest:

„Quentowik und Dorestad siechten rettungslos dahin, nicht einmal ihre Namen erhielten sich. Die friesische Kaufmannsbevölkerung verzog sich weiter in das Land hinein; vielleicht stammen die früher erwähnten Friesenquartiere der Rheinstädte erst aus dieser Zeit“.¹²⁵

Auch Barbara Rohwer problematisiert die rheinischen Friesensiedlungen in diese Richtung, wenn sie schreibt: „Es handelt sich, um es vorweg zu sagen um die Frage, ob sie nicht etwa als *Flüchtlings*siedlungen unter dem Druck der Normannenplage entstanden seien“.¹²⁶ Bei aller Kritik an der älteren Forschung muss man feststellen, dass sie im Gegensatz zu einer oft wirtschaftstechnokratisch anmutenden neueren Wirtschaftsgeschichte noch die Rolle und prägende Kraft von Politik, Macht und Gewalt im Geschichtsverlauf berücksichtigten.

10.4. Differenzierung der frühen Kaufleute

10.4.1. Zwei Arten von Kaufleuten

Der Platz der Friesen im Ganzen der Handels- und Schifffahrtsaktivitäten des Karolingerreiches erschließt sich im Wesentlichen über Quellen, die Vergleiche ermöglichen. Als eine solche Quelle kann das *praeceptum negotiatorum* Ludwigs d. Fr. aus dem Jahre 828 gelten, in welchem der Kaiser spezielle Kaufleute des Reiches privilegiert, seinem Schutz unterstellt und deren Gegenleistungen festlegt.¹²⁷ Für Ganshof ist dieses Dokument „de grande portée pour l'histoire économique et institutionnelle des temps carolingiens“.¹²⁸ Das Dokument schafft eine Verbindung zwischen einer historisch neuen staatlichen Zentralmacht und einer bestimmten gesellschaftlichen Gruppe, die ihre Bedeutung nicht aus Kampfstärke und rauem Kriegerum gewinnt, sondern durch gewinnträchtigen Handel und direkte

das *Praeceptum negotiatorum* von 828

¹²⁵ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 100/101.

¹²⁶ ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 61. Damit widerspricht sie zugleich ihrer eigenen Einschätzung zum Sprachgebrauch der Quellenautoren; siehe Anm. 123, S. 360.

¹²⁷ Praec.negot., S. 314-315.

¹²⁸ François Louis GANSHOF, Note sur le «praeceptum negotiatorum» de Louis le Pieux, in: Studi in onore di Armando Saporì, hrsg. v. Instituto Editoriale Cisalpino, Milano 1957, S. 103.

die *negotiatores*
imperatoris

Bindung an den Königshof. Wir haben eine solche Nähe des Hofes zu Kaufleuten schon 629 unter Dagobert I. konstatieren können.¹²⁹ Das ist jedoch 200 Jahre her und inzwischen hat sich die Zentralmacht gefestigt und einen dezidierten karolingischen Staatsapparat geschaffen, der Kaufleute auf geregelter, organisatorischer Grundlage einbinden kann. Der Kaiser gibt Schutz. Er stellt bestimmte Kaufleute *sub sermone tuitionis nostre*. Diese *fideles ac negotiatores imperatoris* zahlen regelmäßig alle ein oder zwei Jahre persönlich eine Art Umsatzsteuer bei Hofe ein: *atque ad camaram nostram fideliter unusquisque ex suo negotio ac nostro deservire studeat hasque litteras auctoritatis nostre ostendat*.¹³⁰

Die Bedeutung des Königsschutzes wird durch die in ihm enthaltenen Verbote klar. Dadurch wird im Umkehrschluss sichtbar, auf welche Weise wohl oft mit den Kaufleuten umgesprungen wurde, bzw. weiterhin mit den nicht unter Königsschutz stehenden Händlern umgesprungen werden konnte. Ludwig verbietet, seine Schutzbefohlenen zu belästigen und zu schikanieren oder ihre Waren willkürlich zu entwenden. Ihre Schiffe dürfen nicht für Königsdienst requiriert werden, noch darf man sich anmaßen, sie zum Kriegsdienst und sonstigen Diensten zu pressen. Man darf sie nirgendwo weder aufhalten noch ihnen den Willen aufzwingen. Nur an den Reichzollstellen Quentovic, Dorestad und an den Alpenpässen haben sie den Königszehnten zu zahlen, andere Abgaben dürfen von ihnen nicht erhoben werden. Anklagen gegen sie und ihre Leute dürfen nur vor dem König oder ihren *magistri* erhoben werden und ruhen solange, bis ein zuständiges Gericht ein Urteil fällt.¹³¹ Diese *magistri illorum [negotiatorum; RP], quem super ea et super alios negotiatores praeponimus*,¹³² sind offenbar von Ludwig d. Fr. eingesetzte Vorsteher für alle Kaufleute im Reich, d. h. der Kaiser verfasst nicht nur ein *praeceptum*, sondern organisiert auch entsprechende Aufsicht durch zuständige Beamte.

Friesen nicht
privilegiert

Bezüglich der Friesen ist anzumerken, dass das *praeceptum negotiatorum* keine Notiz von ihnen nimmt. Das Dokument spricht im Eingang alle, die es angeht an – kirchliche und weltliche Führer, Verwalter und königliche Beamte und die übrigen Gefolgsleute des Kaisers. Es wird genauer aufgezählt, zu welchen Reichsteilen die Adressaten gehören: *ceterisque fidelibus nostris, partibus Francie, Burgundie, Provincie, Septimanie, Italie, Tuscie, Retie, Baioarie et Sclaviniae commentibus*.¹³³ Es fällt auf, dass die Sachsen

¹²⁹ Kap. 10.2, S. 349.

¹³⁰ Praec.negot., S. 315, Z. 3-5: „und ein jeder rechnet gewissenhaft mit unserer Kämmererei seine eigenen und unsere Handelsgeschäfte ab, und legt dazu unseren Schutzbrief vor“.

¹³¹ Praec.negot., S. 315, Z. 5-20.

¹³² Praec.negot., S. 315, Z. 18/19: „Magister, die ich für sie [*fideles imperatoris*] und die übrigen Kaufleute einsetze und ihnen überordne“.

¹³³ Praec.negot., S. 314, Z. 33-35.

und Friesen in der Auflistung fehlen, woraus zum einen zu schließen ist, dass der Norden noch nicht fest organisiert und in die Reichsverwaltung eingebunden ist und zum anderen, dass es dort noch keine *negotiatores imperiales* gibt. Wir haben andererseits festgestellt, dass es friesische Kaufleute und Schiffer im Reich, auf jeden Fall am Rhein, gab. Wie klärt sich dieser Widerspruch auf?

Wir müssen von zwei Kategorien von Kaufleuten und Händlern ausgehen: zwei Arten von Kaufleuten

Kategorie A. Von kaiserlich-privilegierten, staatlich über *magistri* organisierten und in der kaiserlichen *camera* erfassten Kaufleuten. Sie entstammten dem Königsdienst, d. h. fuhren schon vorher für den Hof und tätigten im Dienst des Königs Handelsgeschäfte. In wieweit die Beauftragten von Bischofskirchen und Klöstern über deren Privilegierungen den Status von Kaufleuten des Reiches erlangen konnten, kann nicht gesagt werden.

Kategorie B. Von unprivilegierten, niedrig stehenden, Willkür ausgesetzten Händlern und Schiffern. Man kann sicher davon ausgehen, dass zu dieser Kategorie Kaufleute von außerhalb des fränkischen Reiches, sicher aus heidnischen Stammesgebieten im Norden, aus unruhigeren Landesteilen wie Sachsen oder der Bretagne, und eben von Randvölkerschaften wie den Friesen zu zählen sind.

Die frühen, besonders Luxuswaren verbreitenden Kauffahrer in den vorstaatlichen, von reziprokem Geschenkeaustausch geprägten Gegenden um die Nord- und Ostsee waren Wanderhändler. Diese gab es wohl schon, solange Völkerschaften friedlichen Austausch betrieben. Sie waren immer grenzüberschreitende, unabhängig agierende Fremde, die nur von dem Gästerecht der Stämme geschützt wurden und innerhalb der fränkischen Reichsgrenzen zu der Kategorie B zu rechnen sind.

10.4.2. Die institutionalisierten *negotiatores imperiales*

Zu den Vorläufern der neu entstehenden Kategorie A-Kaufleute gehörten zunächst fremde, die orientalischen Luxuswaren anbietende Fernhändler aus dem Süden. Es handelte sich häufig um hebräische Kaufleute, die als Ausnahmeerscheinung früh als offiziell privilegiert im Lichte der Quellen auftauchen.¹³⁴ Aber sie blieben dennoch Fremde. Mit den „Kaufleuten des Kaisers“ der Kategorie A, ministerialen Kaufleuten im Königsdienst und den entsprechenden, meist hörigen Spezialisten der kirchlichen Grundherr-

¹³⁴ Praec.Iud., Form. Nr. 30, S. 309 (*istos Hebreos, memoratos Hebreos, praedictis Hebreis, supradictos Hebreos, praedictos Iudeos*); ebenso Form. Nr. 31; auch: Form. Nr. 37, S. 315, Z. 11 (*Iudeis, partibus palatii nostri fideliter deservire*), Form. Nr. 52, S. 325, Z. 6 (*iste Hebreus nomine Abraham*). Hierzu: Peter JOHANEK, Der fränkische Handel der Karolingerzeit im Spiegel der Schriftquellen, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel der Karolinger- und Wikingerzeit (1987), S. 55-60.

Kaufmann und
staatliche
Zentralmacht

schaften haben wir eine historisch neue Art von direkt der Staatsmacht verpflichteten Kaufleuten vor uns.¹³⁵ Der sich ausformende karolingische Staatsapparat war die Voraussetzung für eine privilegierte Gruppe von Kaufleuten. Kein Stammesadel früher Völkerschaften wäre in der Lage gewesen, Kaufleute entsprechend vor Anfeindungen und Übergriffen zu schützen, wie es nun im karolingischen Staat möglich wurde. Die Entstehung des Staates mit einer Zentralgewalt, die einen Staatsapparat lenkt und die lokalen und regionalen Mächte in Schach halten kann, ist die Vorbedingung für die Entfaltung eines geschützten Kaufmannsstandes. Hier bahnte sich in ersten Anfängen die Entwicklung an, die im Spätmittelalter und in die Neuzeit hinein die Fernkaufleute und das Bürgertum in den Städten stark machen, ihnen Märkte und freien Verkehr sichern sollte: Das strategische Bündnisinteresse zwischen Bürgertum und Zentralmacht gegen die partikularen Kräfte des Feudaladels und regionaler Fürsten.

Zwei Bedingungen
für wirtschaftliche
Bedeutung

Die Zukunft friesischer Kaufleute und eines friesischen Handels generell war abhängig von den zwei grundlegenden gesellschaftlichen Bedingungen, die wir an den Kriegszielen der Karolinger gegen die Sachsen¹³⁶ ablesen konnten:

Bedingung 1. Die Friesen konnten eine irgendwie geartete wirtschaftliche Bedeutung nur innerhalb des in Entstehung begriffenen mittelalterlich-feudalen Staates der Franken erlangen. Die Tragik der Geschichte liegt darin, dass die zwangsweise Integration der Friesen in das Frankenreich, also der Verlust ihrer Stammesfreiheit, um die sie zunächst zäh gekämpft hatten, ihnen letztlich erst die Möglichkeit für weitergespannte Schifffahrtsaktivitäten eröffnete.

Bedingung 2. Nur als missionierter und getaufter Teil der übergeordneten Kirchenorganisation eröffneten sich ihnen auch die gesellschaftlichen Möglichkeiten, um von ihrem zentral gelegenen westeuropäischen Gebiet aus eine wichtige Rolle im Transportwesen der Zeit zu spielen. Die frühen Transport- und Handelsschiffer waren überwiegend entweder abhängige Transporteure im Auftrag von Klöstern und Bischöfen oder unterwegs für ihren Grundherrn.

In der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts wurden die Friesen weder von der weltlichen Macht wahrgenommen, noch dürften die großen karolingischen Klöster und kirchlichen Grundherrschaften in dieser Zeit Zwangsgetaufte in

¹³⁵ ... einmal abgesehen von den Staaten der Antike allgemein und speziell den Korporationen der römischen Kaiserzeit, etwa den im Staatsauftrag fahrenden, privilegierten und zum Ende hin zwangsweise dienstverpflichteten *corpora naviculariorum*. Hierzu sei verwiesen auf Boudewijn SIRKS, *Food for Rome. The legal structure of the transportation and processing of supplies for the imperial distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam 1991; auch Andreas GRAEBER, *Untersuchungen zum spätrömischen Korporationswesen*, Frankfurt a.M. 1983.

¹³⁶ Anm. 88, S. 354 .

ihre Reihen aufgenommen haben. Mit den Missionskämpfen, der Vergabe ostfriesischen Landes an Dänen, des Zentralortes Utrecht fest in Kirchenhand und den fränkisch verwalteten Emporien Quentovic und Dorestad war das alte, freie *Magna Frisia* untergegangen. Gleichzeitig verhinderten die Normannen mit ihren kontinuierlichen Raubzügen und Verwüstungen ein Aufblühen dieser Küstenregionen.

Es ist ein Zeichen deutscher Einseitigkeit, wenn Wilkens behauptet: „Die Friesen waren neben den Juden im Karolingerreich fast die einzigen Kaufleute, die berufsmäßig einen Fernhandel trieben“.¹³⁷ Es zeugt weiter von verzerrter Sichtweise, wenn der Meinungsführer der wilhelminischen Schifffahrts- und Hanseforschung, Dietrich Schäfer, 1905 folgende Einschätzung verbreitete: „Es ist bekannt, daß im karolingischen, ja schon im merowingischen Reiche die Friesen zu den Hauptträgern des Handels zählten. Es läßt sich das noch mehr für den Land- als für den Seehandel und für fast alle Teile der weiten fränkischen Herrschaftsgebiete nachweisen“.¹³⁸

Schäfer ging gewöhnlich virtuos mit den Quellen um; handwerkliche Fehler, die zu einer solchen Fehleinschätzung führen könnten, unterliefen ihm nicht. Er arbeitet mit solchen Einschätzungen gewollt und gezielt an einer nationalistischen Ausrichtung einer deutsch-niederländischen Forschung. Das leitet uns zum folgenden Kapitel, zur „Friesenorientierung“ der deutschen Forschung, über.

¹³⁷ WILKENS, Niederländischer Handel (1908/1909), S. 327.

¹³⁸ Dietrich SCHÄFER, Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegelung, in: Marine-Rundschau 16, 1905, S. 1360.

11. Die „Friesenorientierung“ in Schifffahrt und Handel

Es ist bereits bei der Behandlung der Friesen in der Rheinregion eine auffällige „Friesenorientierung“ konstatiert worden, d. h. in der Forschung werden friesische Kaufleute und friesischer Handel einseitig in den Vordergrund gerückt. Es wurde immer wieder versucht, die Bedeutung der Friesen und des friesischen Handels zu überhöhen, ohne dass die Quellen dazu Anlass geben. Es existiert eine Hand voll Nachweise, die immer wieder in den Veröffentlichungen zum Thema bemüht werden, um friesische Wichtigkeit zu demonstrieren.

11.1. Aspekte eines verzerrten Friesenbildes

11.1.1. Der „Kronzeuge“ Ibbo, ein untypischer Friese

Einer dieser Nachweise ist der Friese *I b b o*, der als einziger Kronzeuge für die Vorstellung erhalten muss, dass freie friesische Kaufleute in den Diensten der großen Institutionen der Zeit, in diesem Fall des einflussreichen Benediktinerklosters St. Maximin in Trier, aktiv waren und eine bedeutende Rolle spielten. Der Bericht über Ibbo liegt in zwei Versionen vor, da auch zwei Vitae überliefert sind: die eine von einem anonymen Mönch von St. Maximin aus dem 8. Jahrhundert¹ die andere 839 auf Wunsch des Abtes Waldo von St. Maximin von einem *auctore* Lupus, vermutlich dem Bischof Lupus von Châlons, geschrieben.² Zu Vergleichszwecken und um die Nuancen in den Quellen zu erfassen, werden hier beide Textpassagen wiedergegeben:

Berichte über Ibbo:
der Quelleninhalt

Auctor anonymus:

14 Fuit praeterea vir quidam ex Frisiorum genere, cujus vocabulum Ibbo dictum est: qui cum ad B. Maximinum se cum omnibus quae habebat condonans, pro stipendiis Fratrum emendis ultra mare ire decrevisset in una navi, negotiatores alii cum sex navibus illi conjuncti sunt. Illis namque mare ingressis, procella exortu est valida: naves vero sex ante suos demersae sunt oculos, ita ut nullus eorum evaderet.

Auctor Lupus:

(19). Vir quidam oriundo Freso, cui nomen Ibbo fuit, se suamque substantiam beato Maximino donavit. Quo facto, cum fratrum utilitatibus desudaret, fuit necesse, ut negotiandi gratia transmarinam peteret regionem. Ita classi sex navium sociatus mare ingressus est. In altum itaque cum processissent, tempestas repente oborta easdem sex naves quassavit, ac undae tumentes solutas protinus involverunt.

¹ Vita de S. Maximo Episcopo Trevirensi per Anonymum Sanmaximianensem, seculo VIII scripta (Vit.Max.Anony.).

² Vit.Max.Lup. Praefatio, S. 71-72. Auch: Franz Xaver KRAUS, „Maximinus, der Heilige“, in: ADB (1885), Onlinefassung.

„Es gab auch einen Mann aus dem Volk der Friesen, der Ibbo genannt wurde. Er gab sich mit all seinem Besitz dem Bischof Maximinus hin. Um für die Brüder einen Handelsgewinn zu erarbeiten, beschloss er, in einem Schiff über das Meer zu fahren. Es schlossen sich weitere Kaufleute mit sechs Schiffen an. Als sie schließlich auf See waren, brach ein schwerer Sturm los. Vor ihren Augen gingen sechs Schiffe unter und keiner von ihnen entkam.“

„Ein Mann friesischer Abstammung mit Namen Ibbo hat sich und sein Vermögen dem heiligen Maximinus gegeben. Um sich zum Vorteil des Klosters nützlich zu machen, bat er darum, in überseeische Gegenden Handel treiben zu dürfen. Und so machte er sich in einer Flotte mit sechs weiteren Schiffen auf, über das Meer zu fahren. Als sie auf der hohen See waren, traten unvermutet Stürme auf und jene sechs Schiffe wurden zerschmettert und von sich auftürmenden Wellen sofort überspült.“

Obwohl es sich um Wundergeschichten handelt, in denen durch die Anrufung des Heiligen Maximin überirdische Hilfe gewährt wird, kann man – abgesehen davon – die Personen und Handlungen als glaubhaft einschätzen. Selbst wenn dieser Ibbo eine erfundene Person sein sollte, muss sie glaubhaft dargestellt worden sein, um überhaupt als Exempel gelten zu können. Ibbo gibt sich und seinen Besitz in die Hand des Bischofs Maximin, d. h. er wird Mönch, denn es war die Regel, bei Eintritt in ein Kloster sein gesamtes Vermögen einzubringen.³ Es ist nicht bekannt, ob Ibbo ein Schiff besaß, das er dem Kloster vermachte, und ob er ein Schiff führen und navigieren konnte. Sicher ist, dass er schon vor Klostereintritt Kaufmann war. Ibbo geht nicht als unabhängiger Kaufmann auf Reisen, auch nicht als freier Kaufmann im Auftrag des Klosters, sondern als Klosterbruder für seinen Konvent. Diese Seereise ist eine Handelsfahrt, die angesichts der Gefahren möglichst als Flotte unternommen wurde.

Wann fanden die Ibbo-Geschehnisse statt? Es wird zwar aus der Legende selbst keine Zeit sichtbar. Die Ereignisse müssen aber vor der Zeit liegen, in der der ältere *auctor*, also der Anonymus Sanmaximianenses, schrieb. Zusätzlich geben die umgebenden Erzählungen Anhalt. Der Anonymus erwähnt in den beiden, dem Ibbo-Abschnitt Nr. 14 vorangehenden Abschnitten Namen: im Abschnitt 12 ist von Karl Martell (*tempore Caroli Principis*) die Rede, in Nr. 13 von *Pipinus Rex*.⁴ Auch im Lupus-Text wird – sogar *nach* der Ibbo-Geschichte – vom ersten Karolinger Pippin gesprochen.⁵ Die Ibbo-Episode muss deshalb im achten, keinesfalls aber

³ Die Reichsabtei St. Maximin war ein Benediktinerkloster. Eine der Ordensregeln des Hlg. Benedikt von Nursia besagt: *cap. LVIII (De disciplina suscipiendorum Fratrum) no. 24: Res si quas habet, aut erogat prius pauperibus aut facta sollempniter donatione conferat monasterio, nihil sibi reservans ex omnibus* (FAUST, Ulrich (Hrsg.), Die Benediktinsregel, Lateinisch/Deutsch (Übers. d. Salzburger Äbtekonzferenz), Stuttgart 2009, S.138/139: „Kap. 58 (Die Ordnung bei der Aufnahme von Brüdern) Nr. 24: Wenn er Eigentum hat, verteile er es vorher an die Armen oder vermache es in aller Form durch eine Schenkung dem Kloster. Er darf sich gar nichts vorbehalten.“)

⁴ Vit.Max.Anony. Nr. 12 u. 13, S. 24, linke Sp..

⁵ *rex Pippinus, magni Karoli genitor* (Vit.Max.Lup. 21, S. 81, Z. 22).

erst im neunten Jahrhundert stattgefunden haben, zumal der Anonymus schon im 8. Jahrhundert schrieb. Vermutlich bezieht sich das Wunder auf die Zeit zwischen 751 bis 768, wie der Herausgeber Bruno Kusch 1896 im Vorwort zur Vit.Max.Lup. erklärt.⁶

Mitte des 8. Jahrhunderts stand der Großteil Frieslands noch außerhalb, bzw. in Opposition zum christlichen Frankenreich.⁷ Etwa zu der gleichen Zeit, in der der offenbar vermögende Friese Ibbo in ein fränkisches Kloster eintrat, wurde im fränkisch beherrschten Frieslandteil der Missionsbischof Bonifatius von einer Menschenmenge erschlagen.⁸ Ibbo selbst war Christ, und zwar ein so überzeugter und hingebungsvoller, dass er alle Brücken zu seinen friesischen Wurzeln und Verwandten abbrach, indem er seinen Besitz, und damit sein zu vererbendes Vermögen, einer Kirche weit weg von seiner Heimat übermachte. Ibbo war offensichtlich ein Abtrünniger der damaligen friesischen Sache und mehr als ungeeignet, als Musterbeispiel eines Vertreters für bedeutenden friesischen Handel zu dienen.

Das sieht Peter J o h a n e k ganz anders:

„Für den Beginn des 9. Jahrhunderts berichten die *Miracula Sancti Maximini* von einem Friesen namens Ibbo, der in die Dienste des trierischen Klosters getreten war und in dessen Auftrag Geschäfte abwickelte, die ihn sogar in *transmarinam regionem* führten.“⁹

verkürzter
Gebrauch der
Quellen

Das ist eine verkürzte Wiedergabe des Quelleninhalts und erweckt den Eindruck, als hätten zwischen Ibbo und dem Kloster reine Geschäftsbeziehungen bestanden.¹⁰ Johanek vermittelt, diese Friesen seien durch Privilegien geschützte Kaufleute der Kategorie A¹¹ gewesen, wenn er ausführt:

„Es hat demnach offenbar friesische Kaufleute und Schiffer gegeben, die sich – ähnlich wie die Kaufleute des *Praeceptum negotiatorum* dem König – dem Schutz einer kirchlichen Institution unterstellten und es übernahmen, deren Handelsgeschäfte abzuwi-

⁶ „Cum Carolo principe Pippinoque regnante patrata enarraverit miracula, neque posteriora, eum veri simile est inter a. 751. et 768. opus aggressum esse, id quod sermo antiq̄tatis quaedam vestigia prae se ferens confirmare mihi videtur“ (Bruno Kusch, Einleitung zur Vit.Max.Lup., S. 71, Z. 24-26).

⁷ Das bedeutet jedoch nicht, dass es keinen friesischen Handel in das Frankenland gegeben hat. Es wurde bereits ausgeführt, dass 753 für den Markt von St. Denis bei Paris der Zoll für die Sachsen als auch ausdrücklich für die Friesen bestimmt wurde. In dieser Zeit waren friesische Händler Kaufleute der Kategorie B (Kap. 10.2, S. 348).

⁸ Kap. 10.2, S. 351.

⁹ JOHANEK, Handel der Karolingerzeit (1987), S. 62.

¹⁰ Da nützt es dann auch nichts, wenn Johanek parallel in einer Fußnote die beiden oben zitierten Quellenstellen (auf der vorherigen Seite) wiedergibt: JOHANEK, Handel der Karolingerzeit (1987), S. 62, Anm. 306.

¹¹ Kap. 10.4.1, S. 363 .

ckeln“.¹²

In Anbetracht der entwicklungsgeschichtlichen, ökonomischen und politischen Lage der Friesen im 8. Jahrhundert ist das eine realitätsferne Darstellung. Es kommt wohl nicht von ungefähr, dass Johanek Ibbo, entgegen dem Quellenbefund, in das 9. Jahrhunderts verlegt. Verhulst irrt ebenfalls in der Datierung und behauptet ohne Nachweis, dass Ibbo ein Schiff besessen habe.¹³

Bei Jellema bleibt zu Ibbo nur noch übrig: „A Frisian trader named Ibbo is said to have sailed from Trier to England with six ships“.¹⁴ Und ein paar Seiten weiter findet man: „The Frisian merchant Ibbo, operating between Trier and England, ...“¹⁵ Der Klostereintritt und die Aktivität Ibbos als St. Maximininer fallen fort. Ob Ibbo von Trier aus losfuhr und ob sein Ziel England war, wird nicht gesagt. Es ist reine Vermutung, dass Ibbo quasi auf einer Route Trier – England tätig war. Die sechs Schiffe¹⁶ fanden sich zu einmaliger Zweckgemeinschaft zusammen; über die anderen Kaufleute und Schiffer erfahren wir nichts. Jellemas Umgang mit den Quellentexten geht über eine nur verkürzte Wiedergabe weit hinaus und grenzt an Missbrauch.

Nur Lebecq belässt Ibbo, wenn auch nicht genauer zeitlich eingegrenzt, im 8. Jahrhundert.¹⁷ Auch er unterstellt die Abfahrt eines Schiffes direkt in Trier und das Fahrtziel England,¹⁸ obwohl nur von *ultra mare* (Anonymus) bzw. von *transmarinam regionem* (Lupus) die Rede ist und Stürme die Schiffe überall in der Nordsee, dem Englischen Kanal oder in der Biskaya überrascht haben könnten. Wohlgemerkt, es geht nicht darum, wie wahrscheinlich England und da wiederum die Kanalküste oder die Nordseeküste, gewesen sein könnten. Die Kritik bezieht sich auf die Art und Weise, in der mit den Quellentexten quasi als Alibi für eigene Denkrichtungen gearbeitet wird.

¹² JOHANEK, Handel der Karolingerzeit (1987), S. 63.

¹³ „Ein Friese namens Ibbo trat im 9. Jahrhundert mit seinen Besitzungen und seinem Schiff in Dienst der Trierer Sankt-Maximinabtei und fuhr mit fünf andere Schiffen zur Nordsee, offensichtlich um auf Rechnung des Klosters überseeische Waren zu kaufen“ (VERHULST, Friesenhandel (1985), S. 386/387.

¹⁴ JELLEMA, Frisian trade (1955), S. 25.

¹⁵ JELLEMA, Frisian trade (1955), S. 33.

¹⁶ Es können aber auch sieben Schiffe gewesen sein. Nach dem Anonymus schlossen sich dem einen Schiff Ibbos sechs weitere an; die Flotte hätte also aus sieben Schiffen bestanden. Die Lupus-Darstellung spricht von einer Flotte von insgesamt sechs Schiffen (*sex navium sociatus*).

¹⁷ LEBECQ, Marchands frisons: Essay (1983), S. 28 und LEBECQ, Marchands frisons: Corpus (1983), XXVII 1, S. 143.

¹⁸ LEBECQ, Marchands frisons: Essay (1983), S. 190.

11.1.2. Ein Friese kauft einen Sklaven

Eine weitere Geschichte, die in der Literatur immer wieder dazu dient, ein überregionales friesisches Handelsnetz nachzuweisen, ist der Kauf eines Sklaven durch einen Friesen in London im Jahre 679. Dieser Vorgang wird von Beda Venerabilis im Rahmen einer Wundergeschichte erzählt. Da in der Literatur Immas Geschichte zu Unrecht wie ein annalistischer Bericht behandelt wird,¹⁹ soll der Fall kurz erzählt werden:²⁰

Anno 678 lieferten sich die Könige der Northumbrier und der Mercier, Ecgfrid und Aedilred, eine schwere Schlacht am Fluss Trent. Aedilred und die Mercier gewannen.²¹ In der Schlacht wurde der junge Imma, Gefolgsmann des gefallenen Aelfuin, Bruder König Ecgfrids, niedergeschlagen und lag lange, Tag und Nacht, bewusstlos zwischen den Toten auf dem Schlachtfeld. Er kam aber wieder zu sich, wurde von den Siegern entdeckt und gefangen genommen. Diese kannten ihn jedoch nicht und Imma verleugnete ihnen gegenüber seinen Stand und gab sich als einfacher Bauer aus. Er wurde gesund gepflegt und nachts als Gefangener gefesselt. Das aber klappte bei ihm nicht, denn sowie er allein war, lösten sich seine Fesseln von allein. Die Erklärung dafür war folgender Zusammenhang: Immas Bruder, der Priester und Abt Tunna, suchte auf dem Schlachtfeld den Leichnam Immas, verwechselte ihn aber mit einer Imma ähnlich sehenden Leiche, beerdigte diese in seinem Kloster und ließ durch die Verwechslung, statt für den Toten, für die Erlösung von Immas Seele öfter Messen lesen. Das wiederum bewirkte, dass sich dem ja noch lebendigen Imma die Fesseln lösten. Der Gefolgsmann Aedilreds, bei dem Imma in Gefangenschaft war, wunderte sich und vermutete Zauberei. Imma aber erzählte ihm von seinem Priesterbruder und dass die Angelegenheit mit den häufigen Messen für sein Seelenheil zusammenhing. Inzwischen hatte Immas Bewacher an seiner Art und seinem Auftreten gemerkt, dass er kein einfacher Mann sein könne und Imma offenbarte sich schließlich gegen das Versprechen, ihm nichts anzutun. Man konnte folglich keine Blutrache an ihm für die eigenen Gefallenen nehmen. *Vt ergo conualuit, uendidit eum Lundoniam Freso cuidam.*²² Aber auch dieser Mann schafft es nicht, seinem Sklaven Imma Fesseln anzulegen, und *donauit ei facultatem sese*

¹⁹ Während normalerweise in der Forschung nur ein Sklavenverkauf an einen friesischen Händler in London erwähnt und argumentativ eingebaut wird, ist Lebecq der einzige, der auf die von Beda in seiner Kirchengeschichte erzählten Umstände genauer eingeht. Aber auch er verkürzt die Wundergeschichte zu einem Teilbericht, der Beda nicht gerecht wird: LEBECQ, *Marchands frisons: Corpus* (1983), XLVI 5, S. 232.

²⁰ Bed.hist.eccl. IV.21-22, S. 382-387.

²¹ Datierung: 670 starb *Osuiu rex Nordanhymbrorum* (Bed.hist.eccl. V.24, S. 540). Sein Nachfolger war Ecgfrid und die Schlacht fand *anno regni Ecgfridi nono* statt (Bed.hist.eccl. IV.21, S. 382).

²² Bed.hist.eccl. IV.22, S. 386, Z. 11: „Als er genesen war, verkaufte er ihn an einen Friesen in London“.

*redimendi, si posset.*²³ Imma schwor, zurückzukommen oder Geld zu schicken, begab sich an den Königshof von Kent, erhielt dort vom König Hlothere das Geld für den Freikauf *ac suo domino pro se, ut promiserat, misit.*²⁴ Als wieder freier Mann kehrte er zu seinem priesterlichen Bruder zurück. Imma wurde klar, wie ihm durch *intercessionem fraternam et oblationem hostiae salutaris caelitus*²⁵ Hilfe und Gutes widerfahren war. Und in der Folge entbrannten durch dieses Beispiel viele im Glauben und in frommer Hingabe.

In dieser Geschichte geht es weder um Handel noch um die Bedeutung von Friesen. Man kann dem Text nicht entnehmen, dass dieser Friese ein Kaufmann, bzw. ein Sklavenhändler war. Es ist auch von keinem Sklavenmarkt die Rede. Der Text gibt tatsächlich nur her, dass ein Mann von einem anderen einen Gefangenen kauft, der nun sein Sklave ist. Als er ihm nicht behagt, verkauft er ihn nicht wie ein Händler weiter, sondern lässt ihn sich freikaufen. Außerdem scheint der Friese dauerhaft in London zu wohnen, denn Immas Geldbeschaffung und Rücksendung hat sicher eine längere Zeit gedauert. Wenn Imma ohne Geld zurückgekehrt wäre, hätte er den Friesen vorfinden müssen. Das einzige, was wir von dem Friesen wissen ist, dass er nicht arm war und sich einen Sklaven kaufen konnte. Wahrscheinlich war er kein Händler, sondern ging einer anderen, uns nicht bekannten – und im Zusammenhang der Geschichte unwichtigen – Beschäftigung nach. In diesem 7. Jahrhundert waren Händler immer mit ihren Waren persönlich unterwegs. Die Kaufleute hatten in ihrer Heimat sicher einen festen Familienwohnsitz. Aber ein friesischer Kaufmann in London, womöglich ein Sklavenhändler, hätte dort nicht dauerhaft wohnen können. Wenn wir von Kaufmannskolonien in jener Zeit hören, dann sind das *nationes*, Gruppen gleicher Herkunft an einem Ort mit ständig wechselnden Anwesenden.

Wenn Stéphane L e b e c q diesen Fall in dem Regestenvorspann zu dem entsprechenden Beda-Auszug in seinem Corpus-Band²⁶ behandelt, spricht er korrekt bzgl. Imma nur davon, dass es einem Grafen des Königs gelang, *le vendre à un Frison.*²⁷ In seinem Essay-Band wird aus dem Londoner Friesen der erste friesische Kaufmann der Geschichte: „C'est sous la plume de Bede

²³ Bed.hist.eccl. IV.22, S. 386, Z. 14-15; und „...er gab ihm die Möglichkeit, sich, wenn er es könne, freizukaufen“.

²⁴ Bed.hist.eccl. IV.22, S. 386, Z. 14-15: „und er schickte es seinem Herren, wie versprochen, an seiner statt“.

²⁵ Bed.hist.eccl. IV.22, S. 386, Z. 10/9 v. u.: „die brüderliche Fürsprache und die Opfergabe der gnadenreichen, himmlischen Hostien“.

²⁶ LEBECQ, *Marchands frisons: Corpus* (1983), Bedas Imma-Geschichte: XLVI.5, S. 232. Der von ihm gewählte Auszug verkürzt die Gesamtgeschichte allerdings so stark auf das Geschehen in London, dass sie ihres Charakters als Wundergeschichte beraubt wird und dadurch der Eindruck entsteht, als ginge es nur um das Sklavengeschäft.

²⁷ LEBECQ, *Marchands frisons: Corpus* (1983), S. 232.

was kann man der Quelle entnehmen?

Ein Friese wird zum Sklavenhändler erklärt

le Vénérable que le premier marchand frison apparaîât dans l'histoire“ – und das unter der Überschrift „Marchands Frisons en Angleterre“.²⁸ Man fragt sich, wie Lebecq zu dieser Quellenauswertung gelangt ist. Sieben Jahre später malt er die Person weiter aus, wie er sie ohne Quellenbeleg verortet: „Probably the London Frisian mentioned by Bede was from the part of Great Frisia which Bede called *Fresia*.“²⁹

Bei der Benutzung Bedas ist Dirk Jellema von keinerlei interpretatorischen Skrupeln geplagt. Er unterstellt Beda einfach das, was in sein eigenes Argumentationsmuster passt: „Bede mentions Frisian traders dealing in slaves at London 679“.³⁰ Ein weiterer Kommentar erübrigt sich.

Leider bewegt sich auch Dietrich Claude auf der Jellema-Schiene, wenn er 1985 ausführt: „Bereits die früheste Erwähnung eines friesischen Kaufmanns zeigt, daß sich Friesen vor allem im „internationalen“ Handel des Nordseeraums betätigen; um 679 erwarb ein friesischer Händler in London einen versklavten Angelsachsen“.³¹ Barbara Rohwer schließlich machte unseren Friesen 1937 sogar zu einem Zwischenhändler.³² Auch Detlev Ellmers versucht an Hand der Imma-Geschichte, scheinbar Quellen-gestützt, weitgespannten friesischen Handel nachzuweisen.

„Der von England ausgehende Sklavenhandel ist ja gerade für den fraglichen Zeitraum [6. - 8. Jh.; RP] in der schriftlichen Überlieferung häufig bezeugt. Sogar der früheste Text, der einen friesischen Händler nennt, berichtet, daß er 678/79 in London einen englischen Sklaven kaufte.“³³

²⁸ LEBECQ, *Marchands frisons: Essay* (1983), S. 23.

²⁹ LEBECQ, *Use of the word 'Frisian'* (1990), S. 85 mit Hinweis: Bede V 10.

³⁰ JELLEMA, *Frisian trade* (1955), S. 17.

³¹ CLAUDE, *Binnenhandel im Merowingerreich* (1985), S.71.

³² „Bereits vor 700 wird ein Friese auf dem Markt in London als Zwischenhändler für einen Kriegsgefangenen erwähnt“ (ROHWER, *Friesischer Handel* (1937), S. 7).

³³ ELLMERS, *Bedeutung der Friesen* (1985), S. 19. Ellmers erweckt den Eindruck, als seien friesische Händler Teil eines „in der schriftlichen Überlieferung häufig bezeugten“ Sklavenhandels gewesen – und damit häufig nachgewiesen. Es gibt aber nur diese eine Darstellung in einer Wundergeschichte. Aber selbst in ihr kann man auch mit viel Phantasie keinen friesischen Sklavenhandel herauslesen. Ellmers bedient sich einer sehr subtilen Methode der Tatsachen-„zurechtlegung“ – zumal er sich zusätzlich auf Adriaan Verhulst beruft, der von friesischen Zusammenhängen des Sklavenhandels auf den von Ellmers angegebenen Seiten (Anm. 32: Verhulst, S. 22ff) und auch sonst nichts schreibt. Verhulst erwähnt bzgl. unseres Falles lediglich: „der Käufer aber war ein Friese“ (Ariaan VERHULST, *Der Handel im Merowingerreich: Gesamtdarstellung nach schriftlichen Quellen*, in: *Early Medieval Studies* 2, (Antikvariskt arkiv 39), Stockholm 1970, S. 23). Verhulst steuert einen interessanten Aspekt bei: „Man muss sich jedoch davor hüten, jeden Kaufmann, in dessen Diensten Sklaven standen, als Sklavenhändler anzusprechen“ (ebd. S. 22). Kaufleute besaßen mitunter eigene Sklaven für die Transportarbeit. Also selbst wenn unser Londoner Friese Kaufmann gewesen sein sollte, war er nicht unbedingt ein Sklavenhändler.

Der Versuch, an der Imma-Erzählung aus Bedas Kirchengeschichte friesische Kaufmanns- und Handelsaktivitäten in Angelsachsen, ja im gesamten Nordseebereich aufzuhängen, kann nur zu Spekulationen führen.

11.1.3. Die Friesen in York

Mit einer ähnlichen Selbstverständlichkeit wird immer wieder eine Kaufmannskolonie von Friesen in York im 8. Jahrhundert als Beweis fester, organisierter, friesischer Handelsrouten angeführt. Grundlage hierfür ist eine Textstelle aus der Vita des heiligen Liudger, des späteren ersten Bischofs von Münster, in der der Autor Altfrid von der zweiten Englandreise Liudgers zu seinem Lehrer Alkuin in York berichtet.

Liudgers Flucht
aus York

Wir befinden uns im Jahr 772. Auf dem Kontinent haben die Söhne des 768 verstorbenen Königs Pippin seither die Franken geführt. Nun aber herrscht Karl nach dem Tod seines Bruders Karlmann im Jahr zuvor als alleiniger König der Franken. Nach einem dreieinhalbjährigen Aufenthalt des Westfriesen Liudger bei dem Leiter der weithin berühmten Kathedralschule in York, dem angelsächsischen Gelehrten Alkuin, passiert Folgendes:

11. ... *Cupiebat enim ibidem diutius in sacto manere studio; sed non fuit concessa facultas. Nam egredientibus civibus illis ad bellum contra inimicos suos, contigit, ut per rixam interficeretur filius cuiusdam comitis ipsius provinciae a Fresone quodam negotiatore, et idcirco Fresones festinaverunt egredi de regione Anglorum, timentes iram propinquorum interfecti iuvenis.*

12. *Tunc Alchuinus necessitate compulsus direxit Liutgerum, et cum eo diaconem suum nomine Putul, cum praefatis negotiatoribus,...*³⁴

Was erfahren wir? Ein friesischer Kaufmann erschlug einen Adligen. Die Friesen, also Kauflleute und Nichtkauflleute (wie z.B. Geistliche wie Liudger) mussten vor der Gefahr einer Kollektivraube an den Friesen fliehen. Die anwesenden friesischen Kauflleute reisten ab und nahmen Geistliche mit. Mehr erfahren wir nicht. Wir können nur vermuten, dass diese friesischen Kauflleute Seehändler waren, *negotiatores*, die per Schiff nach York gekommen waren und nun per Schiff flohen. Wir wissen nicht, wie viele

³⁴ Vit.Liud. cap. 11/12, S. 407, Z. 42-48: "11. ... Zwar wünschte er sich, das heilige Studium noch länger zu betreiben; aber es bot sich ihm nicht mehr die Möglichkeit dazu. Denn als die dortigen Bürger in einen Kampf gegen ihre Feinde zogen, passierte es, dass der Sohn eines Grafen jener Provinz von einem friesischen Kaufmann im Streit erschlagen wurde. Deshalb hatten es nun die Friesen eilig, das Gebiet der Angeln zu verlassen, denn sie fürchteten den Zorn der Angehörigen des erschlagenen jungen Mannes.

12. Da sah sich Alkuin durch die entstandene Lage gezwungen, Liutger mit den genannten Kauflleuten ziehen zu lassen und mit ihm schickte er auch seinen Diakon Putul fort, ...".

Kaufleute betroffen waren. Waren es fünf? Waren es 20? Führen sie in einem Schiff fort, oder in fünf oder mehr Schiffen? Der Text gibt es nicht direkt her. Eine Friesenkolonie ist nicht zu erkennen. Offenbar konnten die Kaufleute kurzfristig aufbrechen, ihr(e) Schiff(e) waren fahrbereit. Von Wohnstätten oder Warenspeichern ist keine Rede. Es scheint sich also um reine Seewanderhändler der Zeit gehandelt zu haben, die wohl des Öfteren bis York kamen und dabei auch Kirchenleute nach York und zu seiner berühmten Schule mitnahmen.

Für Barbara Rohwer stand jedoch fest: „In York bestand im 8. Jahrh. eine friesische Kaufmannskolonie.“³⁵ Sie führt noch eine weitere Quelle an, in der Alkuin „von dem Schiffsverkehr der Friesen nach York spricht“.³⁶ Es handelt sich um einige Verse aus einem Gedicht Alkuins *ad fratres Eurobicensis*, also an die Brüder von York:³⁷

Nachweis durch Poesie?

- 7 *Et Phoebus vicit tenebrarum regna refulgens;*
Atque natans ad vos pelagi trans aequora magni
Albini patris deportat carta salutem,
10 *Moenibus Eurobicae habitans tu sacra iuventus.*
Fas idcirco, reor, comprehendere plectra Maronis,
Somnigeras subito te nunc excire camenas,
Carminibusque sacris naves implere Fresonum,
14 *Talia namquam placent vestro quia munera patri.*
- 7 Und Phoebus hat strahlend der Dunkelheit Herrschaft besiegt;
Und es schwimmt zu Euch über weite Wasser des Meeres,
Des Vaters Alkuin Brief, Euch Gruß zu bringen,
10 Hinter den Mauern von York, dir, du fromme Jugend.
Es ist jetzt, so mein' ich, an dir, die Lyra Vergils zu ergreifen,
Und verscheuche nun schnell die einlullenden Lieder
Und es werden mit frommen Gesängen der Friesen Schiffe erfüllt,
14 Weil nämlich solche Geschenke euren Vater erfreuen.

Ich kann diesem Gedicht nur entnehmen, dass die Friesen Schiffe³⁸ führen

³⁵ ROHWER, *Friesischer Handel* (1937), S. 7.

³⁶ ROHWER, *Friesischer Handel* (1937), S. 7.

³⁷ Alc.carm. no. LIX (*Ad fratres Euboricenses* / „An die Brüder von York“), S. 273, Z. 7-14. Die Übertragung in das Deutsche erfolgte durch RP mit intensiver Beratung durch Frau Dr. Braisch, Hamburg, wofür ich mich herzlich bedanke.

³⁸ Zum Begriff 'naves' (Z. 13): 1987 stört sich John I. McEnerney an dem – in unserem Zusammenhang besonders wichtigen – Begriff *naves* und meint, „although the River Ouse passes the city [of York; RP] there would be little room on a ship of that day for students to be singing sacred songs“ (John I. McENERNEY, *Alcuini Carmen* 59, in: RPL X, 1987, S. 216). Er hat die Beziehung des Alkuin, der sich am Hof Karls d. Gr. befindet und den jungen Schülern in seiner alten Heimat völlig außer Acht gelassen und missversteht, dass Alkuin sich hier poetische Antwortbriefe über See wünscht. McEnerney verändert den Text, indem er statt *naves* den Begriff *aures* (= Ohren) einfügt, was er über mehrstufige „reversals of letters“ begründet (ebd.). Es würde sich dann um die „Ohren von Friesen“ handeln, in die fromme Gesänge „gefüllt“ würden.

und dass in York, dem alten angelsächsischen Zentrum der Friesenmission – Willibrord (658-79), Wynfreth/Bonifatius (673-754), Liudger (742-809) – die Verbindung zwischen Kirche und friesischen Kaufleuten recht eng gewesen ist, wie auch die Episode von Liudgers Flucht aus York zeigt.

Das aber ist die gesamte magere Quellengrundlage für den allgemeinen Konsens der Forschung, dass in York eine frühe Kolonie friesischer Kaufleute bestanden habe, die bei Ellmers sogar im Rahmen friesischen Schifffahrtsmonopols gesehen wird. Entsprechend hat Ellmers die Geschichte weiter ausgemalt: „Frisian merchants with their families in the 8th and 9th centuries settled at York in England . . .“³⁹ Das wird von ihm nicht belegt und fällt unter Legendenbildung. Es gab friesische Kaufleute, welche die britannische Küste hinauf bis nach York fuhren. Es gab jedoch keine Friesen'kolonie' von dort ansässigen Friesenkaufleuten.

11.1.4. Die *pallia Fresonum*

Die Frage der *pallia Fresonum*, der friesischen Mäntel bzw. friesischen Tuche,⁴⁰ ist an sich eine Geschichte so recht aus dem karolingischen Leben gegriffen. In der Bearbeitung durch die Forschung ist ihr allerdings ein recht zweifelhaftes Schicksal zugekommen. Es gibt kaum ein anderes Spezialthema, bei dem unterschiedliche Interessen so deutlich aufeinander treffen wie bei den Fragen der Herstellung, Verteilung und Namensentstehung der *pallia Fresonum*.

Die hier interessierende Schrift sind die *Gesta Karoli Magni* des St. Gallener Mönchs und Gelehrten Notker mit dem wenig mitfühlenden Beinamen *Balbulus*, der Stammler (840-912), die er nach 883 schrieb. Zunächst beschrieb Notker die herkömmliche Bekleidung und Ausstattung des fränkischen Kriegers, wozu u. a. ein Manteltuch gehörte:

*Ultimum habitus eorum erat pallium canum vel saphirinum, quadrangulum duplex, sic formatum, / ut, cum imponeretur humeris, ante et retro pedes tangeret, de lateribus vero vix genua contegeret.*⁴¹

Es wäre zu weit hergeholt, hier eine Anspielung auf eventuell noch zu vollendende Friesenmission zu erkennen. McEnerney liegt mit seiner Abänderung von *naves* falsch.

³⁹ ELLMERS, *Frisian and Hanseatic Merchants* (1985), S. 90.

⁴⁰ *Pallium* bedeutet an sich „Mantel“. Im Zusammenhang mit der zeitgemäßen Kleidung ist es ein Manteltuch, ein rechteckig gewebtes Tuch, das um die Schultern gelegt und mit einer Fibel vorn zusammengehalten wurde. Klumker erklärt: „Jedes Stück wurde für seinen bestimmten Zweck gewebt. Daraus erklärt sich, dass im mittelalterlichen Latein manche Ausdrücke zugleich das Kleidungsstück und den Stoff bezeichnen, aus dem es gefertigt wurde.“ (Christian Jasper KLUMKER, *Der friesische Tuchhandel zur Zeit Karls des Grossen und sein Verhältnis zur Weberei jener Zeit*, in: *JbEmden* 13, 1899, S. 45).

⁴¹ Notk.Ge.Kar. I.34, S. 372/374: „Das letzte Kleidungsstück war ein graues oder

Nun tauchte ein frühes Modeproblem auf, denn die gallischen Krieger in Karls Heer hatten andere Mäntel als die fränkischen:

*Sed ut se mos humani habet ingenii, cum inter Gallos Franci militantes virgatis eos sagulis lucere⁴² conspirente, novitate gaudentes antiquam consuetudinem dimiserent et eos imitari coeperunt.*⁴³

Karl d. Gr. fand die Galliermäntel zu kurz. Er sah zwar, dass sie für den Kampf geeigneter waren, ansonsten fand er sie entsetzlich: *Quia prosunt illa / pittaciola? In lecto non possum eis cooperiri, caballicans contra ventos et pluvias nequeo defendi, ad necessaria naturae secedens tibi arum congelatione deficio.*⁴⁴

Was wissen wir bis hierher? Auf jeden Fall gehörten die fränkischen, als wohl auch die kürzeren Galliermäntel schon seit langen zum Outfit der jeweiligen Kriegertruppen.⁴⁵ Man muss also davon ausgehen, dass die Soldatenmäntel in Hausarbeit der jeweiligen Familie hergestellt wurden. Auf den Grundherrschaften existierten *genitia*, Frauenhäuser, in denen für den Bedarf der Grundherrschaft und, wenn möglich, darüber hinaus für den Verkauf oder Geschenke gewebt wurde.⁴⁶ Auch da dürften diese, zunächst einfachen, grauen und blauen Wollmäntel hergestellt worden sein. Es gibt sogar ein Dokument, aus dem hervorgeht, dass Mäntel generell schon immer auch aus Britannien kamen, also auch dort getragen wurden. In einem Brief Karls an Offa, *rex Merciorum*, heißt es:

*Sed sicut vos de longitudine petrarum desiderium vestrum intimastis, ita et nostri de prolixitate sagorum deposcunt: ut tales iubeatis fieri, quales antiquis temporibus ad nos venire solebant.*⁴⁷

gallische Mäntel
und früher
Modetrend

blaues Manteltuch. Es war viereckig, doppelt gelegt, damit man es um die Schultern tragen konnte, sodass es vorn und hinten bis zu den Füßen reichte, an den Seiten jedoch kaum die Knie bedeckte“.

⁴² Anspielung auf eine Gallierbeschreibung bei Vergil: Vergil: *Verg. Aen. 8, Z. 659-660 (S. 354): aurea caesaries ollis atque aurea vestis, || virgatis lucent sagulis*, („... Golden wallt ihr Haar und golden ihre Gewandung. || Kriegsmäntel tragen sie, grellgestreifte, ...“).

⁴³ Notk.Ge.Kar. I.34, S. 374, Z. 9-12: „Aber wie es die Art der menschlichen Veranlagung will: Die Gallier glänzten in gestreiften Kriegsmänteln und die fränkischen Krieger inmitten von ihnen waren so von der Neuheit angetan, dass sie den alten Brauch aufgaben und begannen, diese nachzuahmen.“

⁴⁴ Notk.Ge.Kar. I.34, S. 374, Z. 17-19: „Was nützen jene Stoffetzen? Im Bett kann ich mich mit ihnen nicht zudecken, beim Reiten werde ich nicht vor Wind und Regen geschützt und wenn ich mich zu einem natürlichen Bedürfnis abseits begeben, sterben mir die Beine ab.“

⁴⁵ Klumker merkt an, dass dieser Galliermantel auf „den kürzeren römischen Kriegsmantel mit seinen bunten Farben“ zurückgeht: KLUMKER, *Friesischer Tuchhandel und Weberei* (1899), S. 60.

⁴⁶ Zu den *genitia*: Cap.vill. IV.32.31, 43 u. 49, S. 86, Z. 1-3; S. 87, Z. 7-9 u. Z. 32-34. KLUMKER, *Friesischer Tuchhandel und Weberei* (1899), S. 32-40.

⁴⁷ Epist.Off., S. 145, Z.39-41: „Aber so, wie ihr seit langem Mühlsteine zu bekommen wünscht, genauso fragen wir die großen Mäntel nach. Und so mögt Ihr dafür sorgen,

Das bedeutet: Diese Mäntel waren keine Spezialität irgendeiner Gegend, sondern verbreitetes Massenprodukt, das man überall herstellen konnte. Überschüsse, etwa in *genitiae* produziert, wurden sicher auf den lokalen oder regionalen Märkten von Händlern oder Ministerialen der Grundherrschaften oder Klöstern zum Kauf angeboten. Man kann weiter unterstellen, dass solche wetterfesten, vielseitigen Mäntel nicht nur von Kriegern, sondern auch von der sonstigen Bevölkerung getragen wurden, sofern man sich so einen Mantel leisten konnte.

Bis zu diesem Punkt hatte die Modefrage der Militärmäntel nichts mit friesischen Händlern zu tun. Die kommen nun in einem recht unrühmlichen Zusammenhang in das Spiel, nämlich als Geschäftemacher, die Karls Nachsicht mit der Galliermode ausnutzten:

*Sed cum Fresones hac licentia abutentes adverteret et brevissima illa palliola sicut prius maxima vendere comperisset, praecepit, ut nullus ab eis nisi grandia latissimaque illa longissima pallia consuetudinario precio coemeret, . . .*⁴⁸

Hieraus ergeben sich folgende Informationen: Die Macht der Mode führte offenbar auch schon in jener Zeit zu einer Nachfrage, die es Kaufleuten ermöglichte, die Preise hochzutreiben; diese Friesen hatten sich zwar nach heutigen Maßstäben marktconform verhalten.⁴⁹ Sie wurden aber quasi mit einem Verkaufsverbot belegt. Zum anderen wird erkennbar, dass offenbar nur die Friesen als Geschäftemacher auffielen, denn die Mäntel als Bekleidung breiterer Bevölkerungskreise wurden mit Sicherheit auch von anderen Marktteilnehmern vertrieben, - offenbar wegen der geringeren Größe zu entsprechend geringeren Preisen. Zum dritten hat Karl zwar die Geschäftemacherei friesischer Händler unterbunden. Das heißt natürlich nicht, dass

dass sie genauso, wie sie zu alten Zeiten zu sein pflegten, uns geschickt werden“.

⁴⁸ Notk.Ge.Kar. I.34, S. 374, Z. 13-16: „Friesen fingen an, seine Nachsicht zu missbrauchen, indem sie die kürzesten Mäntelchen zum selben Preis wie vorher die längsten verkauften und Karl ordnete an, dass man von ihnen nur jene großen, breiten und langen Manteltücher zum gewohnten Preis kaufen solle“.

⁴⁹ Das ist ein gutes Beispiel dafür, wie fern in diesen mittelalterlichen Zeiten Bevölkerung und staatlicher Verwaltung die Marktmechanismen von Angebot und Nachfrage noch lagen, und wie deutlich sich der Wert der Güter nach dem Wert der verarbeiteten Vorprodukte und dem Produktionsaufwand zu richten hatte. In einem Kapitular des Jahres 808 wird bestimmt: *De emptionibus et venditionibus, ut nullus praesumat aliter vendere et emere sagellum meliorem duplum viginti solidis et simplex cum decem solidis.* (Cap.prim.const. IV.52.5, S. 140, Z. 1-2: „Vom Kaufen und Verkaufen. Niemand soll es wagen, die besseren Manteltücher anders zu verkaufen als doppelt gelegte zu 20 solidi, die einfach gelegten zu 10 solidi.“) Karl legt also einen Festpreis fest, der für Kauf und Verkauf gleichermaßen gilt. Das bedeutet, dass es keinerlei Spielraum, keine Gewinnspanne für die Handelsaktivitäten von Kaufleuten gibt. Hier wird allein von Kauf und Verkauf zwischen Produzenten und Verbrauchern ausgegangen. Zu der damit eng zusammenhängenden Problematik von Wert und Preis siehe Exkurs 4 (‘Kaufmannsgewinn im Mittelalter’), S. 540–545.

Festpreis und Verkaufsverbot für fries. Händler

diese gallischen Modemäntel deshalb verschwanden, ganz im Gegenteil. Sie scheinen sich nun unter dem Namen *pallia fresonica* verbreitet zu haben. Sie waren so verbreitet und selbst im Orient begehrt, dass sie sogar als kaiserliches Geschenk für den *imperator Persarum*, d. h. den Herrscher des abbasidischen Kalifats Hārūn ar-Rašīd,⁵⁰ genannt werden:

*Porro autem imperatori Persarum direxit indefessus augustus equos et mulos Hispanos, pallia Fresonica alba, cana, vermiculata vel saphirina, quae in illis paertibus rara et multum cara comperit.*⁵¹

Daraus geht im Umkehrschluss hervor, dass diese Mäntel im Frankenreich nicht *rara et multum cara* waren. Es kann allerdings nur stark vermutet werden, dass diese *pallia fresonica* identisch mit den modischen *palliola brevissima* der gallischen Soldaten waren. Theoretisch besteht die Möglichkeit, dass es sich bei den 'friesischen Mänteln' um eine zusätzliche Mantelart handelte. Diese Mäntel waren aber verbreitet und taugten sogar zum Geschenk an ausländische Herrscher. Wir lesen auch nur von den fränkischen und gallischen Mänteln. Wegen ihnen werden friesische Händler gemäßregelt. Man darf annehmen, dass diese 'friesischen Mäntel' die ehemalige gallische Kurzversion der fränkischen Mäntel gewesen sind, welche sich trotz der kaiserlichen Vorbehalte modemäßig durchgesetzt hatten – und zwar so nachhaltig, dass Karls Sohn Ludwig sie sogar in seinem Hofstaat als Geschenk überreichte – zwar nicht an die Vornehmsten, wohl aber an die *inferiores*, die Geringeren der *in curte regia servientibus*.⁵²

wie friesisch waren die friesischen Mäntel?

Diese Vergabe der Mäntel durch den *imperator Hludowicus* ist nicht genau datierbar.⁵³ Später jedenfalls tauchen *pallia Fresonum* in den Quellen nicht mehr auf.⁵⁴

⁵⁰ Es handelt sich um die zweite Gesandtschaft Karls d. Gr. zum Kalifen von Bagdad (ca. 802–806/07), auf die sich das von Notker erwähnte Geschenk der friesischen Mäntel bezieht: Michael BORGOLTE, Der Gesandtenaustausch der Karolinger mit den Abbasiden und mit den Patriarchen von Jerusalem, München 1976, S. 77–81 u. 134–135.

⁵¹ Notk.Ge.Kar. II.9, S. 390/392: „Ferner aber schickte der unermüdete Kaiser dem Kaiser der Perser spanische Pferde und Maulesel, sowie friesische Manteltücher – weiße, graue, gemusterte oder blaue – von denen er in Erfahrung brachte, dass sie in jenen Gegenden selten und sehr wertvoll waren.“

⁵² An besagtem Feiertag... *cunctis in palatio ministrantibus et in curte regia servientibus iuxta singulorum personas donativa largitus est, ita ut nobilioribus quibuscumque aut balteos aut fasciones preciosissimaque vestimenta a latissimo imperio perlata distribui iuberet; inferioribus vero saga Fresonica omnimodi coloris darentur* (Notk.Ge.Kar. II.21, S. 424, Z. 15–20: „... erhielten alle, die im Palast aufwarteten und die am Königshof dienten, entsprechend ihres Ranges Geschenke. So ließ er an alle Vornehmen Gürtel, Wehrgehänge oder wertvolle, aus dem weiten Reich herbeigeschaffte Kleidungsstücke überreichen; den Geringeren aber wurden friesische Manteluhänge in allen möglichen Farben gegeben“).

⁵³ Notk.Ge.Kar. II.20, S. 422, Z. 29.

⁵⁴ Ein allgemeiner *terminus ante quem* wäre also das Todesjahr Ludwigs 840.

Bei der hier referierten Quellenlage bleibt ungeklärt, wie es zu der Bezeichnung *pallia Fresonum* gekommen ist. Damit eröffnete sich der Forschung allerlei Spielraum für verschiedene Ansätze, die zur Vereinnahmung der Friesen für eigene Argumentationsziele genutzt werden konnten.

Im Jahr 1899 erschien mit der Leipziger Dissertation von Wilhelm Klumker⁵⁵ die Arbeit, an die sich eine ganze Reihe von Untersuchungen zum friesischen Tuchhandel anschlossen. Seine Ausarbeitung ist auf zweierlei Art bemerkenswert. Zum einen beschreibt er überzeugend auf historisch-analytische Weise in einem allgemeinen Teil die Entwicklung der Weberei. Er stellt die Bedeutung der Fronhofwirtschaft in Vergleich zu der alten Hauswirtschaft in Bezug auf Produktivität und Arbeitsteilung in der Tuchproduktion dar. Zum anderen kommt Klumker nach einer detaillierten Quellenbesprechung zu folgendem Ergebnis:

1. Friesische Weberei unauffällig. „Es sind keinerlei Beweise oder Anzeichen dafür vorhanden, dass die Weberei zur Zeit Karls des Großen in Friesland irgend eine höhere Ausbildung, eine vollkommene Betriebsform erreicht hätte wie im übrigen Frankenreiche“.⁵⁶
2. Mäntel nach den Händlern benannt. „Der Name 'friesische Mäntel' bezeichnet sie also nicht als Hauswerkserzeugnisse friesischer Frauen – von friesischen Weber gar nicht zu reden –, sondern als Handelsartikel friesischer Kaufleute, die lange Zeit hindurch die Franken mit angelsächsischen und zum Teil friesischen Geweben versorgten“.⁵⁷
3. Herkunft der Ware: England und Friesland. Friesische Händler kauften „die bessere Waare in England, den kleineren Teil, die schlichteren Mäntel, in Friesland“ auf.⁵⁸

Alle drei Punkte „schwächeln“. Die friesische Weberei war nicht nur nicht fortgeschrittener. Gegenüber der von Klumker selbst dargelegten höheren Arbeitsteilung und Spezialisierung in Grundherrschaften konnten im fränkischen Kernland, in Nordfrankreich und Flandern, mit Sicherheit höherwertigere Tuche als auf friesischen Wurten produziert werden.⁵⁹ In den Punkten 2 und 3 erweckt er den Eindruck, als hätten nur Händler Mäntel bereitgehalten. Reziproken Geschenkeaustausch kennt Klumker

⁵⁵ KLUMKER, Friesischer Tuchhandel und Weberei (1899), S. 29-69.

⁵⁶ KLUMKER, Friesischer Tuchhandel und Weberei (1899), S. 69.

⁵⁷ KLUMKER, Friesischer Tuchhandel und Weberei (1899), S. 65.

⁵⁸ KLUMKER, Friesischer Tuchhandel und Weberei (1899), S. 69.

⁵⁹ Klumker führt diesbezüglich aus: „Nimmt aber der Fronhof einzelne Teile des ganzen Prozesses wie die Rohstoffherzeugung durch Flachsbaum und Schafzucht in eigenen Betrieb, so tritt eine Arbeitserlegung ein, die die Leistungsfähigkeit der Hörigen, denen die Webarbeit bleibt, steigern wird [...] Jene Arbeitserlegung, die den Hörigen auf einen Abschnitt der bisher einheitlichen Verarbeitung von Wolle oder Flachs beschränkt, ist zugleich eine Art Produktionsteilung zwischen der Fronhofwirtschaft und der einzelnen Hufe.“ (KLUMKER, Friesischer Tuchhandel und Weberei (1899), S. 47).

nicht, weder gegenüber Angelsachsen,⁶⁰ noch dem islamischen Kalifat. Zum anderen ignoriert er alle fränkischen Kaufleute und die Verteilung durch Naturaltausch innerhalb der Bevölkerung. Bei seiner Heraushebung der friesischen Händler verliert er aus dem Blick, dass es ja gerade die friesischen Händler waren, denen Karl der Verkauf der kurzen gallischen Mäntel verbot.⁶¹ Obwohl Klumker gewissenhaft alle Quellennachweise zusammengetragen hat, sind ihm dennoch „friesenlastige“ Beurteilungen unterlaufen, die sich nur mit einer entsprechenden Vordisposition erklären lassen.

Dennoch fällt Klumkers Untersuchung aus dem Rahmen der damaligen Zeit heraus, denn mit seiner Betonung hochwertiger englischer Mäntel lag er so gar nicht im ideologischen Trend der wilhelminischen Zeit zur Jahrhundertwende, was 1906 eine entsprechende Replik durch Rudolf Häpke nach sich zog.⁶² Häpke greift besonders Klumkers These von den, von friesischen Händlern vertriebenen, besseren englischen Manteltüchern an, indem er zum einem mit den Begriffen „sagus“ und „sagum“ jongliert, durch die Jahrhunderte springt und eher die flandrische Herkunft der „friesischen Mäntel“ favorisiert.⁶³

antienglischer
Konsens

1909 greift Henry Pirenne in die Diskussion ein und fragt: „Draps de Frise ou draps de Flandre?“⁶⁴ Seine Antwort ist definitiv antifriesisch: „L’existence de la fabrication d’étoffes dans les contrées frisonnes ne nous est pas attestée formellement avant le milieu de X^e siècle.“⁶⁵ Er trennt scharf zwischen friesischer und flandrischer Tuchproduktion, und sieht

„... le contraste d’une industrie barbare et d’une industrie perfectionnée. L’une prend son origine dans l’antiquité germanique; l’autre a hérité de la technique supérieure que lui a léguée la civilisation impériale. Il n’existe entre elles aucune filiation; elles sont étrangères l’une à l’autre.“⁶⁶

Diese Stellungnahme war ein Schlag in das Gesicht jeglicher germanisch-nordischer Ausrichtung von Forschung und entsprechend gezielt überzogen angesetzt. Beide Richtungen, Pirenne wie auch Häpke, waren sich jedoch einig im Übergehen bzw. Kleinreden des britannischen Tuches und in der

deutsche u.
franz./belg.
Forscherwelten

⁶⁰ Er selbst zitiert den Offa-Brief Karls, in dem es um Reziprozität zwischen den Königen geht, wobei der Transport aus England durch Angehörige der dortigen *familia* des Königs oder durch sonstige angelsächsische Schiffer oder Kaufleute erfolgt sein dürfte: KLUMKER, Friesischer Tuchhandel und Weberei (1899), S. 61. Siehe auch oben Text und Anm. fullreffn:EpistOff.

⁶¹ Auch das hat Klumker anhand der Quelle vorher selbst dargelegt: KLUMKER, Friesischer Tuchhandel und Weberei (1899), S. 60/61.

⁶² Rudolf HÄPKE, Der Herkunft der friesischen Gewebe, in: HGbl. 12, 1906, S. 309-325.

⁶³ HÄPKE, Friesische Gewebe (1906), S. 311.

⁶⁴ Henri PIRENNE, Draps de Frise ou draps de Flandre? Un petit problème d’histoire économique à l’époque carolingienne, in: VSWG 7, 1909, S. 308-315.

⁶⁵ PIRENNE, Draps de Frise? (1909), S. 309.

⁶⁶ PIRENNE, Draps de Frise? (1909), S. 315.

Kritik an Klumker.

Und schließlich erscheint eine weitere Bearbeitung des Themas von deutscher Seite, die bereits mehrfach zitierte Arbeit von Hans Wilkens, in der er auch Stellung zu den *pallia Fresonum* nimmt.⁶⁷ Wilkens schreibt auf exakt gleicher Quellenbasis genau das Gegenteil von Pirenne: „Ein unbefangener Beurteiler wird als Verfertiger dieser Tuche niemand anders betrachten als die Friesen selbst“.⁶⁸ Ohne auch nur die geringste Auseinandersetzung mit Klumker behauptet Wilkens – man muss es so deutlich sagen – historischen Unsinn:

„Man kann die friesische Tuchweberei in einem gewissen Sinne schon als eine Industrie bezeichnen, da die freien Höfe, auf denen gewebt wurde, ausgesprochenermaßen für den Export fabrizierten, im Gegensatz zu den sonstigen Höfen im Frankenreich, wo man nur für die allernächste Umgebung und die Herrenfamilie webte“.⁶⁹

In der Ablehnung angelsächsischer Bedeutung ist er mit Pirenne konform: „Eine grössere Wollindustrie lässt sich in England um diese Zeit nicht nachweisen“.⁷⁰

Praktisch parallel zu Wilkens erscheint 1908 in Amsterdam die Dissertation von Huibert Antonie Poelman, in der die friesische Herkunft der *pallia frisonum* vertreten wird: „De Friesche koopman nam iut zijn eigen land de Friesche lakens mede, welke spoedig van noord tot zuid een groote vermaardheit kregen“.⁷¹

Walther Vogel bringt es aus deutscher Sicht 1915 auf eine Kompromissformel,⁷² wenn er ausführt, es sei am Wahrscheinlichsten, „daß die Hauptmasse der „*pallia Fresonica*“ eben in diesen Gegenden, dem südwestlichen Flandern erzeugt und nur durch friesische Händler vertrieben wurde“.⁷³ Ihm als „nordischem“ Schifffahrtshistoriker ging es um die frie-

⁶⁷ WILKENS, *Niederländischer Handel* (1908/1909), S. 327-336.

⁶⁸ WILKENS, *Niederländischer Handel* (1908/1909), S. 329. Um diese Produktion zu belegen, bringt er ausschließlich Beispiele aus dem 10. und 11. Jahrhundert, als Friesland fest im karolingisch-salischen Reich erfasst war. „Die Klöster Fulda und Werden an der Ruhr besaßen in Friesland zahlreiche Güter, die anscheinend zwischen Fli und Weser lagen“ (ebd. S. 332). Diese Lehen mussten u. a. Mäntel als Abgabe bebringen. „Im Ganzen müssen nicht weniger als 855 Stück jährlich an das Kloster [Fulda; RP] abgeführt sein“ (ebd.). Hier befinden wir uns aber schon im Jahre 945 und es ist hier nicht der Ort, diese Zahl zu überprüfen.

⁶⁹ WILKENS, *Niederländischer Handel* (1908/1909), S. 336.

⁷⁰ WILKENS, *Niederländischer Handel* (1908/1909), S. 329.

⁷¹ Huibert Antonie POELMAN, *Geschiedenis van den handel van Noord-Nederland gedurende het Merovingische en Karolingische tijdperk*, Amsterdam 1908, S. 127/128.

⁷² Klumker wurde mit seiner pro-angelsächsischen Festlegung als Provokation empfunden. Aber auch die Replik Häpkes stand noch in der Allianz mit Pirenne. Erst Wilkens hat die Spezialfrage der Tuche auf die friesische Schiene gesetzt.

⁷³ VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 79 .

sische Kaufmanns- und damit Seehandelsüberlegenheit, oder, wie es 70 Jahre später Detlev Ellmers formulierte, um ein „friesisches Monopol auf Küstenschiffahrt“.⁷⁴

Im Jahre 1937 hören wir wieder von den friesischen Mänteln, und zwar bei Barbara Rohwer,⁷⁵ die vergleichsweise vorsichtig an friesische Tuchherstellung und die Namensgebung der Mäntel herangeht: „Es fehlen direkte Belege dafür, daß neben dem gewöhnlichen Haustuch auch die feine Gebrauchsware, die von den friesischen Händlern vertrieben wurde, aus Friesland stammte“.⁷⁶ Für sie geht es, ähnlich wie bei Vogel, um den „berühmten friesischen Tuchhandel“.⁷⁷ Der Name „friesisch“ für Mäntel komme von dem „mittelalterlichen Brauch, den Waren einen Namen zu geben, der die Herkunft des Händlers, nicht die des Erzeugers bezeichnete“.⁷⁸ Ihre Sichtweise ist deutlich von einem völkischen Friesenkult verengt, der einen „friesischen Handelsgeist“ kennt.⁷⁹

Nach dem 2. Weltkrieg ist zuerst wieder 1950 von den *pallia frisonica* die Rede, und zwar auf eine sehr einseitige Weise. Es ist der belgische Historiker und Pirenne-Schüler Etienne Sabbe, der sich für die ausschließliche Herkunft der friesischen Manteltücher von der angelsächsischen Insel stark macht: „En fait, les *pallia frisonica* étaient sûrement de fabrication anglaise, ...“⁸⁰ Die einzige von ihm in Betracht gezogene Quelle ist das Schreiben Karls an den Mercierkönig Offa.⁸¹ Anscheinend trifft er sich in der Einschätzung der englischen Herkunft der Mäntel mit Klumker – aber nur scheinbar. Während Klumker eine ausführliche Einschätzung der Quellen und eine historische Betrachtung der Tuchproduktion generell zur Grundlage seiner Aussagen macht, findet man bei Sabbe nichts dergleichen. Er wundert sich nicht über die Bezeichnung „friesisch“, und er ignoriert völlig die über 50 Jahre alte Forschungsdiskussion. Er „steht

⁷⁴ Kap. 9.5, S. 320.

⁷⁵ ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 24-30.

⁷⁶ ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 30.

⁷⁷ ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 24.

⁷⁸ ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 29.

⁷⁹ „Zum Händlerberuf“, so meint sie, „... erscheinen die Friesen durch besondere Stammeigenschaften geeignet. Der Wagemut, die Selbständigkeit und die unübertroffene Seetüchtigkeit der Friesen sind allgemein bekannt. Zähigkeit und Unerschrockenheit erforderte in hohem Maße der schwierige, gefährvolle Beruf des Wanderhändlers. Weniger bekannt ist wohl die bedeutende Geschäftstüchtigkeit des Stammes.“ (ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 2/3). Galt das nicht für angelsächsische Seeleute und dänische Wanderhändler? Waren die fränkischen *negotiatores imperiales* weniger geschäftstüchtig? Wer so friesisch-germanisch-deutsch-einäugig argumentiert, ist nicht mehr zu objektivierend-wissenschaftlichen, europäischen Beurteilungen fähig und hat sie eigentlich auch gar nicht vor.

⁸⁰ Etienne SABBE, Les relations économique entre l'Angleterre et le Continent au Haut Moyen Age, in: MA 56, 1950, S. 183.

⁸¹ Oben S. 377.

über“ allen dargebrachten Sichtweisen und Argumenten und umgeht mit ziemlicher Arroganz den friesischen Aspekt. Sabbe ist ein Vertreter einer extrem römisch-frankophilen Sichtweise der spätantiken und frühmittelalterlichen Geschichte, für den es weder Kelten noch Friesland bzw. einen Norden Europas von Bedeutung gibt.⁸²

Dirk Jellema ist der nächste, der sich 1955 im Rahmen des Friesenhandels mit den *pallia Fresonum* beschäftigt.⁸³ Er macht die *pallia fresonica* zunächst zu einem speziellen „European luxury cloth“, was sie nach den Quellen nicht waren. Er hält das Herstellungsgebiet offen und leitet den Namen allein „from the traders who handled it“ ab.⁸⁴

Detlev Ellmers sieht die friesischen Tuche aus einem eigenen Blickwinkel.

„Auch die friesischen Kaufleute gehörten ursprünglich alle - und bei ihrer Erwähnung in den Schriftquellen wenigstens noch zum Teil - jener landsässigen Schicht an. Sie produzierten auf eigenen Höfen einen Teil ihrer Handelswaren selbst, vor allem die berühmten friesischen Tuche als Frauenheimwerk.“⁸⁵

Ellmers steht hier außerhalb des Standes der Forschungsdiskussion über die *pallia Fresonum*. Er vertritt eigentlich den engsten denkbaren Standpunkt, wie ihn Wilkens 1908/1909 zu Papier gebracht hat (Herstellung nur auf friesischen Höfen), gibt aber als Referenz Barbara Rohwer an.⁸⁶ Aus der Wolle zweier Schafarten, schreibt Ellmers 1985, ließ der friesische Bauer der Wurt Hessens⁸⁷ „als Frauenheimwerk Tuche in einer Qualitätsdifferenzierung weben . . . , die für diese Zeit ohne Beispiel ist.“⁸⁸ Ellmers verschärft

⁸² In dem zitierten Artikel fasst Sabbes die frühen Jahrhunderte zusammen. Bei ihm gibt es nur römisches Kolonialland, keine indigenen Kulturen, nur eine *époque romaine* und ein in die ehemalige römische Rolle schlüpfendes Frankenreich. „A la pax romana n a s'est substituée, à des siècles de distance, la pax francica“ (SABBE, Relation économique (1950), S. 175). Die von ununterbrochenem Kampf und Krieg begleitete, die vorhandenen keltischen Völkerschaften und germanischen Stämme in seine Herrschaft hineinzwingende Reichsbildung Karls d. Gr. mit einer provinziäl-römischen kaiserlichen *pax romana* gleichzusetzen, zeugt von einer ausgeprägten frankophilen Blickverengung. Für Sabbe sind 1950, also in der Nachkriegszeit, nur die Beziehungen zwischen dem kontinentalen Franken Karl und dem britannischen Angelsachsen Offa von Bedeutung. Die Weltkriegsallianz zwischen Frankreich und England liefert deutlich den ideologischen Nährboden für die verzerrende Sicht auf ein über ein ganzes Jahrtausend älteres Europa. Aber auch hier soll es gemäß den Vorgaben des Vorwortes, S. 8 bei einer Einzelkritik belassen bleiben.

⁸³ JELLEMA, Frisian trade (1955), S. 31-32.

⁸⁴ JELLEMA, Frisian trade (1955), S. 32.

⁸⁵ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschifffahrt (1972), S. 17.

⁸⁶ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschifffahrt (1972), S. 17, Anm. 33.

⁸⁷ Zur Wurt Hessens in anderem Zusammenhang: Kap. 9.5.1, S. 322.

⁸⁸ ELLMERS, Bedeutung der Friesen (1985), S.12. Wenn man nach dem Nachweis für solche Behauptung fragt, findet man, dass Ellmers in der dazugehörigen Endnote 10

seine Behauptung sogar noch, wenn er fortfährt:

„Offensichtlich haben die Friesen also selbst auf ihren Höfen jene kostbaren Tuche hergestellt, die in den Schriftquellen des 8. und des 9. Jahrhunderts als der berühmteste friesische Exportartikel erscheinen.“⁸⁹

Schließlich hat in der jüngeren Forschung auch Peter J o h a n e k das Thema der friesischen Mäntel aufgegriffen.⁹⁰ Er lässt die Frage des Herstellungsgebietes offen und sieht Friesland und das Rheinmündungsgebiet als „Ausgangspunkt eines umfangreichen Tuchhandels in das ganze Reich“.⁹¹ Er legt sich darauf fest, dass die Bezeichnung *pallia fresonica* „eine Qualitätsfrage, also keine der Händler, die sie vermarkteten, gewesen sei, wenn er schreibt:

„Die 'friesischen Textilien' werden damit als ein herausgehobenes Gut von bestimmter Qualität charakterisiert, das nicht überall hergestellt sondern durch Handel oder Schenkung im Reich verbreitet wurde“.⁹²

Johanek macht hier sogar nicht nur „friesische Manteltücher“, sondern gleich die „friesischen Textilien“ zu Qualitätsprodukten. Das ist ein Beispiel, wie auf eine recht subtile Weise versucht wird, die historische Bedeutung der Friesen im früheren Mittelalter aufzuwerten.⁹³

Von größtem Einfluss in der jüngeren Forschung ist zweifellos die zweibändige Arbeit des französisch-belgischen Historikers Stéphane L e b e c q.⁹⁴

auf sich selbst ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 17 verweist (Zitat oben Anm. 86); und dort wird bei dem Thema wiederum – wie wir gerade gesehen haben – in einer Fußnote 33 auf ROHWER, Friesischer Handel (1937), S. 18 ff verwiesen. Nur die Qualitätsweberei hat er dabei nicht nachgewiesen.

⁸⁹ ELLMERS, Bedeutung der Friesen (1985), S. 12. Wir haben uns diese Schriftquellen zu den *pallia Fresonum* oben vollständig angeschaut und diskutiert. Kein Wort von dem, was Ellmers hier behauptet, ist quellenmäßig abgedeckt. Es ist bedauerlich, mit welcher Bedenkenlosigkeit Ellmers Dinge zurechtbiegt, um die Friesen zu überhöhen.

⁹⁰ JOHANEK, Handel der Karolingerzeit (1987), S. 33-34.

⁹¹ JOHANEK, Handel der Karolingerzeit (1987), S. 34.

⁹² JOHANEK, Handel der Karolingerzeit (1987), S. 34.

⁹³ Genauso geht Johanek vor, wenn er ausführt: „Für die 'friesischen Tücher' liegen die Dinge einfach. Gewebe mit dieser Bezeichnung, oft als hochwertig charakterisiert, sind vielfach als Handelsware bezeugt.“ JOHANEK, Handel der Karolingerzeit (1987), S. 34. Das sind sie nicht. Es gibt nur die, in dieser Arbeit vorgestellten, Quellenbelege des St. Galler Mönchs Notker. Die *pallia Fresonum* wurden auch nicht „oft“ als hochwertig charakterisiert, sondern nur einmal indirekt als Geschenk für den Kalifen von Bagdad, und einmal als höherwertige Geschenke für Angehörige der *familia* des Königs. Auch kleinere und unterschwellige Verdrehungen sind geeignet, ein historisches Bild „zu formen“.

⁹⁴ LEBECQ, Marchands frisons: Essay (Bd. 1) und Corpus (Bd. 2) (1983). Zu den *pallia fresonica* S. 131-134.

Im Prinzip steht er in der 95 Jahre alten Tradition Hans Wilkens⁹⁵ wenn er zusammenfasst:⁹⁶ „La Frise du haut Moyen Age n'était pas seulement un grand pays élever de moutons, elle était un pays d'industrie, où filait et tissait la laine: les draps frisons était des draps frisons“.⁹⁷ Eine solche Stellungnahme hat einen suggestiven Beigeschmack, denn n i e m a n d in der über 100-jährigen Forschungsdiskussion zu dem Thema hat jemals behauptet, dass in Friesland keine Wolle gesponnen und Wolltuch gewebt werden konnte.

Zusammenfassende Bewertung

Es ging immer wieder darum, in welchen Quantitäten und Qualitäten, zu welchen Zwecken, für welche Herren und in welchen Produktionszusammenhängen eine bestimmte Art von Manteltuch produziert wurde.

keine Qualitätsfrage

Die friesischen Mäntel gab es in allen Qualitäten. Die Krieger in Karls Heer trugen sie als einfache, graue und blaue Version. Die langen Mäntel gehörten zur Standardbekleidung der Franken und die kurzen der Gallier standen wohl sogar in der Tradition römischer Soldatenmäntel. Dann gab es die Mäntel in gehobener Qualität, bunt gewebt, für mittlere Angehörige des Hofes. Und schließlich wird man dem Kalifen Hārūn ar-Rašīd nur besonders edel hergestellte und ausgestattete Mäntel zum Geschenk gemacht haben können. Die Bezeichnung „friesische“ Mäntel kann kein Name für eine bestimmte Tuchqualität gewesen sein.

kein spezielles Produktionsgebiet

Als traditionelles Kleidungsstück wurden diese Mäntel in Zeiten von Haus- und Einzelhofwirtschaft und Selbstversorgung überall für den Eigenbedarf hergestellt, – sowohl im fränkischen Reich, als auch an der friesischen Küste, als auch im Angelsächsischen. Es gab sicher Gegenden, die durch die bessere Verfügbarkeit des Rohstoffs Wolle begünstigt waren und zusätzlich zum Eigenbedarf für den Tausch bzw. den Verkauf Mäntel produzieren konnten oder als Hörige für ein Kloster oder eine weltliche Grundherrschaft diese als Abgaben erarbeiteten. In stärker arbeitsteilig organisierten Gutshofwirtschaften mit Fronhof und Hufen, vor allem im nordfranzösisch-flämischen Kerngebiet mit langer Tradition der Tuchherstellung, war man sicher auf Grund höheren Produktionswissens und höherer Produktivität

⁹⁵ Oben S. S. 382.

⁹⁶ LEBECQ, *Marchands frisons: Essay* (1983), S. 133/134.

⁹⁷ LEBECQ, *Marchands frisons: Essay* (1983), S. 133/134. Seiner definitiven Aussage („les draps frisons était des draps frisons“) stehen seine eigenen relativierenden Worte bzgl. der friesischen Kaufleute entgegen: „Les Frisons au long cours des sources haut-médiévales n'étaient sûrement pas tous des Frisons au sens ethnique ou linguistique du terme: beaucoup venaient de Frise citérieure, certains même étaient des Francs de Frise, ...“ (LEBECQ, *Marchands frisons: Essay* (1983), S. 16). Also gilt für die friesischen Kaufleute: les marchands frisons n'étaient pas toujours des marchands frisons. Gilt das dann nicht auch für die 'draps frisons'?

in der Lage, höherwertige Tuche auch für Mäntel herzustellen und sie entsprechend auszuschnücken. Die Bezeichnung „friesische“ Mäntel kann nicht von Friesland als besonderem, womöglich einzigem Produktionsland abgeleitet werden.

Für Karl d. Gr. waren die kurzen Mäntel zunächst gallische Soldatenmäntel. Wenn die Mäntel in verschiedensten Qualitäten überall hergestellt wurden, konnten Überschüsse, wohl meist auf dem Landwege, auch überall verkauft werden. Angelsächsische, friesische, fränkische oder Händler anderer *nationes* werden in diesem Geschäft je nach der Region und den Verkehrswegen ihren Anteil gehabt haben. Auszuschließen ist, dass friesische Händler im Frankenreich die alleinigen Anbieter von diesen modischen kurzen Mänteln gewesen sein könnten. Es bietet sich kein Anhaltspunkt, dass sich der Name „friesisch“ von einem friesischen Verkaufs“monopol“ ableitet.

keine Frage der Händler

Die kurzen gallischen Kriegermäntel waren ein Modetrend. Der Name *pallia Fresonum* leitet sich weder von der Qualität noch vom Produktionsgebiet, sondern allein vom modischen Schnitt der Tücher ab.

Bei diesem Stand der Auswertung ist für mich nur ein möglicher Grund für die Kennzeichnung dieser Manteltücher als „friesisch“ erkennbar, nämlich die Maßnahme Karls d. Gr. gegen als Wucher empfundene Verkaufspraktiken friesischer Händler. Karl verbot den Verkauf der Kurzmäntel durch Friesen. Sollte das Verbot wirksam werden, musste es auch allgemein auf den Märkten bekannt gemacht werden. In diesem Zusammenhang werden die Kurzmäntel ihren Zusatz „friesisch“ erhalten haben, der sich dann wohl für die Machart dieser Mäntel verselbständigt hat – aber auch das ist nur eine Hypothese.

eine profane Namensklärung

Das Thema der *pallia fresonica* verfügt über eine überschaubare und allen bekannte Quellenbasis. Dennoch prallen äußerst kontroverse Einschätzungen bzgl. Erzeugerland und Namensgebung der Manteltücher aufeinander. Die internationale Forschung dreht sich seit über 100 Jahren im Kreis. Alte Thesen werden wiederholt neu aufgelegt. Man erwähnt und listet gegenseitig die vorhandene Literatur auf, ohne zu fragen, w a r u m und w i e die andere Meinung zustande gekommen ist. Kurz, es stehen sich in dieser Frage einander ablehnende Blöcke und sich kaum wahrnehmende Forschungstraditionen gegenüber, von denen man den Eindruck gewinnt, dass es ihnen darum geht, jeweilige, national gefärbte Sichtweisen auf Kosten der anderen Blöcke beizubehalten.

gleiche Quellen, kontroverse Sicht

Das Ganze ist von einer altbekannten Dichotomie durchzogen: Auf der einen Seite der Ansatz von römisch-fränkischer, europäischer Geschichtskontinuität, in dem alles Nordisch-Germanische, in unserem Falle Gesellschaft und historische Erscheinung der Friesen, abgewertet und als primitiv, rückständig und unwichtig abgetan wird. Auf der anderen Seite der Ansatz des frühmittelalterlichen Untergangs einer römisch-gallischen

die alte Dichotomie

Vorherrschaft, des historischen Bruchs und der kraftvollen Neuentwicklung eines nordisch-germanisch geprägten Europas mit nach Norden wandernden Entscheidungszentren. Das bedeutet die Behauptung eines einzigartigen Tuchhandels der Friesen, einer von Friesen monopolisierten Handelsschifffahrt, und die Unterstellung einer hochstehenden, ja überlegenen friesischen Woll- und Tuchproduktion, die über friesische Händler große europäische Räume versorgte.

Thema und Quellenlage der *pallia Fresonum* eignen sich nicht für nationalistische Ausschachtungen. Die angeblich quellengestützten Einschätzungen erweisen sich bei unbefangenerer Herangehensweise an die Quellen oft als Potemkin'sche Dörfer.

11.2. Die Nordsee, ein *mare Fresicum*?

Es bleibt noch ein Thema zu überprüfen, nämlich die Bezeichnung der Nordsee als *mare Fresicum*. Walther Vogel behauptet 1915 bezüglich der Jahrhunderte des Frühmittelalters (500 - 900): „Die Nordsee hieß damals bei den Umwohnern das „Friesische Meer“.⁹⁸ Vogel behauptet also, für dänische und norwegische Wikinger, Sachsen, Angelsachsen und Franken war die Nordsee das „Friesische Meer“. Dazu passt die spätere Ellmersche Behauptung eines „frisian monopoly on coastal transport“.⁹⁹

In den zwanziger Jahren des 9. Jahrhunderts taucht der Begriff *mare Frenessicum* bzw. *mare Fresicum*¹⁰⁰ zum ersten Mal in einer schriftlichen Quelle auf und zwar in der *Historia Brittonum*, einer Kompilation die dem walisischen Mönch Nennius zugesprochen wird, mit dessen Ergänzungen und Interpretationen.¹⁰¹

11.2.1. Die *Historia Brittonum* und das 'Friesenmeer'

Mit der *Historia Brittonum* begeben wir uns in die ersten sagenumwobenen Anfänge der angelsächsischen Eroberung der britannischen Insel. Der keltische Fürst Guorthigirnus (Vortigern) nahm zwei flüchtige Sachsen, die Brüder Hors und Hengist freundschaftlich bei sich auf. Sie kamen mit drei Schiffen über das Meer, *a Germania expulsae in exilio*.¹⁰² Vortigern

⁹⁸ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 74 .

⁹⁹ Kap. 9.5, S. 321.

¹⁰⁰ Beide Begriffe tauchen in der Quelle auf. Stéphane Lebecq erarbeitet, dass *Frenessicum* und *Fresicum* gleichgesetzt werden können: LEBECQ, Marchands frisons: Essay (1983), S. 213-214 .

¹⁰¹ Hist.Britt cap. 38, S. 179, Z. 14 – S. 180, Z. 1.

¹⁰² Hist.Britt. 31, S. 171, Z. 7/8. Die genaue Abstammung ist nicht ganz sicher. In der *Historia Brittonum* heißt es an dieser Stelle nur allgemein, sie seien aus *Germania*. Bei Beda findet man zunächst, die Kelten um Vortigern hätten beschlossen, *ut Saxonum gentem de transmarinis partibus in auxilium uocarent* (Bed,hist.eccl. I.14,

wies ihnen die Insel Thanet zu.¹⁰³ Zwischen den Britonen und den Sachsen bestand eine Art Söldnervereinbarung. Vortigern gab ihnen Kleidung und Verpflegung, *ut pugnarent pro eo contra Pictos*.¹⁰⁴ Den ersten Sachsen folgten jedoch so viele nach, dass die Kelten sie nicht mehr freihalten konnten; man wollte die Sachsen wieder loswerden, *et Britones monebant illos, ut omnes abirent*.¹⁰⁵ Hengist jedoch erkannte, dass die verzagten Britonen einen schwachen Führer hatten und nicht mit Waffen umgehen konnten. Er drehte die Dinge zu seinen Gunsten und brachte Vortigern dazu, sogar noch mehr Kämpfer aus seiner Heimat auf die Insel holen zu lassen.¹⁰⁶ Es kamen 16 weitere Schiffe. Hengist gab seine Tochter dem Vortigern zu dem Preis von Kent zur Frau. Nun ging Hengist noch weiter und bot weiteren Kriegernachschub zum Schutz *contra Scottos* an für *illis regiones, quae sunt in aquilone iuxta murum qui vocatur Guaul*.¹⁰⁷ Auch darauf ging

S.58, Z. 4-5: „dass sie das Volk der Sachsen aus Ländern jenseits des Meeres zur Hilfe rufen wollten“). Kurz danach heißt es in Bedas Text: *Tunc Anglorum sive Saxonum gens, inuitata a rege praefato, Britanniam tribus longis nauibus aduehitur* (ebd. I.15, S.58, Z. 10-11: „Damals wurde Volk der Angel oder der Sachsen – von dem oben genannten König eingeladen – in drei Langschiffen nach Britannien gebracht“). Und schließlich ist nicht nur von den Sachsen, danach von Sachsen und Angeln, sondern auch von Jüten die Rede: *Aduenerant autem de tribus Germaniae populis fortioribus, id est Saxonibus, Anglis, Iutis* (ebd. Z. 22-23: „Sie kamen aber aus drei stärkeren Stämmen, nämlich von den Sachsen, den Angeln und den Jüten“). Gildas, der Stammvater britannischer Geschichtsschreibung, berichtet mit nur etwa einem Jahrhundert Abstand von *ferocissimi illi nefandi nominis Saxones deo hominibusque inuisi* (Gild.Exc. 23, S. 38, Z. 13/14: „jenen wilden und ruchlosen Sachsen, deren Namen Gott und den Menschen verhasst sei“); die mit *tribus, ut lingua eius exprimitur, cyulis, nostra longis nauibus* (ebd. Z. 19/20: „drei, wie sie sich in ihrer Sprachen ausdrücken, 'Kielen', die bei uns 'Schiff' heißen“) kamen (siehe auch Anm. 108, S. 390). Aus dieser kurzen Zusammenstellung geht hervor, dass die alten Geschichtsschreiber nicht scharf zwischen den germanischen Stämmen unterschieden.

¹⁰³ Thanet: östliches Ende von Kent: Karte 11.1, S. 391. Zur zeitliche Einordnung: Die Quelle sagt, das habe sich zur Zeit des römischen Kaisers Gratian abgespielt (Hist.Britt. 31, S. 172, Z. 1-2), der 375-383 n. Chr. regierte. Zugleich nennt die Quelle als Zeitpunkt *CCCXLVII post passione Christi* (ebd. Z. 3-4), also 347 plus die Zeit bis zur Passion Christi. Wir bewegen uns also in den 70er Jahren des 4. Jh.s u. Z.

¹⁰⁴ Hist.Britt 36, S. 176, Z. 13r: „damit sie für ihn gegen die Pikten kämpften“.

¹⁰⁵ Hist.Britt 36, S. 177, Z. 1/2 (r): „und die Britonen forderten sie auf, abzuziehen“.

¹⁰⁶ „*Pauci sumus*“; sagte er, „*si vis, mittemus ad patriam nostram et invitemus milites de militibus regionis nostrae, ut amplior sit numerus ad certandum pro te et pro gente tua*“ (Hist.Britt. 37, S. 177, Z. 12-16(1): „Wir sind wenige. Wenn es Dir recht ist, lasst uns Nachricht in unsere Heimat senden und um weitere Krieger aus unserem kriegerischen Land nachsuchen, damit unsere Anzahl größer werde zur Sicherheit für dich und für dein Volk“).

¹⁰⁷ Hist.Britt 38, S. 179, Z. 17-18 (1): „... jene Gebiete, die im Norden nahe dem Wall, der *Guaul* genannt wird.“ Es handelt sich dabei um den Hadrianswall: „The Old Welsh name for Hadrian's Wall was *Guaul* (HISTORIA BRITTONUM §38)“ (John T. KOCH, 'Hadrian's Wall', in: KOCH, John T. (Hrsg.), *Celtic Culture. A Historical Encyclopedia*, 5 Bde. Santa Barbara, Calif. [u.a.] 2006, Bd. 3, S. 871).

Vortigern ein und Hengist wird aktiv:

A

*Invitabo filium meum cum fratueli suo, bellatores enim viri sunt, ut dimicent contra Scottos, et da illis regiones, quae sunt in aquilone iuxta murum, qui vacatur Guaul. Otha et Ebissa cum quadraginta ciulis¹⁰⁸, at ipse cum navigarent circa Pictos, vastaverunt Orcades insulas . . .*¹⁰⁹

„Ich werde meinen Sohn mit seinem Vetter zum Kommen einladen. Sie sind Männer des Krieges und sie sollen gegen die Skoten/Iren kämpfen und du gib ihnen dafür jenes Land, das im Norden nahe dem Wall, der 'Guaul' genannt wird, liegt. Und er befahl, sie einzuladen und er bat sie herbei. Otha und Ebissa kamen mit 40 Schiffen, fuhren mit ihnen um die Pikten herum, verwüsteten die Orkney-Inseln . . .“

Soweit stimmen die verschiedenen Texte überein. Es kam also eine beträchtliche Streitmacht. Die Drachenschiffe waren zu dieser Zeit noch nicht besegelt; sie wurden gerudert. Sie dürften mit 30 bis 50 Kriegern besetzt gewesen sein, d. h. sie brachten eine Streitmacht von ungefähr 1500 Mann heran, was für die damalige Zeit beträchtlich war. Diese Truppe verteidigte allerdings nicht die keltischen Gebiete, sondern griff weit im Norden die Orkneys an. Über den Weg dorthin sind sich die Texte nicht einig:¹¹⁰

B

navigarent circa Pictos, vastaverunt

C

venientes ab aquilone vastaverunt Orcades insulas

Also zum einen führen die Angelsachsen die Ostküste der Insel hinauf zu einem reinen Raubzug. Es heißt, sie passierten das Land der Pikten und fielen über die Orkney Inseln her.¹¹¹ Der Quellentext (B) sagt aus, dass Otha und Ebissa die Piktengebiete auf dem Weg zu den Orkney umfahren, was nur heißen kann, dass auf diesen Inseln keine Pikten gesiedelt haben. Die Forschung weiß heute, dass die Orkney-Inseln ebenfalls von Pikten bewohnt waren.¹¹² Die Informationsquellen der *Historia Brittonum* wuss-

der Weg zu den
Orkney-Inseln

¹⁰⁸ Die Schiffe der Skandinavier werden hier *ciulis* bzw. *navis* (Additamenta Nennii, S. 179, Z. 13) genannt. Diese „Kiele“ bzw. „Schiffe“ werden auch als *céol* bezeichnet, wie beispielsweise im „Beowulf“, wo sowohl *scipe* und *céol* das Drachenboot bezeichnen: Beowulf, Vers 35–39, S. 23. Gildas gibt zur germanischen Schiffsbezeichnung sogar die lateinische Übersetzung an: . . . tribus, ut lingua eius exprimitur, cyulis, nostra longis navibus . . . (Gild.exc. 23, S. 38, Z. 19-20: „mit Schiffen, die in ihrer Sprache 'cyulis' in unserer 'Langschiff' genannt werden“). Zu der Tradition der nordischen Schiffe siehe auch Kap. 3.2, S. 106.

¹⁰⁹ Hist.Britt. 38, S. 179, Z. 14-22 (1).

¹¹⁰ B: Hist.Britt. 38, S. 179, linke Sp. („Hist. Britt.“), Z. 20-22 || C: Hist.Britt. 38, S. 179, rechte Sp. („Nenn. interpret.“), Z. 13-14.

¹¹¹ Karte Abb. 11.1, S. 391 (durchgehende Pfeile).

¹¹² Im Codex 178, f. 116 der Berner Bürgerbibliothek findet sich eine kurze annalistische Übung an Hand von Bedas Kirchengeschichte, wobei an einigen Stellen Bedas Text

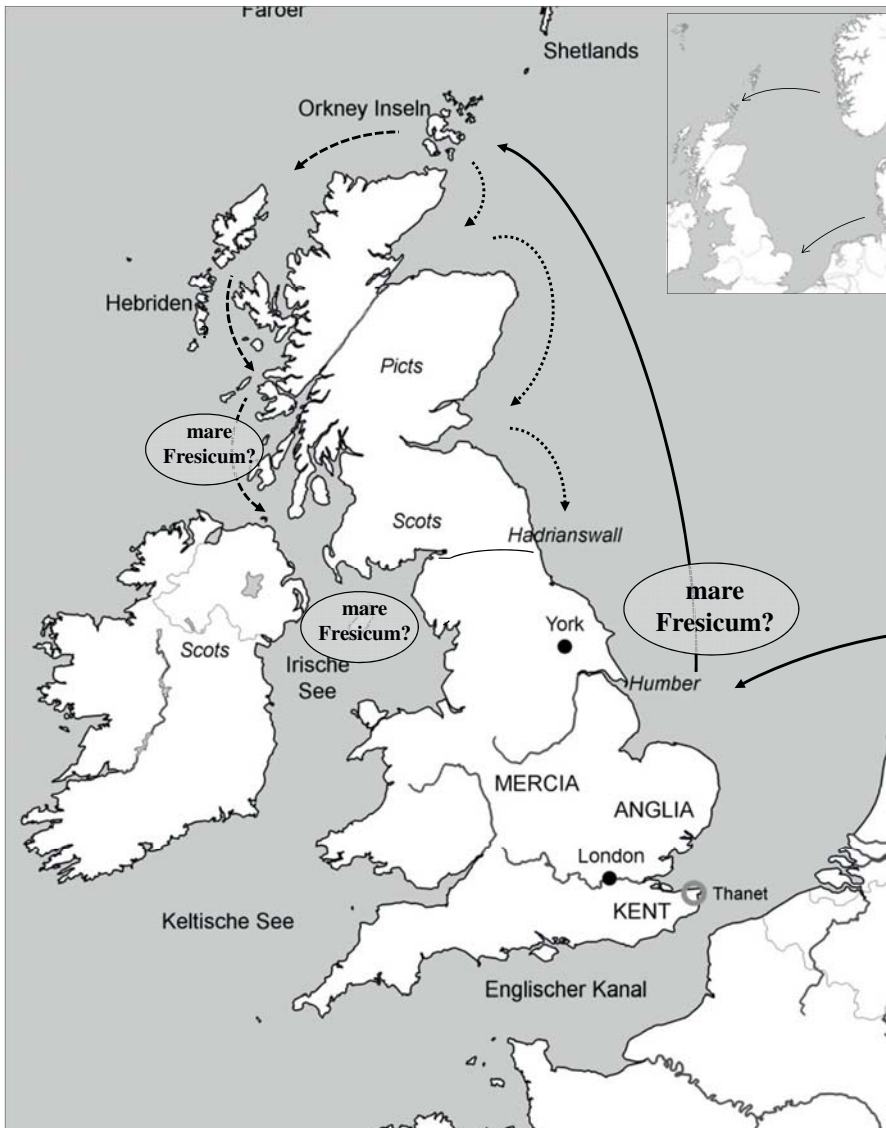


Abb. 11.1: Britische Inseln und *mare Fresicum* (5. Jh.)

Der Kriegszug von Oetha und Ebiſſa, rekonstruiert nach der *Historia Brittonum* Kap. 38 bzgl. eines *mare Fresicum*. Die Karte wurde auf der Grundlage des Kartendesignsystems StepMap GmbH, Berlin (URL: <http://www.stepmap.de/>) erzeugt.

Legende:

Durchgehende Pfeile = 1. Phase des Kriegszug nach Norden zu den Orkneys (*Hist. Britt. + Nennius interpret.*) / gestrichelte Pfeile = 2. Phase des Kriegszugs nach Text *Hist. Britt.* / gepunktete Pfeile = 2. Phase des Kriegszugs nach Text *Nennius interpret.* (Bezug: MGH SS Auct. Ant. 13, ed. Theodor Mommsen, cap. 38, S. 179/180).

ten also nicht richtig über die Vergangenheit der Orkneys Bescheid und kannten sie wohl nur in normannischer Hand.¹¹³ Bei einem Raubzug macht es Sinn, zuerst in der entferntesten Gegend zu beginnen, und die Schiffe auf dem Rückweg nach und nach mit dem Raubgut zu füllen. So gestaltete sich offenbar diese erste Phase des Kriegszugs nach der Variante (B).¹¹⁴

Text (C) beschreibt etwas anderes. Danach erreichten Otha und Ebissa mit ihren 40 Schiffen die Orkneys *venientes a b a q u i l o n e*, d. h. sie kamen von N o r d e n. Hiernach müssen sie direkt von der norwegischen Küste angereist sein.¹¹⁵ Die beiden Zitate (B) und (C) schließen sich gegenseitig aus. Otha und Ebissa waren Angeln/Sachsen, keine Norweger. (C) projiziert die Wikingerzeit, also die Zeit der Rezeption der älteren Texte durch den *interpretatus Nennius*, in das 5. Jahrhundert zurück, denn später sind die Orkneys tatsächlich von den norwegischen Wikingern eingenommen und besiedelt worden, - und die kamen über die nördliche Nordsee.

wo befand sich das
mare Fresicum?

Von den Orkney-Inseln kann man sowohl entlang der östlichen als auch der westlichen Küste der großen Insel zurück nach Süden ziehen. Wenn man das *mare Fresicum* an der englischen Ostküste, also in der Nordsee, verortet, und den Hadrianswall in etwa als Grenze zu den Pikten annimmt, hätten - je nachdem, ob man von Süden oder Norden kam - Gebiete *ultra mare Frenessicum usque ad confinium Pictorum* entweder an der heutigen schottischen oder der nordenglischen Nordseeküste gelegen.¹¹⁶

Der Quellentext, dem (C) entstammt,¹¹⁷ lässt zunächst kein Widerspruch zu dem eben Gesagten erkennen, wenn es heißt, die Angelsachsen hätten im Anschluss an die Orkneys Gebiete *usque ad mare Fresicum* überfallen. Aber dann folgt in den *additamenta Nennii* eine Erklärung zur Lage des Friesenmeeres: *mare Fresicum (id est praem. G) qui (quod DG) inter nos*

erweitert wurde. Die kleine Quelle wurde kommentiert und ediert von Dumville (David N. DUMVILLE, A new chronicle-fragment of early British history, in: EHR 88, 1973, S. 312-314). Der Schreiber ergänzte zum 46. Jahr *ab incarnatione Domini* Bedas Originaltext (*Ocadas quoque insulas Romano adiecit imperio* (Bed.hist.eccl. V.24, S. 536, Z. 23: „Er [Claudius; RP] vereinnahmte dem Römischen Reich auch die Orkney Inseln“) und schrieb: *Orcadas quoque insulas Pictorum romano adiecit imperio* (DUMVILLE, Chronicle-fragment (1973), S. 313 [Hervorh. RP]: „Er vereinnahmte dem Römischen Reich auch die Orkney Inseln der Pikten“). Zu „Pictish Orkney“ ausführlicher: William P. L. THOMSON, History of Orkney, Edinburgh 1987, Kap. 1, S. 1-12.

¹¹³ Ende des 8./Anfang des 9. Jahrhunderts eroberten Norweger die Inseln und setzten sich fest, wobei von einer „relatively easy integration of Picts and Norse“ ausgegangen wird (THOMSON, Orkney, S. 19).

¹¹⁴ Karte Abb. 11.1, S. 391 (durchgehende Pfeile).

¹¹⁵ Kleine Übersichtskarte in Karte Abb. 11.1, S. 391.

¹¹⁶ Karte Abb. 11.1, S. 391. Der Zug von den Orkneys zurück, auf dem sie *regiones plurimas* heimsuchten, wird durch die gepunktete Pfeile angedeutet.

¹¹⁷ Hist.Britt 38, S. 179/180, rechte Sp.

Scottosque est.¹¹⁸ Demnach befand sich ein *mare Frisicum* „zwischen uns (den Briten; RP) und den Schotten“. Da in Britannien zwischen Angelsachsen und Schotten/Pikten eine Landgrenze bestand, kann es sich nur um die Schotten in Irland handeln und zwischen denen und den Angelsachsen befand sich die Irische See.¹¹⁹

Noch anders stellt sich die Situation in dem *leabhar breathnach*, der irischen Version und Übersetzung der *Historia Brittonum* dar.¹²⁰ Dort ist von einer *Friseg Sea*¹²¹ die Rede, „that is the sea which is to the north of the Gaedhal“,¹²² wobei *the Gaedhal* Irland bedeuten.¹²³ Die irische Adaption der Hist. Britt. verlegt das *mare Frisicum* sogar von der Irischen See in das atlantische Seegebiet zwischen Irland und den Hebriden.¹²⁴

11.2.2. Beowulf, Friesen und Britannien

Gibt es überhaupt irgendeinen Bezug der Akteure des Beginns der angelsächsischen Eroberung des keltischen Britanniens zu Friesen oder Friesischem? Es gibt ihn, und zwar in dem altenglischen Heldenepos Beowulf.

¹¹⁸ Hist.Britt. 38, S.179/180, Z. 1-3 (m). Das bedeutet, dass die Handschriften der Rezeption der *Historia Brittonum* G und D eine Erweiterung des Textes aufweisen, die ein 'Friesenmeer' *inter nos Scottosque* verlegt.

¹¹⁹ Karte Abb. 11.1, S. 391. Diese Option wurde von Poelman allen Ernstes in Betracht gezogen: „De betrekkingen der Friezen met Engeland, niet alleen met de oostkust, doch zelfs met de landen aan de Iersche zee gelegen, moeten talrijk geweest zijn, aangezien de Iersche zee den naam 'Friesche zee' gedragen heeft“ (POELMAN, Handel van Noord-Nederland, S. 49). Das rief den berechtigten Protest Walther Vogels hervor. Vogel bezieht sich, wie auch Poelmann auf Hist.Britt. 38, S. 179/180 (siehe oben Text und Anm. 118, S. 393, wo von dem *mare Frisicum, id est quod inter nos Scottosque est*, die Rede ist). „Unverständlich ist mir, wie Poelman S. 149 diese Stelle auf den Irischen Kanal beziehen kann.“ (VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 74, Anm. 1. Bei dem Seitenbezug zu Poelman vertut sich Vogel; statt S. 149 muss es S. 49 heißen). Poelmann hat aber lediglich – ohne jegliche Quellenkritik – das übernommen, was die *Quellenautoren* „ernsthaft in Betracht gezogen“ haben, weil es zu Poelmans Friesensicht passte. Vogel selbst lag inhaltlich nicht weit von Poelmann entfernt (siehe oben Text und Anm. 98, S. 388), allerdings zeichnet Vogel ein gründlicher Quellenrückhalt aus, der ein zu offensichtliches Wunschenken à la Poelman nicht zuließ. Im Übrigen hat auch Klumker dieses „irische Friesenmeer“ als Beleg dafür ausgeschlachtet, dass waghalsige Schiffer „weite Reisen machten“. „Die Irische See führte ursprünglich ihren Namen – *mare Frisicum* – . . .“ (KLUMKER, Friesischer Tuchhandel und Weberei (1899), S. 51).

¹²⁰ *leab.breath.*: TODD, James Henthorn (Hrsg.), *leabhar breathnach annso sis*. The Irish Version of the *Historia Britonum* of Nennius, (mit engl. Übers. v. J. H. Todd), Dublin 1848.

¹²¹ *leab.breath.*, S. 88, Anm. (e) zum Stichwort 'The Friseg Sea, etc.'

¹²² *leab.breath.*, S. 89; auch S. 88, Anm. (e).

¹²³ „The author had a very indistinct notion of the position of Friesland. The Gaidheal or Scoti here mean Ireland“ (*leab.breath.*, S. 88, Anm. e (Hinweis vom Coeditor A. Herbert)).

¹²⁴ Karte 11.1, S. 391.

Es enthält in einem Kap. 14 „das Skaldenlied über Finnsburg“.¹²⁵ Wir hören hier von einem dänischen Edeling Hengest und einem *Frésena cym*, einem friesischen Stamm mit einem Häuptling Finn, dessen Finnsburg jedoch nicht lokalisierbar ist. Zumindest führen diese Dänen, bzw. Götener per Schiff über das Meer zurück nach Hause. Durch die Geschichten der angelsächsischen Schreiber und durch das Beowulf-Heldenepos entsteigt dieser Hengest der frühmittelalterlichen Sagenwelt. Der Feldzug zu den Orkneys ist nicht verbürgt und das *mare Fresicum* liegt gewissermaßen in den „Nebeln von Avalon“.

Es gibt noch einen weiteren Versuch, damaligen Friesen verbürgte historische Präsenz zu verschaffen. Der Gefolgsherr des Recken Beowulf war der Götenerfürst Hygelac.¹²⁶ Unter Berufung auf Gregor von Tour und ein *liber monstrorum*¹²⁷ legt Hube 2012 in seiner Beowulf-Edition folgende Geschehnisse dar: Hygelac „machte zwischen 512-521 einen Flotten-Raubzug in das holländische *Friesland* westlich der Zuidersee und fuhr dann den Rhein hinauf bis in das Gebiet der *Hetwaren* . . .“.¹²⁸ Hygelac macht Beute und Gefangene, wurde an der Küste von Theodebert, dem Sohn des Frankenkönigs Theuderich gestellt, besiegt und erschlagen. „Der Ort, wo Hygelac umkam, dürfte demnach in Friesland zu suchen sein“.¹²⁹ Und so wird aus

¹²⁵ Beowulf Vers 1063-1159 (also 48 Verse), S. 146-152. Es handelt sich um ein Lied im Lied, vorgetragen von dem Skalden des dänischen Königs Hrothgar, Sohn des Healfdenes, das anlässlich einer Siegesfeier vorgetragen wurde. Der Skalde singt von der tragisch endenden Feindschaft und Blutfehde zweier Stämme, „der *Dänen* und der *Jüten* oder *Friesen*“ (Hans-Jürgen Hube in erklärenden Text zu Beowulf 14, S. 142). Er berichtet, wie *Hnaef*, der Häuptling der Dänen, in Nordfriesland im nächtlichen Kampf mit den Kriegern des Häuptlings *Finn* den Tod findet. „... Im Kampf hat Finn fast alle seine Mannen verloren“, aber es gibt einen gewissen *Hengest*, „der nach Hnaefs Tod den Befehl über die Dänen erhielt, ...“ (ebd.).

¹²⁶ Beowulf stellt sich und seine Gefährten nach Landung an dänischem Strand so vor: *Wé synt gumcynnnes Géata léode || ond Higeláces heorðgenéatas* || Wir sind Glieder des Stamms der Götener, || sind des Königs Hygelac Herdgenossen (Beowulf, Vers 260-261, S. 250).

¹²⁷ Dieser *liber monstrorum* ist äußerst ungeeignet, irgendwelche historischen Tatsachen abzusichern. Es handelt sich um eine Beschreibung von ca. 120 Monstern, Tierbestien und Monstren in menschlicher Hülle. Unter letzteren wird auch ein Hygelac geführt: *Et fiunt monstra mirae magnitudinis, ut rex Hugilaicus, qui imperavit Getis et a Francis occisus est, quem equus a duodecimo aetatis anno portare non potuit. cuius ossa in Rheni fluminis insula, ubi in Oceanum prorumpit, reservata sunt et de longinco venientibus pro miraculo ostenduntur* (Lib.Monst. 19.3., S. 223, ZT. 11-16: „Und es gibt Ungeheuer von erstaunlicher Größe, wie den König Hygelac, der über die Götener herrschte und von den Franken getötet wurde. Als er 11 Jahre alt war, konnte ihn kein Pferd mehr tragen. Seine Gebeine werden auf einer Rheininsel, wo sich der Fluss in den Ozean stürzt, aufbewahrt und Reisenden von weither als Beweis für ein Wunder gezeigt“). Man kann diesen *liber monstrorum* nicht ernsthaft als seriöse Quelle für den legendären Hygelac verwenden.

¹²⁸ HUBE, in: Beowulf, S. 301/302.

¹²⁹ HUBE, in: Beowulf, S. 302/303.

Hygelac eine historische Person und Friesland sein verbürgter Schauplatz.

Die Quellenlage ist jedoch eine andere. Im liber III.3 bei Gregor von Tours findet sich: *dani cum rege suo nomen Chlochilaichum evectu navale per mare Gallias appetunt. Egressisque ad terras, pagum unum de regno Theudorici devastant.*¹³⁰ Mit reicher Beute zogen die Dänen wieder ab, nur *rex eorum in litus resedebat.*¹³¹ Theodericus schickte seinen Sohn gut ausgerüstet *in illis partibus*. Dieser besiegte die Feinde in einer Seeschlacht und vernichtete sie, wobei der König Chlochilaichus den Tod fand.

Das sind alle Informationen des nur ca. 60 Jahre nach diesen Ereignissen schreibenden Gregor von Tours. Wir lernen nur, dass es sich um die gallische Küste Austrasiens handelte.¹³² Die Rede ist weder vom Rhein noch von Friesen. Es ist rein spekulativ, dass Chlochilaichum und der Hygelac des Beowulf-Liedes identisch seien.¹³³ In der Forschung wurde sich alle erdenkliche Mühe gegeben, um den Hygelac aus 'Beowulf' zu einer historisch fassbaren Figur in Zusammenhang mit den Friesen zu machen.¹³⁴ Dadurch bekommt auch sein Gefolgsmann und Nachfolger

¹³⁰ G.v.T.hist. lib. III.3, S. 99, Z. 5-6: „Die Dänen unter ihrem König mit Namen Chlochilaichum kamen per Schiff über das Meer und liefen Gallien an und sie rückten in Ländereien vor und verwüsteten auch ein Gebiet, das zum Reich Theuderichs gehörte.“

¹³¹ G.v.T.hist. lib. III.3, S. 99, Z. 8: „ihr König blieb an der Küste zurück.“

¹³² Eine Chronik aus Merowingerzeit, ein *Liber Historiae Francorum*, wurde in den 720er Jahren, also ca. 140 Jahre nach dem Werk Gregors, auf ihm fußend, von unbekannter Hand verfasst. Wovon Gregor offenbar nicht wusste, ist nun plötzlich bekannt: ... *Theuderico paygo Attoarios vel alios devastantes* ... (Lib.hist.Franc. 19, S. 274, Z. 21-22: „Sie verwüsteten Theoderichs Gebiet der Chattuarier oder andere Gebiete“) Dieser *pagus* der Attoarier / Chattuarier lag im belgischen Gallien (Jacob GRIMM, Geschichte der deutschen Sprache, Bd. 2,, 4. Aufl., Leipzig 1880, S. 411). Selbst mit diesem Zusatz läuft das ganze offenbar an den Friesen vorbei.

¹³³ Von Hygelac wird nur gesagt, dass er, sein Raubgut verteidigend, im Kriegsgetümmel in *Féslondum* bzw. *tó Frijsum* durch die Franken getötet wurde. (Beowulf, Vers 1202-1210, S. 165; 2355-2357, S. 304). Dennoch wird schon vom Herausgeber Kusch in den MGH eine Verbindung zum 'Beowulf' direkt angesprochen: „*De fama Hygelac regis Geatarum in terra Frisionum a Chattuariis ('Hetware') interepti, qui in Beowulf carmine Anglosaxonico celebratur, ...*“ (G.v.T.hist. III.3, S. 99, Anm. 2). In neuerer Zeit ist das nicht anders. Ohne diese Quellenlage weiter zu hinterfragen, ist es für Whitbread 1974 „a matter of history“, wenn er von Hygelacs „disastrous raid or invasion upon the Rheinland that is into Frankish territory or that part of Frisia under Frankish suzerainty“ spricht (L. G. WHITBREAD, The *liber Monstrorum* and *Beowulf*, in: MS 36, 1974, S. 462). Das sei – nach Whitbread – auch so von Gregor überliefert worden, allerdings „with some modification of the personal names“ (ebd.). Demnach hat sich Gregor auf den 'Beowulf' gestützt und nur ein wenig die Namen abgeändert? Was für eine unsinnige Theorie.

¹³⁴ Hube beispielsweise behauptet noch in neuester Zeit schlichtweg: „Was wir hier gelesen haben, ist – zumindest was Hygelacs Zug an den Niederrhein betrifft – historisch *gesichert!*“ (HUBE, in: Beowulf, S. 301). Genau das ist es aber bei genauerem Hinschauen **n i c h t!** Wohl auch um den Friesenaspekt hochzuhalten, stützte man sich auf die Aussagen in einem sagenhaften Heldenepos anstatt auf die Darstellung des Bischofs

Hengest historische Authentizität, was wiederum seine Aktivitäten bei der angelsächsischen Eroberung historischen Charakter verleiht, dadurch der *Historia Brittonum* glaubhafteren Chronikcharakter gibt, was wiederum der Erwähnung eines *mare Fresicum* Glaubhaftigkeit verleiht.

Demgegenüber wird durch Adam von Bremen unter Berufung auf Gregor von Tours und Einhard eine ganz andere Geschichte erzählt:

„Später wurden die Sachsen bei der Besetzung der gallischen Provinzen durch den römischen Feldherrn Syagrius besiegt; ihre Inseln wurden erobert. Also siedelten die Sachsen zunächst am Rhein und hießen Angeln. Ein Teil von ihnen zog von dort nach Britannien und vertrieb die Römer von jener Insel. Ein anderer Teil griff Thüringen an und hielt diese Region besetzt. In einer kurzen Darstellung beginnt Einhard sein Geschichtswerk mit einer knappen Schilderung dieser Vorgänge. | 4. Er berichtet: 'Nach alter Überlieferung ist das Volk der Sachsen aus den englischen Bewohnern Britannien hervorgegangen und es hat sie auf der Suche nach Siedlungsraum über den Ozean nach Hadeln vertrieben,'
...¹³⁵

Auch das wäre natürlich genauer zu hinterfragen. An dieser Stelle soll es allerdings nur darum gehen, eine zweckdienliche und unkritische Verwendung von Texten zu monieren.

11.2.3. Mythen, Legenden und der Historiker

Es ist erstaunlich, bis in welche Verästelungen und Vereinzelnungen hinein an der nordisch-germanischen Friesenüberhöhung gearbeitet wurde. Es wird immer wieder aus den Augen verloren, dass wir uns bei Gildas, bei Beda, und besonders in der *Historia Brittonum* noch in einer Sagen-, Legenden- und Mythenwelt befinden. Die Schreiber und Erzähler der *Historia Brittonum* bemühen sich, den römischen Gründungsmythos fortzuschreiben und die britische Geschichte auf Aeneas zurückzuführen. Unmittelbar vor der Hengist/Vortigern-Episode mit dem *Mare Fresicum* vollbringt der heilige

Gregor von Tours. Seine *decem libri historiarum* sind als Geschichtswerk angelegt und im Rahmen des zeitlich Möglichen von seriöserem Quellenwert.

¹³⁵ ... *deinde cum occuparent Gallias Saxones, a Syagrío, ducem Romanorum, victi sunt, insulae eorum captae* [Adam lehnt sich hier an Gregor von Tours an: *insulae eorum [Saxonum; RP] ... a Francis captae atque subversi sunt.* (G.v.T.hist. II,19, S. 65, Z. 16-17: „Die Inseln der Sachsen ... wurden von den Franken erobert und verheert“)]. *Igitur Saxones primo circa Rhenum sedes habebant [et vocati sunt Angli], quorum pars inde veniens in Britanniam Romanos ab illa insula depulit; altera pars Thuringeam oppugnans tenuit illam regionem; quod breviter conscribens Einhardus tali modo suam ingreditur Historiam. 4. 'Saxonum gens', inquit, 'sicut tradit antiquitas, ab Anglis Britanniae incolis egressa per oceanum sedium appulsa est in loco, qui vocatur Haduloha, ...'.*

Germanus von Auxerre einige Wunder. Nach den Hengist-Geschichten wird zum ersten Mal der legendäre König Arthur in die Geschichte eingeführt. Der Zauberer Merlin treibt sein magisches Spiel. Troll Grendel¹³⁶ und ein Schätze bewachender Drache werden getötet (Beowulf).

Der diese Zeiten bearbeitende Historiker hat damit zu kämpfen, in diesem Geflecht von Sagen, Legenden und Mythen das „Fünkchen“ historischer Wahrheit, einen historischen Kern, herauszufiltern und die Personen als solche zumindest als historisch zu verifizieren, unabhängig von den phantastischen Geschichten, die sich um sie ranken. Er ist dabei auf objektivierende Erkenntnisse der Archäologie angewiesen, ohne deren Arbeit der auf die Schriftquellen jener Zeit gestützte Historiker oft „auf verlorenem Posten“ steht. Akteure wie Hengist und Horsa sind nur als Figuren aus mythologischen Entstehungsgeschichten bekannt. Andere entsteigen den von christlichem Wunderglauben getragenen Heiligengeschichten oder, wie Beowulf, Hygelac oder Arthur, von Aberglauben, Magie und Zauber durchzogenen Heldenepen. Das ist zwar eine fantastische und fesselnde Welt. Aber der die wirkliche Welt rekonstruierende Historiker hat ihr desillusionierend zu Leibe zu rücken und muss hinter den mythischen, transzendenten Schleiern die Realitäten erkennen. Er darf dieser Geister- und Geisteswelt von vor über tausend Jahren nicht im Namen von Religion, Nation und verklärender Öffentlichkeit, wie wissenschaftlich verfeinert auch immer, Vorschub leisten.

11.2.4. Adam von Bremen und ein *mare Frisicum*

Da doch gewisse Zweifel am *mare Fresicum* bestehen könnten, bringt Lebecq zusätzlich

„deux textes des XI^e / XII^e siècles qui, eux, ne laissent aucun doute. C'est Adam de Brême, d'abord qui vers 1070/1075, parle de l'Eider qui «se jette dans l'océan Frison, que les Romain appelaient Britannique». C'est la chanoine Nicolas de Liège ensuite, qui dans la quatrième Vie de saint Lambert écrite aux environs de 1142, définit l'Austrasie comme s'étendant «du Rhin à la Forêt Charbonnière ou d'Argonne», et «de la Bourgogne jusqu'à la mare Fresonum».¹³⁷

Der Kanoniker Nikolaus von Lüttich beschreibt die Grenzen von Austrasia: *Siquidem Austria dicebatur ea pars Francorum, que a Burgundia usque in mare Fresonum extenditur et hinc Reno, illinc silva Carbonaria seu Argonaria concluditur*¹³⁸ Diese Beschreibung des Nikolaus sagt nur,

Die Grenzen von
Austrasien

¹³⁶ *Wæs se grimma gaést Grendel hátan* || Der grimmige Troll war Grendel geheißen (Beowulf Vers 102, S. 36).

¹³⁷ LEBECQ, *Marchands frisons: Essay* (1983), S. 214 .

¹³⁸ Vit.Land. 5, S. 411/412: „Denn Austrien hieß das Gebiet der Franken, das sich

dass an der Küste Frieslands Austrasien endete. Das *mare Fresonum* war nichts weiter als das Meer an und vor der friesischen Küste. Diese Benennung ist ein geographischer Hinweis, wie auch die anderen drei Eckpunkte Austrasien. Der Autor hätte auch genauso gut *litus Fresonum* schreiben können.¹³⁹ Dieser Text sagt uns nichts über die Bedeutung eines *mare Fresicum* und leitet die Bezeichnung des Küstenmeeres nicht aus einer irgendwie vorhandenen, bedeutenden friesischen Küstenschifffahrt ab.

Adam und
die Nordsee

Kommen wir zu Adam von Bremen und seiner Sicht von Friesland und der Nordsee. Adam beschreibt die Grenzen der Hamburger Diözese:

*Haec clauditur ab occidente oceano Britannico, a meridie Albia flumine, ab oriente Pene flumine, qui currit in mare Barbarum, ab aquilone vero Egdore fluvio, qui Danos dirimit a Saxonibus.*¹⁴⁰

Jenseits der Elbe siedeln als erster *populus Saxonum* die Dithmarscher, die *ad oceanum* wohnen.¹⁴¹ Weiter nach Norden kommt das dänische Ribe, das mit den Meer über einen Gezeitenstrom verbunden ist, *qui ab oceano influit et per quem vela torquentur in Frisiam aut certe in Angliam vel in nostram Saxoniam.*¹⁴²

Die Elbe selbst mündet nicht weit hinter Hamburg *in oceanum.*¹⁴³ Und die Insel Helgoland, *quae sita est in confinio Danorum et Fresonum,*¹⁴⁴ liegt zugleich *in ostio fluminis Albiae longo secessu latet in oceano.*¹⁴⁵ An anderer Stelle wird Adam genauer und erklärt, dass die Elbe *victor oceanum ingreditur Brittanicum.*¹⁴⁶ Die *Em s currit autem per medios*

von Burgund bis zum Meer der Friesen ausdehnte und vom Rhein und dem Forêt Charbonnière bzw. d'Argonne begrenzt wird“ (Der 'Kohlenwald' bzw. der 'Argonnenwald' zieht sich von Verdun nach Nordwesten Richtung Brüssel hin).

¹³⁹ Entsprechend anders formuliert ist eine ähnliche Beschreibung in den Metzger Annalen. Es gab eine Tochter Pippins, Begga, *qui populum inter Carbonariam silvam et Mosam fluvium et usque ad Fresionum fines . . . gubernabat* (Ann.Mett. anno 688, S. 2, Z. 13-17: Begga, „die das Volk zwischen dem Kohlenwald und der Mosel und bis hin zu der friesischen Grenze lenkte“). Hier reichte das fränkische Gebiet nur bis an die Grenze zu den Friesen. In der Vita Landiberti gehörte deren Gegend schon zu Austrasien.

¹⁴⁰ A.v.Brem. II.17, S. 246, Z.6-8: „Diese wird im Westen von dem Britannischen Ozean begrenzt, im Süden von der Elbe, im Osten von der Peene, die in das Barbarenmeer mündet, im Norden aber von der Eider, welche Dänen und Sachsen voneinander trennt.“

¹⁴¹ *Primi ad oceanum sunt Tedmarsgoi et eorum ecclesia mater in Melindorp* (A.v.Brem. I.2, S. 246, Z. 9-10: „Die ersten am Ozean sind die Dithmarscher und ihre Mutterkirche steht in Meldorf“).

¹⁴² A.v.Brem. IV.1, S. 436, Z. 1-3: „ . . . , der von dem Ozean hereinströmt und auf dem man die Segel Richtung Friesland, sicher Richtung England oder nach unserem Sachsen hin ausrichtet“.

¹⁴³ A.v.Brem. I.2, S. 165/166.

¹⁴⁴ A.v.Brem. IV.3, S. 440, Z. 2/3: „die zwischen Friesland und Dänemark liegt“.

¹⁴⁵ A.v.Brem. IV.3, S. 439, Z. 12-13: „ . . . , in der Elbmündung weit draußen geschützt im Ozean“.

¹⁴⁶ A.v.Brem. II.22, S. 254, Z. 15: Die Elbe „fließt siegreich in den Britannischen Ozean“.

*Fresonum terminos in oceanum Britannicum.*¹⁴⁷ Die *Weser* mündet ebenfalls im Grenzgebiet zu den Friesen.¹⁴⁸

Fassen wir kurz zusammen: Nördlich der Elbmündung wohnen Sachsen, weiter nördlich Dänen am Meer, das *oceanus* genannt wird. Die sächsische Küste am Ozean zieht sich durch die Deutsche Bucht bis zur *Weser* hin. Dort beginnt Friesengebiet, auf beiden Seiten der *Ems* gelegen. Das Seegebiet vor dieser Küste ist der *oceanus Britannicus*, der sich zumindest bis zur Elbmündung erstreckt. Das ist sozusagen die nähere Beschreibung der Nordseeküste der Deutschen Bucht, wobei sowohl allgemein von *oceanus* als auch von *oceanus Britannicus* gesprochen wird.

Im größeren Rahmen der Nordsee finden wir folgenden Mitteilungen von Adam. Nach dem Tod des dänischen Herrschers Sven „Gabelbart“ sicherte dessen Sohn Knut, der spätere „Große“, seine Herrschaftsansprüche in England und fiel 1015 mit einer Streitmacht in England ein.

Adam und die nördlichen Meere

*Itaque mille navibus magnis armaturus Chnud oceanum transivit Britannicum; per quem, sicut nautae referunt, a Dania in Angliam flantibus euris triduo vela pantuntur.*¹⁴⁹

Also gehört bei Adam nicht nur die See direkt vor Friesland, sondern das gesamte Seegebiet der südlicheren Nordsee zum, oder ist der *oceanus Britannicus*.

Er beschreibt diese Erdgegend zusammenhängend auch in noch größerem Rahmen, wobei er sich auf Einhard bezieht:

„Er sagt, 'Von dem *oceanus occidentalis* aus erstreckt sich gen Osten ein Meeresarm'.¹⁵⁰ Dieser Meerbusen heißt bei den Anwohnern *Balticus*, weil es ihn wie ein *balteus* (Gürtel) der Länge nach durch die skythischen Gebiete bis nach Griechenland zieht. Die barbarischen Völkerschaften, die von ihm leben, nennen ihn auch *mare Barbaricum* oder Skythensee. Der *oceanus occidentalis* scheint nun der zu sein, den die Römer als *oceanus Britannicus* bezeichnen, der im Westen mit seiner endlosen, furchtbaren und gefährlichen Weite Britannien, das heute England heißt, umschlingt. Nach

¹⁴⁷ A.v.Brem. I.2, S. 166, Z. 3-4: Die *Emisa* „fließt aber mitten durch Friesland hindurch in den Britannischen Ozean“.

¹⁴⁸ *in vicinia Fresonum* (A.v.Brem. I.2, S. 165, Z. 25).

¹⁴⁹ A.v.Brem. II.53, S. 290, Z. 19-21: „Mit einer Streitmacht von 1000 großen Schiffen überquerte Knut den Britannischen Ozean; nach Auskunft von Seeleuten schwellen sich die Segel bei Südostwind für die Strecke von Dänemark nach Anglia drei Tage lang“.

¹⁵⁰ Einhards Text, auf den sich Adam beruft, lautet: „Vom westlichen Ozean aus streckt sich nach Osten ein Meerbusen von unbekannter Länge und einer Breite, die nirgends mehr als 150 km (*mille passus* \approx 1,5 km) beträgt, aber an vielen Stellen tatsächlich schmaler ist“ (Einh.vit.Kar. 12, S. 180, Z. 16-18: *Sinus quidam ab occidentali oceano orientem versus porrigitur, longitudinis quidem inconperta, latitudinis vero quae nusquam centum milia passum excedat, cum in multis locis contractior inveniatur*).

Süden trifft er auf die Friesen und auf die sächsischen Gebiete, die zu unserer hamburgischen Diözese gehören. Gegen Sonnenaufgang reicht er bis zu den Dänen, zur Einmündung in das *mare Balticum* und zu den Normannen, die hinter Dänemark siedeln. Im Norden aber strömt der *oceanus* an den Orkney Inseln vorbei und umfließt danach die unendlichen Weiten des Erdkreises, wobei er linker Hand Hibernia, das jetzige Irland, die Heimat der Skoten, rechter Hand dagegen die Klippen Norwegens liegen lässt.¹⁵¹ Noch dahinter befinden sich die Inseln Island und Grönland. Dort endet der *oceanus* als dunkles Nebelmeer.“¹⁵²

Diese großräumige Orientierung findet sich vage in dem genauso vagen Bild Nordwesteuropas wieder, das wir aus den zeitgenössischen Weltkarten des frühen und hohen Mittelalters gewinnen. In der *mappa mundi* des Kartographen von Ravenna aus dem 7. Jahrhundert¹⁵³ beispielsweise gibt es einen *oceanus Britannicus* als Teil eines *oceanus occidentalis*, der wiederum zum die halbe Welt umspannenden *oceanus septentrionalis* gehört. Keine Weltkarte gleicht der anderen. Man war sich nur einig, dass das nordwestliche und nordöstliche Europa am äußersten Rand der Welt lag, offen zu dem alles terminierenden Weltenmeer, nicht weit entfernt von dem fürchterlichen Rand und Ende der Welt.¹⁵⁴ In dieses Weltbild und in diese Zusammenhänge ordnet sich nun die einzige Textstelle ein, an der Adam von Bremen die Bezeichnung *oceanus Frisicum* verwendet. In seiner *descriptio insularum aquilonis* führt Adam zur Südgrenze des Dänenlandes

Seegebiete:
wechselnde
Bezeichnungen

¹⁵¹ Das ist realiter nicht möglich. An diesem Punkt ist die Karte des Ravennaten genauer, die *Ybernia* korrekt westlich von *Britannia* verzeichnet (Abb. 11.2, S. 402; auch Anh. O, Abb. O.2, S. 977). Die Isidorkarte zeigt Irland sogar südlich von Britannien neben der Biskaya (Anh. O, Abb. O.3, S. 978).

¹⁵² A.v.Brem. IV.10, S. 446, Z. 14 bis S. 447, Z. 10: *Sinus, inquit, quidam ab occidentali oceano orientem versus porrigitur. Sinus ille ab incolis appellatur Balticus, eo quod in modum baltei longo tractu per Scithicas regiones tendatur usque in Greciam, idemque mare Barbarum seu pelagus Sciticum vocatur a gentibus, quas alluit, barbaris. Occidentalis autem oceanus ille videtur, quem Romani Britannicum scribunt, cuius latitudo immensa, terribilis et periculosa complectitur ab occasu Britanniam, quae nunc Anglia dicitur. A meridie Fresos tangit cum ea parte Saxonum, qui nostrae diocesi pertinent Hammaburgensi. A solis ortu habet Danos ostiumque Baltici maris et Nortmannos, qui ultra Daniam consistunt. Ab aquilone vero idem oceanus insulas preterlabitur Orchadas, deinde infinitis orbem terrae spaciis ambit, sinistrorsum habens Hyberniam, Scothorum, patriam, quae nunc Irland dicitur, dextrorsum vero scopulos Nortmanniae, ulterius autem insulas Island, Gronland. Ibi terminat oceanus, qui dicitur caligans.*

¹⁵³ Abb. 11.2, S. 402.

¹⁵⁴ Anh. O ermöglicht einen weiteren Abgleich der zeitgenössischen, wirren Vorstellungen von der Geographie des Nordens. Neben der Weltkarte des Ravennaten (Abb. O.2, S. 977) findet sich diejenige des Isidor von Sevilla, die noch ca. 100 Jahre älter ist. Ein Ausschnitt der ebenfalls aufgenommenen Angelsächsischen Weltkarte (Cottonia) zeigt die zeitgenössische Karte, die den realen Gegebenheiten der Geographie noch am nächsten kam (Anh. O, Abb. O.1, S. 976).

aus:

*Hanc autem Daniam a nostris Nordalbingis flumen Egdore dirimit, qui oritur in profundissimo saltus paganorum Isarnho . . . Ceterum flumen Egdore descendit usque in oceanum Fresonicum [!], quem Romani scribunt Britannicum.*¹⁵⁵

In den 70er Jahren des 11. Jahrhunderts scheint unser Bremer Domherr mit den römischen Bezeichnungen der nördlichen Meere nicht recht vertraut gewesen zu sein. Man darf nicht aus den Augen verlieren, dass auch für ihn die Römerzeit bereits 700 Jahre in einer schriftarmen Vergangenheit lag. Der diesbezüglich wohl einflussreichste Römer, P l i n i u s Secundus (der Ältere), nennt die See der gläsernen Inseln (Elektriden), wohl die friesischen Inseln und die Gegend der Deutschen Bucht, *mare Germanicum*.¹⁵⁶ An anderer Stelle legt er fest: *Maria circa oram ad Rhenum septentrionalis Oceanus, inter Rhenum et Sequanam Britannicus, inter id et Pyrenaeum Gallicus*.¹⁵⁷ Die Weltkarte Isidors entspricht dem mit einem *Oceanus Germanicus* und dem *Oceanus Gallicus* noch am ehesten, – obwohl in ihr ein *mare Britannicum* völlig fehlt.¹⁵⁸ Was also bei Adam als *mare Britannicum* resp. *oceanus Fresicum* auftaucht, ist bei Plinius das *mare Germanicum*, – während das *mare Britannicum* bei Plinius den Englische Kanal bezeichnet. Bei T a c i t u s sind alle Seegebiete entlang der germanischen Küste allgemein der *oceanus*.¹⁵⁹ So fließen auch Maas und Rhein in den *oceanus*.¹⁶⁰ Als eine römische Flotte 16. n. Chr. in der Nordsee unterging,¹⁶¹ stellte sich für Tacitus heraus: *Quanto violentior cetero mari oceanus . . . praestat, tantum illa clades novitate et magnitudine excessit*.¹⁶² Tacitus differenzierte das nördliche *mare oceanus* nicht weiter.

Adam von Bremen präsentiert also zwei verschiedene Festlegungen zu dem *oceanus Britannicus* der Römer: Einerseits spricht er vom *oceanus occidentalis*, der bei den Römern *oceanus Britannicus* geheißen habe. Andererseits gibt es einen *oceanus Fresonicum*, der für die Römer der *oceanus Britannicus* gewesen sein soll. Das alles ist nicht stimmig. Zudem spricht

¹⁵⁵ A.v.Brem. IV.1, S.432/434: „Die Eider aber trennt dieses Dänemark von unseren Nordelbiern. Der Fluss entspringt in dem undurchdringlichen Heidenwald Isarnho . . . Ansonsten fließt die Eider zum *oceanus Fresonicum*, den die Römer als *mare Britannicum* bezeichnen“.

¹⁵⁶ Plin.nat. IV.xxx.103 (S. 186).

¹⁵⁷ Plin.nat. IV.xxxiii.109 (S. 190): „Die Meere rund um die Küste bis zum Rhein sind der nördliche Ozean *Oceanus septentrionalis*. Zwischen Rhein und Seine liegt der [*Oceanus*] *Britannicus*, zwischen dieser und den Pyrenäen ist es der [*Oceanus*] *Gallicus*“.

¹⁵⁸ Anh. O, Abb. O.3, S. 978.

¹⁵⁹ Tac.Germ. 1.1 (S. 80).

¹⁶⁰ Tac.ann. II.6.4 (S. 106/107).

¹⁶¹ Anm. 123, S. 331.

¹⁶² Tac.ann. II.24.1 (Bd. 1, S. 122): „In dem Maße, wie sich das *mare oceanus* wilder als andere Meere zeigte, . . . übertraf jene Katastrophe alles bisher Erlebte“.

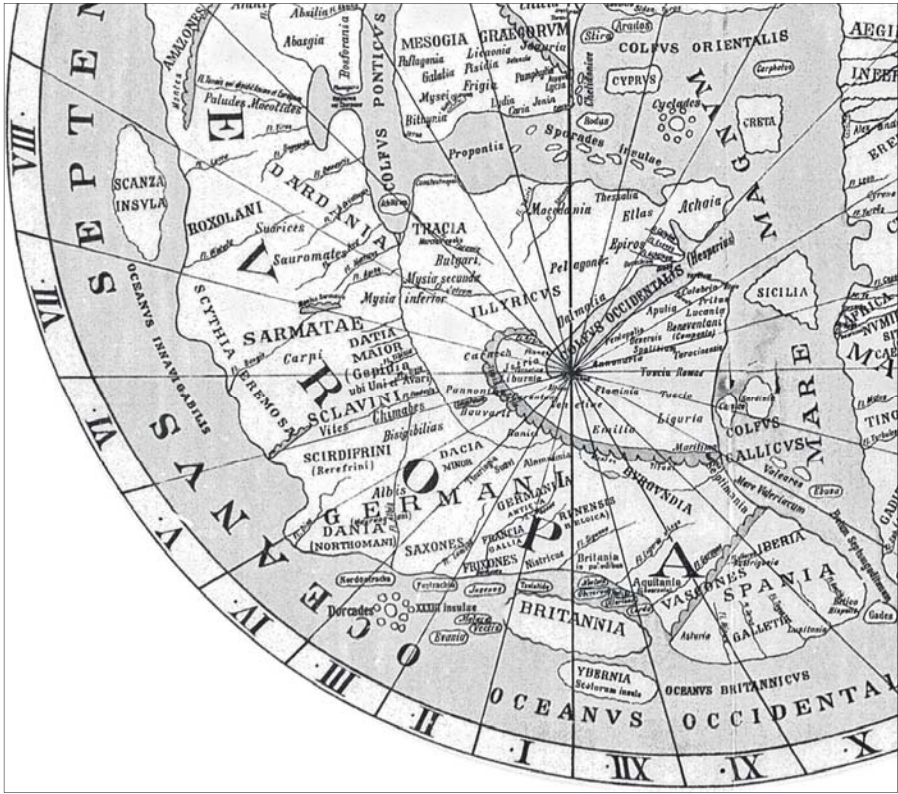


Abb. 11.2: Ausschnitt aus der Weltkarte des Ravennaten (7. Jh.)

Kartenausschnitt: Europa auf der Mappamundi der anonymen Kartographen von Ravenna, 7. Jh.; Auszug aus MILLER, Konrad (Hrsg.), Die ältesten Weltkarten, Heft VI (Schlussheft): Rekonstruierte Karten, Stuttgart 1898, Anhang Karte II: 'Der Ravennas'. Die gesamte Weltkarte mit Kartenausschnitt 'nordwestliches Europa' siehe Anh. O, Abb. O.2, S. 977.

er selbst, – auch ohne Römer – von dem *oceano Britannico*,¹⁶³ und zwar vor der Friesenküste, während er nun einmalig vor der Sachsenküste Nordelbiens einen Friesenozean kennt. Adam hatte keine eindeutigen Benennungen; die Bezeichnungen konnten wechseln. Wenn wir das zusätzlich mit den Eintragungen in den *mappae mundi* abgleichen, wird die Lage noch verwirrender.

Wir müssen konstatieren, was bei mittelalterlichen Autoren und überhaupt im mittelalterlichen Denken in der Regel niemand, auch Adam nicht, mit definierten und verbindlichen geographischen Begriffen, Namen und Zuordnungen operiert.¹⁶⁴ In der Vorstellung des Mittelalters umfloss etwa

¹⁶³ Anm. 140, S. 398.

¹⁶⁴ Es geht hier um den gleichen Tatbestand, den wir schon in Bezug auf die Festlegung von Schiffstypen feststellen mussten: Kap. 6.1, S. 186–188.

der *oceanus Britannicus* die Britannischen Inseln. Schaut man sich die Weltkarten an, so findet man auf ihnen kaum eine Gegend, die man mit der Nordsee identifizieren könnte. Folglich hatte man in Friesland, Nordsachsen und Dänemark praktisch das *mare Britannicum* direkt „vor der Tür“. Eine Nordsee, einen *oceanus septentrionalis* oder ein *mare ad aquilone* waren etwas völlig anderes als unsere heutige Nordsee.

Wir müssen hinter vielen der geographischen Namen und ihrer Verortung in Texten und Karten heute ein Fragezeichen setzen. Das gilt eindeutig auch für einen, ein einziges Mal bei Adam von Bremen und sonst nirgendwo auftauchenden *oceanus Fresonicum*. Es ist wissenschaftlich mehr als abenteuerlich, aus dieser zeitgenössischen Situation einen Beleg für bedeutende friesische Schifffahrt ableiten zu wollen. Wenn überhaupt, ergab sich die Bezeichnung für ein Meer aus dem anliegenden Land des Seegebietes, nicht jedoch aus Seeaktivitäten seiner Bewohner. So hieß ein *mare* oder *oceanus Britannicus* beispielsweise deshalb so, weil diese Bezeichnung die Seegebiete um die Britannische Insel meinte – nicht aber deshalb, weil die alten Briten so hervorragende Seefahrer waren.¹⁶⁵

Fassen wir die Ergebnisse dieser kleinen Spezialuntersuchung zusammen, Ergebnisse:
so ergibt sich:

1.

Ein *mare Fresicum* war, wenn es denn überhaupt in den Zeiten des 5. bis 8. Jahrhunderts existiert haben sollte,¹⁶⁶ eine nebulöse Angelegenheit, über dessen Lage die Quellen Widersprüchliches aussagen. Weder zum Zeitpunkt der Kompilation der *Historia Brittonum* 839 noch zum Zeitpunkt der irischen Übersetzung vor 1071¹⁶⁷ hatten die Schreiber eine einheitliche

Historia Brittonum:
nebulös und
widersprüchlich

¹⁶⁵ Ein anderes Beispiel wäre die Bezeichnung der Ostsee als *mare barbarum*, bzw. *pelagus Sciticum*.

¹⁶⁶ Gildas jedenfalls – fast noch Zeitzeuge der ersten Angelsachsen auf der Insel – weiß davon nichts. Er beschreibt die geographische Lage Britanniens so: *Brittannia insula in extremo ferme orbis limite circum occidentemque versus divina [...] et, ut ita dicam, intransmeabili undique circulo absque meridianae freto plagae, quo ad Galliam Belgicam navigatur, vallata, duorum ostiis nobilium fluminum Tamensis ac Sabrinæ veluti brachiis, per quae eidem olim transmarinae deliciae ratibus vehebantur, aliorumque minorum meliorata ...* (Gild.Exc. 3, S. 28, Z. 6/7 u. 10-13: „Die Insel Britannien liegt in der Richtung nach Westen hin beinahe am Ende der Welt [...] und ist, wie ich meine, auf allen Seiten von einem undurchdringbaren Seewall umgeben mit Ausnahme der Meerenge der südlichen Gestade, an denen nach dem belgischen Gallien übergesetzt wird. Britannien verfügt über die zwei vorzüglichen Flussmündungen der Themse und der Severn, Meeresarmen gleich, über die einst Schiffe mit überseeischen Luxusgütern heranzogen, und außerdem gibt es andere, weniger brauchbare Flussmündungen“). Man beachte das „*olim*“, was nur heißen kann, dass zu der Zeit kein nennenswerter Fernhandel zu verzeichnen ist, wohl aber der Fährverkehr über den Englischen Kanal.

¹⁶⁷ Zimmer arbeitet 1893 heraus: „Eine irische Übersetzung der *Historia Brittonum* wurde spätestens um 1071, eher früher, von Gilla Coemgin angefertigt“ (Heinrich ZIMMER, *Nennius Vindicatus. Über Entstehung, Geschichte und Quellen der Historia*

Vorstellung über die Lage eines 'Friesenmeeres'.

2.

Friesen spielen
keine historische
Rolle

Die Existenz und die Lokalisierung eines *mare Fresicum* sowie generell eine Herausfilterung der Friesen als historischer Faktor aus legendenhaften Erzählungen und Heldenepen ist in der Realität der Zeit bestenfalls nebulös angedeutet. Es ist nicht erkennbar, wie es zu der Bezeichnung „Fresonum“ in den „Dark Ages“ gekommen sein sollte. In keiner der wichtigen Quellen, weder bei Gildas, noch bei Beda, noch in der *Historia Brittonum* spielen Friesen irgendeine Rolle. Die Nordsee wird in diesen Schriftstücken erkennbar nur von den Stämmen der Angeln, Sachsen und Jüten befahren. Die Irische und die Keltische See wurden, wie wir schon früher erarbeiten konnten,¹⁶⁸ von den dortigen Kelten genutzt. Die Skoten werden ebenfalls in eigenen Schiffen von Irland aus auf die britannische Insel übergesetzt haben. Es ist sehr viel Phantasie und geographisches Unverständnis bei den mittelalterlichen Zuträgern zur *Historia Brittonum* festzustellen, wenn sie meinten, die angelsächsischen Seefahrer und die britannischen Kelten des 5. oder 6. Jahrhunderts hätten die Nordsee oder auch nur Teile von ihr, das *mare Fresicum* genannt. Geographisch völlig abwegig ist die Verlegung eines „Friesenmeeres“ in die Irische See und die Atlantikküste nördlich Irlands.

3.

Adam von Bremen
überbewertet

Das *mare Fresicum* der „Dark Ages“ ist offensichtlich der rückprojizierenden Phantasie der ersten Chronisten angelsächsischer Geschichte entsprungen. Aber auch bezogen auf die Zeit des 9. – 11. Jahrhunderts lässt sich in Erwähnungen bei Nicolas von Lüttich und Adam von Bremen ein *oceanus Fresicum* nicht als Nachweis für friesischen Einfluss auf die geographischen Bezeichnungen der Zeit festmachen – und damit auf historische Bedeutung und Präsenz der Friesen auf dem Meer.

Die bisherige wissenschaftliche Behandlung des Themas „Friesenmeer“ entpuppt sich als ein zweckdienlicher Versuch, den Stamm der Friesen historisch auf- und überzubewerten. Man mag einwenden, das sei doch alles forschungsgeschichtlicher „Schnee von gestern“. Das ist es nicht. In Forschungstraditionen sind die Verdrehungen und Verzerrungen erst dann Vergangenheit, wenn man sie auch entsprechend kritisiert und ausgeräumt hat. Nichts ist beständiger als einmal scheinbar abgesicherte und nicht wieder in Frage gestellte Legenden.

die Friesenlegende
lebt

Lebecq beispielsweise konzidiert, dass das *Mare Fresicum* wohl eine Rückprojektion des Nennius „ou le pseudo-Nennius“ sei, – „c'est du moins ce que pensent les historiens néerlandais, et leurs meilleurs linguistes. Au moins“, meint Lebecq fast beschwörend, „les témoignages d'Adam de

Brittonum, Berlin 1898, S. 14.

¹⁶⁸ Kap. 8.5.2, S. 292–297.

Brême et de Nicolas de Liège sont, eux, irréfutables.¹⁶⁹ Sie sind jedoch nur in dem Sinne 'irréfutable', dass diese Textstellen definitiv geschrieben worden sind. Die historische Bewertung und Quellenkritik bringt jedoch zutage, dass sie bezüglich der Bedeutung Frieslands und der friesischen Schifffahrt des Frühmittelalters als nichtssagend einzustufen sind.

Auch die jüngere deutsche Forschung hebt nach wie vor ein 'friesisches Meer' hervor. 1985 schreibt Peter Johanek:

„Die Friesen waren also zu jener Zeit [7./8. Jh., RP] als Händler im Nordseebereich präsent, auch wenn erst die *Historia Brittonum* des Nennius aus der Zeit um 800 die Nordsee als friesisches Meer bezeichnet.“¹⁷⁰

Wir haben gesehen, dass, selbst wenn man die *Historia Brittonum* „als bare Münze“ nimmt, dort an keiner Stelle herauszulesen ist, dass die Nordsee „mare Fresicum“ genannt wird. Die Äußerung Johaneks mit ihrer „klammheimlichen Nordseeausweitung“ von einzelnen Seegebieten zu der Nordsee als das Friesenmeer ist tendenziös. Man muss leider feststellen: Die Legende lebt!

11.2.5. *Gens durissima maritima* – eine Begriffsrecherche

Es sei noch ein drastisches Beispiel für die Art und Weise pseudowissenschaftlicher Friesen“promotion“ angeführt. 1997 findet man bei McCusker folgende in den Raum gestellte Feststellung zu die Friesen des Mittelalters: „These people were for several centuries *the* merchants of Western Europe, the *gens durissima maritima*.“¹⁷¹ Diese *gens durissima maritima* wird wie ein Quellenzitat eingebaut, in der dazugehörigen Fußnote wird jedoch nur Sekundärliteratur angeführt, u. a. Jellema (1955), Rohwer (1937) und Wilkens (1908), als könne man dort einen Nachweis erwarten. Ebenfalls in neuerer Zeit wird dieser Ausdruck von Dermigny in einem französischen Artikel benutzt: „... les marchands frisons, vrais pionniers du commerce – *gens durissima maritima* – en ces régions ...“¹⁷² Auch hier wird auf Jellema (1955) und Wilkens (1908-1909) verwiesen – aber, genau wie bei McCusker, nur allgemein auf Sekundärtexte. Es erfolgt also in beiden Fällen kein spezieller Quellennachweis für den Begriff *gens durissima maritima*. Ein solcher Nachweis aber wäre wichtig, denn diese Kennzeichnung der Friesen als „äußerst abgehärtetes (oder hartgesottnes) Seevolk“ passt so hervorragend zu den Bemühungen um historische

¹⁶⁹ LEBECQ, *Marchands frisons: Essay* (1983), S. 215 .

¹⁷⁰ JOHANEK, 'Außenhandel' des Frankenreiches (1985), S. 242.

¹⁷¹ John McCUSKER, *The Wine Trade and Medieval Mercantile Shipping*, in: McCusker, *Essays in the Economic History of the Atlantic World*, London / New York 1997, S. 30.

¹⁷² Louis DERMIGNY, *Escalles, Échelles et Ports francs au moyen âge et aux temps moderne*, in: RSJB XXXIV: *Les grandes escales. Troisième partie*, 1974, S. 227.

Überzeichnung der Friesen.

Schaut man nun bei Jellema nach, findet man Folgendes: „The Frisians were recognized as a *gens durissima maritima*, as Alfred’s use of Frisian sailors against the Danes testifies.“¹⁷³ Jellema beruft sich auf eine Quelle: „Alfred, *Anglo-Saxon Chronicle*, anno 897.“¹⁷⁴ In diesem Jahreseintrag für 897¹⁷⁵ geht es darum, dass König Alfred Schiffe zum Kampf gegen die Normannen bauen ließ, Schiffe, die mit 60 und mehr Ruderern doppelt so lang wie die feindlichen, und diesen in Länge, Stabilität und Höhe überlegen waren. *Næron nawðer ne on Fresisc gescæpene ne on Denisc.*¹⁷⁶ Es kam zu Kämpfen und bei der Aufzählung der Verluste zeigt sich, dass auf Alfreds Schiffen eine Anzahl Friesen gekämpft hat. Namentlich werden die Friesen *Æbbe* und *Æðelhere* genannt. *And ealra monna Fresiscra and Engliscra 62 and þara Deniscena 120 . . .*¹⁷⁷ Wir kennen allerdings nicht die Zusammenhänge und Hintergründe dieser Kampfgemeinschaft von Friesen und Angelsachsen. Einzig aus diesen wenigen Mitteilungen kann man schwerlich – wie es Jellema macht – den Ruhm der Friesen als *gens durissima maritima* ableiten. Dieser Ausdruck wird in der Angelsächsischen Chronik nicht benutzt. Jellema interpretiert ihn von außen in die Chronik hinein.

Barbara Rohwer benutzt den Begriff *gens durissima maritima* nicht. Man kann sie also nicht als Referenz für diesen Ausdruck angeben. Dasselbe gilt für Hans Wilkens. Knapp 10 Jahre vor Rohwer aber wird der Begriff „aus dem Nichts“ von Kulischer verwendet und passenderweise mit dem *mare Fresicum* verknüpft:

„Die Nordsee hieß damals bei den Umwohnern ‚das friesische Meer‘, die Friesen nannte man ‚ein widerspenstiges, hartes Seevolk‘ (*gens durissima maritima*).“¹⁷⁸

Dieses „nannte man“ entbehrt jeglicher Grundlage und popularisierte die Friesenlegende. Vermutlich hat sich Kulischer auf Walther Vogel

¹⁷³ JELLEMA, *Frisian trade* (1955), S. 32.

¹⁷⁴ JELLEMA, *Frisian trade* (1955), Anm. 58, S. 32.

¹⁷⁵ *Angl.sax.chron.*, S. 108, Z. 10-19.

¹⁷⁶ *Angl.sax.chron.*, S. 108, Z. 15/16: „Sie waren weder friesisch noch dänisch gestaltet“. Diese schiffstechnisch interessante Aussage bedeutet, dass zwischen einem skandinavischen und einem friesischen Schiffstyp unterschieden wird und dass Alfred Langschiffe bauen ließ, die sich in den Ausmaßen von den Drachenschiffen des Nordens unterschieden, ansonsten aber auch geruderte Langschiffe waren. Der friesische Schiffstyp wird nicht näher bestimmt, aber es dürfte sich nach unseren Untersuchungen vermutlich um kognenähnliche Schiffe nach bretonisch-keltischem Vorbild gehandelt haben.

¹⁷⁷ *Angl.sax.chron.*, S. 108, Z. 18/18: und es wurden erschlagen „von allen friesischen und englischen Männern 62, von den dänischen 120 . . .“

¹⁷⁸ Josef KULISCHER, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*. Bd. 1: Das Mittelalter, 5. unveränd. Aufl. (Nachdr. d. 1. Aufl. München / Berlin 1928), Oldenbourg 1976 = 1928, S. 86.

gestützt, denn es war dieser, der vier Jahre vorher den Friesen das Etikett einer *gens durissima maritima* anheftete und als Scheinzitat verbreitete. Die Friesen auf König Alfreds Schiffen macht Vogel zu Kaufleuten und schreibt voll völkischer Bewunderung: „Es war ein abgehärtetes, rauhes Geschlecht [Fußnote Vogels: *Gens durissima maritima*], diese seefahrenden Kaufleute.“¹⁷⁹ An anderer Stelle weist Vogel auf „das ‚widerspenstige, harte Seevolk‘ der Friesen (*gens durissima maritima*)“ hin und gibt in der Fußnote drei Bezüge an, von denen allerdings kein einziger eine *gens durissima maritima* erwähnt.¹⁸⁰ Woher also hat Vogel diesen Begriff, der so schön in das Weltbild passt? Aus einer historischen Quelle stammt er jedenfalls nicht. Er ist von der Forschung „in Szene gesetzt“ worden. Bei meinen Recherchen habe ich ihn das erste Mal in Holland bei Hubert Matthijs Adriaan Jan Asch van Wijck gefunden. Er schreibt 1838: „Moedige en geharde zeevaarders waren reeds outtijds de Friezen, op welke de benaming van *gens durissima maritima* paste.“¹⁸¹

An diesem Beispiel werden die Grenzen von wissenschaftlicher Sorgfalt und Redlichkeit sichtbar, wenn es darum geht, ein vorgefasstes Bild gemäß dem eigenen Erkenntnisinteresse auszuschnürceln.

11.3. Die Friesen - ein unauffälliges Randvolk

Die Überprüfung aller wesentlichen Aspekte und Argumente, mit denen besonders in der deutschen Forschung seit dem 19. Jahrhundert ein Friesenbild entworfen worden ist, verdichtet einen Eindruck zur Gewissheit. Es fand eine gezielte Erarbeitung und die Verfestigung einer Legende um einen germanischen Stamm an der Nordseeküste, die Friesen, statt. An Hand der

¹⁷⁹ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 90 .

¹⁸⁰ Vogel referenziert auf POELMAN, Handel van Noord-Nederland, S. 37f, Ludwig SCHMIDT, Geschichte der deutschen Stämme bis zum Ausgang der Völkerwanderung, Bd. 2.1, Berlin 1911, S. 82 f und auf Ernst DÜMLER, Geschichte des ostfränkischen Reiches, Bd. 1: Ludwig der Deutsche: Bis zum Frieden von Koblenz 860, [unveränd. Nachdr. d. 2. Aufl., Leipzig 1887], Darmstadt 1960 = 1887, S. 220. Poelman als auch Schmidt schreiben nichts bzgl. „*gens durissima maritima*“. Bei Dümler findet sich auf der angegebenen Seite zumindest: „Während sich unter diesen Verhältnissen die so spät und mühsam unterworfenen Frisen in ihrer Absonderung und ihrem störrischen Trotze gegen die Gebote des Staates und der Kirche befestigten . . .“ (DÜMLER, Gesch. d. ostfränk. Reichs 1 (1887), S 220). Dazu bringt er nach „... Trotze...“ in einer Fußnote verschiedenen Kennzeichnungen der Friesen aus Quellen, die sie als wild und ungehobelt darstellen, u.a. aus Hrabants Hymnus auf Bonifatius: . . . *Fresonum gens moribus effera semper* (ebd. Fußn. 4). Also nicht *gens durissima maritima*, sondern *gens moribus effera semper*.

¹⁸¹ Hubert Matthijs Adriaan Jan Asch van WYCK, Geschiedkundige beschouwing van het oude handelsverkeer de stad Utrecht, van de vroegste tijden af tot aan de veertiende eeuw, Utrecht 1838, S. 227. Woher allerdings Asch van Wyck „de benaming“ hatte oder ob sie aus seiner Feder stammte, habe ich nicht weiter eruiert.

schriftlichen Quellen ist für die Friesen weder eine bedeutende historische Rolle in den „Dark Ages“ des Frühmittelalters zu belegen, noch eine, wie auch immer geartete „monopolartige“ Stellung im Handel fränkischer Zeit verifizierbar. Das gilt für den Rheinhandelsweg ebenso wie für Binnen- und Seehandel.

Bei der Auswertung der Quellen wird eine teilweise erschreckende „Ein-äugigkeit“ sichtbar, indem einzelne, oft verkürzt rezipierte und aus den Zusammenhängen ihrer Zeit gerissene Ereignisse oder Personen zu sehr weitgehenden Schlussfolgerungen, teilweise über ganze Epochen, herhalten müssen.

kontinuierliche
Legendenbildung

Bei jeder der untersuchten Fragen wurde tendenziös in die gleiche Richtung gearbeitet: Überhöhung der Friesen und ihrer Bedeutung in der Geschichte. Wenn so etwas in allen Detailfragen der Fall ist, muss man eine sich verselbstständigende, nichtsdestoweniger *systematische* Legendenbildung unterstellen.

Mit den solcherart betonten Friesen ergibt sich ein Bindeglied zwischen einer gallo-romanisch-fränkischen Welt in Spätantike/Frühmittelalter und einer nordisch-germanisch-slawischen Stammeswelt. Deutscher Geschichtsfokus auf das Nordisch-Germanische konstruierte einen historischen Bruch und einen germanischen Neuanfang mittelalterlicher Geschichte, zu deren Protagonisten die Friesen avancierten. Je bedeutender und wichtiger man die Friesen darstellte, desto stärkeres Gewicht erlangte der nordeuropäische Bereich. Seinen Höhepunkt erlangte diese Geschichtsverzerrung im Dritten Reich, als im nationalsozialistischen Weltbild ein „nordisch-germanisches Wesen“ die Herrschaft beanspruchte und die Ostsee zum Zentralmeer der Weltgeschichte gemacht wurde,¹⁸² vorbereitet durch das angeblich bedeutende geschichtliche Wirken der Friesen als *gens durissima maritima*.

Historische
Verdienste
der Friesen

Wie wohl kaum ein anderes Volk hatten die Friesen mit den Naturgewalten der See an einer lebensfeindlichen Küste zu kämpfen. Das Volk auf den Wurten im Meer, an den versumpften, kaum zugänglichen Gezeitenküsten der Nordsee, in der immer wieder überschwemmten und von der Natur umgeformten Insel- und Wattwelt hat historisch Gewaltiges bei der Zähmung der Natur geleistet. Kein Volk in Europa hat es geschafft, im Laufe der Jahrhunderte der Natur ihren Lebens- und Siedlungsraum in einer Weise abzuräumen, wie es die Friesen schafften, was sie zu den Experten für Wasser- und Deichbau machte.¹⁸³ Ein wichtiger politischer Faktor im großen geschichtlichen Verlauf des frühen Mittelalters waren sie jedoch nie. Man nimmt sie vielmehr als politisch-feudale Verfügungsmasse des karolingischen Reiches und als „Missionsbeute“ einer mächtigen

¹⁸² Dieses Thema wird ausführlicher in anderem Zusammenhang behandelt: Kap. 18.3, S. 610–616 und Exkurs 7, S. 623–630.

¹⁸³ Kap. 10.1, S. 345; Anm. 31, S. 97.

römisch-katholischen Kirche wahr.

Man muss vorsichtig sein, wenn man von „den“ Friesen spricht. Im Zuge kirchlicher Mission und fränkischer Expansion wurde Friesland in zwei Teile zerrissen: in den nordöstlichen Teil an der Nordseeküste, der noch Jahrhunderte in einer armen und isolierten Küstenregion eine archaische, antifeudale Sippen- und Häuptlingsstruktur freier Bauern konservierte, und einen westlichen Teil, der, wenn auch widerstrebend, in die Struktur eines merowingisch-karolingischen Staates integriert wurde. In diesem Zusammenhang entstanden auf friesischem Gebiet Emporien und kirchlich-städtische Zentren, die mit der Zeit gingen. Angelehnt an Nordfrankreich und Flandern verzeichnete dieser Teil Frieslands einen großen wirtschaftlichen und politischen Aufschwung, bis im Spätmittelalter die Grundlagen für die späteren Niederlande geschaffen wurden.

geteiltes Friesland

Die Friesen waren naturgegeben dem Meer verbunden. Küsten- und Binnenschifffahrt stellten die einzigen brauchbaren Kommunikations- und Transportmöglichkeiten dar. Inwieweit sie einen eigenständigen Fernhandel betrieben, der über saisonalen Bauernhandel hinausging, ist schwer zu sagen. Gemäß ihrer Lebens- und Siedlungsbedingungen ist diesbezüglich eher weniger zu erwarten. „Über die Rolle, die die Friesen auf dem Gebiet des Fernhandels gespielt haben, ist archäologisch nichts bekannt.“¹⁸⁴ Nur wenige der, wie überall an den Küsten, saisonal ihre Überschüsse zu Märkten bringenden friesischen Bauernhändler, werden ihr Land und ihre Sippe verlassen haben, um sich in Wikorten als Berufshändler anzusiedeln. Die viehzüchtende und fischende Stammesgesellschaft der Friesen konnte in ihrer schwierigen Lebensumwelt mit Sicherheit nicht so große Überschüsse und spezialisierte Produktvielfalt anbieten, dass direkt vor Ort eigene überregionale Märkte entstanden, die Interessierte von fernher anzogen. Von ihrer Funktion her dürften die Emporien Quentovic und Dorestad weniger den Stand friesischer Entwicklung repräsentiert haben. Sie waren karolingische „gateway communities“.¹⁸⁵

friesische Stammesgesellschaft und die fränkische *gateway community*

Friesische Händler und Transporteure waren im Verlauf des 9. Jahrhunderts wohl überall dort zu finden, wo sich für Wanderhändler Verdienstmöglichkeiten ergaben, sowohl entlang der Küsten als auch auf den Binnenwasserwegen des Reiches. Es ist nicht nachzuweisen, dass sie dabei die entscheidende oder gar einzige Kaufleutegruppierung waren. Außerhalb des Reiches waren sicher weniger ihre kaufmännischen, als ihre seefahrensrischen Qualitäten gefragt, wenn es neben Angelsachsen und Bretonen um den Fährverkehr über den Kanal nach Britannien oder Personen- und Pilgertransporte nach York und Northumberland ging. Das wurde natürlich zu Handel und Warentransport genutzt. Ob nun Kaufleute Passagiere mit-

¹⁸⁴ VAN ES / VERWERS, Dorestad, S. 45.

¹⁸⁵ Anm. 30, S. 342.

nahmen, oder Transport- und Fährschiffer eigene Handelsware mitführten, bleibt offen.

Peter Johanek drückt eine Beobachtung aus, die sehr ernst genommen werden sollte, wenn er schreibt:

unternehmerischer
Kaufmann und bürgerliche
Forschung

„Aufs ganze gesehen, scheinen die friesischen Händler noch am ehesten das zu repräsentieren, was die wirtschaftsgeschichtliche Forschung in der Karolingerzeit so schmerzlich vermißt: den freien, ungebundenen und unternehmerischen Fern- und Wanderhändler.“¹⁸⁶

Weshalb, so fragt man sich, wird von professionellen Historikern im karolingischen Mittelalter, in einer Zeit und Gesellschaft, die 1200 Jahre in der Vergangenheit liegt, der moderne, unternehmerische Kaufmannstyp vermisst? Das hat natürlich etwas mit neuzeitlicher Zweckbindung von Forschung zu tun, damit, dass man das Geschichtsbild für eine moderne bürgerliche Gesellschaft entwirft. Die Mechanismen werden allerdings nur dem bewusst, der sein eigenes Erkenntnisinteresse kritisch hinterfragt. Zumindest Johanek hat sich hier den klaren Blick bewahrt. In der Konsequenz tendiert die Forschung nämlich tatsächlich nach meiner Einschätzung dazu, bürgerlich-kaufmännische Existenz aus dem Prozess des historischen Entstehens, Werdens und Vergehens herauszulösen und das, „was man so schmerzlich vermisst“, zu konstruieren und tendenziell in die Geschichte hineinzuinterpretieren.

nationalistische
Forschungs-
ausrichtung

Walther Vogel hat 1915 in der Friesenfrage das Leitmotiv für die deutsche Forschung vorgegeben, als er ausführte:

„Die politische Ausdehnung und der Aufschwung des friesischen Staatswesens haben zweifellos dazu mitgewirkt, daß die Friesen in dieser Zeit als die ausschließlichen Träger deutschen Seewesens und Seehandels erscheinen. Man könnte die vier Jahrhunderte zwischen 500 und 900 auf dem Gebiete der deutschen Seegeschichte geradezu die Friesenzeit nennen.“¹⁸⁷

Daran ist nichts richtig. Damals gab es weder ein „friesisches Staatswesen“, noch überhaupt ein „deutsches Seewesen“, noch eine friesische Völkerschaft, die irgendeine exponierte Rolle in der historischen Zeit zwischen 500 und 900 n. Chr. gespielt hat. Wenn ein ansonsten so quellensicherer und integrier Mann wie Walther Vogel so etwas in einer anschließend preisgekrönten Arbeit zu Papier bringt, wird deutlich, dass es um mehr geht, als um die realistische Erforschung der Vergangenheit. Hier wird der deutsch-nationalistische Ansatz einer Geschichtswissenschaft sichtbar, der es darauf ankam, einer nach „deutscher Seegeltung“ gierenden wil-

¹⁸⁶ JOHANEK, Handel der Karolingerzeit (1987), S. 62.

¹⁸⁷ VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S.73/74.

helminischen Öffentlichkeit eine historische Legitimation zu liefern. Dazu wurde zunächst „deutsch“ mit „germanisch“ gleichgesetzt. Das „Friesische“ wurde als das für den Deutschen am ehesten mit Seegeltung in Verbindung zu bringende „Germanische“ ausgemacht. Wenn die „Dark Ages“ und die Zeit der alles prägenden merowingischen und karolingischen Staatsbildung sowie der angelsächsisch-normannischen Vorherrschaft auf und an den Küsten der Nordsee und am Englischen Kanal als „Friesenzeit“ apostrophiert wurden, so zeigt das nur, wie weitgehend man die Geschichte für ein „Deutschland zur See“ instrumentalisierte.¹⁸⁸ Das wurde zwar seinerzeit offen und plump-provokativ in die Welt gesetzt. Aber die deutsche Tradition lebte fort. Die nationalistische Ausrichtung wurde in die neuere Zeit hinein den Umständen angepasst und vorsichtiger und freundlicher dargebracht. Die unkritisierte lebende Friesenlegende aber ist ein Beweis dafür, dass Forschung noch in alten Mustern verharret.

¹⁸⁸ Man kann es bei diesen kritischen Anmerkungen zu einem verhängnisvollen nationalistischen Forschungsbild nicht belassen. Im Kap. 14.1, S. 503–511 werden diese Zusammenhänge detaillierter aufgearbeitet.

12. Friesen, Schiffe auf Münzen und Hanseperspektive

Für deutsch-nordische Forschungsausrichtung war es undenkbar, dass die Seeschifffahrt im nordwestlichen Teil Europas ihre Wurzeln im atlantisch-keltischen Westen gehabt haben könnte. Für die Jahrhunderte des Mittelalters konnte kein „ungermanisches“ und „unnordisches“ Süd-Nord-Gefälle und kein Entwicklungsvorsprung der Mittelmeerregion akzeptiert werden.¹ Bis in die heutige Zeit hinein ist diese Tradition in der deutschen Schifffahrtforschung wirksam.

In diesem Rahmen grenzt Detlev Ellmers die Kogge nach zwei Seiten hin ab. Einerseits schneidet er über die „Friesenorientierung“ die keltischen Ursprünge und Wurzeln des Koggenbaus ab. Diese Schiffstradition läuft für ihn historisch irgendwann aus. „How long people in that region continued to build oceangoing ships based on Celtic patterns is an open question, as archaeological research has produced no evidence to date.“² Wegen der geklinkerten Bauausführung werden die an den keltischen Schiffen orientierten germanischen Nachbauten der nordischen Tradition des Schiffbaus zugeschlagen.

forschungspolitischen
Hintergründe

Andererseits musste innerhalb der nordeuropäischen, die Kelten und den Süden übergreifenden Forschungsausrichtung von deutscher Seite her eine Abgrenzung gegenüber den skandinavischen Schiffen erfolgen, um über die Kogge eine eigene deutsche Seefahrtstradition nachweisen zu können, die schließlich in der Erfindung einer „Hansekogge“ kulminierte. Die Vorstellung von der Kogge wurde eng an der Kogge Typ Bremen als Archetyp ausgerichtet, skandinavische Ansätze ausgeschlossen und die Kogge allein auf den Zusammenhang mit den Friesen beschränkt. Das ließ sich am besten über eine Darstellung von Koggen auf Münzen des 9. Jahrhunderts und über die Vereinnahmung des dänischen Haithabu als Stützpunkt und Brückenkopf für den nach Osten vordringenden friesischen Händler bewerkstelligen. Von daher spielen numismatische und Geldfragen bei der Ausarbeitung der deutschen Friesen-Koggen-Legende eine wichtige Rolle.

¹ Zu dem Süd-Nord-Gefälle beim Kraweelbau des Spätmittelalters: Kap. 6.6, S. 209–210. Seine übelste Ausformung aber erfuhr die Diffamierung des Südens durch die NS-Ideologie: Kap. 14.2, S. 518–519.

² Ellmers 1995 über „Brittany and the adjacent Atlantic coastal regions“: ELLMERS, Celtic Plank Boats (1996), S. 71. Diese „Celtic patterns“ hat Ellmers an anderer Stelle „the technical system of the cog“ genannt (Kap. 9.3, S. 309–311), nach welchem sehr wohl von germanischen Klinkerschiffbauern der keltische Grundtyp in geklinkerter Ausführung als Handelsschiff gebaut wurde, als entsprechender Bedarf aufkam (Kap. 9.4.4, S. 317–320). Das sind u. a. Fragen der ökonomischen und gesellschaftlichen Entwicklung. Wenn Chronologien und Zusammenhänge sich lediglich nach archäologischen, sich oft zufällig ergebenden Artefakten richten würden, wäre unser historisches Weltbild wesentlich enger und unzuverlässiger.

12.1. Die Entwicklung des Geldwesens

12.1.1. Münzgeld und karolingische Staatsentstehung

ein qualitativer
Entwicklungssprung

Ehe wir uns der Frage der nordischen Münzen und der Schiffsabbildungen auf einigen von ihnen zuwenden, sind grundsätzliche Bemerkungen geld-technischer Art voranzustellen. Es ist schon in anderem Zusammenhang bzgl. des merowingischen Münzwesens festgehalten worden, dass die Münzen dieser frühen Entwicklungsetappe auf dem Weg zum Währungssystem noch kein vollwertiges Münzgeld sein konnten.³ Erst mit den Münzreformen Karls d. Gr.⁴ fand gewissenmaßen ein qualitativer Entwicklungssprung hin zu vollwertigem Münzgeld statt. Nur Offa, der König von Mercien auf der britannischen Insel, hielt in kleinem Rahmen bei dieser Entwicklung mit.⁵

„Das Münzwesen war nicht mehr eine Aufgabe von weitgehend unbestimmbaren lokalen Institutionen oder Münzmeistern, sondern Sache des Staates, und Karl der Große wie Offa führten den Silberpfennig ein, der im folgenden halben Jahrtausend das europäische Münzwesen beherrschen sollte.“⁶

die Bedeutung
staatlicher
Geldgarantie

Was die Geldentwicklung betrifft, ließ das karolingische Staatswesen die Regionen des europäischen Nordens und Ostens hinter sich. Der germanische Norden und slawische Osten verharrten weiter auf dem Stand frühen Edelmetall-Geldwesens mit in unterschiedlichsten Formen dargebotenen Gold oder Silber, das zerkleinert und gewogen werden musste. Das Besondere und Neue der karolingischen Denare bestand darin, dass eine Zentralmacht Feingehalt und Gewicht dieser geprägten Metallportionen garantierte und absicherte, und man die Denare deshalb benutzen konnte (und musste), ohne sie abzuwiegen. Diese Münzen wurden – richtungsweisend für alle spätere Geschichte – getragen von Glauben und Vertrauen in die Korrektheit ihrer proklamierten Existenz. Es hatten sich historisch die beiden entscheidenden Voraussetzungen für Münzgeld im Rahmen einer Währung herausgebildet: Es musste einen einzigen, autoritativen Münzherren geben, der das Geldwesen zentralisierte und definierte

³ Kap. 10.1, S. 342–344.

⁴ Nach Anfängen der Ausrichtung des Münzwesens unter Pippin in den 50er Jahren des 8. Jahrhunderts erfolgte als wichtigste Reform die Einführung der *novi denarii* Karls 793/794: Philip GRIERSON, Münzen des Mittelalters, (dt. Übers. Alfred R. Zeller), München 1976, S. 47–49. Den Karolingern war es gelungen, „das Münzwesen völlig unter ihre Kontrolle zu bringen“ (ebd. S. 48).

⁵ „Britain was the only Roman province in which, with the end of the Empire the use of coinage completely lapsed. . . . In the second half of the century there came a transition to silver pennies, as in the frankish kingdom (Philip GRIERSON/Mark BLACKBURN, Medieval European coinage. Bd. I: The Early Middle Ages : (5th - 10th centuries), Cambridge 1986, S. 4 (auf S.277 zu Offa)).

⁶ GRIERSON, Münzen des MA (1976), S. 45.

und der außerdem die Macht hatte, es in seinem Herrschaftsgebiet zu kontrollieren und für Austausch, Handel und Wertzuweisung verbindlich durchzusetzen. Diese Garantien konnte ein Herrscher nur geben, wenn er einen einheitlichen Verwaltungsapparat in allen Teilen seines Herrschaftsgebietes befehligte, wenn ein einheitliches Gerichtswesen zur Sicherung des Münzwesens gegen Fälschung und Betrug existierte und wenn er das Gewaltmonopol gegen alle separaten Kräfte innehatte, d. h. über die physische herrschaftliche Zentralgewalt gebot und sie delegieren konnte. Erst das fränkische Staatswesen Karls d. Gr. war deshalb in der Lage, eine Währung zu implementieren.

Der Staat und ein währungsbasiertes Münzgeldwesen bedingen sich gegenseitig, denn staatliche Formierung war ihrerseits nur mit Hilfe vollwertigen Geldes möglich. Jede Form von zentraler Abrechnung und Haushaltsführung, d. h. eines elaborierten Systems von Abgaben und Steuern, Zöllen und Bezahlung von Hilfs- und Dienstleistungen waren nur auf Geldbasis praktikierbar. Ein Institut wie die *negotiatores imperatoris*⁷ war nur möglich, wenn man miteinander, Hof und Kaufmann, jährlich auf Währungsbasis abrechnen und verrechnen konnte.

die Bedeutung
geldwirtschaftlicher
Staatsgarantie

Nun war diese Entwicklung im Westen Europas historisch gesehen nichts Besonderes. Der römische Staat war auf diesem historischen Weg schon wesentlich weiter vorangekommen und der kontemporäre byzantinische, ostmittelmeerische und südosteuropäische Währungsstandard und die dortige Geldtradition zeigen, dass der fränkische Staat Anschluss an den Südosten Europas zu gewinnen hatte.⁸

Die karolingischen Bildnismünzen des 9. Jahrhunderts waren durch folgende Charakteristika ausgewiesen:

Währung,
Münzherr,
Münzstätte

1. Durch einen definierten Tauschwert durch festgelegte Silberportionierung;
2. durch einen einzigen kaiserlich-königlichen Münzherren;
3. durch einen lokalisierbaren Ort der Münzprägung und einen Münzmeister.

Diese Münzen hatten hoheitlichen Charakter durch Bildnis und Schriftzug bzw. Monogramm des Herrschers auf dem Avers. Der Münzort konnte durch einen einzelnen Buchstaben auf der Portraitseite angegeben werden. Das Bildnis des Revers zeigte entweder ein religiöses Tempelmotiv oder deutete durch Bildnis und Schriftzug den Prägeort an.

„Auf dem Revers sehen wir entweder eine Tempelfassade oder ein einer bestimmten Münzstätte eigenes Gepräge: ein Stadttor bei alten Römerstädten wie Trier und Arles, ein Schiff bei Hafен-

⁷ Kap. 10.4.1, S. 361–363.

⁸ GRIERSON, Münzen des MA (1976), S. 45-47; David Michael METCALF, Coinage in South-Eastern Europe 820-1396, 2. Aufl., London 1979, Kap. II, S. 18-49.

städten wie Quentovic und Dorestad, Prägestempel und Hämmer bei einer Münze, bei der es sich um Melle im Poitou oder auch um eine nicht näher bekannte Prägestätte in Verbindung mit einem Bergwerk im deutschen Raum handeln könnte. [...] Daß Portraitmünzen so selten sind – man kennt nur etwa 25 Stück –, könnte darauf hinweisen, daß sie lediglich zwischen 812, als Karl von Ostrom als Kaiser anerkannt wurde, und dem 28. Januar 814, seinem Todestag, geprägt wurden.“⁹

Die Schiffsabbildungen auf den Quentovic- und Dorestad-Münzen dienten also nicht der Darstellung eines bestimmten Schiffstyps, sondern werden ein allgemein gängiges Schiffsabbild als Kennzeichnung des Hafenortes wiedergegeben haben, das dann in einigen Variationen in der kurzen Zeit ihrer Prägung bei den Stempelschneidern Verwendung fand.¹⁰ Wenn dieses karolingische Währungsgeld im Fernhandel, etwa im südlichen byzantinisch-orientalischen Raum, mit anderen definierten Währungen in Kontakt kam, konnte ein Abgleich erfolgen, der einen bestimmten Wechselkurs ergab.

12.1.2. Skandinavische Gewichtsgeldmünzen

Hackgeld ohne
hoheitliche
Garantien

Wenn dieser karolingische Denar allerdings seinen Gültigkeitsraum anderweitig verließ, wenn also Dorestad besuchende skandinavische oder dort ansässige friesisch-sächsische Kaufleute Richtung Norden und Osten aufbrachen, regredierte die Münze automatisch zu einer bloßen abzuwiegenden Menge Silber bar jeder hoheitlichen Währungsgarantie. Sie passte sich dem ursprünglichen Geldwesen dieser Regionen an und verlor ihren gesellschaftlich-staatlichen Nimbus.¹¹

Die ersten skandinavischen Münzen waren also noch kein echtes Münz-

⁹ GRIERSON, Münzen des MA (1976), S. 59.

¹⁰ Anh. P.1, Abb. P.1, S. 980.

¹¹ Radtke beschreibt diesen Vorgang als „Demonetarisierung“: „Deren [der auswärtigen Händler; RP] mitgebrachtes Geld wurde in Schleswig „demonetarisiert“ (Malmer 1991, S.209), verlor damit seinen Stück- und Stempelwert und erhielt einen neuen, der Ostseewirtschaft angepassten Geldwert, der auf Gewicht beruhte [...] Geld wechselte seine Wertigkeit, es nahm nahezu Warencharakter an“ (Christian RADTKE, Schleswig im vorläubischen Geld- und Warenverkehr zwischen westlichem Kontinent und Ostseeraum, in: BRANDT / MÜLLER-WILDE / RADKE, Haithabu und die frühe Stadtentwicklung (2002), S. 388). Geldtheoretisch war dieser Vorgang jedoch keine Demonetarisierung, sondern im Gegenteil, eine Remonetarisierung, nämlich die Entmystifizierung eines über die Münze herbeigeführten hoheitlich-staatlichen, ungleichen Tausches; d. h. es ging um die Angleichung eines politisch-psychologischen Nennwertes an den Realwert des Geldstückes. Das historische Wesen von Geld ist sein Charakter als Äquivalenz- und Referenzware im Tauschgeschäft (siehe Kap.1.4, Abb. 1.1, S. 46). Silber funktionierte als tauschvermittelnde Geld w a r e. Radtke übersieht also das historische Wesen von Geld, wenn er von „Demonetarisierung“ spricht, wenn Geld „nahezu Warencharakter annahm“.

geld. Sie standen gleichwertig neben Hacksilber und zerteiltem Silberschmuck. Das Auswiegen von Geldmetall war eine unabdingbare Begleiterecheinung des Bezahlvorganges. Heiko Steuer beschreibt den Zeitabschnitt bis 880 treffend:

Seit der karolingischen Zeit besteht eine deutliche Grenze währungs-politischer Situation zwischen den Ländern des Westens mit Münzgeldwirtschaft und denen des Nordens und Ostens mit Gewichtsgeldwirtschaft. Im Westen zwingt staatliche Oberhoheit zur Annahme der Münzen, die auch im ausreichenden Maße vorhanden waren. Im Norden und Osten muß gewogen werden, was an Silber gezahlt wird.“¹²

Kein dänischer, schwedischer oder slawischer Tauschpartner auf einem Ufermarkt oder einem frühen Emporium an der Ostsee wird irgendetwas auf die Wertgarantie eines Karl d. Gr. oder Ludwig d. Fr. im fernen fränkischen Reich gegeben, bzw. sich auf die Redlichkeit eines sächsischen, friesischen oder fränkischen Händlers verlassen haben. Er wird die Denare zusammen mit den anderen Metallstücken, die zur Bezahlung dienten, abgewogen und – wenn nötig – in kleinere Stücke zerhackt haben.

In diesen nördlichen und östlichen Stammesgesellschaften, die niemals römisches Währungswesen kennengelernt hatten, und Münzen vor allem im Zusammenhang mit Schatzbildung würdigten, war die Vorstellung einer staatlich garantierbaren Münze noch fremd. „Staat“ stand im Rahmen von archaischen Stammeshierarchien und noch vorhandenen naturrechtlichen egalitären Lebensformen nicht an. Eine staatlich professionelle Verwaltung und Organisierung des Geldwesens war noch nicht möglich.

Da die Menschen im skandinavischen Norden den staatlich-hoheitlichen Charakter fränkischer Denare nicht nachvollziehen konnten,¹³ dürfte ihnen das Portrait des kaiserlich-königlichen Münzherren oder sein Monogramm, dieses „KAROLUS IMPAVG“¹⁴ relativ gleichgültig gewesen sein. Es wird von daher verständlich, dass bei nördlichen Nachprägungen¹⁵ die Schrift zu

Bedeutung von
Münzdarstellungen

¹² Heiko STEUER, Zur Münzprägung in Haithabu, in: JANKUHN / SCHIETZEL / REICHSTEIN, Handelsplätze des MAs (1984), S. 289.

¹³ Es ist schwer denkbar, dass die dänischen Normannen Hoheits-(und Propaganda-) Zeichen ausgerechnet ihrer Gegner im Süden bewusst übernommen hätten, wenn ihnen Sinn und Zweck der fränkischen Münzen klar gewesen wären.

¹⁴ oder auch HLUDOVICUS IMPAVG (KARL / LUDWIG IMPERATOR AUGUSTUS). Siehe Münzen Abb. P.1, S. 980. Peter BERGHAUS, Das Münzwesen, in: BRAUNFELS / BELTING, Katalog Ausstellung Karl d. Gr. (1965), S. 151-153.

¹⁵ Man muss mit dem Begriff der „Nachprägungen“ vorsichtig umgehen. Die im Norden verfremdeten karolingischen Münzen mit neuen Motiven waren nicht der Versuch, karolingische Denare nachzuahmen, um mit ihnen ein wirtschaftliches Geschehen nach südlichem Vorbild zu promoten. Vielmehr ist hier eine Marktkonvention der praktischen und einheitlichen Aufbereitung des Geldmetalls zu erkennen, die über die Grenzen hinweg Zahlungsmittel unabhängig vom Entwicklungsstand des Geldwesens als solches

Ornamentik wurde und die Darstellungen eine andere, eventuell rituelle, schwer zu erfassende Bedeutung erhielten. Auf den Münzen erscheinende Bilder, wie beispielsweise Schiffe, stehen nicht im Rahmen eines Währungssystems für Herstellungsort und Hersteller, sondern sind als reine Ausschmückung der Münzen einzuschätzen. Herrscherportraits werden im Norden nicht gezeigt und der dort bedeutungslose hoheitliche Schriftzug des KAROLUS IMPERATOR AUGUSTUS wird zu Ornamenten und Zeichen abgewandelt.¹⁶

12.2. Die skandinavischen Protomünzen

12.2.1. Die nördlichen Münzen mit Schiffsmotiven

Bei den Münzen mit Schiffsdarstellungen handelt es sich insgesamt um 16 Münzen, die über 6 Fundorte verteilt bisher auftauchten.¹⁷ Die meisten sind einzelne Siedlungsfunde. Nur die Münzen von Spangereid und Birka sind Grabfunde. Der bedeutendste Fund von Schiffsmünzen stammt aus Birka, speziell aus einem einzigen Grab Nr. 526. Eine Münze wurde in Grab 646 gefunden.¹⁸ Beide Gräber befinden sich zu Füßen des Burgberges zwischen Burg und Siedlung.¹⁹ In einer Gesamtzahl von 181 Münzen (56 westliche, 127 östliche Münzen) machen die 8 Schiffsmünzen einen verschwindend kleinen Anteil aus (knapp 4,5 %).²⁰

„Auffällig ist die Verteilung auf Männer- und Frauengräber. Auf

kenntlich macht und obendrein durch die Gestaltung ästhetische Optionen zulässt. Insofern sind die skandinavischen Nachprägungen zwar an die Machart karolingischer Denare angelehnt, waren jedoch Münzen einer anderen Vorstellungswelt ganz eigenen Inhalts.

¹⁶ Am besten zu überprüfen anhand der Sammlung und Darstellung bei Brita MALMER, *Nordiska mynt före år 1000*, Bonn / Lund 1966, Tafeln 1-39. Siehe die Münzen Abb. P.5, S. 983 und Abb. P.6, S. 984. Abzulehnen ist die in der Forschung vertretene Meinung, der lesbare Schriftzug auf karolingischen Vorbildern wurde verfremdet, weil man nicht lesen konnte. So meint Ellmers, die Münzer in Südkandinavien „behandelten ihn aber wie ein Ornament, da sie die Buchstaben nicht lesen konnten“ (Detlev ELLMERS, *Welche Schiffstypen stellen die Haithabu-Münzen des frühen 9. Jahrhunderts dar?* in: *Offa* 56, 1999, S.369). Auch die fränkischen (oder friesischen) Monetare des 8. und 9. Jahrhunderts waren mit Sicherheit des Lesens unkundig. Außerdem dürften auch weitgereiste skandinavische Kaufleute zwischen Schrift und Ornament zu unterscheiden gewusst haben. Eine solche Meinung übersieht den unterschiedlichen Charakter von Währungsmünzen und Gewichtsgeldmünzen.

¹⁷ Anh. P.2, Tab. P, S. 979 und Karte Abb. P.2, S. 981.

¹⁸ Abbildungen und Nachzeichnungen Anh. P.3, Abb. P.5, S. 983.

¹⁹ Anh. P.3: die beiden Karten Abb. P.3 („Birka: Übersicht“) und Abb. P.4, S. 982 („Birka: Gräber mit Schiffsmünzen“).

²⁰ Die Angaben sind entnommen aus: Greta ARWIDSSON, *Die Münzen der Gräber von Birka (Kommentar und Verzeichnis)*, in: ARWIDSSON, *Birka II:3* (1989), Tab. 27:1, S. 138.

die Frauengräber entfallen ca. 48 % der Gesamtzahl der bestimm-
baren Münzen. Diese Verteilung erklärt sich daraus, dass die
Frauen nicht selten Münzen als Schmuckanhänger getragen haben,
während sie weniger oft kleine Stücke von Münzen mit ins Grab
bekamen. Die Münzen in den Männergräbern dagegen sind fast
durchgängig zerstückelte Exemplare, wobei viele Stückchen so
klein sind, dass ihre Herkunft sich nur schwer bestimmen lässt.“²¹

Die Schiffsmünzen befanden sich ausnahmslos in Frauengräbern.²² Alle
Schiffsmünzen weisen ein Loch zum Auffädeln auf.²³ Unabhängig von der
jeweiligen Gegenseite zum Schiff (Hirsch, Hähne, ex-karolingische Zeichen
und Ornamente) dienten diese Münzen also als Frauenschmuck. Die ver-
mehrten Hackgeldmünzen der Männergräber enthielten kein Schiffsmotiv.
Es ist sogar zu vermuten, dass die Schiffsbilder besonders modisch waren
und deshalb nicht im Marktgeschehen benutzt und zerhackt wurden. Diese
Charakteristika, also Grabfund und Frauenschmuck, sprechen dagegen, dass
diese speziellen Schiffsprägungen in Birka überhaupt Münzen und nicht
Schmuckanhänger, zumindest aber zu hortendes, hübsches Schatzsilber,
waren.²⁴

Bei der Fundstelle von Spangereid in Südnorwegen handelt es sich Spangereid
ebenfalls um ein Frauengrab:

„Zu den seit langer Zeit bekannten Bootsgräbern gehört auch
die Frauenbestattung, die Rygh im Jahre 1879 ausgegraben hat
(Grabhügel 43, C 9426-9434). Dabei handelt es sich um die sekun-
däre Grablege in einem der längs gerichteten Außenwälle eines
Großbootshauses . . . Diese Bestattung enthielt Fragmente eines
Bootes sowie vier frühskandinavische Münzen mit Schiffsdarstel-
lungen, die neben Spangereid bisher nur durch einen einzigen
weiteren Fund (Kaupang, Vestfold) in Norwegen belegt sind . . .“²⁵

²¹ ARWIDSSON, Münzen von Birka (1989), S. 138.

²² Grab 464 und 526 sind Frauengräber . . .

²³ Siehe die Münzabbildungen Anh. P.5, S. 983. Bei Nr. 11 ist das Loch in dem
Ausbruch oben rechts zu vermuten. Bei Nr. 12 (Schiffseite) liegt das Loch unten, d. h.
bei der Prägung sind Ober- und Unterstempel 180° gegeneinander verdreht gewesen.

²⁴ Schon 1958 hat Harald Wideen Zweifel daran angemeldet, dass die nordischen
Münzen vollwertiges Geld waren. Bezüglich der Schiffsmünze aus Flokerudstorp/Grums
(siehe Karte Abb. P.2, S. 981) merkt er an: „I varje fall är de primitiva. De ha ingen
inskrift med mening – ingen upplysning om utgivande konung eller myndighet – detta
trots att de äro tvåsidiga och ganska detaljrika“ (Harald WIDEEN, Birka/Hedeby-mynt
från Grums, in: NNUM 5, 1958, S. 82: „Auf jeden Fall ist es eine primitive [Münze; RP].
Sie verfügt über keine bedeutungstragende Inschrift – sie gibt keine Auskunft über den
ausgebenden König oder die Münzstätte – obwohl sie beidseitig geprägt ist und einen
ziemlichen Detailreichtum aufweist.“).

²⁵ Frans-Arne STYLEGAR/Oliver GRIMM, Das südnorwegische Spangereid. Ein Beitrag
zur Diskussion archäologischer Zentralplätze und norwegischer Anlagen, in: Offa 59/60,

Das Motiv dieser Schiffsmünzen ist kriegerisch und bildet eindeutig Wikingerkampfschiffe ab,²⁶ wie übrigens ebenfalls die Münze von der süd-schwedischen Ostseeküste aus Johannishus, welche auch ein gelochter Schmuckanhänger gewesen sein dürfte.²⁷

Bei Spangereid handelt es sich um einen Zentralort mit verschiedenen gesellschaftlichen Funktionen.

„Ohne jeden Zweifel war in Spangereid ein Machtzentrum der älteren und jüngeren Eisenzeit bzw. des Mittelalters in einer topographischen Schlüssellage beheimatet.“²⁸

Es gab eine ringförmige Anlage, zu betrachten als einer der „Versammlungsplätze bei zeitgenössischen Machtzentren mit breit gefächertem Nutzungsspektrum.“²⁹ Man hatte einen 250 m langen Durchstichkanal angelegt. Der Ort verfügte über ein Häuptlingsgehöft mit Hallenbau, drei Gräberfelder, über 26 Bootshäuser, u. a. einem Großbootshaus von 30 x 14 m, auch wohl ein Hafenable. Das war kein Emporium, sondern ein maritimer Zentralort, der eher den Eindruck eines Kriegshafens macht.

Gudme Auch Gudme/Lundeborg auf Fünen war ein maritimes Machtzentrum mit Hafenable, Siedlung, Häuptlingsgehöft mit Halle, großem Gräberfeld und „Namensindikatoren für Kulturausübung sowie weitere bedeutende Bodendenkmäler oder Funde.“³⁰ „Die große Zahl von Klinkernägeln deutet auf den Bau, die Reparatur sowie die Anwesenheit von zahlreichen Wasserfahrzeugen hin.“³¹ Und schließlich befand sich auch im Mälarsee auf den direkten Nachbarinseln von Björkö, auf Adelsö, das Königszentrum Hovgård und auf Munsö ein weiterer Königshof.³² Auch Birka selbst wurde mit einer Burg gesichert.

Umlauf und
Prägeort
unbestimmt

Über den Prägeort und die genauere Herkunft dieser Schmuckmünzen kann nichts ausgesagt werden. Wir wissen nicht, welches Umlaufschicksal so eine Münze hinter sich hatte, ehe sie sich am Hals einer Frau befand und dann in deren Grab nach über 1000 Jahren gefunden wurde. War ihr Mann

2002/2003, S. 91 .

²⁶ Anh. P.4, Abb. P.6, S. 984, Nr. 16.

²⁷ Anh. P.4, Abb. P.6, S. 984, Nr. 14. Die Schiffsseite hat einen Ausbruch in der Form eines Viertelkreises. Derselbe Ausbruch befindet sich entsprechend spiegelverkehrt auch auf der Hirschseite am Geweih des Tieres. Dieser Ausbruch scheint von einem ausgebrochenen Loch herzuführen und könnte entstehen, wenn ein solcher Anhänger gewaltsam abgerissen wird, – zumindest hat er am Loch seine Schwachstelle.

²⁸ STYLEGAR / GRIMM, Spangereid (2002/03), S. 117 .

²⁹ STYLEGAR / GRIMM, Spangereid (2002/03), S. 105.

³⁰ STYLEGAR / GRIMM, Spangereid (2002/03), S. 110 .

³¹ STYLEGAR / GRIMM, Spangereid (2002/03), S. 110.

³² Arbman beschreibt, „dass in diesem Teil des Mälaren zwei Königshöfe lagen, der eine auf Adelsö bei der heutigen Kirche, etwa 2,5 km von Björkö, und der andere bei Husby auf Munsö, etwa 5 km von Björkö“ (Holger ARBMAN, Birka I: Die Gräber. Textband, Uppsala 1943, S. XIV).

ein Bauernkrieger oder Kaufmann oder beides, der die Münze als Geschenk für seine Frau durchbohrte? Brachte er sie schon als Anhänger von einer Reise für sie mit? Oder war die Münze, als Teil des Brautschatzes, mit der Frau in die Sippe ihres Mannes gekommen? Erhielt sie ein Gefolgsmann von seinem Herrn als Geschenk, oder hatte er sie als Beute von einem Raubzug von weit her mitgebracht, – vielleicht diejenigen Münzen mit dem ehemaligen, verfremdeten „Karolus“-Schriftzug aus einem bretonischen oder friesischen Kloster? ³³ Für die offenbar geringe Anzahl dieser Schiffschmuckmünzen sind alle möglichen Herstellorte und Prägestellen denkbar. Auch wenn wir sie wohl als skandinavische „Nachprägungen“ einzuordnen haben, ist nicht bestimmbar, an welchem Ort bzw. an welchen Orten und in welchen Gegenden die Herstellung erfolgte. Es müssen nicht unbedingt maritime Handelsplätze gewesen sein, obwohl das Schiffsmotiv das nahelegt. Aber das Schiff, speziell das Drachenschiff, spielte eine so zentrale Rolle in der nordischen Gesellschaft, dass man sich auch die Herstellung an einem Königshof vorstellen kann.

In allen diesen Zentralorten und gesellschaftlich-maritimen Zentren ist also die Prägung von Schmuck- und Schatzmünzen nordischer Machart im Rahmen einer Gewichtsgeldwirtschaft denkbar. Wenn man jedoch keine Unterschiede zwischen diesen Zentren und karolingischen „gateway“-Außenzollstellen und Handelsplätzen wie Dorestad macht, wenn man zwischern ihnen Valuta-Problematiken sieht und die Orientierung an hoheitlichen Karolinger-Merkmalen unterstellt, bewegt man sich in einer numismatischen Scheinwelt, nicht aber in der realen Geschichte.

12.2.2. Die „vermutete“ Münzstätte von Haithabu

Bisher hat bezüglich der Fundortverteilung und der Motive nichts für die Herkunft der skandinavischen Schiffsmotivmünzen aus Haithabu gesprochen. Die archäologischen Erkenntnisse über Haithabu erhalten keine Hinweise auf eine Münzstätte. ³⁴ Brita Malmer benennt das Hauptproblem:

„stumme“ nordische
Münzen

³³ Selbst solche Schmuckmünzen waren im Rahmen nordöstlicher Ökonomie nicht die einfachste Art von Geld. Helmold von Bosau beschreibt den monetären Stand des slawischen Stammes der Ranen auf Rügen noch Anfang des 12. Jahrhunderts: *Porro apud Ranos non habetur moneta, nec est in comparandis rebus nummorum consuetudo, sed quicquid ibi 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* (H.v.Bos. 38, S. 158, Z. 9-14: „Ferner haben die Ranen kein Münzgeld; beim Warentausch gibt es keine Münzstücke. Der Preis von Waren auf dem Markt wird in Leinentüchern angegeben. Gold und Silber erlangen sie durch Beutezüge, durch Lösegeld für Gefangene oder wodurch auch immer und sie verwenden es entweder als Schmuck für ihrer Ehefrauen oder horten es im Heiligtum ihres Gottes“).

³⁴ „Da es im Grabungsbefund in H. [Haiðaby; RP] bisher keinerlei Aufschlüsse über eine Münzproduktion gibt – denkbar wären hier Münzstempel, Probeabschläge und dgl.

„Bis weit in das 11. Jahrhundert hinein sind die meisten nordischen Münzen s t u m m : Sie schweigen also darüber, wo, wann und für wen sie geprägt wurden.“ Die Prägungen sind anonym. „Sowohl Münzherr wie Münzstätte sind unbekannt.“³⁵

An dieser Stelle liegt eigentlich die Frage nach den Ursachen dieser Beobachtung auf der Hand, die Frage, was den Norden denn von dem karolingischen Reich und seinen identifizierbaren Denaren unterscheidet. Man kommt dann zwangsläufig auf die grundlegenden Fragen, die in den Abschnitten 12.1.1 und 12.1.2, S. 414–418 angesprochen wurden.

Brita Malmers Meinungsführerschaft

Nicht so Brita Malmer. Sie gibt an, mit einer Hypothese zu arbeiten, die sich aber als Wunschkonstrukt herausstellt. Sie sortiert den Münzfundus nach Gebieten („präglingsområden“) und Münzseitenkombinationen („kombinationsgrupperna“), wobei sich alle Schiffsmotivmünzen in KG 3 und 4 und in Område II wiederfinden.³⁶ Dieses Gebiet II aber ist Schleswig Holstein und so legt sich Malmer schon 1966 auf Hedeby als Münzstätte fest:

„Beträffande KG 3–6 har en utförlig argumentering framlagts som stöd för uppfattning att dessa grupper är präglade i Område II, sannolikt i Hedeby.“³⁷

Also waren die Münzen doch nicht stumm und anonym? Sie weiß nun, dass es nur die eine „Münzwerkstatt im Gebiet II“ gab und die sei Haithabu gewesen. Sie leitet keine Hypothese ab, sondern behauptet einfach: „Im 9. Jahrhundert ist Haithabu im Gebiet unbestritten der führende Ort, ...“³⁸ Malmers Argumentationsstrang sieht wie folgt aus:

1. Die Schiffsbildmünzen, die zum einen mit Schwerpunkt Birka und Spangereid gefunden wurden, und zum anderen sowohl unterschiedliche Schiffstypen als auch unterschiedliche Averse aufweisen, werden ohne Nachweis dem Prägegebiet II, Schleswig-Holstein zugeschlagen.
2. In diesem Gebiet II ernennt sie Haithabu zu dem führenden und Münzen prägenden Zentralort.
3. Das wird ohne Nachweis festgesetzt, obwohl die Münzen eingestandenmaßen „stumm“ sind. Bei genauerer ökonomischer, geldtechnischer, historischer Betrachtung sind sie u. a. deshalb stumm, weil sie noch kei-

– ließ bisher einzig die enge Verbreitung der Stücke eine Hinweis auf ihre Produktion zu“ (Ralf WIECHMANN, 'Haithabu'. § 8: 'Münzprägung', in: RGA, Bd. 13 (1999), S. 383).

³⁵ Beide Zitate: Brita MALMER, Münzprägung und frühe Stadtbildung in Nordeuropa, in: BRANDT / MÜLLER-WILDE / RADKE, Haithabu und die frühe Stadtentwicklung (2002), S. 117.

³⁶ MALMER, Nordiska mynt (1966), Tabellen *Båt* (A1, A2, B), S. 304.

³⁷ MALMER, Nordiska mynt (1966), S. 194/195: „Bezüglich KG 3–6 hat im Vorwege eine ausführliche Diskussion mit dem Ergebnis stattgefunden, dass diese Gruppen in dem Gebiet II, vermutlich in Hedeby, geprägt wurden.“..

³⁸ MALMER, Münzprägung in Nordeuropa (2002), S. 121.

ne vollwertigen Münzen in einer Gewichts- und Hackgeldökonomie sein konnten und nachweislich alle – zumindest, bevor sie ihrer Besitzerin in das Grab folgten – als Schmuckanhänger getragen wurden.

Ort und Münzmeister waren also geldtechnisch für solcherart künstlerisch bearbeitetes Silber unwichtig. Malmer aber sieht sogar in der Zeit der mit Gefolgschaften bemannten Drachenschiffe und verheerender Wikingereinfälle einen Valutaabgleich zwischen nordischen und karolingischen Münzen.³⁹

Solchen Fragen der gesellschaftlichen Geldentwicklung, ganz zu schweigen von den Implikationen der Herausbildung von Staaten aus der alten Stammeswelt, stehen nicht auf der Agenda der, den Fundus von Münzen ordnenden, nach allen Regeln der Kunst katalogisierenden und die Münzexemplare im Detail untersuchenden und sich dann in Expertendiskussionen bewegenden Numismatiker/innen.⁴⁰

Die Münzen wurden nicht immer Haithabu zugeschlagen. Für Holger Ar b m a n waren in den 40er Jahren die Münzen aus den Gräbern von Birka noch „Birkamünzen“.⁴¹ 1964 zog sich Kolbjørn S k a a r e noch durch Doppelbenennung aus der Affäre, denn die nordischen Münzen seien „ziemlich umstritten“:

von
Birka-Münzen. . .

³⁹ Malmer schreibt: „Die Produktion wurde darüber hinaus sorgfältig der damaligen dominierenden Valuta, dem karolingischen Reichsdenar im Gebiet, angepasst. Mit der Münzreform Karls des Großen 973/974 erhöhte sich das Gewicht des Denars von etwa 1,3 g auf etwa 1,7 g (Grierson 1965). Das Mittelgewicht vollständiger erhaltener nordischer Münzen in KG 3-6 beträgt mit ca. 0,80 g einen halben karolingischen Denar nach der Reform (Malmer 1966, . . .)“ (MALMER, Münzprägung in Nordeuropa (2002), S. 121). Es bleibt unklar, ob sie vom Feingehalt oder vom Raugewicht spricht. Die von ihr angesprochenen 1,7 g der Karlsdenare waren ein reines Silbergewicht. Man portionierte damals noch reines Silber. Das Ganze mutet sehr konstruiert an. Bei Bezahlung mit Gewichtsgeld kam es nicht auf das Gewicht einer (genormten) Einzelmünze an, sondern auf die gewogene Gesamtportion wie auch immer geformten Silbers. Wenn Brita Malmer unterstellt, dass man im Norden bewusst einen halben karolingischen Denar silbergewichtsmäßig ausmünzte, so behauptet sie damit, dass man praktisch karolingische Währungsnorm mit einem karolingischen Halbdenar einführte. Auch gewichtsmäßig ist Malmer schwer zu folgen. 1966 schlüsselt sie den 0,80 g Wert genauer auf. Die meßbaren Münzen streuten zwischen 0,65 g und 0,97 g mit dem Mittelwert von 0,84 g (MALMER, Nordiska mynt (1966), *Tab. 14. Vikt. Fullständigt bildbestända mynt*, S.136). Ein solcher Mittelwert ist bedeutungslos, denn Münzen verlieren durch Gebrauchabnutzung immer sukzessive an Gewicht. Für Ausmünzvergleiche müsste also zumindest mit dem Maximalgewicht gearbeitet werden. Der frisch geschlagene, gewichtsmäßig angebliche Halbdenar hätte also $\geq 0,97$ g also ca. 1 g gewogen und wäre damit deutlich schwerer als ein halber karolingischer Denar gewesen. Es ist eine historische Fehleinschätzung, einen Valutaabgleich festmachen zu wollen.

⁴⁰ Als Beispiel hierfür sei die Kritik Malmers an Metcalf MALMER, Münzprägung in Nordeuropa (2002), S. 122 (Absch. 1.3.) angesprochen.

⁴¹ ARBMAN, Birka I. Text (1943), Gräberbeschreibung Nr. 526, S. 161-162 und Nr. 646, S. 226-127.

... über Birka-Hedeby-Münzen ...

„Vi har en myntgruppe, den er temmelig omstridt, men det er enighet om myntenenes skandinaviske opprinnelse og en generell datering til 800-tallet. Det er de såkalte *Birka/Hedeby-myntene*. Betegnelsen avslører at det er lokaliseringen av utmyntningsstedet som volder diskusjon.“⁴²

Hedeby/Haithabu setzte sich durch. Mit der Autorität einer Meinungsführerin hat Brita Malmer nicht nur die Fragen, sondern auch die Richtung der Antworten vorgegeben und etwa Pflöcke wie die „Hedeby-Münzungen“ eingeschlagen.

... zu
Haithabu-Münzen/
Hedeby coins

Es geschah und geschieht in der Forschung etwas sehr Seltsames. Obwohl es keine Beweise gibt - weder archäologische noch schriftquellenmäßige noch numismatische - sind sich weite Kreise der Forschung inzwischen darin einig, dass die hier vorgestellten Schiffsmünzen aus Haithabu/Hedeby stammen und dort geprägt wurden, ja, man bezeichnet sie sogar definitiv als „Haithabu-Münzen“ oder „Hedeby coins“, wobei man allerdings die Zuordnung hinter Konjunktiven versteckt.

Selbst eine Autorität wie Philip Grierson schließt sich dieser Meinung zu den skandinavischen Münzen an:

„Die verbreitetsten Münzbilder sind Schiffe, die auf die in Dorestad geprägten Pfennige Ludwigs des Frommen zurückgehen, aber keineswegs direkte Kopien sind. ... Vermutlich [!] kamen die Münzen allesamt aus Haithabu, der bedeutsamen Wikingersiedlung im heutigen Schleswig am Fuße der Halbinsel Jütland; sie war einer der bedeutsamsten Handelsplätze friesischer Kaufleute [?!].“⁴³

In dieser Meinungsgruppierung findet man auch Stéphane Lebecq

⁴² Kolbjørn SKAARE, Skipsavbildninger på Birka-Hedeby mynter, in: Norsk Sjøfartsmuseum 1914-1964 Oslo 1964, S. 75 („Es gibt eine Gruppe von Münzen, die ziemlich umstritten ist. Einigkeit herrscht darüber, dass die Münzen skandinavischen Ursprungs sind und dass sie aus der Zeit um 800 stammen. Es handelt sich um die sogenannten Birka/Hedeby-Münzen. Diese Benennung macht deutlich, dass die Lokalisierung der Münzstätte noch in der Diskussion ist“). Schon 1958 sprach Wideen von „Birk/Hedemynt aus Flokerudstorp/Grums“: WIDEEN, Birka/Hedeby-mynt (1958), S. 81-83.

⁴³ GRIERSON, Münzen des MA (1976), S. 66. Es ist definitiv falsch, dass die Münzen mit Schiffsmotiv „die verbreitetsten“ waren. Bzgl. Haithabu schließt er sich dem Mainstream an. Ansonsten wird das nordische Münzwesen von ihm ignoriert. In ihrem Standardwerk zum europäischen Münzwesen (GRIERSON / BLACKBURN, Medieval European coinage I (1986) behandeln Grierson/Blackburn das frühe nordisch-skandinavische Münzwesen überhaupt nicht. Die zentrale Arbeit Brita Malmers von 1966 etwa findet sich in ihrer Bibliographie nicht. Man kann das kaum als „Versehen“ einstufen. Für mich gibt es nur drei, gleichermaßen ungenügende Erklärungsmuster, den Norden nicht unter „European coinage“ zu führen: Entweder Grierson/Blackburn zählen den wikingerzeitlichen skandinavischen Norden nicht zu Europa, oder die frühen nordischen Münzen sind für sie keine Münzen. In beiden Fällen gehört das erklärt und erörtert. Oder dieses Ignorieren der Arbeiten der Numismatik in Skandinavien ist ein überheblicher Affront und dann dürften dem nationalistische Enge zugrunde liegen.

wieder, wenn er sich Malmer anschließt und meint, „ces pièces ont certainement [!] été frappées à Haithabu aux environs de 825 – soit dans le port qui a été le principal relais entre Dorestad et Birka, et où les Frisons jouèrent un rôle essentiel.“⁴⁴

Auch bei Gerd H a t z findet man nur Unbestimmtes: „... eine mögliche Münzprägung in Haithabu“; die „mögliche Entstehung in Haithabu“ (der „nordischen“ Münzen).⁴⁵ Hatz bekennt sich ausdrücklich als Anhänger Malmers. Bezüglich der nordischen Münzgruppe stellt er fest: „Aber erst B. Malmer konnte ... ihre Herkunft aus Haithabu – jedenfalls zum weitaus überwiegenden Teil – mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit klarlegen.“⁴⁶ Ein großes Wort, dass suggestiv etwas beschwört, was „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ eher aus dem Zeitgeist der Forschung der 60er Jahre heraus erklärbar wird und mit einer Wunschröle Haithabus im historischen Ablauf zu tun hat. Es sei „die Beobachtung zu bedenken,“ schreibt Hatz andererseits, „daß diese bildhaften Münzen in Birka fast ausschließlich in Frauengräbern vorkamen und infolge der Lochungen und Henkelungen eher als Schmuck denn als Geld anzusehen sein dürften.“⁴⁷ Diese wichtige Beobachtung hält ihn aber nicht davon ab, die Münzen einer Münzstätte des „bedeutsamen friesischen Handelsplatz“ Haithabu unter einer „staatlichen Hoheit“ Dänemarks zuzuweisen.⁴⁸

Ralf W i e c h m a n n betont, dass keine Haithabu-Münzstätte nachweisbar ist.⁴⁹ Das bewahrt ihn jedoch nicht davor, zu Haithabu festzustellen: „Hier wurden offensichtlich [!] die frühesten Münzen des n-europäischen Raumes geprägt.“⁵⁰ Den Nachweis für das „Offensichtliche“ erbringt er nicht. Nach dem Einsatz von „vermutlich“, „wahrscheinlich“ und „möglicherweise“ muss nach Wiechmann in H. „mit dem Vorhandensein einer ortsansässigen Münzwerkstatt gerechnet werden.“⁵¹

Ø s t e r g a a r d S ø r e n s e n & S t e e n J e n s e n legen sich 1996 für die in Gudme und Okholm gefundenen Münzen schon im Titel ihres Artikels fest: Two Hedeby-coins.⁵² Zugleich schreiben sie, dass die Münzen „are thought [by Malmer; RP] to have been struck [!] around 825 in southern Denmark, e.g. in Hedeby“ (ebd. S. 8).

⁴⁴ LEBECQ, Marchands frisons: Essay (1983), S. 182.

⁴⁵ Gert HATZ, Zur Münzprägung in Haithabu, in: JANKUHN / SCHIETZEL / REICHS-TEIN, Handelsplätze des MAs (1984), S. 260 und 261.

⁴⁶ HATZ, Münzprägung in Haithabu (1984), S. 265.

⁴⁷ HATZ, Münzprägung in Haithabu (1984), S. 268.

⁴⁸ HATZ, Münzprägung in Haithabu (1984), Tab. S. 266 („Älterer karolingischer u. bildreicher Typ“), S. 268.

⁴⁹ .Siehe oben Anm. 34

⁵⁰ WIECHMANN, RGA 13: 'Haiðaby' (1999), S. 382.

⁵¹ WIECHMANN, RGA 13: 'Haiðaby' (1999), alles S. 382.

⁵² Palle Ø stergaard SØRENSEN/Jørgen STEEN-JENSEN, Two Hedeby coins with ship-motifs, in: MANR 6, 1996, S. 5-9.

Ähnliches findet sich bei Ole Crumlin-Pedersen. Auch er kennt Münzen „that are supposed to have been minted [!] in Hedeby at this time.“⁵³ Er referenziert auf Malmer und spricht dann nur noch von „Hedeby coins“.

Wie nicht abgesicherte Mainstream-Meinung – durch ständige Wiederholung zu „historischer Wahrheit“ avanciert – den Weg in die Öffentlichkeit findet, zeigt anschaulich Birgit Maixner im Haithabu-Museum. Im Begleitband zur Ausstellung behauptet sie mit größter Selbstverständlichkeit „Königliche Münzprägung“ in Haithabu.⁵⁴ Sie sieht um 800 n. Chr. eine dänisch-königliche, hoheitliche Münzen prägende Staatsmacht auf Augenhöhe mit dem karolingischen Staat, die so nie existiert hat. Unverständnis von der Rolle und der Entwicklung des frühmittelalterlichen Staates führt zu einer deplazierten Beurteilung der nordischen Münzen.

12.2.3. Die Schiffsabbildungen auf den Münzen

Detlev Ellmers ist sich bezüglich einer Haithabu-Prägestätte mit dem Gros der Forscher einig. Die Münzen seien „wahrscheinlich in Haithabu“ geprägt worden.⁵⁵ Ihre Machart sei „angeregt worden“ durch Dorestad-Münzen. „In den Ländern, in die der von Dorestad ausgehende Friesenhandel ... diese Münzen trug, regten sie Nachprägungen ebenfalls mit Schiffsdarstellungen an.“⁵⁶ Ellmers vertritt die Meinung, die Friesen seien die Vorreiter des nordischen Münzwesens gewesen. Haithabu sei „der ebenfalls dänische Brückenkopf der friesischen Kaufleute an der Ostsee“, sei nur „politisch ein Teil Dänemarks“ gewesen,⁵⁷ will heißen, eigentlich ging es in Haithabu „in sehr enger Zusammenarbeit friesischer Kaufleute mit dem dänischen König“⁵⁸ wohl eher friesisch zu:

„In diesem dänischen Bereich des Friesenhandels wurden die ka-

⁵³ Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Viking-Age Ships and Shipbuilding in Hedeby / Haithabu and Schleswig, Schleswig / Roskilde 1997*, S. 172.

⁵⁴ Birgit MAIXNER, *Haithabu. Fernhandelszentrum zwischen den Welten* (Begleitband zur Ausstellung im Wikinger Museum Haithabu), 2. aktual. Aufl., Schleswig 2012, S. 95.

⁵⁵ ELLMERS, *Haithabu-Münzen* (1999), S. 367. Die „wahrscheinliche“ Herkunft führt zur definitiven Benennung: Titel des Artikels.

⁵⁶ ELLMERS, *Haithabu-Münzen* (1999), S. 368.

⁵⁷ ELLMERS, *Bedeutung der Friesen* (1985), S. 25.

⁵⁸ ELLMERS, *Bedeutung der Friesen* (1985), S. 25. Wie man sieht, benutzt Ellmers sehr dehnbare Begriffe. Was soll denn wohl ein „dänischer Brückenkopf der friesischen Kaufleute“ sein, der nach „karolingischem Vorbild aber doch eigene Münzen von Haithabu aus in Umlauf setzte“ (ELLMERS, *Bedeutung der Friesen* (1985), S. 25)? Prägten die Dänen eigene Münzen? Weshalb musste deshalb der dänische König eng mit friesischen Kaufleuten zusammenarbeiten (ebd.)? Sie prägten offenbar, so verstehe ich das, eher als Brückenkopf der Friesen und obendrein nach karolingischem Vorbild. Solche schwammigen Formulierungen bieten bei Kritik die Möglichkeit auszuweichen und darauf zu verweisen, dass man doch alles irgendwie gesagt oder anderes gemeint habe.

rolingischen Denare von Analphabeten nachgeprägt. Die Numismatiker denken dabei an Haithabu als Prägestätte; d. h. der Friesenhandel führte hier zur ersten Prägung von Fernhandelsmünzen an der Ostsee.⁵⁹

Detlev Ellmers stellt eine Phasentheorie in der Entwicklung der nordischen Münzen auf. Er sortiert 1999 die Schiffmünzen neu, die bis dahin in der Forschung nach den unterschiedlichen Charakteristika der Schiffsabbildungen (Fisch – Wellen; Segel – kein Segel; Stevenform; etc.) geordnet wurden, um die „Nichtbeachtung des jeweiligen Avers“ zu korrigieren und damit zu einer korrekten zeitlichen Abfolge der verschiedenen Stempel zu kommen.⁶⁰ Das Ordnungskriterium ist nun die Gestaltung der Averse, das heißt der Gegenseite zu den Schiffsdarstellungen.⁶¹ Ellmers sieht einen Phasenverlauf in einer zunehmenden Entfernung der Schiffsgegenseite der nordischen Münzen von dem karolingischen Dorestad-Avers: 1. Phase: Ornamentierung der „Carolus“-Buchstaben; 2. Phase: Einbringung einer mittigen Punktereihe; 3. Phase: Einführung von Tierabbildungen anstelle der Ornamente. Inwieweit diese Sortierung eine zeitliche Abfolge widerspiegelt, beruht ausschließlich auf unbewiesenen Annahmen, denn dieses Modell setzt eine einzige Monopolmünzstätte voraus, die ihre Prägungen nacheinander und auseinander entwickelte. Das aber ist nicht belegt. Ellmers kann also nicht wissen, ob nicht verschiedene Motive in verschiedenen Gegenden geprägt wurden und welche Stempel von wem wann geschnitten wurden.

Neusortierung der Münzen und Phasentheorie

Eine Tatsache ist jedoch, dass alle drei unterschiedlichen Phasenmünzen in Birka zeitgleich und zusammen in einem Grab als Grabbeigabe ein und derselben Frau gefunden wurden. Die unterstellte Zeitabfolge ermöglicht Ellmers jedoch eine Reihe von Spekulationen bzgl. „Abkehr vom karolingischen Vorbild bei gleichzeitigem Rückgriff auf die eigene Religion“, als hätten die Wikinger des 9. Jahrhunderts sich jemals von fränkischem Karolingertum freimachen müssen und sich von ihrer Religion abgewandt, um sich ihr neu zuzuwenden. Die Erfahrungen des Missionsbischofs Ansgar in jener Zeit sehen anders aus.

Sieht man dieses „Emanzipationsmodell“ in Zusammenhang mit den von

⁵⁹ ELLMERS, Bedeutung der Friesen (1985), S. 40.

⁶⁰ ELLMERS, Haithabu-Münzen (1999), S. 367. Durch gepunktete Querlinien sind in Abb. P.5, S. 983 die neuen Gruppen nach Ellmers zusammengestellt wurden: Nr. 6-9: Erste Nachprägungsphase; Nr. 10: Zweite Nachprägungsphase; Nr. 11-13: Dritte Nachprägungsphase.

⁶¹ Normalerweise ist der Avers die Seite mit der Festlegung der Münzhoheit, der Revers die Motivseite oder später die Wertangabeseite. Bei den nordischen Protomünzen löst sich diese Seitenfestlegung auf, da es keinen hoheitlichen Münzherren und damit auch keinen hoheitlichen Avers gibt. Man kann also bei den frühen skandinavischen Prägungen noch nicht – oder, bezogen auf karolingische Denare, nicht mehr – Avers und Revers unterscheiden.

Ellmers festgestellten Münzaktivitäten in Haithabu, so ergibt sich, dass der Friesenhandel mit seinen karolingischen Denaren letztlich den Anstoß für bewusste nordische Abgrenzung vom karolingischen Reich bewirkt hat. Das aber widerspricht der zugleich vertretenen Rolle der Friesen als Vorreiter des Westens im Nordosten Europas.

Die Kogge wird von Ellmers als spezifisch friesische Erfindung beschrieben.⁶² Bei den in Haithabu unterstellten Nachprägungen von Münzen mit koggenähnlichen Abbildungen geht es entsprechend um den Nachweis, dass der Friesenhandel in einem dänischen Emporium dafür sorgen konnte, dass seine speziellen Handelsschiffe auf Münzen dargestellt wurden. Die eindeutige Abgrenzung der hochbordigen Segelschiffe mit den geraden Steven von allen skandinavischen Schiffen ist also ein wesentliches Element der Friesen-Koggen-Theorie.

An dieser Stelle trennen sich deshalb die Deutungen der deutschen und der skandinavischen Schiffsforschung, wie Ellmers aufzeigt: „Kontrovers diskutiert wird der andere, ausgesprochen kantig dargestellte Schiffstyp, den die Skandinavier mit einem anderen skandinavischen Schiffstyp identifizieren . . . , während ich ihn der Ahnenreihe der Kogge zugeordnet habe.“⁶³

Der oder die Münzorte der skandinavischen Protomünzen sind nicht bekannt. Selbst wenn die um 825 geprägten Münzen mit Schiffsmotiven aus Haithabu stammen sollten, ist kein friesischer Einfluss auf ihre Gestaltung zu unterstellen.

alle Münzschiffe
in skandinav.
Gebrauch

Das bedeutet, dass die auf diesen nordischen Schmuckmünzen abgebildeten Schiffe aus der Erfahrung- und Vorstellungswelt der Skandinavier selbst stammen. Daraus folgt, dass nicht nur die abgebildeten Drachenschiffe, sondern ebenfalls die kantigen, hochbordigen Schiffe mit den geraden Steven bei den Skandinavieren nicht nur bekannt waren, sondern auch gefahren wurden. Hieraus lässt sich nur der Schluss ziehen, dass die keltischen Schiffe nicht nur in Friesland als Vorlage für geklinkerte Küstentransportschiffe in Schalenbauweise dienten, sondern dass in den Jahrhunderten der „Dark Ages“ nach Abzug der Römer und der skandinavischen Vorstöße an südwestliche Küsten auch andere Völkerschaften diese geräumigen Transportschiffe kennen und schätzen gelernt hatten.

Des Weiteren zeigt die Geschichte der Seeschifffahrt allgemein, dass ein Schiffstyp nicht über Jahrhunderte unverändert bleibt, sondern mit der Zeit, der Art der Nutzung und für das Seegebiet seiner Nutzung variiert, angepasst und weiterentwickelt wurde, auch wenn das in der Regel sehr vorsichtige Anpassungen waren. Den Friesen unter den Bedingungen der Küstenwattfahrt stellten sich andere Probleme als Kelten der Atlantikküste und der Keltisch-Irischen See, die wiederum anders gelagert waren als die

⁶² Kap. 9.5.3, S. 325–326.

⁶³ ELLMERS, Haithabu-Münzen (1999), S. 368.

Anforderungen an jütische Seefahrer und norwegische Händler auf *kaupferð*, die nicht nur jeweils unterschiedliche Westküsten der Nordsee befuhren, sondern auch den Weg an Kap Skagen vorbei in die Ostsee fanden.

Daraus folgt, dass die koggenähnlichen Schiffe auf den Münzen unterschiedliche Varianten und Ausprägungen dieses Schiffstyps darstellen können. Mit gebotener Vorsicht gegenüber einer frühmittelalterlichen Darstellung auf einer kleinen Münze kann man in der Tat Unterschiede ausmachen,

Varianten der
kantigen
Münzschiffe



Abb. 12.1: Siegel von La Rochelle (um 1200) / nordische Münze (um 825)

Links: aus EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), Nr. 89, S. 146; rechts: Anh. P.5, S. 983, Münze Nr. 8

die das Bild einer Kogge Richtung Typ Bremen relativieren:

(a) Das Schiff Nr. 8 könnte eine weitere Koggenvariante zeigen, die stark an das Siegel von La Rochelle um 1200 erinnert (Abb.12.1). Das Schiff auf diesem Siegel ist 1232 von einem Genueser Notar als „Cocha“ als auch „Lignum“ bezeichnet worden.⁶⁴

(b) Bei zwei der Münzen sind von der skandinavischen Forschung zu Recht Zweifel angemeldet worden, ob tatsächlich der kantige Typ abgebildet worden ist. Die Schiffe Nr. 7 und 15⁶⁵ könnte man auch als mit eingearbeiteten Totholz am Bug und Heck ausgefüllte nordische Schiffsrümpfe interpretieren, die diesen Schiffen eine kantige Silhouette geben.⁶⁶

(c) Bei den Schiffen Nr. 12 und 13⁶⁷ ist der Boden am Bug und Heck nach oben angeknickt, was Ellmers als ein konstruktives Detail für das Aufschwimmen nach dem Trockenfallen interpretiert und was sich an der Kogge Typ Bremen knapp 400 Jahre später wiederfindet. Das kann richtig sein. Da aber bei diesen beiden Schiffen der Decksverlauf eine entsprechende, und hier definitiv unrealistische Abknickung aufweist, besteht ebenfalls die Möglichkeit, dass der Münzstecher⁶⁸ alle Rundungen an dem Schiff eckig

⁶⁴ Nachweis bei Augustin Jal, 1848. Er schreibt: „**COCHA**, ital. géno. esp. s. f. **Coque** (navire). – « In alio || vero sigillo » (de la Rochelle) « erat imago cujusdam ligni ad similitudinem Cochæ, cum arbore et vello quadrato ex- || penso. » *Acte du 24 août 1232*; Ms. Arch. des notaires de || Genève. Le sceau dont parle cet acte génois nous est connu [...] Le navire (*Li- || gnum*) représenté sur cette épreuve, est une barque aux extrémités très-relevées. Elle porte une seul mât surmonté d'une croix, et une voile carée, munie par le bas de trois || bandes de ris [...]“ (Augustin JAL, *Glossaire Nautique. Répertoire Polyglotte De Termes De Marine Anciens Et Modernes*, Paris 1848, S. 383(Stichwort: 'COCHA')).

⁶⁵ Nr. 7: Abb. P.5, S. 983; Nr. 15: Abb. P.6, S. 984.

⁶⁶ Hierzu CRUMLIN-PEDERSEN, *Viking-Age Ships* (1997), S. 174-175; dagegen: ELLMERS, *Haithabu-Münzen* (1999), S. 370-372.

⁶⁷ Beide Münzen Abb. P.5, S. 983.

⁶⁸ Da die Gegenseite die identische Darstellung zweier Hähne aufweist, wurden die Münzen vermutlich von demselben Münzpräger hergestellt.

ausarbeitete.

Es ist also eine Fiktion, dass die koggenähnlichen Schiffe, die auf den frühen nordischen Münzen dargestellt werden, untrennbar und ausschließlich in Zusammenhang mit Friesenhandel und in Abgrenzung zur skandinavischen Schifffahrt zu sehen sind. Das keltische Erbe hat im Schiffbau des Nordens und Ostens Europas offenbar viel weitere Kreise gezogen, als eine auf Friesenerhöhung ausgerichtete Forschungssicht zugesteht.

12.3. Haithabu, Hollingstedt und die Schiffe

Die Rolle von Friesen und Friesenhandel und ihren Schiffen nach Osten steht und fällt mit der Stellung, die Haithabu für die westlichen Seehändler gespielt hat, bzw. überhaupt spielen konnte.

12.3.1. Über den Namen der Siedlung/en an der Schlei

Es sei an dieser Stelle kurz behandelt, dass die Bezeichnung der Siedlung am Inneren der Schlei des 8. bis 9. Jahrhunderts mit „Haithabu“ durch die schriftlichen Quellen keineswegs abgesichert wird. Vielmehr tragen Hafen und Ort zunächst den Namen *Sliethorp* bzw. *Sliaswich*, also „Schleswig“.⁶⁹

Über den Namen
des Ortes an der
Schlei

⁶⁹ Wir hören das erste Mal in den Reichsannalen für das Jahr 804 von einem dortigen Ort: *Godofridus rex Danorum* sammelte seine Streitmacht an der Grenze zu den Sachsen, *ad locum, qui dicitur Sliethorp in confinio regni sui et Saxoniae* (Ann.reg.Fr. anno 804, S. 78, Z. 35-36: „an einem Ort mit Namen Sliethorp/Schleswig im Grenzgebiet seiner Herrschaft und dem Gebiet Sachsens). Das zweite Mal taucht ein solcher Ort vier Jahre später auf, als derselbe Godofridus das slawische Emporium Reric zerstörte, *translatisque inde negotiatoribus, soluta classe ad portum, qui Sliethorp dicitur, cum universo exercitus venit* (ebd. anno 808, S. 88, Z. 20-22: „Er nahm die Kaufleute von hier mit fort, als er ungehindert die Flotte mit der gesamten Streitmacht an Bord zu dem Hafen, der Schleswig hieß, überführte“). Der Missionsbischof Ansgar erhielt um 850 vom dänischen König Horik die Erlaubnis zum Bau einer Kirche, und zwar *in portu quodam regni sui ad hoc aptissimo et huic regioni proximo Sliaswich vocato, ubi ex omni parte conventus fiebat negotiatorum* (Rim.vit.An. 24, S. 80, Z. 15-17: „in dem Hafen seines Reiches, der für dieses Vorhaben am geeignetsten und nicht weit von unserem Gebiet entfernt war, und der Schleswig genannt wurde, wo von überall her Kaufleute zusammenkamen“). Außerdem soll es da schon viele Vornehme gegeben haben, die bereits *vel in Dorestado vel in Hammaburg baptizati fuerant* (ebd. Z. 23: „in Dorestad oder Hamburg getauft worden waren“). Der Nachfolger Ansgars im Bremer Erzbischofsamt und sein Biograph, Rimbert, führte selbst Missionsreisen durch. Auf einer kaufte er eine christliche Sklavin frei. In der *vita Rimberti*, geschrieben von einem Mönch aus Corvey im Auftrag wiederum des Nachfolgers Rimberts, des Erzbischofs Adalgar, heißt es: *Cum venisset quadam vice ad partes Danorum, ubi ecclesiam novellae christianitati constructam habebat in loco qui dicitur Sliaswich, . . .* und dann folgt die Freikaufaktion (Vit.Rim. 18, S. 95-96, Zit. S. 95, Z. 10-8 v. u.: „Als er einmal im Gebiet der Dänen zu dem Ort der Schleswig hieß, gekommen war, wo er der neuen Christengemeinde eine Kirche baute, . . .“). Auch hier heißt die frühe Siedlung nicht

Der Name Haithabu, bzw. Heidiba wird erstmals von Adam von Bremen in seiner Hamburger Kirchengeschichte für das Jahr 934 verwendet. Heinrich I. griff die Dänen an, besiegte sie und zog nun die Grenze des Reiches *apud Sliaswich, quae nunc Heidiba dicitur*.⁷⁰ 947 wird *ad Sliaswig*⁷¹ der erste Bischof eingesetzt. Der Name „Heidiba“ wird erst wieder um 1000 im Zusammenhang mit einem Wunder des Bischofs Poppo erwähnt, dass sich eventuell *apud Heidibam, quae Sliaswig dicitur*,⁷² zugetragen habe. Adam schrieb in den 70er Jahren des 11. Jahrhunderts. In den geographischen Beschreibungen in seinem IV. Buch skizziert er ein von Kaiser Otto errichtetes Bistum ...

*apud Sliaswig, quae et Heidiba dicitur, quam brachium quoddam freti barbari alluit, quod incolae Sliam vocant, unde et civitas nomen trahit. Ex portu naves emitti solent in Sclavianiam vel in Suediam vel ad semland usque ad Greciam.*⁷³

Es ist sicher davon auszugehen, dass in der frühen Zeit im Inneren der Schlei nicht zwei Siedlungen mit Hafen existierten. Bis in das 10. Jahrhundert hinein hieß dieser Ort „Schleswig“ und erst danach auch Heidiba. Es ist demnach unrichtig, die frühe Wikingersiedlung Haithabu zu nennen. Bis in die zweite Hälfte des 11. Jahrhunderts hat es nach dem Zeitzeugen Adam von Bremen nur ein einziges doppelt benanntes Emporium gegeben. Ansgar und die ersten dänischen Bischöfe müssen also in dem heutigen Haithabu am Haddebyer Noor tätig gewesen sein. Eine Münzstätte für die nordischen Münzen – wenn sie denn hier existiert hatte – wäre in Sliasthorp/Sliaswich, wie damals das heutige Haithabu hieß, zu finden gewesen. Es ergibt sich, dass ein eigenständiges, bzw. neues städtisches Schleswig am Nordufer der Schlei erst in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts entstanden sein kann. Radtke führt aus:

„Zumindest einige Jahrzehnte lang dürften südlich und nördlich der Schlei gleichzeitig zwei Siedlungskomplexe bestanden haben, wobei der nördliche Teil dieser Doppelsiedlung mit Bischofskirche und Königshof und wohl schon Kernen einer Kaufleutesiedlung die zukunftsträchtigeren Elemente aufwies, die der vorhansischen Stadt letztlich ihr Gepräge geben sollten.“⁷⁴

Haithabu sondern Sliaswich.

⁷⁰ A.v.Brem. I.57, S. 228, Z. 13/14: „bei Schleswig, das jetzt Haithabu/Heidiba hieß“.

⁷¹ A.v.Brem. II.4, S. 236, Z. 27.

⁷² A.v.Brem. II.35, S. 272, Z. 3.

⁷³ A.v.Brem. IV.1, S. 434, Z. 19-22: „...in Schleswig, das auch Haithabu/Heidiba/Hedeby heißt. Es liegt an einem Meeresarm des Barbarenmeeres, den die Einwohner Schlei nennen. Von ihm leitet sich auch der Name des Ortes ab. Aus dem Hafen gehen regelmäßig Schiffe ab nach dem Slawenland, nach Schweden, dem Samland und bis nach Griechenland“.

⁷⁴ Christian RADTKE, Zur Geschichte der Stadt Schleswig in vorhansischer Zeit, in:

Der Wasserweg
nach Haithabu

Als vier zentrale Strukturelemente der vorhansischen Stadt benennt Radtke Kirche, Hof, Hafen und Kaufmannsniederlassung. Die Entwicklung dieser Elemente, beginnend mit einer uferparallelen Einstraßenanlage sieht er um die Wende zum 12. Jahrhundert.⁷⁵ Wohlgermerkt um 1100, nicht jedoch in einer Wikingersiedlung *Sliasthorp* 300 Jahr vorher, in der sich nach Ellmers Friesenkaufleute ansiedelten und für Münzprägung sorgten.⁷⁶ Ein ganz praktisches Problem besteht darin, wie die Friesen überhaupt nach Haithabu gelangen konnten, – per Schiff war ihnen das nämlich nicht möglich. Gehen wir von friesischer Watt- und Küstenschiffahrt entlang der Nordseeküste mit kleineren hybriden⁷⁷ Plattbodenschiffen aus, so kann mit Sicherheit gesagt werden, dass diese Schiffe nicht die Umlandfahrt um Kap Skagen in die Ostsee schaffen konnten.⁷⁸ Diese Route war kein Problem für den skandinavischen besegelten und ruderbaren Schiffstyp in der Art des Osseberg-Schiffs oder Gokstad-Schiffs. Schwerfälligere, nicht ruderbare, reine Plattbodensegler waren nicht in der Lage, sich von der berüchtigten jütischen Westküste freizusegeln. Deshalb spielt bei allen Überlegungen zu Haithabu Hollingstedt eine wichtige Rolle.

12.3.2. Hollingstedt an der Treene

Hollingstedt liegt ca. 18 km landeinwärts von Haithabu an dem bis dorthin schiffbaren Flüsschen Treene. Nach ca. 40 km fließt dieser Nebenfluss in die Eider, die nach weiteren ca. 30 km in die Nordsee mündet.⁷⁹ Nur auf diesem Wege kam man von Westen über das Wasser in die Nähe von Haithabu gelangen. Ellmers beschreibt das so: „Die Friesen, die sich hier [Haithabu; RP] ansiedelten, waren nicht zu Schiff gekommen, sondern

HGbl. 101, 1983, S. 18.

⁷⁵ RADTKE, Schleswig in vorhansischer Zeit (1983), S. 24-25.

⁷⁶ Aus Gründen der Sprachkonvention und um Missverständnisse zu vermeiden, werde ich weiterhin auch die frühe Siedlung am Haddebyer Noor 'Haithabu' nennen, obwohl 'Sliasthorp' ('Schleidorf') die korrektere Bezeichnung wäre.

⁷⁷ Zu den Hybridschiffen siehe Kap. 13.1, S. 459–467.

⁷⁸ Crumlin-Pedersen diskutiert für das 6. und 7. Jahrhundert, also die „Dark Ages“, die Beowulf-Zeit, die Möglichkeit der Durchfahrt durch den Limfjord, wo er auch das Umladen fränkisch-friesischer Waren auf nordische Schiffe für möglich hält. Aber auch die Funde westeuropäischer Güter „så kan dette ikke tages som et fuldgyldigt bevis for, at friserne har bragt varerne rundt i Norden i egne skibe“ (Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Cog-Kogge-Kaag. Træk af en frisisk skibstypes historie, in: Handels -og Søfartsmuseets på Kronborg, Årbog 23, 1965, S. 117/118: „... können niemals ein überzeugender Beweis dafür sein, dass die Friesen in eigenen Schiffen Waren über den Norden herantransportiert haben“)..

⁷⁹ Die heutigen Verhältnisse können nur grober Anhaltspunkt für die Situation im 9. Jahrhundert sein. „Der Lauf beider Flüsse, vor allem der Eider, unterschied sich im frühen und hohen Mittelalter erheblich vom heutigen Verlauf“ (Klaus BRANDT, Archäologische Untersuchungen in Hollingstedt (Kr. Schleswig-Flensburg), dem „Nordseehafen“ von Haithabu und Schleswig, in: BRANDT, Hollingstedt an der Treene (2012), S. 19).

hatten ihre Schiffe in Hollingstedt am Ufer der Treene ... stehen gelassen und waren ca. 16 km über Land gezogen.“⁸⁰ Wenn diese Ankömmlinge sich *a n s i e d e l t e n*, muss es bei Hollingstedt bald eng geworden sein, da die Friesen nur einen 15 m breiten Flussarm zum Anlanden am Treeneufer nutzen konnten.⁸¹ Diese Beschreibung kann nicht richtig sein. Inzwischen liegen ausführliche Forschungsergebnisse über Hollingstedt vor, mit deren Hilfe diese Vorgänge nun genauer aufgeklärt werden können.⁸² Man hat in Hollingstedt vier Münzen als Lesefunde geborgen. Die älteste „ist durch Gerd Hatz als Straßburger Prägung König Ludwigs des Kindes (900-911) bestimmt worden.“⁸³

kein Besiedlungs-
nachweis für das
9. Jh.

Zu den Siedlungsspuren führt Brandt aus:

„Erst die Anlage eines Brunnens und später eines Pfostengebäudes (Haus 1) zeigen eine intensivere Nutzung des höher gelegenen Areals an, die frühestens im ausgehenden 11. Jahrhundert einsetzte. Im 12. Jahrhundert, wahrscheinlich in dessen zweiter Hälfte, wurde am Flussufer eine auf mächtigen Pfosten gegründete Plattform errichtet (Abb. 11); sie wurde wohl gegen Ende des Jahrhunderts oder um 1200 durch eine kleinere ersetzt. Das östlich anschließende, höhere Gelände war durch Zäune unterteilt, die sich allerdings nicht zu Einfriedungen zusammenfügten. Von dort aus führten Fahrspuren nach Nordosten in Richtung auf die höhere Geest, von wo aus sich gute Wegeverbindungen nach Schleswig boten. Bauten, die eine Nutzung des Treeneufers als Schiffslandeplatz belegen, sind also erst in einem fortgeschrittenen Stadium der Nutzung des Ufergeländes nachzuweisen. Doch auch dann scheint der größte Teil des Areal als Verkehrsfläche gedient zu haben. Größere Pfostenbauten fehlen offenbar.“⁸⁴

Eicke Siegloff hat eine detaillierte Untersuchung und Bewertung der Sintelfunde von Hollingstedt (Kalfatklammern) vorgelegt,⁸⁵ in der für diese Arbeit besonders die frühen Typen A und A1 und die gefundenen Schiffsnieten interessant sind. Zusammen mit dem karolingischen Münzfund und der Datierung von Keramik ergibt sich:

⁸⁰ ELLMERS, *Bedeutung der Friesen* (1985), S. 37.

⁸¹ BRANDT, *Hollingstedt* (2012), S. 90.

⁸² BRANDT, *Hollingstedt an der Treene* (2012).

⁸³ BRANDT, *Hollingstedt* (2012), S. 45. Eine weitere Münze ist eine in Ribe geprägte Münze aus der Mitte des 12. Jahrhunderts. Die restlichen zwei stammen aus der Zeit Waldemars II. (ebd.).

⁸⁴ BRANDT, *Hollingstedt* (2012), S. 57. Leider unterscheidet Brandt durchgehend zwischen 'Wikingerzeit' und 'Mittelalter', ohne diese Zeitspannen genauer zu definieren, was allerdings für unsere Fragestellungen bzgl. der 2. Hälfte des 8. und ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts wichtig gewesen wäre.

⁸⁵ Eike SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut der Wikingerzeit und des Mittelalters aus Hollingstedt*, in: BRANDT, *Hollingstedt an der Treene* (2012), S. 115-248.

„Zumindest das 11. und beginnende 12. Jahrhundert betreffend, korrespondieren die vorgeschlagenen Datierungen dieser Warenarten bislang gut mit dem bisher angenommenen Verwendungszeitraum von Sinteln des Typs 1A.“⁸⁶

keine systematischen maritimen Aktivitäten am Anfang d. 9. Jh.

Aus vergleichenden Betrachtungen an Funden aus Duisburg und Utrecht gewinnt Siegloff das Ergebnis, dass „Sinteln vom Typ 1A in Hollingstedt aber nicht vor 900 datieren.“⁸⁷ Das bedeutet, dass schiffbauliche und Werftaktivitäten für das 9. Jahrhundert nicht nachweisbar sind. Einen Werftplatz und damit einen Hafen setzt Siegloff „spätestens seit dem 10. Jahrhundert an.“⁸⁸ Des Weiteren deuten die maritimen Fundstücke darauf hin, dass in Hollingstedt sowohl hybrid-koggenähnliche als auch Schiffe des skandinavischen Typs bearbeitet wurden.

Es ist also festzuhalten: Die archäologischen Untersuchungen Hollingstedts konnten keine systematische, maritime Nutzung des Schiffslandeplatzes in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts nachweisen. Klaus Brandt vermischt das Ergebnis jedoch mit Spekulationen:

„Allerdings ist nicht auszuschließen, dass Zelte oder kleinere leichte Gebäude ohne tief gegründete Pfosten Schutz gegen Unbilden der Witterung boten, wie das schon für die Wikingerzeit anzunehmen ist. Am Hollingstedter Treeneufer legten aller Wahrscheinlichkeit nach bereits in der Wikingerzeit Schiffe an, deren Ladung für den Handelsplatz Haithabu bestimmt war oder von dort für den Weitertransport zu Schiff herangeschafft worden war.“⁸⁹

Das, was er hier „nicht ausschließen“ mag und was „aller Wahrscheinlichkeit nach schon für die Wikingerzeit anzunehmen ist“, sollte ja gerade durch die Grabungen nachgewiesen und überprüft werden. Es nützt wenig, wenn die Vermutungen am Ende als Vermutungen bekräftigt werden.

12.3.3. Die Treene im Mittelalter

Flusstypen

Bei der Frage nach der Schiffbarkeit eines Flusses ist zunächst grundsätzlich zu klären, um welche Art von Fluss es sich handelt. Es ist zu prüfen, ob man es mit einem reinen Binnenfluss zu tun hat, der das Wasser seines Einzugsgebietes als Nebenfluss eines Stromes gleichmäßig in eine Strömungsrichtung durch den Querschnitt seines Bettes abführt. Es kann sich auch um einen Fluss handeln, der über seinen Hauptstrom in das Gezeitengeschehen eingebunden ist und bis weit flussaufwärts von den Tiden geprägt wird. Als drittes besteht die Möglichkeit eines Flusses, in

⁸⁶ SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut aus Hollingstedt* (2012), S. 158.

⁸⁷ SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut aus Hollingstedt* (2012), S. 161.

⁸⁸ SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut aus Hollingstedt* (2012), S. 180.

⁸⁹ BRANDT, *Hollingstedt* (2012), S. 57.

dessen befahrenem Teil die Tidengrenze liegt, so dass umkippenden Tiden mit unterschiedlichen Flutwellen gegen das abfließende Oberwasser des Flusses laufen.

Diese Fragen sind für die Treene schwierig zu beantworten. Klaus Brandt geht grundsätzlich davon aus, dass die Treene ein Tidenfluss war, wobei er zunächst vage feststellt: „Die untere Treene lag zumindest zeitweise im Einflussbereich der Tide.“⁹⁰ Oder: „Man kann deshalb annehmen, dass sich auch in der Treene die Hochwasserstände flussaufwärts abflachten.“⁹¹ Weiter legt er fest, dass „um 1000 BP“⁹² „der Einfluss des von der Eider flussaufwärts vordringenden Wassers das Gebiet von Hollingstedt erreichte.“⁹³ Da aber gerade die Regression des Meeres in der Zeit um 950 n. Chr. ihren tiefsten Stand im gesamten Mittelalter erreicht hatte,⁹⁴ geht Brandt also davon aus, dass die Treene bis oberhalb von Hollingstedt i m m e r ein Tidenfluss gewesen sein muss.

die Treene - ein
Tidenfluss?

Die geomorphologische und hydrographische Überprüfung dieser Angabe kommt zu einem anderen Ergebnis. Wir haben für die Region des Eiderunterlaufs einen verlässlichen Ausgangswert aus dem Jahr 800 von der Marschsiedlung Elisenhof auf dem nördlichen Eiderufer etwas westlich von Tönning. Dort betrug das MThw +0,60 m NN.⁹⁵ Zusammen mit dem von Hans Rhode bestimmten dortigen MThb⁹⁶ von 1,2 m⁹⁷ ergibt sich ein Tmw, also der dortige Meeresspiegel, von 0 m NN. Eideraufwärts von Elisenhof nahm der MThb schnell ab, so dass er auf der Höhe der damaligen Treeneeinmündung bei Reimersbude noch etwa 0,6 m betrug. Wir kennen nicht die damalige Abweichung von Spring- und Nipptiden vom MThw. Heute liegt das SpThw bei Friedrichstadt 0,28 m über dem MThw.⁹⁸ Unter den wesentlich flacheren Verhältnissen im Mittelalter vor der Eindeichung dürfte das SpThw bei Elisenhof +0,80 m NN und an der Treeneeinmündung bei +0,40 m NN betragen haben. Diese Überlegungen zeigen, dass um 800 n. Chr. Tidenwasser aus der Eider in die Treene überhaupt nur in

Verhältnisse
um 800 n. Chr.

⁹⁰ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 22.

⁹¹ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 23.

⁹² BP = before present, von dem Jahr 1950 rückwärts gerechnet. „Um 1000 BP“ wäre also die Zeit um 950 n. Chr.

⁹³ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 23.

⁹⁴ Anh. Q.2, Abb. Q.3, S. 989: Meeresspiegelkurve nach Behre: Regression R 6.

⁹⁵ Karl-Ernst BEHRE, Eine neue Meeresspiegelkurve für die südliche Nordsee. Transgressionen und Regressionen in den letzten 10.000 Jahren, in: .2003, Oldenburg : Isensee Verl, 2003., in: Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 28, 2003, Tab. S. 52/53, Ort 87-89 (Elisenhof, Spalte E).

⁹⁶ Zu den Abkürzungen MThw, MThb und weiteren Gezeitenbegriffen siehe die Darstellung Q.2, S. 986 („Begriffe und Abkürzungen der Gezeiten“).

⁹⁷ Hans RHODE, Überlegungen zur mittelalterlichen Wasserstraße Eider/Treene/Schlei, in: Offa 43, 1986 (Festschrift für Albert Bantelmann zum 75. Geburtstag), S. 316.

⁹⁸ Anh. Q, Anm. 5, S. 987.

der zweiten Hälfte der Flut in einer Höhe von schätzungsweise 0,20 m (Nipptide) und 0,40 m (Springtide) hineingelangen konnte. Das Gefälle der Treene⁹⁹ zwischen Hollingstedt und Friedrichstadt gibt Brandt für heute mit 3 m an,¹⁰⁰ wobei sich das Gefälle des Flusses nicht wesentlich verändert haben dürfte.¹⁰¹ Das bedeutet aber, dass sich die Flut nur im Unterlauf der Treene im Einmündungsbereich bemerkbar gemacht hat. Selbst frühe Sturmfluten mit 1 m über MThw können das 3 m über NN gelegene Hollingstedt unmöglich erreicht haben.

tidenfreie Treene
im 9. bis 11. Jh.

In dieser Zeit um 800 n. Chr. hatte bereits eine Regressionsphase der Nordsee eingesetzt, deren Spiegel sich bis um die Mitte des 10. Jahrhunderts um 0,80 m absenkte.¹⁰² Das Meer zog sich zurück und gab Land frei. Die Tidengrenze zog sich soweit zurück, dass die Treeneeinmündung in die Eider aller Wahrscheinlichkeit auch bei Springtide jenseits der Tidengrenze lag und die Gezeiten keinerlei Einfluss mehr auf die Treene hatten. Sie war bis in das 11. Jahrhundert hinein also ein Binnenfluss, der das Wasser seines Einzugsgebietes als flacher, langsam fließender Marschfluss abführte und dessen Wasserstand mit den Jahreszeiten, den Niederschlags- und den Verdunstungsverhältnissen schwankte.¹⁰³ Erst um 1100 dürften die Gezeitenverhältnisse wieder das Niveau von 800 n. Chr. erreicht haben.¹⁰⁴ Der weitere Gang der Dinge war entscheidend von den nun einsetzenden Eindeichungen an der Küste und ihren Strömen geprägt und brachte für eine Schifffahrt in Eider und Treene neue Verhältnisse mit sich.¹⁰⁵

Fazit: Im Frühmittelalter des 4. bis 6. Jahrhunderts war die Treene wohl ein tidenfreier Binnenfluss. Im 7. und 8. Jahrhundert war im Unterlauf und Einmündungsbereich der Treene die Tide wahrscheinlich spürbar, während ab dem 9. Jahrhundert bis zum 11. Jahrhundert die Treene tidenfrei dahinfloss. In der in dieser Studie besonders interessierenden fränkischen und Wikingerzeit hatte die Schiffslände von Hollingstedt nichts mit Tiden zu tun.

⁹⁹ Das Gefälle eines Flusses definiert sich durch „die Gefällelinie seines Wasserspiegels von der Quelle bis zur Mündung“ (Frank AHNERT, Einführung in die Geomorphologie, 4. Aufl. Stuttgart 2009, S. 180).

¹⁰⁰ „Die Eider verfügte nach einem Bericht aus dem Jahre 1910 von Rendsburg bis Friedrichstadt an der Sohle über ein Gefälle von nur 2 m [Nachweis] und in der Treene beträgt das Gefälle zwischen Hollingstedt und Friedrichstadt heute 3 m“ (BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 23).

¹⁰¹ Rhode führt hierzu aus: „Wie die Abflußverhältnisse in der Treene im Mittelalter im einzelnen waren, läßt sich nicht rekonstruieren. Es ist daher zulässig, in erster Annäherung die heutigen Verhältnisse zugrunde zu legen.“ (RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), S. 320).

¹⁰² Diagr. Q.3, S. 989.

¹⁰³ RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), S. 319-320.

¹⁰⁴ Diagr. Q.3, S. 989.

¹⁰⁵ Anh. Q, S. 986-987.

12.3.4. Die Schiffbarkeit der Treene

Um die Schiffbarkeit eines Flusses einzuschätzen, muss die gesamte Strecke beurteilt werden, denn die Möglichkeiten richten sich nach den am meisten einschränkenden Bedingungen des gesamten Weges, gewissermaßen nach dem „schwächsten Kettenglied“. Hierbei gilt es, Wassertiefen, Fahrrinnen, Richtungsänderungen, Strömungsverhältnisse und die Ufer zu berücksichtigen. Außer allgemeinen Aussagen zur Eider und Treene geht Brandt von den Wasser- und Schiffbarkeitsbedingungen in Hollingstedt aus, die zwei Besonderheiten aufweisen. Die Treene trifft hier auf einen Geestrücken und sie hat über 3 km kein Gefälle.¹⁰⁶ Ein solcher horizontaler Flussabschnitt kann als Aufschüttungsstrecke mit der Tendenz zu einem kleinen Gewässer interpretiert werden.¹⁰⁷ Ausgehend von den besonderen Wasser- und Tiefgangverhältnissen und der Lage dieses Ortes an einem Geestrücken stellt Brandt fest: „Damit waren günstige Voraussetzungen für einen Schiffslandeplatz gegeben.“¹⁰⁸ Es muss allerdings betont werden, dass diese Voraussetzungen nichts mit dem Einfluss von Gezeiten zu tun haben konnten. Bei einem Gefälle von 3 m von Hollingstedt bis zur Eider¹⁰⁹ muss die Schiffslände von Hollingstedt auf einem topographischen Niveau von 3 m über NN gelegen haben, unerreichbar für mittelalterliche Tidenwellen und Sturmfluten.

den gesamten
Wasserweg
einbeziehen

Demgegenüber stellt Brandt die Schifffahrtbedingungen in Hollingstedt tidenabhängig dar:

„Aus dem Gesagten ergibt sich, dass zur Zeit der Nutzung des Treeneufers bei E 105¹¹⁰ die Sohle des Flussbettes bei -0,63 m NN anzunehmen ist (Abb. 6). Geht man davon aus, dass das Mittlere Tidenhochwasser bei -0,1/± 0 m NN lag, dann ergäbe sich dort bei Mittlerem Tidenhochwasser eine Wassertiefe von 0,53 bis 0,63 m. Bei dem häufiger auftretenden Wasserstand von +0,14/+0,16 m NN war das Wasser sogar 0,77 bis 0,79 m tief.“¹¹¹

Die Sohle der Treene liegt bei ihm mehr als ½ m unterhalb des Meeresspiegels und bei einer Wassertiefe von 0,5 m hätte die Treene bei Hollingstedt auf Meeressniveau gelegen. In der Zeit von 1150 bis 1350 stieg das MThw und damit das Tmw der Eider in der damaligen Transgressions-

Hollingstedt auf
Meeresspiegelhöhe?

¹⁰⁶ Brandt teilt mit: „Oberhalb der Hollingstedter Straßenbrücke weist die Flusssohle auf etwa 2 km Länge kein Gefälle auf. Erst 1 km südlich der Brücke senkt sich die Sohle wieder ab.“ (BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 25.

¹⁰⁷ Zum Problem von lokalen und regionalen Erosionsbasen und Knicken im Längsprofil: AHNERT, Geomorphologie (2009), S. 180-182,185/186.

¹⁰⁸ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 21.

¹⁰⁹ Nach den Angaben Brandts: Siehe auf der vorherigen Seite.

¹¹⁰ Lage direkt hinter dem heutigen Deich; siehe BRANDT, Hollingstedt (2012), Abb. 6, S. 21 (Bohrschnitt auf Nord 85).

¹¹¹ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 27.

phase sogar noch weiter an,¹¹² wodurch – folgt man Brandt – Hollingstedt noch weiter unter das Meeresspiegelniveau geraten wäre.¹¹³ Nach Brandts Angaben hätte die Treene entweder bergauf fließen müssen, was natürlich unsinnig ist, oder es hätte ein See entstanden sein müssen, wozu es keinerlei Anhaltspunkte gibt. Die Höhenangaben bei Brandt als auch seine Angaben zu einem Tideneinfluss sind nach meiner Einschätzung nicht stimmig.¹¹⁴

Eine Betrachtungseinengung bzgl. der Schiffbarkeit der Treene zeigt sich darin, dass der mögliche Tiefgang von die Treene befahrenden Schiffen auf die besonderen, strömungsarmen, aufstauenden Flussverhältnisse direkt bei Hollingstedt bezogen wird. Brandt führt mögliche Wassertiefen vor Hollingstedt von 0,79 m bis 1,18 m an.¹¹⁵ In der Literatur werden Tiefgänge von die Treene befahrenden Schiffen von 0,50–0,80 m¹¹⁶ bis zu 1,20–1,40 m¹¹⁷ für möglich gehalten. Die Betrachtung von Wassertiefen und Anlandebedingungen an der Schiffslände Hollingstedt am Geestrand kann nicht repräsentativ für die notwendige, durchgehend vorhandene Wassertiefe für Schifffahrt auf dem mäandrierenden Marschfluss bis hoch nach Hollingstedt sein.

Einen Tidenstrom, der mit wechselnder Strömungsrichtung gewissermaßen den Fluss „aufräumt“, gab es nicht. Die Eigenströmung der Treene fällt bei der Topographie des von ihr durchflossenen Gebietes und wegen ihres relativ geringen Gefälles schwach aus. Die Wasserführung der Treene, wie die jedes Binnenflusses, schwankte jahreszeitlich und wetterabhängig. Gerade in den Sommermonaten wird die Treene am wenigsten Wasser

¹¹² Diagr. Q.3, S. 989.

¹¹³ Ich kann der Logik folgender Aussage Brandts nicht folgen: "Dass die Flutwelle bis Hollingstedt aufief, ist durchaus möglich, da die Sohle des Flusses dort sicher unter NN lag" (BRANDT, Hollingstedt (2012), . 23). Sicher ist allerdings, dass in es diesem Falle keine Treene gegeben hätte, deren Wasser zur Eider hin abfließen konnte.

¹¹⁴ Obwohl Hans Rhodes von einer veralteten Meeresspiegelkurve ausgeht, kommt er schon 1986 zu wesentlich realistischeren Aussagen: Anh. Q, S. 987.

¹¹⁵ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 27.

¹¹⁶ In einer Modellrechnung zum Transport von Tuffstein geht Rhode von 0,5 bis 0,8 m Tiefgang der Transportschiffe aus: RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), S. 329. Die Tuffstein-Ziegel wurden über den kleinen Anleger am Süderwiesenbach angelandet. Das war dort aber nur Schiffen mit max. 0,40 m Tiefgang theoretisch möglich, da in dem Falle das Ufergelände „21 bis 26 cm hoch unter Wasser gestanden“ haben müsste (BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 67), was ein Entladen von Tuffstein über überschwemmtes Wiesengelände sehr erschwert hätte. Überhaupt ist es für mich eines der leider nicht diskutierten und noch nicht gelösten Rätsel um Hollingstedt, warum ausgerechnet eine relativ schwere Massenware wie Tuffstein am Süderwiesenbach und nicht an der zentralen und offensichtlich besser geeigneten Anlandestelle direkt bei der Siedlung Hollingstedt entladen wurde.

¹¹⁷ Sieglhoff hält es für möglich, dass Schiffe von der Größe der Kollerup Kogge mit einem geschätzten Tiefgang von 1,2 bis 1,4 m Hollingstedt vor 1150 angelaufen haben: SIEGLOFF, Maritimes Kulturgut aus Hollingstedt (2012), S. 172.

geführt haben.¹¹⁸ Erst für das Spätmittelalter mit Eindeichung und aufkommendem Tideneinfluss in der Treene sieht Rhode die Ausformung der heutigen Schifffbarkeitsverhältnisse.¹¹⁹ In den Sommermonaten wurde die Treene wohl zeitweise selbst für Kähne und Prahme zum unpassierbaren Rinnsal. Der Fluss mäandrierte stark, was zu einer sich immer wieder ändernden Fahrrinne durch Ablagerungen, wegen Hindernissen durch Bäume und Äste, sich ablagernden und aufbauenden Gleithängen und tieferen Stellen an den Prallhängen geführt hat.

Außerdem dürfte es nicht möglich gewesen sein, mit einem mittelalterlichen reinen Plattbodenküstensegler die Treene bis hinauf nach Hollingstedt zu segeln. Der Fluss mäandriert dermaßen stark, dass er Schleifen aufweist, bei deren Absegeln man immer in eine Am-Wind-Position gerät, die ein solches Schiff nicht beherrschte. Es konnte nicht kreuzen und hatte in einem schmalen Fluss obendrein kaum die Möglichkeit Manöver zu fahren, denn es wäre sofort durch starke Abdrift auf das nächste Ufer oder Untiefen gedrückt worden. Selbst wenn das Schiff im Unterlauf der Treene die Möglichkeit gehabt hätte, sich auf einer kleinen Flutwelle flussaufwärts treiben zu lassen, musste es dennoch eine Eigengeschwindigkeit durch das Wasser entwickeln, um steuerfähig zu bleiben und die sich ständig windende Fahrrinne zu treffen. Ein die Treene befahrendes Schiff benötigte zumindest Ruder, um den Fluss zu meistern. Die Ufer des sich durch flache, mitunter überschwemmte und aufgeweichte Marschwiesen schlängelnden Flusses ließ nämlich keinen Treidelbetrieb zu. Es bleibt in einem solchen Gewässer ansonsten nur die Möglichkeit eines stakenden Vortriebs, was die Schiffsgröße stark einschränkt. Ein beladener Lastkahn weist eine gewisse Trägheit auf, die durch das Abstoßen mit den Stangen am Grund beherrscht werden muss. Winddruck und Strömung erschweren das Staken zusätzlich, so dass diese Vortriebsart nur für kleine Kähne und Boote auf Binnengewässern in Frage kommt.

Vortriebsoptionen
auf der Treene

¹¹⁸ Für heutige Verhältnisse beschreibt Rhode: „Damit ergeben sich mittlere jährliche Oberwasserzuflüsse (MQ) von 29 m³/s für die Eider und 10,5 m³/s für die Treene. Für das Sommerhalbjahr betragen die Abflüsse (So MQ) 17,5 m³/s und 6,4 m³/s“ (RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), S. 320). Für die mittelalterlichen Verhältnisse mit wärmerem Klima, d.h. höherer Verdunstung und schwächerem Gefälle wegen eines höheren Meeresspiegels, geht er von geringeren Abflüssen aus: „Bei gleichen Querschnitts- und Gefälleverhältnissen eines Flusses bedeuten geringere Abflüsse niedrigere Wasserstände. So gesehen müßten die Wasserstände in der Treene damals niedriger gewesen sein als heute.“ (ebd.).

¹¹⁹ „Wahrscheinlich wurde der untere Abschnitt der Treene erst zwischen dem 11. und 16. Jahrhundert, insbesondere vom 14.–16. Jahrhundert, infolge der Zunahme der Tide auf die hier heute vorhandene Breite und Tiefe ausgeräumt“ (RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), S. 320).

12.3.5. Der Wechsel von See- auf Binnenfahrt

Eicke Siegloff stellt Überlegungen zu Schiffsgrößen und -typen an.¹²⁰ Schiffsneten als Plankenverbinder verweisen auf Schiffe skandinavischer Bauart, Sintelkalfaterung auf geklinkerte Transportfahrzeuge. Die maritimen Funde könnten auf kleine Küstenschiffe von 6 -14 m Länge hindeuten. Siegloff stellt allerdings auch Überlegungen an, die für mich eine Lösung aller Beschränkungen, Widersprüche und Unstimmigkeiten der Treene-Binnenschifffahrt beinhalten.

„In den bisherigen Überlegungen wurde davon ausgegangen, dass zumindest für die Küstenschifffahrt geeignete Schiffe beider Bauweisen den Hafen Hollingstedt anliefen und bei ungünstigen Bedingungen möglicherweise irgendwo im Bereich zwischen Eidermündung und Unterlauf der Treene in geschützter Lage warten mussten. Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass an dieser Stelle Schiffe geleichtert und die Waren mit Hilfe von Flussbooten nach Hollingstedt transportiert wurden.“¹²¹

Grundsätzlich haben wir es bei der Nordsee-Eider-Treene-Strecke mit einem Wechsel von See- zu Binnenschifffahrt zu tun, wie er immer und zu jeder Zeit bei der Transportschifffahrt auf Strömen vorkommt. Auf der Elbe beispielsweise wurde dieser Wechsel in Hamburg sogar durch zwei Häfen vollzogen. Kein größeres Schiff konnte die Este nach Buxtehude, die Schwinge bis nach Stade oder gar die Alster oder Bille oberhalb Hamburgs befahren. Lüneburg an der Ilmenau wurde im Kahnbetrieb angefahren. Alle Seeschiffe mussten für den Weitertransport ihrer Waren in diese Städte geleichtert werden, bzw. in Prahm- oder Kahnbetrieb aus dem Binnenland in die Stadt gebracht werden.

Zu dem Wechsel von See- zu Binnenschifffahrt gehörte eine entsprechende Infrastruktur: Binnenhäfen, Schiffsreederei, Organisation des Leichterbetriebs, Dienstleistungen für den Ablauf, also Kahnfahrer, Prahmführer oder Träger. Auf dem Eider und Treene Wasserweg haben wir es sogar mit einem doppelten Wechsel der Transportbedingungen zu tun: In der Eidermündung wechseln die Bedingungen von See- zu Binnenschifffahrt. An dem Schifffandanlandplatz Hollingstedt hatte der Wechsel von Schiffs- zu Fuhrbetrieb zu erfolgen.

Der Wechsel des Transportmediums verlangte nach Siedlung und systematischer Organisation. Bis zur Einmündung der Treene in die Eider war das Wasser für von See kommende Schiffe immer befahrbar. Dort wäre ein Schutz- und Umladehafen notwendig gewesen: Ein Schutzhafen nicht nur für einen Leichterbetrieb, sondern mehr noch für die seewärts auslaufenden

¹²⁰ SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut aus Hollingstedt* (2012), S. 168-175.

¹²¹ SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut aus Hollingstedt* (2012), S. 174.

Segler, die bei vorherrschenden Westwinden oft zu längeren Wartezeiten gezwungen wurden, ehe sie überhaupt die Eider segelnd verlassen konnten, denn die Eider selbst bot wohl wenig günstige Wasserflächen für eine Reede. Für das Befahren der Treene mit ihrem weiter flussaufwärts nicht selten nur knietiefen Wasserständen und im Unterlauf zunehmend im 12. und 13. Jahrhundert ständig wechselnden und umkippenden Strömungsverhältnissen, waren nur flachgehende, zu stakende Flussboote, d. h. Prahme und Kähne, geeignet. Es gibt kurz vor Hollingstedt einen zweiten engen Landeplatz am Süderwiesenbach für kleine Flussboote, mit denen der Antransport von Tuffstein und rheinischer Keramik erfolgte.

„Damit ergab sich ein erster Hinweis auf einen flussabwärts gelegenen Umschlagshafen spätestens des 12. Jahrhunderts. Boote, die den schmalen und flachen Wasserlauf am Süderwiesenbach befahren konnten, waren aber keineswegs für eine Fahrt durch das Wattenmeer geeignet.“¹²²

Ein solcher Hafen ist zwar „noch nicht lokalisiert worden, doch spricht einiges dafür, einen solchen Umschlagshafen bei Koldenbüttel anzunehmen. Koldenbüttel liegt knapp oberhalb der alten Einmündung der Treene in die Eider.“¹²³ Sieglöff diskutiert einen solchen Umschlagplatz nicht nur für die kleine Lände am Süderwiesenbach, sondern bespricht Orte an Geesträndern, die für einen Zwischenhafen in Frage kämen:

„Auch für die Zeit vor 1100 ist an der unteren Treene oder Eider ein Schutzhafen zu vermuten, in dem Schiffe mittlerer Größe auf die Flut bzw. günstige Bedingungen für die Fahrt Treene aufwärts warteten. Unklar bleibt jedoch, ob ein eventueller Umschlagplatz stetig angelaufen wurde oder nur ein Behelfshafen war. Vielleicht zog man das Umladen der Waren auf Flussboote der teilweise wohl beschwerlichen Fahrt mit Seeschiffen auf der Treene bis Hollingstedt vor.“¹²⁴

Angesichts der oben besprochenen Bedingungen und Umstände einer Treenefahrt bestand meiner Meinung nach – im Gegensatz zu Sieglöff – nicht die Option der Bewältigung der Treene mit Seeschiffen. Detlev Ellmers ist sich jedoch ganz sicher: die frühen Wattenmeerkoggen der Friesen „sailed as far as Hollingstedt, the North-Sea harbour of Hedeby“.¹²⁵

¹²² SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut aus Hollingstedt* (2012), S. 174. Zum Süderwiesenbach auch BRANDT, *Hollingstedt* (2012), S. 56/57.

¹²³ BRANDT, *Hollingstedt* (2012), S. 75.

¹²⁴ SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut aus Hollingstedt* (2012), S. 177; Siehe auch die Karte Abb. 44 S. 178.

¹²⁵ ELLMERS, *Frisian and Hanseatic Merchants* (1985), S. 84.

12.3.6. Der Landtransport von Hollingstedt zur Schlei

Die Etappe des
Landtransportes

Was an nötiger Infrastruktur für die Etappen auf dem Wasserweg gilt, muss entsprechend für Hollingstedt und den Wechsel von Schiff- auf Landtransport vorausgesetzt werden. Man musste zunächst einen Fuhrbetrieb einrichten. Es wurden aufschlussreiche Untersuchungen von Schlacht-tierknochen für das 11. und 12. Jahrhundert durchgeführt.¹²⁶ „Wegen des außerordentlich hohen Anteils von alten männlichen Rindern ist zu vermuten, dass es sich dabei um die Knochen von Zugochsen handelt, deren Fleisch am Schiffslandeplatz verspeist worden ist.“¹²⁷ Die Ochsen zogen vierrädrige stabile Wagen.¹²⁸ „Die Wagen fuhren bis auf etwa 40 m an das Flussufer heran, wie die Wagenspuren zeigten.“¹²⁹

Es wurde Fuhrbetrieb zwischen Hollingstedt und Schleswig und wohl auch schon nach Haithabu nachgewiesen. Für eine Landetappe des Warentransportes benötigte man Tränkestellen für die Zugtiere,¹³⁰ Ställe, Lager, Wohnhäuser, Stellmacher, Schmiede, und natürlich Gespannführer. Tiere mussten gezüchtet und Futter bereitgestellt werden. Der Fuhrbetrieb musste in Absprache mit dem Schiffsbetrieb auf der Treene erfolgen. Es musste in diesen Zeiten für Geleitschutz gesorgt werden.¹³¹ Das alles machte Siedlungen an beiden Enden der Strecke erforderlich, in denen arbeitsteilig der

¹²⁶ Dirk HEINRICH, Untersuchungen an Tierknochen aus dem mittelalterlichen Hollingstedt (11./12. Jahrhundert), in: BRANDT, Hollingstedt an der Treene (2012), S. 249-359. Die Untersuchung Heinrichs stützt sich auf Tausende von Knochenresten aus den Grabungen an der Treene und am Süderwiesenbach. Die weitaus meisten Funde waren Rinderknochen. Das Rind „hatte somit für die Ernährung der Menschen an den Schiffsländern die bei weitem größte Bedeutung“ (HEINRICH, Tierknochen aus Hollingstedt (2012), 329). „Die Rinderknochen von beiden Plätzen stammen größtenteils von ausgewachsenen bzw. auch alten Tieren“ (ebd.). Die Schiffsländer an der Treene (Grabung Lahmenstraat 1995) barg vorwiegend Reste von Bullen oder Ochsen. „Diese Rinder dürften vor ihrer Schlachtung zu Arbeitsleistungen herangezogen worden sein ...“ (ebd.).

¹²⁷ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 85.

¹²⁸ Ergebnisse der Untersuchung von Hajo HAYEN, Der Landtransport: Wagenreste aus Haithabu, in: JANKUHN / SCHIETZEL / REICHSTEIN, Handelsplätze des MAs (1984), S. 251-253. Hayen führt im Einzelnen aus: „Die in Haithabu gefundenen Radfragmente gehören zur Gruppe I mit Rädern, die stark belastet werden konnten, sowohl vom Untergrund wie auch von der zu transportierenden Last her. Ihre Bruchempfindlichkeit ist gering, die Räder sind jedoch recht schwer.“ (ebd. S. 252/253). „Es zeigt sich, daß die in Haithabu gefundenen Räder für Fahrzeuge geeignet waren, die Lasten zwischen rund 200 und 1000kg tragen konnten (Belastung minus Eigengewicht)“ (ebd. S. 253). Zur zeitlichen Einordnung dieses Wagentyps, der sicherlich auch für den Transport von und nach Hollingstedt im Einsatz war: „Der Schwerpunkt der Nutzung scheint zwischen 900 und 1200 erkennbar zu werden“ (ebd.).

¹²⁹ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 84.

¹³⁰ BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 85 u. Anm. 24.

¹³¹ Deshalb vermutet Brandt: „Der Weg über die Schleswiger Landenge dürfte unter Königsschutz gestanden haben“ (BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 85).

Lastentransport organisiert wurde.

Generell gilt, dass jeder regelmäßige Transportabschnitt auf einer Handelsroute einen besiedelten und organisierten Ausgangs- und Endpunkt benötigt. Das galt, wie gesehen, für die Etappe des Landtransportes ebenso wie für die Etappe der Binnenschifffahrt auf der Treene und schließlich die Etappe des Seetransportes, entweder von der Eider aus zum Heimathafen der See- und Küstenschifffahrt in der Nordsee oder auch für die Etappe von der Schlei zu einem Bestimmungsort im Ostseehandelsnetzwerk.

Solche Verkehrsverhältnisse mussten über längere Zeiträume wachsen. Die archäologischen Untersuchungen Hollingstedts ergaben einen florierenden Ort im 12. Jahrhundert bis in das 13. Jahrhundert hinein.¹³² Eine karolingische Münze aus dem ersten Jahrzehnt des 10. Jahrhunderts liefert den frühesten zeitlichen Hinweis auf Durchgangsverkehr. Siedlungstätigkeit setzte jedoch nachweislich frühestens im ausgehenden 11. Jahrhundert ein. Die ersten Anfänge einer Nutzung der Schiffslände von Hollingstedt werden somit frühestens Ende des 9. Jahrhunderts anzusetzen sein. Vorher werden sich eventuell sporadisch Händler und Schiffer auf kleinen Schiffen die Treene aufwärts gekämpft haben, so dass diese kombinierte See-Fluss-Land-Brücke zumindest bekannt und interessant werden konnte.¹³³

gewachsene Infrastruktur, Datierung

12.4. Friesen, Koggen und die Hanseperspektive

12.4.1. Eine (west)friesische Kolonie in Haithabu?

Christian Radtke sieht es als erwiesen an, dass in Haithabu/Schleswig „spätestens seit dem mittleren 9. Jahrhundert eine friesische Bevölkerungsgruppe ansässig gewesen ist; sie gehörte zur Führungsschicht des Ortes (Rimbert cap. 24).“¹³⁴ Was genau finden wir in Rimberts Ansgar-Vita im Kap. 24?

Aussagen der *Rimberti Vita Anskarii*

Multi namquam ibi antea erant christiani, qui vel in Dorestado vel in Hammaburg baptizati fuerant, quorum quidam primores / ipsius vici habebantur, et gaudebant facultatem sibi datam christianitatem

¹³² Untersuchungen im Leibniz-Labor für Altersbestimmung und Isotopenforschung der Universität Kiel an Holzpfosten und Holzkonstruktionen der Uferbefestigung. „Die Hölzer könnten in der Zeitspanne von Mitte des 11. bis zum frühen 13. Jahrhundert geschlagen worden sein. Aufgrund der Kalibrierungskurve lässt sich der Zeitraum jedoch eingrenzen. Mit 68 Prozent Wahrscheinlichkeit liegt das tatsächliche Datum im Zeitraum von 1160 bis 1210/15. Die größte Wahrscheinlichkeit kommt dem späten 12. und dem frühen 13. Jahrhundert zu“ (BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 40 und Anm. 8, S. 40).

¹³³ „Die frühesten archäologischen Belege für Hollingstedt als Schiffsländeplatz sind in das 9. Jahrhundert, vielleicht auch bereits in das 8. Jahrhundert zu datieren“ (BRANDT, Hollingstedt (2012), S. 89).

¹³⁴ RADTKE, Schleswig zwischen westl. Kontinent und Ostseeraum (2002), S. 390.

*suam observandi.*¹³⁵

In dieser Zeit um die Mitte des 9. Jahrhunderts drang die christliche Mission langsam nach Norden vor und es gab bereits Dänen, die sich taufen ließen.¹³⁶ Die *primores* des dänischen Wikortes werden Dänen gewesen sein. Es liegt nahe, dass *primores* aus Haithabu ihrerseits als Kaufleute nach Hamburg oder Dorestad zogen und sich dort taufen ließen, ehe sie zurückzogen. Das ist wesentlich wahrscheinlicher, als dass friesische, christliche, in Dorestad siedelnde Kaufleute, die ohne Schiff, also wohl ähnlich den sächsischen Händlern, auf einem Landweg nach Haithabu zogen, sich dort ansiedeln und eine Kolonie bilden durften. Man tut dem Rimbert-Text Gewalt an, aus ihm zur Führungsschicht Haithabus gehörende Friesen herauszulesen. Weiter finden wir bei Rimbert:

*Factumque est gaudium magnum in ipso loco, ita ut etiam gentis huius homines absque ullo parvore, quod antea non licebat, et negotiatores tam hinc quam ex Dorestado locum ipsum libere expeterent, et hac occasione facultas totius boni inibi exuberaret.*¹³⁷

In diesem Bericht Rimberts ist von sächsischen und von friesischen Kaufleuten aus Dorestad die Rede, die erst jetzt unbehelligt mit ihren Waren nach Haithabu/Schleswig ziehen konnten. Davon, dass diese Kaufleute umsiedelten – von einer Friesenkolonie – ist jedoch bei Rimbert nicht die Rede.

Als weiteren Beleg beruft sich Radtke auf den „Nachweis ethnisch charakteristischer Bestattungssitten (Steuer 1984b, S. 352)“.¹³⁸ Was erfährt man bei Steuer? An Hand der Grabriten und Gräberarten unterteilt er die Untersuchung der Gräberfelder von Haithabu in zeitliche Phasen. Für die Zeit vor 800 finden sich „Gräber der hier seit langem lebenden Bevölkerung in verstreuter Lage an verschiedenen Fundplätzen ... Diese Gräber gehören zu den einheimischen Sachsen. Gleichzeitig leben auch schon dänische Bevölkerungsgruppen hier“.¹³⁹ „Um 800 und zur Zeit des Dänenkönigs Göt-

¹³⁵ Rim.vit.An. 24, S. 80, Z. 22-25: „Es gab dort nämlich schon viele Christen, die entweder in Dorestad oder in Hamburg getauft worden waren – unter ihnen selbst Vornehme des Wikortes. Sie waren erfreut über die sich ihnen bietende Möglichkeit, ihre christliche Religion zu bewahren“. Zu diesen Zusammenhängen auch Anm. 69, S. 430.

¹³⁶ Beispiel: Anm. 96, S. 355.

¹³⁷ Rim.vit.An. 24, S. 80, Z. 27-31; Die Rede ist von Haithabu: „Und es erhob sich an diesem Ort eine große Freude, weil nämlich nun auch Männer unseres Volkes ohne Furcht diesen Ort unbehelligt aufsuchen konnten, was vorher nicht erlaubt war. Das galt auch für Kaufleute von hier wie aus Dorestad. Durch diesen günstigen Umstand konnten dort Güter aller Art im Überfluss vorhanden sein“.

¹³⁸ RADTKE, Schleswig zwischen westl. Kontinent und Ostseeraum (2002), S. 390. Es handelt sich um Heiko STEUER, Zur ethnischen Gliederung der Bevölkerung von Haithabu anhand der Gräberfelder, in: Offa 41, 1984, S. 189-212.

¹³⁹ STEUER, Bevölkerung von Haithabu (1984), S. 209. Steuer führt noch genauer aus: Es „lebten dort Dänen und/oder einheimische, schleswig-holsteinische Sachsen ... ver-

trik“ können dann sächsische, dänische und slawische Gräber unterschieden werden. Das anschließende Jahrhundert ist „die eigentliche dänische Zeit des Handelsplatzes“.

„Jetzt im 9. Jahrhundert sind anscheinend weitere slawische Hügelgräberfelder entstanden, abgesetzt von den sächsischen und dänischen Friedhofsteilen ganz im Südwesten . . . Die 2500 Gräber gehören zu etwa 1000 Sachsen, 1000 Dänen und 500 Slawen.“¹⁴⁰

Eine (west)friesische Bevölkerungsgruppe ist nicht erkennbar und wird nicht erwähnt. Radtke beruft sich offensichtlich zu Unrecht auf Steuer.¹⁴¹ Alle drei Nachweise, die Radtke für „das *friesische* Element in Haithabu/Schleswig“ im 9. Jahrhundert anführt (erstens Rimberts Text, zweitens Gräberauswertungen und schließlich noch drittens die „Nachprägung von Denaren aus der westfriesischen Metropole Dorestad seit dem frühen 9. Jahrhundert“), halten einer Überprüfung nicht stand. Es wird deutlich, dass Radtkes Vorgehen dazu führt, die Friesenlegende zu untermauern.

Unsere Untersuchung hat bisher ergeben, dass Friesen mit ihren Schiffen nicht Haithabu erreichten, und dass es um 800 keinen systematischen Friesenhandel auf eigenen Schiffen in der Ostsee geben konnte. In Hollingstedt wurden später Schiffe sowohl in der skandinavischen Klinkertradition als auch Schiffe oder Boote mit Sintelkalfaterung, die der Hybridtradition (Kap. 13.1) zuzurechnen sind, repariert oder gebaut. Eine Friesenkolonie mit dort sesshaften friesischen Kaufleuten hat es in der Wikingersiedlung am Haddebyer Noor in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts nicht gegeben, – auch wenn Detlev Ellmers unbedingt Friesen mit ihren frühen Koggen in Haithabu verorten möchte, wobei er sogar einen Überlandtransport dieser Koggen nicht nur für möglich hält, sondern ihn, ohne den kleinsten Anhaltspunkt, als historische Tatsache hinstellt: „But sometimes they even dragged some cogs across that small ridge between both seas.“¹⁴² Er braucht diese Behauptung, denn schließlich will er ein weiteres Puzzle-Teil der Friesenlegende begründen, das lautet: „The cog . . . had already been sailed from Hedeby to Birka by Frisian merchants in the 9th century.“¹⁴³

keine fries. Kaufleutokolonie für das 9. Jh. nachweisbar

einzelnt wurde jütländische Keramik in Brandgrubenbestattungen gefunden . . . Erhaltene und zahlreiche zerpfügte Gefäße aus Urnengräbern, sogenannte Eitöpfe, kennzeichnen daneben sächsisch-nordfriesische Bestattungen. Keramiktyp und Bestattungsform kommen an der gesamten norddeutschen Nordseeküste vor.“ (STEUER, Bevölkerung von Haithabu (1984), S. 196).

¹⁴⁰ STEUER, Bevölkerung von Haithabu (1984), S. 209.

¹⁴¹ Hinzu kommt, dass Radtke eine falsche Seitenzahl für den Steuer-Nachweis nennt. Er gibt S. 352 an, Steuers Offa-Artikel befindet sich aber auf den S. 189-212.

¹⁴² ELLMERS, Frisian and Hanseatic Merchants (1985), S. 84.

¹⁴³ ELLMERS, Frisian and Hanseatic Merchants (1985), S. 92. Als Ansgar 829 das erste Mal auf Schwedenmission ging, wurde das Schiff von *pyratis* überfallen: *Et cum negotiatores, qui cum eis ibant, se viriliter defenderunt . . .* (Rim.vit.An. 10, S. 40, Z. 19/20: „und sie verteidigten sich mannhaft zusammen mit den Kaufleuten, die mit

Detlev Ellmers vertritt entsprechend, dieses Haithabu sei für den Friesenhandel „Brückenkopf oder Durchgangsstation zur Ostsee“ gewesen,¹⁴⁴ Die offenbar dänischen Analphabeten¹⁴⁵ konnten in dem eigentlich friesischen Haithabu die karolingischen Vollmünzen der Friesen zwar nicht richtig kopieren, doch brachte der Friesenhandel dem rückständigen Nordosten die Geldwirtschaft durch eine neue Errungenschaft nahe: die Ausmünzung von Fernhandelsmünzen. Zwar waren beispielsweise 70 % der in den Gräbern von Birka gefundenen Münzen östliche Fernhandelsmünzen (sassanidische, umajjadische, abbasidische, samanidische, byzantinische und kalifatistische Münzen).¹⁴⁶ Ellmers aber behauptet, dass der Norden nun endlich durch den Friesenhandel in Haithabu zu frisch geprägten Fernhandelsmünzen kam. Er übersieht dabei auch, dass alle diese Münzen in der Hackgeldökonomie nur Silberportionen waren, dass die Prägungsform und Machart für die Geldfunktion unwichtig waren und dass man für das kommerzielle Funktionieren des Silbers diese Fernhandelsmünzen sogar hätte zu Silberbarren einschmelzen können bzw. gar nicht erst auszumünzen brauchen.

Über ein Haithabu/Hedeby mit Friesenkolonie und als Münzstätte der nordischen Münzen wird aus diesem Handelsplatz der Zentralort für das gesamte Handelsnetzwerk der Ostseeanrainer. Die Schwerpunktverlagerung nach Westen vom schwedischen Birka zum dänischen Haithabu rückt den „barbarischen Nordosten“ über diese Brücke an das sich ausbildende „christliche Abendland“ im Westen und Süden Europas heran, bzw. erfindet einen ersten „Brückenkopf“ des entwickelten Westens nach Osten. Die Überhöhung der Friesenbedeutung in den „Dark Ages“ und die Herausstellung einer *gens durissima maritima*¹⁴⁷ findet zu einem großen Teil seine Erklärung in dieser exponierten Rolle als Vorhut Richtung Norden und Osten.

Die von Deltlev Ellmers vertretene Rolle der Friesen und des Friesenhandels in Haithabu stellt sich als eine drastische Ausweitung der Friesenlegen-

ihnen unterwegs waren“). Woher diese stammten, erfahren wir nicht. Angenommen, Ansgar reiste über Haithabu, dann wissen wir von Adam von Bremen, dass es dort mehrere Optionen gab: *Ex portu naves emitti solent in Slavaniam vel in Suediam vel ad semland usque ad Greciam*. (Nachweis: Anm. 73, S. 431). Unter den in Haithabu siedelnden Dänen und Slawen gab es mit Sicherheit zur See fahrende Fernhändler. Die dortigen Sachsen hatten sicher ihre südlichen Landkontakte. Ansgar fuhr also sehr wahrscheinlich zusammen mit dänischen, schwedischen oder slawischen Kaufleuten über das Meer. Die zweite Reise nach Birka, von der die schriftlichen Quellen berichten, ist die Seereise Ansgars im Jahre 852, von der wir ebenfalls nicht viel erfahren: *... viginti ferme diebus navigio transactis, pervenit ad Byrca* (Rim.vit.An. 26, S. 86, Z. 22/23: „nach fast zwanzig Tagen Seeüberfahrt kamen sie in Birka an“). Ellmers hat keine andere Möglichkeit, als mit „Überland-Koggentransporten“ zu operieren.

¹⁴⁴ ELLMERS, Bedeutung der Friesen (1985), S. 37.

¹⁴⁵ Siehe Zitattext und Anm. 59, S. 427.

¹⁴⁶ ARWIDSSON, Münzen von Birka (1989), Tab. 27:1, S. 138.

¹⁴⁷ Siehe hierzu die Begriffsrecherche Kap. 11.2.5, S. 405–407.

de dar. Durch geldgeschichtliche Wunschdeutungen, politisch-historische Vereinnahmung Haithabus, durch "den Friesenhandel" und Unterbewertung der bis dahin existierenden Handelsnetze der Ostsee werden deutsch-nationalistische Sichtweisen ausgearbeitet. Das kommt unmissverständlich in folgendem Zitat Detlev Ellmers' zu den Friesen zum Ausdruck:

Friesenhandel mit expansionistischen Ostambitionen

„Allein die Tatsache, daß sie sich in Haithabu ansiedelten, zeigt, daß sie mehr vorhatten, nämlich von Haithabu aus in die Ostsee vorzudringen, um dort ebenso den Zwischenhandel auszuschalten und selbst in die Hand zu nehmen, wie sie es entlang der französischen und englischen Küsten und Flüsse getan hatten.“¹⁴⁸

Ein durch Friesen ausgeschalteter Zwischenhandel an den westlichen Küsten des Frankenreiches und entlang der englischen Küsten ist durch nichts belegt. Das sind zweckdienliche Behauptungen parteiischer Forschung. Ellmers weitet die Legende von einem expansionistischen, zielstrebig Konkurrenten aus dem Feld schlagenden, strategisch vorgehenden Friesenhandel nun Richtung Osten aus, - mit weitreichenden Folgen, wie die noch zu behandelnde Theorie Ellmers' zur Entstehung der Hanse zeigen wird.¹⁴⁹

Eine Münzstätte in dieser Marktsiedlung Haithabu/Hedeby an der Nahtstelle zwischen sächsischem Süden, slawischem Osten und skandinavischem Norden, zwischen Ostmeer und Westsee ist zwar nicht belegbar, kann aber auch nicht ausgeschlossen werden, auch wenn das angesichts der Funde und des Charakters der Schmuckmünzen des Nordens eher als unwahrscheinlich einzustufen ist. Die historische Rolle Haithabus war weder abhängig von Münzen noch bedingt durch Aktivitäten von Friesen, die im Rahmen der bestehenden Handelsverbindungen und -routen in der Ostsee zunächst bestenfalls ein kleiner, fremder aber interessanter Faktor im Handelsgeschehen gewesen sein dürften.

12.4.2. Heinsius und die plötzliche Koggenerfindung

Das historische Kontinuum der Seeschifffahrt weist, wie alle übrige Geschichte, keine metaphysischen Lücken auf. Nur in Religionen und idealisierenden Ideologien mit ihren Wunderglauben und Heldenverehrungen entstehen Dinge aus dem überirdischen Nichts. Oder sie entstehen in den Wunschvorstellungen und Forschungsbildern, in denen sich eine Zeit die historische Vergangenheit in der Weise zurecht legt, in der sie sich und ihre Herkunft und Vergangenheit gern zu sehen wünscht. Eine solche Instrumentalisierung von Geschichte muss immer mit historischen Brüchen, metaphysischen Neuanfängen, unerklärlicher Überlegenheit und Ignorierung wesentlicher Zusammenhänge operieren; ein Prozess, den wir als historische Legenden-

metaphysische Schiffserklärungen und Historiker

¹⁴⁸ ELLMERS, Bedeutung der Friesen (1985), S. 37.

¹⁴⁹ Kap. 16.3, S. 563–566.

bildung bezeichnet haben und der sich deutlich in der deutschen Forschung bezüglich der Friesen, der Hansen und der Koggenschiffe abgespielt hat und noch abspielt.

Ein konkretes Beispiel dafür, was gemeint ist, liefert Paul Heinsius, wenn er die Kogge praktisch zum Produkt deutscher Genialität macht. Nachdem er zuvor schwärmerisch „die äußere Klarheit und Schlichtheit der Formen“ hansestädtischer Koggen des 13. Jahrhunderts zu einem „Spiegel des klaren, sachlichen, nüchternen Denkens, das jene Menschen erfüllte,“ macht, heißt es dann:

„Wir erkennen zunächst, daß die ersten deutschen Kaufleute und Handwerker, die es wagten, derartige Fahrzeuge zu bauen, das, was ihnen, wie wir oben sahen, an handwerklicher und seemännischer Erfahrung fehlte, durch einen logisch scharf planenden Verstand auszugleichen strebten.“¹⁵⁰

Leider war Heinsius selbst bei diesem, gegenüber den Schiffbauern aller anderen Küsten Europas, unverschämten Personenkult nicht von dem angesprochenen „klaren, sachlichen, nüchternen Denken“ erfüllt, sondern noch ganz von alter deutsch-nationaler Überlegenheitsideologie. Die metaphysische Eingebung „von oben“ drückt er dann so aus: „Das schlagartige Auftreten des neuen Schiffstyps scheint für eine plötzliche Erfindung zu sprechen.“¹⁵¹

Nicht mehr die frühen gesellschaftlichen Notwendigkeiten und die entsprechenden Anforderungen an eine Schifffahrt sind das Grundlegende und Primäre, sondern sie werden sozusagen nur als historisches Ferment zur Realisierung einer transzendent vorgegebenen, potentiellen Schiffbautradition zurechtgelegt.

12.4.3. Die nationale Brisanz der Koggenproblematik

Ole Crumlin-Pedersen hat die Brisanz der Schiffsdiskussion dargelegt, als er 2003 ausführte:

„Daher hat das Beispiel der Hanse – und der Kogge als Symbol dieser Organisationsform – weit über die Gruppe der Historiker, Archäologen und Museumsbesucher hinaus Bedeutung. Das Schiff ist Teil der nationalen Identität geworden und steht für eine mächtige ökonomische Struktur der Vergangenheit, die als Modell für einen neuen Rahmen moderner Handels-Unternehmungen dient.“¹⁵²

¹⁵⁰ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 115.

¹⁵¹ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 115. Anschließend bedenkt er dann allerdings noch eine mögliche keltische Option (siehe Kap. 8.1, S. 264 und das Heinsius-Zitat Anm. 11).

¹⁵² Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge - ein Schlüssel zur Geschichte des

Auch wenn er die Rolle der Kogge richtig in einen großen historischen Zusammenhang und Zweck einordnet, muss dennoch Einspruch gegen die Art eingelegt werden, in der Crumlin-Pedersen hier die Verantwortung der Historiker und Archäologen „übergeht“. Das Schiff ist nicht i r g e n d w i e „Teil der nationalen Identität“ geworden und wurde i r g e n d w i e zum Symbol der Deutschen Hanse und stand auch nicht i r g e n d w i e Modell für kapitalistisch-bürgerliches Handelsunternehmertum. Ohne die von Historikern und Archäologen erarbeitete Friesen-Koggen-Legende, die dann zum Vorläufer für eine Hanse-Koggen-Legende wurde, wäre es nicht zu dermaßen nationalistischen Verzerrungen in dem öffentlichen Bild der Hanse und der „Hansekogge“ speziell in Deutschland gekommen, die noch heute die Szene beherrschen.

Verantwortung u.
Rolle des Histori-
kers u. Archäologen

Von Anfang an wurde von Meinungsführern die Friesen- und Koggenproblematik ausdrücklich in einem Zusammenhang mit der späteren Hanse gesehen. Diese Ausrichtung, geht schon auf die wilhelminische Zeit zurück. Bereits 1905 äußerte sich Dietrich S c h ä f e r richtungsweisend zur Kogge: „Die Mittelmeerlande haben dieses Schiff nie gekannt. Es ist wahrscheinlich, daß es friesischen Ursprungs ist und zwar den Friesen entstammt, die das heutige Nordholland bewohnen.“¹⁵³ Detlev Ellmers bestätigt das leider indirekt, wenn er, allerdings positiv bewertend, feststellt:

„Um 1900 begannen die historische, philologische und schließlich auch die archäologische Forschung die Bedeutung der friesischen Schifffahrt für Handels- und Kulturverbindungen zwischen Rhein und Skandinavien vor und während der Wikingerzeit zu entdecken.“¹⁵⁴

Allerdings hat Schäfer hier nichts entdeckt, sondern ohne irgendwelche wissenschaftliche Absicherung auf dem Gebiet mit seiner ganzen Autorität falsche, tendenziöse Thesen in die Welt gesetzt, denn im Mittelmeer kannte man sehr wohl ganz früh den keltischen Kraweeltypus und Anfang des 14. Jahrhunderts die Gascogner atlantischen Koggen. Es ist Schäferisches Wunschdenken, dass die Friesen auf der heutigen nordholländischen Halbinsel, wie auch immer sie damals ausgesehen haben mag, die Kogge erfunden haben. Wohl gemerkt, Schäfer behauptete das, ehe überhaupt Hagedorn und Vogel ihre Untersuchungen zur Schifffahrt vorgelegt hatten. Er stellte die Grundrichtung für die nationalistische Friesen- und Koggenlegende auf, an der sich die wilhelminische Schifffahrts- und Hanseforschung abarbeitete.¹⁵⁵ Bernhard Hagedorn war von diesem „nordischen Geist“

Schiffbau im Mittelalter, in: HOFFMANN / SCHNALL, Die Kogge. Sternstunde (2003), S. 256.

¹⁵³ SCHÄFER, Stamm der Friesen (1905), S. 1359..

¹⁵⁴ ELLMERS, Bedeutung der Friesen (1985), S. 7.

¹⁵⁵ Und dabei blieb es. Im „Hansischen Volksheft“ Nr. 13 von 1927 findet man die

beflügelt, als er schrieb: „Jedoch die maritimen Leistungen von Griechen und Römern können sich mit denen der Germanen, Kelten und Basken in keiner Weise messen.“¹⁵⁶ Dieses unhistorische Zerrbild wurde später von den Nationalsozialisten für die Ostsee zugespitzt.

1955 war es dann Dirk J e l l e m a, der genau in dieses Horn stieß:

„For nearly a century in the Carolingian period the later Hanseatic supremacy in the commerce of western Europe was foreshadowed by the expansion and development of Frisian trade.“¹⁵⁷

In neuerer Zeit verbreitete u. a. John M c C u s k e r diese Linie: „In the ways, at least, the Frisians have been seen to be the forerunners of the Hanseatic merchants.“¹⁵⁸ Er wird dabei Detlev Ellmers als dem heutigen Meinungsführer in diesen Angelegenheiten gefolgt sein.

Wir haben gesehen, dass E l l m e r s friesische Kaufleute mit weitreichenden Ambitionen in Haithabu siedeln lässt. Jeder Koggennagel, jede Sintel und Ortsnamen wie „Kugghamn“ im Ostseebereich sind für Ellmers automatisch ein Nachweis dafür, dass dort die Friesen mit ihren „Monopolkoggen“ verkehrt haben. 1972 stellt er die naheliegende Frage: „Wie kamen nun die friesischen Koggen nach Haithabu und damit auf die Ostseerouten des friesischen Handels?“¹⁵⁹ um sie dann doppelt falsch und tendenziös zu beantworten. Schon damals vermutete er, wenn auch nicht so definitiv wie 1985,¹⁶⁰ „für die kleinen friesischen Koggen gelegentliches Schleppen über den Isthmus“. Das könne aber „schwerlich die Regel gewesen sein“.¹⁶¹

An dieser Stelle vollzieht sich der Übergang von der Friesen- zur Hanselegende:

von der Friesen-
zur Hanselegende

„Viel eher ist anzunehmen, daß diejenigen Friesen, die sich in Haithabu ansiedelten, ihre Schiffe auch für die Ostseefahrt in derselben Art bauten, wie sie es von ihren Vorfahren in Friesland gelernt hatten, nämlich als den Schiffstyp, mit dem sie selbst bis zu Haithabus Nordseehafen Hollingstedt gefahren waren: als Kogge. Auf diese Weise dürfte die Kogge als friesisches Wattenschiff etwa

Friesen-Koggen-Theorie fest verankert: „Aber das vorn und hinten abgerundete, breite Schiff, das hochbordig und mit Verdeck, allein durch Segel bewegt wurde, ist friesischen Ursprungs. Es ist der Kogge“ [. . .] „Kein Wunder, daß sich der Kogge als Handelsschiff durchgesetzt hat, zuerst bei den Friesen, dann auch bei den Hansen“ (Theodor PAULS, Die Hanse und die Friesen, (Hansische Volkshefte 13, hrsg. v. HGV), Bremen 1927, S. 14).

¹⁵⁶ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 2. Zu diesem Thema, wenn auch in anderem Zusammenhang betrachtet: Anm. 53, S. 164.

¹⁵⁷ JELLEMA, Frisian trade (1955), S. 18.

¹⁵⁸ MCCUSKER, Medieval Mercantile Shipping (1997), S. 30.

¹⁵⁹ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 73.

¹⁶⁰ Vgl. Anm. 142, S. 445.

¹⁶¹ ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 73.

im 8. Jahrhundert in die Ostsee mit ihren völlig anderen Wasser-
verhältnissen eingedrungen sein. Der einmal eingeführte Schiffstyp
wurde beibehalten und zum späteren Hanseschiff weiterentwickelt,
das dann allerdings kein Wattschiff mehr war, sondern ein sogar
allen skandinavischen Schiffen überlegenes Großschiff. So jeden-
falls erklärt sich zwanglos die Entwicklung der mittelalterlichen
Ostseeschiffahrt¹⁶²

12.4.4. Schleswig und „unverdrossener friesischer Koggenbau“

Hierzu passt dann ein schon fast sprichwörtliches Zitat von Ellmers aus
demselben Jahr 1985:

„Haithabu und später Schleswig waren die einzige Stelle an der
Ostsee, wo man über drei bis vier Jahrhunderte unverdrossen in
guter friesischer Tradition Koggen baute und nach Mittelschweden,
Gotland und Rußland in Fahrt setzte.“¹⁶³

Das Problem mit diesen Behauptungen ist nur, dass *e r s t e n s* weder
in der frühen Zeit, auf jeden Fall nicht im 8. und 9. Jahrhundert, eine
Friesenkolonie in Haithabu existierte, die irgendwelche Schiffe bauen konnte.
Und *z w e i t e n s* haben die schiffsarchäologischen Untersuchungen und
Grabungen im Haddebyer Noor nur Schiffe des skandinavischen Typs zum
Vorschein gebracht. Ole Crumlin-Pedersen fasst 1997 die Ergebnisse der
archäologischen Untersuchungen in Haithabu nach einer vergleichenden
Betrachtung mit dem slawischen Bootsbau an den baltischen Küsten so
zusammen:

kein friesischer Kog-
genbau in Hedeby

„Against this background it is no wonder that the material evi-
dence from Hedeby/Schleswig, consisting of wooden elements from
ships and boats, which forms the basis for this study dominated
by finds reflecting Danish/Nordic traditions, though also with
some finds of Slav (or, less likely, of Saxon) origin. Among these
objects no parts could be identified that indicate a Frisian origin.
Thus there is no support in the wooden finds for the claim by
Detlev Ellmers that Frisians who had settled in Hedeby built cogs
in the Frisian way there.“¹⁶⁴

¹⁶² ELLMERS, Frühmittelalt. Handelsschiffahrt (1972), S. 73/74. Es muss hier angemerkt
werden, dass Ellmers bezüglich der Überlegenheit der Kogge über die skandinavischen
Schiffe seine Meinung geändert hat. Ich habe zu diesem Punkt persönlich Stellung
genommen in Kap. 13.5, Anm. 76, S. 482.

¹⁶³ Detlev ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: HGbll. 103, 1985, S. 18.

¹⁶⁴ CRUMLIN-PEDERSEN, Viking-Age Ships (1997), S. 198. Leider denkt Crumlin-
Pedersen nicht über die Konsequenzen nach, die sich aus seiner vernichtenden Absage
an Ellmers' „unverdrossen in guter friesischer Tradition“ in Haithabu gebauten Koggen
bezüglich der gesamten Hansetheorie und Geschichte des Ostseeraums ergeben.

eine Schleswiger
navis magna

Drittens ist der erste, vage überlieferte Bau einer *navis magna* in Haithabu ein großes dänisches Handelsschiff für dänische Handelsfahrten, an dem sich sogar der König Waldemar I. beteiligte.¹⁶⁵ Der Reeder war ein dänischer *Sleswicensis urbis civis*, kein fremder, also auch kein friesischer *hospes*, denn es ist nicht anzunehmen, dass der dänische König Waldemar I. sich mit anderen als dänischen Genossen zu Handelsfahrten zusammenschloss. Radtke hält diese *navis magna* für eine Kogge, weil das Schiff offenbar auf einem flachen Boden in das Wasser glitt.¹⁶⁶ Zumindest wäre das Schiff eine dänische Kogge gewesen, also ein flachbodiges Hybridtransportschiff, wie es im nächsten Kapitel abgeleitet werden wird.¹⁶⁷ Radtke stellt zu diesem Schiff fest: „Mit dieser Nachricht von dieser in Schleswig um 1175 gebauten *navis magna* liegt einer der frühesten schriftlichen Belege für Koggenbau im Ostseeraum vor ...“.¹⁶⁸

¹⁶⁵ Es handelt sich um eine schiffbautechnisch nicht unbedingt verlässliche Quelle aus England – Mirakelgeschichten über Thomas Becket, Erzbischof von Canterbury, aus den 70er Jahren des 12. Jahrhunderts: *Vir dives in Dacia Sleswicensis urbis civis navim magnam magno pretio fabricavit. Placuitque regi terre [Fn: Waldemaro I.] societatem coire et lucre participare. Recompensatoque sortis dimidio, pro parte virili possedit eam. Que cum edificata in undas deducenda erat, propter immensitatem sui corporis moveri non poterat, at multis pellentibus, pulvinis suppositis tensisque remulcis, cassus erat conatus. Unde quibusdam visum est, quod infringenda esset. Sollicitoque domino navis, ne opera periret et impensa, consultum est, quod novi martyris Thomas suffragium postuleret. Qui adquiescens ait: 'Duc in altum, martyr, machinam istam, et singulis eius negotiationis itereribus centum libras cere tibi promitto'. Admotis igitur manibus et multo paucioribus quam ante impellentibus, levi motu, tanquam super lubricum aliquid prolabens, descendit in undas. Et facta est voto, usque inpresentiarum obnoxia. ...* (MIR.TH.CANT., IV. Ex libris auctorum aequalium de S. Thoma Cantuariensi: E vita et miraculis a Willelmo Cantuariensi editis, in: LIEBERMANN / PAULI, MGH SS 27, S. 37, Z. 34–44 (*ex miraculorum libro IV*, Nr. 6): „In Dänemark hat ein reicher Mann, Bürger der Stadt Schleswig, ein großes teures Schiff gebaut. Dem König des Landes gefiel es, sich auf Verlust und Gewinn der Fahrtengesellschaft anzuschließen. Da er sich zur Hälfte an den Kosten beteiligte, gehörte ihm der entsprechende Anteil. Als man den Neubau zu Wasser lassen wollte, konnte er wegen der gewaltigen Größe seines Rumpfes nicht bewegt werden, obwohl viele zogen. Auch mit Hilfe anschwellender, untergefütterter Gleitpolster bemühte man sich vergeblich. Bis jemandem klar wurde, was ihnen die Kraft nahm. Der Schiffsherr war besorgt, die Mühe und der Aufwand könnten vergebens gewesen sein, und es wurde beschlossen, was man dem neuen Märtyrer Thomas für Hilfe schuldig sein würde. Er beruhigte sich und sagte: 'Erhöhe, Märtyrer, dieses Schiffsgerät, und ich verspreche Dir von jedem Einzelnen seiner auf ihm fahrenden Händler 100 Pfund Wachs.' Es kam eine Menge an Helfern zum Ziehen zusammen, die nicht größer war als zuvor. Nun aber ließ es sich so leicht bewegen, als rutschte es auf einer geschmierten Fläche und glitt hinab in das Wasser. Und das Gelübde wird bis heute eingehalten.“)

¹⁶⁶ RADTKE, Schleswig in vorhansischer Zeit (1983), S. 23. 2002 relativiert Radtke diese Aussage und meint nun, man könne diesen Koggenbau „schwer einschätzen“ angesichts der in Schleswig vorherrschenden Schiffbautechnik „ganz im Zeichen der skandinavischen Tradition“ (RADTKE, Kogge (2002), S. 47.).

¹⁶⁷ Kap. 13.1, S. 459, ff („Europäische Hybridtransportschiffe“).

¹⁶⁸ RADTKE, Schleswig in vorhansischer Zeit (1983), S. 23.

Im Übrigen äußert Radtke schon 2002 erhebliche Zweifel an der von Ellmers behaupteten friesischen Koggenbautradition in Haithabu/Schleswig.¹⁶⁹

Und vier t e n s ist zu berücksichtigen, dass das Netzwerk des Ostseehandels nicht allein durch die Entwicklung von einigen wenigen Emporien her beurteilt werden kann, denn es habe sich auch gezeigt, dass „ein Großteil des Seehandels mit dem Küsten- und Binnenland außerhalb der frühen Städte stattgefunden hat.“¹⁷⁰ Die Ostseeregion, das „Barbarenmeer“ bei Adam von Bremen, war über Jahrhunderte einer vom mittleren und westlichen Europa getrennter eigener Kosmos. Die noch stark archaischen, vorstaatlichen Stammeseinheiten waren wirtschaftlich noch kaum verbunden. Diese Welt war eine von Stammeskämpfen und Blutfehden, von Überfällen und Raubzügen erfüllte Welt, eine Welt der Bauernkriegerkultur, der Heroisierung von Kampf und Gewalt, von Treue und Verrat, von Stolz, Ehre und Gefolgschaft. Aber diese Hemisphäre war ebenso die Welt von friedlichen gesellschaftlichen Kontakten, Gastfreundschaft und Tauschhandel mit den Überschussprodukten oder Landesspezifika. Handel und Raub gingen ineinander über, der Krieger wurde zum Händler, der Händler war kampferfahren.

der Kosmos des „Barbarenmeeres“

Fahrende Händler oder auch Handel treibende Fahrtengenossenschaften waren noch gesellschaftliche Farbtupfer – oft aus fremden südlichen Kulturen – die mit ihren wertvollen Waren die gefährlichen Wege meist über Flüsse und das Meer bewältigt hatten. Das Binnenmeer Ostsee mit Gotland im Zentrum verband seine Anrainer, die Kontakt zu den jeweils angrenzenden Regionen hielten. Die skandinavischen Waräger wirkten südostwärts in den Kontinent hinein Richtung Byzanz,; die normannischen Stämme kannten sich auf Ost- und Nordsee aus und griffen nach Britannien. Aus südlichen griechisch-orthodoxen und muslimischen Kulturkreisen machten sich Kaufleute nach Norden, z.B. nach Iumne auf. Die einander fremden Welten rieben sich an ihren Schnittpunkten und in den Grenzregionen. Die westeuropäische, lateinische Welt hatte lange an dem Barbarenkosmos im Osten keinerlei Anteil. Die ersten Kontakte liefen naturgemäß über den Westen der Ostseewelt, über das Land der Dänen zwischen den Meeren, über den dänischen Ostseehafen und das westlichste Handelszentrum Haithabu/Schleswig.

die Einbindung nach außen

¹⁶⁹ Er fasst zusammen: „Insgesamt gesehen fällt es nach den vorliegenden historischen und archäologischen Befunden allerdings sehr schwer, Ellmers Einschätzung zu folgen, dass man in Haithabu und Schleswig „über drei bis vier Jahrhunderte unverdrossen[!] in guter friesischer Tradition Koggen baute“ und die Lübecker sich den als Gründungsmythos der Stadt in den ersten Stadtsiegeln verewigten Schiffstyp aus Schleswig geholt haben“ (RADTKE, Kogge (2002), S. 47/48.).

¹⁷⁰ Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Schifffahrt im frühen Mittelalter und die Herausbildung früher Städte im westlichen Ostseeraum, in: BRANDT / MÜLLER-WILDE / RADKE, Haithabu und die frühe Stadtentwicklung (2002), S. 67.

Wenn von Handelsrouten und Handelsachsen gesprochen wird, muss man sich für das Früh- und Hochmittelalter immer bewusst sein, auf welcher kleinerer Stufenleiter der Handel in einer agrarischen, zerrissenen und auf Selbstversorgung basierenden Lebenswelt noch ablief. Es ist geschichtsverzerrend, wenn Koppe schreibt: „Der bürgerliche Geist des Abendlandes strömte in dieser Zeit [um 1130; RP] in die dänischen Kernlande beiderseits des Sundes durch Schleswig.“¹⁷¹

Die von Detlev Ellmers angebotene Friesen-Koggen-Theorie ist auch in ihrer Ostseeausweitung nicht originär. Sie ist gewissermaßen eingebettet in eine aus der Nazi-Zeit überlieferte Forschungsrichtung, die aus dem dänischen Schleswig den fränkisch-sächsischen Etappenort einer vorläufigen christlich-abendländischen Infiltration des Ostseeraumes macht. In den 50er Jahren wurde diese Richtung von Wilhelm Koppe gepflegt, der Schleswig praktisch zu einem deutschen Ort machte:

„Wie das abendländische Christentum im nordgermanisch-slavisches Raum rings der Ostsee erst Dänemark gewonnen hat, so hat das abendländische Bürgertum zuerst in diesem Reiche Fuß gefaßt; an der Schlei, der Schleuse in die Ostsee. Dort entstand kurz nach der Wende des 11. Jahrhunderts an der Stelle des Händlertreffpunktes die S t a d t Schleswig als erster Ableger des jungen „niederfränkisch“-sächsischen Städtetums im Osten.“
 ... „Der dänische Raum dagegen ist von Schleswigern und ihren Besuchern durchdrungen, soweit es nur möglich war.“¹⁷²

Damit hat die von Lübeck ausgehende Vereinnahmung des Ostens über deutschrechtliche Städte ihren eigentlichen Ausgangspunkt mit Schleswig als erster deutscher Stadt. Die Schleswiger bei Koppe waren offenbar abendländische Deutsche, denn hätte er in den Schleswigern Dänen gesehen, würde seine letzte Aussage keinen Sinn ergeben (... also: 'Der dänische Raum dagegen ist von Dänen durchdrungen ... soweit es nur möglich war' [?]). Koppe schrieb ganz auf der Linie von Friedrich Frahm, der 1936 feststellte:

„Die Gründer der Nordstadt Schleswig aber und sein Bevölkerungsstamm sind vom Festlande, und zwar aus dem Umkreis des Niederrheins, nach der Schlei übersiedelt und haben dort in einem Schutzbezirk des Dänenkönigs eine Gilstadt begründet, deren fremdes Recht und deren Selbständigkeit die Dänenkönige gegen entsprechende Einnahmen aus der Stadt nur selten und ohne durchgreifende Wirkung angetastet haben.“¹⁷³

¹⁷¹ Wilhelm KOPPE, Schleswig und die Schleswiger (1066 bis 1134), in: BRANDT, A.V. / KOPPE, Gedächtnisschrift für Fritz Rörig (1953), S. 120.

¹⁷² KOPPE, Schleswig (1953), S. 119.

¹⁷³ Friedrich FRAHM, Das Stadtrecht der Schleswiger und ihre Heimat, in: ZGesSHG

Das Schleswiger Stadtrecht¹⁷⁴ jedoch ist eindeutig dänisches Recht in einem sich formierenden dänischen Feudalstaat, verankert in der Kultur und den Gebräuchen einer dänischen Bevölkerung. Jessen stellt fest:

das Schleswiger
Stadtrecht

„Das Schleswiger Recht hat sich ebenfalls aus sich selbst entwickelt, wenn auch mit Anleihen aus niederrheinischen Rechten und Rechtsgebräuchen der örtlichen Umgebung.“ [. . .] „Die Bedeutung des Schleswiger Stadtrechts liegt formalrechtlich darin, daß es die erste große – uns erhaltene – Rechtsquelle Schleswig-Holsteins ist und daß Schleswig Ausgangsort für eine eigenständige Stadtrechtsfamilie war.“¹⁷⁵

Zu diesem Rechtskreis zählten „die Städte Flensburg, Hadersleben, Appenrade, wohl auch das mittelalterliche Eckernförde, zeitweilig Sonderburg und – bereits außerhalb des Herzogtums Schleswig – die Städte Horsens und Ebeltoft in Mitteljütland.“¹⁷⁶

Im Stadtrecht werden an einer Stelle u. a. Friesen als Gäste erwähnt, die in der Stadt erben konnten, wenn sie dem König dafür eine Steuer, genannt *laghkøp*, zahlten.¹⁷⁷

Friesen im
Schleswiger
Stadtrecht

Für die Überquerung der Schlei musste Zoll gezahlt werden: *Frysones de lege Frysonica pro læst salis xii denarios; de lege Danica pro læst salis yi denarios*,¹⁷⁸ wobei es sich um die benachbarten Nordfriesen und deren Recht gehandelt haben könnte. Erst später um 1400, im niederdeutschen Text, gibt es Hinweise auf sesshafte Gäste.¹⁷⁹ Friesische Kaufleute werden als Leute erwähnt, die von der Stadt aus segeln.¹⁸⁰ Ob sie (*nene borgere*) in

64, 1936, S. 99.

¹⁷⁴ Das Stadtrecht in allen seinen Teilen wurde 1951 von Kroman ediert: STRSCH, Slesvig, in: KROMAN, Danmarks gamle købstadlovgivning (1951), S. 1-75. Eine Transkription der jüngsten niederdeutschen Version bei Julius JESSEN, Das älteste Schleswiger Stadtrecht, in: Beiträge zur Schleswiger Stadtgeschichte 41, 1996, S. 13-22.

¹⁷⁵ JESSEN, Schleswiger Stadtrecht (1996), S. 22.

¹⁷⁶ JESSEN, Schleswiger Stadtrecht (1996), S. 22.

¹⁷⁷ StRSch Text 1 (lat.; 1200-1250), Nr. 29 (S. 8): *Sciendum est autem, quod rex habet quoddam speciale debitum Slæswik, quod dicitur laghkøp, quo remiditur ibi hereditas morientum, quia nulli uiri <non> uxorati emunt illam emunitatem, sed tantummodo ciues uxorati et onmes hospites de ducatu Saxconie, de Frysia, de Hylandia de Burgundeholm et aliunde* [Hervh. RP]. In dem niederdeutschen Text aus der Zeit um 1400 lautet diese Passage (StRSch Text 2, Nr. 37 (S. 25/26): *It is to wentende, dat de koningk hefft etlike zunderghe plicht bynnen Sleszwiigk vnde is geheten erfkiøp, dar mede koft men de erue der iennen, de dar steruen bynnen Sleszwiigk. So scolen dōn alle, de nene borgere ensynt, vnde alle gheste, de vthe deme hartichrike vth Sassenlande, vth Vreeslande, vth Islande, van Barnholm edder anders war here, . . .*).

¹⁷⁸ StRSch Text 1 (1200-1250), Nr. 30 (S. 9).

¹⁷⁹ StRSch Text 2, Nr. 39 und 40, S. 26: *Alle, de nene borghere synt, wonende bynnen deme Sleszwiikere rechte, . . .* (Nr. 39) ; *Alle borgere vnde ander luude, de dar wonen bynnen deme Sleszwiiker rechte, . . .* (Nr. 40).

¹⁸⁰ StRSch Text 2, Nr. 41 (S. 26): *Alle koplude, de nene borgere zynt, alze Vreesen*

Schleswig sesshaft waren, wird nicht deutlich. Man kann hierin nicht einen Hinweis auf eine beherrschende Friesenkolonie sehen. Gästeregelungen sind in mittelalterlichen Städten nichts Ungewöhnliches.

Allgemein lässt sich zusammenfassen, dass Friesen – aus Dorestad, Utrecht, Deventer oder Tiel¹⁸¹ – natürlich nach Haithabu/Schleswig kamen, um dort mit den Kaufleuten des Ostens Handel zu treiben. Ob sie selbst sich mehr als nur sporadisch zu den entfernteren Handelsplätzen der Ostsee, nach Birka, Sigtuna oder Nowgorod vorarbeiteten, ist eher unwahrscheinlich. In Schleswig waren friesische Kaufleute eine Gruppe unter anderen, den Westfalen, Rheinländern und den Sachsen. In Soest gab es eine Gilde der Schleswigfahrer, in Köln eine *fraternitas Danica*.¹⁸² Die in ihrer Knuts-gilde früh und gut organisierten Schleswiger Kaufleute suchten ihrerseits die Handelsplätze im Westen auf.

deutsche Friesen-
Koggen-Legende

Für den von Ellmers vertretenen überlegenen Friesenhandel über Schleswig in die Ostsee hinein, kombiniert mit einer konstruierten Koggentheorie gibt es weder für die merowingisch-karolingischen Jahrhunderte noch für das 11. und 12. Jahrhundert des Hochmittelalters eine wissenschaftlich gesicherte Grundlage. Aus dem friesischen Wanderhändler und Kategorie B-Kaufmann des fränkischen Reiches¹⁸³ wird bei Ellmers ein systematisch und strategisch denkender und großräumig handelnder, mit seinem Schiff in die Ostsee „eindringender“ Expansionist. Es ist durch nichts belegte deutsch-nationalistische Ideologie in der Tradition Schäfers und Vogels, dass der friesische Kaufmann und sein Friesenhandel „entlang der französischen und englischen Küsten und Flüsse“ den Zwischenhandel eroberte,¹⁸⁴ und dass er strategisch von Haithabu in die Ostsee vordringen und das dortige Handelsnetzwerk der Anrainer zu zerstören beabsichtigte.¹⁸⁵ Wir werden an anderer Stelle noch sehen, dass dieser friesische „Überkaufmann“ nur der Vorgänger des für die Zeit des späten Mittelalters von der deutschen Forschung in Szene gesetzten hansischen „Überkaufmanns“ war.¹⁸⁶

Es ist allerdings ein Unterschied, ob man so etwas im wissenschafts-politischen Zusammenhang von, auf den ersten Weltkrieg zusteuern-den, allseits chauvinistischen europäischen Gesellschaften vertrat oder heutzutage. Angesichts einer, zumindest plakativ propagierten und unter globalem Druck eher zusammenrückenden europäischer Gemeinschaft konterkarieren

edder ander lude, de dar zeghelen van der stad, . . .

¹⁸¹ „ . . . den Tieler Münzen kommt im Ostseehandel eine hochbedeutende Rolle zu. Vermutlich wird hier eine Hauptgruppe der in Schleswig nachweislich wirksamen Friesen faßbar“ (RADTKE, Schleswig zwischen westl. Kontinent und Ostseeraum (2002), S. 403).

¹⁸² Übersicht in RADTKE, Schleswig zwischen westl. Kontinent und Ostseeraum (2002), S. 390-393.

¹⁸³ Kap. 10.4.1, S. 363.

¹⁸⁴ Zitatnachweis: Anm. 148, S. 447.

¹⁸⁵ Ebenfalls Zitat Anm. 148, S. 447.

¹⁸⁶ Kap. 14.3, S. 520-524.

solche deutschlastigen Theorien jeglichen Fortschritt nationale Schranken überwindender europäischer Forschung. Es ist bedenklich, dass die hier kritisierte Einordnung des friesischen Kaufmanns durch Detlev Ellmers, diese Friesenlegende, über Jahrzehnte unwidersprochen blieb – lediglich begleitet von nicht tiefer hinterfragten punktuellen Zweifeln wie von Christian Radtke¹⁸⁷ – und zaghafter Abgrenzung aus Skandinavien, wo man eigene nationale Sichtweisen pflegt.

¹⁸⁷ Anm. 169, S. 453.

13. Ende der Epoche, Ende des Klinkerbaus

Ziehen wir als Grundlage für die weiteren Untersuchungen das Fazit der bisherigen Ergebnisse zum Thema 'Kogge'.

13.1. Europäische Hybridtransportschiffe

Koggen waren offenbar schon früh viel weiter verbreitet, als es die Friesen-Zuordnung dieser Schiffe zugesteht. Den bisher besten Überblick über die Koggenfunde und ihre Verbreitung präsentiert Crumlin-Pedersen 2003.¹ Er trägt alle schwedischen, dänischen, niederländischen und deutschen Funde zusammen und staffelt sie zeitlich. Es werden allerdings auch die drei Grundprobleme sichtbar, die die Forschung bisher daran gehindert haben, die Koggenfrage in einem wirklich europäischen geographischen und chronologischen Rahmen zu sehen.

- Es wird nicht südlicher als Friesland geschaut. Die Schiffswelt beschränkt sich auf die Nordsee, Skandinavien und die Ostsee.
- Die Betrachtung reicht in der Zeit nicht weiter zurück als die ersten Ausgrabungen und Funde (Kollerup-Kogge um 1150-1200), d. h. der historische Zeitraum wird im Wesentlichen durch mehr oder weniger zufällige Funde der Schiffsarchäologie vorgegeben.
- Die Funde werden streng nach nationalen Entdeckungen sortiert und recht durchsichtig das „Erstgeburtsrecht“ für das jeweils eigene Land reklamiert.

Crumlin-Pedersen zeigt, dass es grundlegende Merkmale gibt, die auch so unterschiedliche Schiffe wie die Kogge Typ Bremen und das Schiff von Kollerup trotz aller Unterschiede der Proportionen, der Verarbeitungsqualität oder der Mastposition² gemeinsam haben:

„Trotz dieser Unterschiede zeigen beide Schiffe die grundlegenden Merkmale des Schiffstyps Kogge: in der Konstruktion des Kiels, Bugs und Hecks ebenso wie in der Anlage und Befestigung der Planken des Schiffsbodens.“³

Die Differenzierung dieser Merkmale, ebenso wie das von Ellmers summarisch zusammengestellte „technological System of the cog“⁴ reichen jedoch nicht zur Erklärung des Wesens, der Herkunft und der Verbreitung der Koggen aus.

¹ CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge (2003), S.256-270.

² Dieser Punkt findet sich bei CRUMLIN-PEDERSEN, Danish Cog-Finds (1979), S. Fig. 2.13, S. 32.

³ CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge (2003), S. 262.

⁴ Kap. 9.3, S. 309.

13.1.1. Entstehung des Lastschiffs als Hybridschiff

Wir haben gesehen, wie die alte Tradition ausgereifter keltischer Kraweeltransportsegler der westeuropäischen Seegebiete den nordisch-skandinavischen Klinkerschiffbau beeinflusste, als auch dort verstärkt Bedarf an Last- und Handelsschiffen aufkam. Diese nordischen Schiffbauer behielten ihre eigene Bautradition bei, adaptierten aber aus der keltischen Tradition das, was mit ihrer Schalenbautechnik vereinbar war. Das Ergebnis waren Wasserfahrzeuge, die ich als 'Hybridschiffe' bezeichnen möchte. Die Kogge wurde das Schiff, in dem sich die beiden Schiffbautraditionen wohl am auffälligsten überlappten, weshalb es weite Verbreitung in Europa fand. Aber auch mittlere Lastentransporter wie der Kreier und Küstenschiffe wie der Ewer gehören zu dieser Gattung von Hybridschiffen.

Diese Schiffe entwickelten sich in den Jahrhunderten des Früh- und Hochmittelalters in verschiedenen Gegenden in verschiedenen Varianten, waren aber nicht eine direkte Weiterentwicklung der keltischen, flachbodigen, in einfacher Kraweeltechnik gefügten Transportschiffe, was an sich die einfachste historische Lösung des Transportschiffproblems gewesen wäre. Deren Hauptmerkmale sind zwar bei den Hybridschiffen wiederzufinden, aber es gibt einen entscheidenden Unterschied. Bei den Hybridschiffen ging ein flacher Kraweelboden in geklinkerte Bordwände über. Diese Klinkerung verbesserte jedoch die Keltenkraweele in Bezug auf Funktionsweise und Brauchbarkeit der Schiffe nicht – eher trifft das Gegenteil zu. Der Grund für den verkomplizierenden Hybridbau bestand in der grundlegend anderen Bauweise von Schiffen im Norden. Dort baute man die selbstentwickelten Klinkerschiffe in Schalenbauweise. Auf diese Art konnte man aber nicht die keltischen Kraweele nachbauen, die eine Skelettbauweise erforderten, auf die sich die germanischen Klinkerbauer nicht umstellen konnten.

13.1.2. Das primäre Merkmal der Hybridschiffe

Alle diese Schiffe sind Klinkerbauten. Das trifft aber natürlich auch auf alle skandinavischen und slawischen Langschiffe und deren verbreiterte Lastversionen zu. Das primäre Merkmal dieser verschiedenen Hybridschiffstypen, allen voran die Kogge, ist *der kraweelgeplankte, flache Schiffsboden*. Er stellt das schriftlich überlieferte und archäologisch nachgewiesene zentrale Erbe der keltischen Seeschiffe dar. Es musste einen sehr stichhaltigen Grund dafür gegeben haben, dass germanische Schiffbauer ihre Spantenform aufgaben und diesen Schiffsboden übernahmen – und damit einen schiffbauerisch anspruchsvollen Übergang von einem Kraweelboden zu geklinkerten Bordwänden auf sich nahmen. Der entscheidende Gesichtspunkt ist, dass die nördlichen, nur Schalenbauweise praktizierenden Klinkerschiffbauer mit der S-Spant-Form ihrer Langboote

in der Breite begrenzt warten. Man konnte zwar, wie beim Knorr, die Seitenwände so weit wie möglich spreizen und ein sehr breites „S“ formen. Das aber verkompliziert wiederum die Herstellung eines auf Kiel gelegten geklinkerten Unterwasserschiffs. Einen keltischen flachen Kraweelboden konnte man ohne Mühe praktisch nach Bedarf verbreitern, wobei der Prozess des Übergangs in die senkrechte Bordwand gleich blieb.

Der flache kraweelglatte Boden der keltischen Transportschiffe war eine Alternative für jeden, der ein breiteres, geräumigeres Segelschiff benötigte. Diese Anforderung ergab sich in der Regel bei umfangreicherem Handelsverkehr mit ersten Massengütern – und zwar nicht nur bei einem angeblich monopolistischen Nordseefriesenhandel, sondern ebenso bei den jütischen Seefahrern aus Ribe oder den norwegischen oder schwedischen Fernkontakten. Wann welche Gruppe die keltische Schiffsbodengestaltung kennen lernte und übernahm, ist im Einzelnen nicht mehr nachzuvollziehen.

13.1.3. Sekundäre und tertiäre Merkmale

Aus dem kraweelgebauten Plattboden ergeben sich bestimmte sekundäre Schiffsmerkmale. Bei einem platten Boden, eventuell mit geradem Kiel-schwein macht es wenig Sinn, geschwungene Bug- und Heckpartien zu gestalten. Einfacher zu bauen und naheliegender sind winklig und kantig angesetzte gerade Stevenbalken. Außerdem kann man die Bordwände erhöhen, denn mit der größeren Breite gewinnt ein solches Schiff im Wasser an Formstabilität und läuft mit weniger Kränkung als ein „S“-Spantschiff, was wiederum für die Stauung der Ladung von Vorteil ist. Da es sich um den Bedarf an Transportsegelschiffen mit kleinerer Crew von kaufmännischen Fahrtengenossen handelt, wird dieser Option der Ruderbetrieb, für den man eine größere Gruppe von Männern bräuchte, geopfert. Diese Schiffe näherten sich also in der Silhouette den Schiffen an, wie sie Cäsar bei den Kelten beschrieben hat und wie sie sich in das Spätmittelalter hinein auf die überall in Europa zu findende typische Koggenform vereinheitlichten: *G e r a d e S t e v e n , h o h e g e k l i n k e r t e B o r d w ä n d e , g e r i n g e r D e c k s p r u n g* und ein historisch typisches Längen-Breiten-Verhältnis für Transportsegelschiffe von in etwa 3 : 1. Es wird von sekundären Merkmalen gesprochen, weil diese variierbar sind, ohne dass das Lastschiff seinen Hybridcharakter verliert. Es ist denkbar, ja wahrscheinlich, dass der Holk ebenfalls in dieser Tradition der Hybridgattung steht, obwohl bei ihm die kraweelgefügtten Bodenplanken an den Enden vorn und achtern nach oben gezogen worden sind. Der skandinavische Hauptfund mit Kraweel-flachboden (Kollerup-Typ), führte den Mast zum Bug versetzt, hatte (noch?) nicht die hohen Bordwände einer Kogge und etwas gerundete Steven.

die sekundären
Hybridschiffs-
merkmale

Unterschiede bei der Plankenverbindung der geklinkerten Bordwände (doppelt umgeschlagene Nägel oder Eisennieten mit Gegenplatte), die Art

tertiäre
Hybridschiffs-
merkmale

der Kalfaterung der Plankenfugen sowie die Dicke und Breite der Planken sind nicht unbedingt typische Schiffsmerkmale, sondern gehören eher zur Handwerkstradition und den vorhandenen Materialien. Bei Reparaturarbeiten an unterschiedlichen Schiffen konnten Schiffbauer sicherlich verschiedene Kalfatarten ausführen. Es bestand auch kein ersichtlicher Grund, Sintelkalfaterung abzulehnen. Im Gegensatz zu der skandinavischen Art der Einarbeitung von kordelartigem Material zwischen den Planken, ließ sich eine Nach- oder Neukalfaterung bei der Sinteltechnik ohne das Auseinandernehmen der Plankengänge durchführen. Die Art der Planken, also ihre Breite und Dicke, ist nicht eine besondere Frage von Tradition, sondern ergibt sich aus der Herstellung der Planken entweder aus radial gespaltenen oder gesägten Baumstämmen. In dem Moment, in dem ein nordischer Klinkerschiffbauer, der seine schmalen Qualitätsplanken aus radial gespaltenen Stämmen mit der Axt herausarbeitete, das Sägen von Planken von den Römern oder den Kelten erlernte,⁵ wird er automatisch größere Planken verarbeitet haben und damit schwerere Schiffe mit mehr und stärkeren Spanten gebaut haben. Es lässt sich nur vermuten, dass – von ihrer Beschreibung her – Veneterschiffe, genauso wie später die europäischen Hybridtransportschiffe über gesägte Planken verfügten.

13.1.4. Die Identifizierbarkeit von Hybridschiffen

Abgesehen von den Hinweisen, die wir dem Bericht Cäsars entnehmen, gebührt einzig und allein der Schiffsarchäologie das Verdienst, durch die Entdeckung des Kraweelbodens von ansonsten geklinkerten Seeschiffen die Möglichkeit eröffnet zu haben, darin das primäre Erkennungsmerkmal der europäischen Hybridschiffe, und damit auch der Koggen, auszumachen.

nur sekundäre
Merkmale auf
bildlichen
Darstellungen

In bildlichen Darstellungen lassen sich Hybridschiffe lediglich an ihren sekundären Merkmalen erkennen. Das entscheidende Kriterium, der flache Kraweelboden bleibt verborgen. Münzen und Siegel zeigen fast immer die Seitenansicht. Nur einige der späten Siegel sind im Ansatz perspektivisch,

⁵ Das Sägen von Planken ist nicht erst im spätmittelalterlichen Ostseebereich zur kostengünstigeren Herstellung von Gebrauchsschiffen eingeführt worden, wie Carsten Jahnke vermutet (Carsten JAHNKE, Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Ansätze einer Neubewertung, in: HGbl. 126, 2008, S. 177). Crumlin-Pedersen erklärt: „The production of parallel-sided planks by *sawing* logs lengthwise was not in use in Northern Europe during the entire prehistoric period. For such work, large saw blades were needed. This technology was widespread around the Mediterranean since a very early stage, but I have found no evidence for it in Central Europe and Britain until the Celtic Period, and it seems to have gone out of use there during the 5th or 6th century, a reconstruction of the Bevaix barge from 2nd century AD was made at Neuchatel with planks hand-sawn ...“ (CRUMLIN-PEDERSEN, *Archaeology and the Sea* (2010), S. 43/44). Ebenfalls gesägt waren die Planken römischer Patrouillenschiffe auf dem Rhein, wie die Funde aus Mainz und Zwammerdam beweisen (ebd. S. 62).

verbergen dann aber auch den Schiffsboden unter der Wasserlinie.⁶ Die Schiffsdarstellungen auf Münzen⁷ sind noch so einfach gehalten, dass sie zwar mit der gesamten Seitenansicht über dem durch Fisch oder Wellenpaar angedeuteten Wasser zu schweben scheinen. Die reine Zweidimensionalität lässt aber kaum Rückschlüsse auf die Bodenart zu.⁸ Die reine Silhouette etwa der Kollerup-„Kogge“ mutet im Vergleich zur Kogge des Bremer Typs relativ „skandinavisch“ an.⁹ Die Identifizierung eines Bildes als Hybridschiff ist bei den skandinavischen Lastschiffen, die in den sekundären Merkmalen noch mehr nordische Anklänge aufzuweisen scheinen, schwierig. Lediglich Wrackfunde, also Kollerup, Kolding und Vejby, können eindeutig als Hybridschiffe ausgemacht werden.¹⁰ Allerdings hat die einseitige Fixierung auf die Kogge als Hauptschiff friesisch-niederdeutsch-hansischer Handelshegemonie den Blick für alle anderen Möglichkeiten und Variantenvielfalt im Schiffswesen getrübt.

13.1.5. Skandinavische Hybridschiffe

Leider zeigt sich auch die skandinavische Forschung von einer nationalistischen Sichtweise „infiziert“, wonach geklinkerte Langschiffe in nordischer Bautradition rein skandinavisch seien und friesische Koggentradition rein hansisch sei. Tatsache ist jedoch, dass sowohl in der skandinavischen Schifffahrt als auch in den niederdeutschen Seestädten beide Sorten von Schiffen zu finden sind. Bei der Bearbeitung der hamburgischen Schiffe im Abgleich mit der Schifffahrt im westeuropäischen und hansischen Handelsbereich fanden sich neben den Schnicken, Bardesen und Galeeren in rein nordischer Langschifftradition wohl ausnahmslos Seefrachtschiffe, die in der Hybridbautradition standen. Andererseits, wenn auch wohl mit unterschiedlicher Gewichtung, finden sich im skandinavischen Norden neben den Wikinger- und Drachenschiffen und deren Lastschiffderivaten auch Lastschiffe in Hybridtradition – sowohl als schiffsarchäologische Funde als auch auf nordischen Schmuck- und Protomünzen. In der skandinavischen Schifffahrt ist der Hybridschiffanteil an den Lastschiffen schwer auszumachen. Es wurden aber offenbar sowohl Lastschiffe mit dem geklinkerten S-Spant-Boden als auch dem flachen Koggenboden gefahren. Außerdem waren sich diese beiden Transportschiffstypen in den Proportionen noch recht ähnlich, wenn

die skandinavischen „Koggen“

⁶ Beispielsweise die Siegelschiffe Kap. 6.4, Abb. 6.4 und 6.6, S. 198 und 6.9, S. 199.

⁷ Abb. P.5, S. 983 und Abb. P.6, S. 984.

⁸ Vielleicht mit der, eventuell Totholz und Kiel andeutenden, Ausnahme der Münze von Flokerudstorp, Abb. P.4, S. 984, Münze 15.

⁹ Eine übersichtliche Darstellung findet sich u. a. bei Volker WESTPHAL, Die Kollerup-Kogge. Ein Unikum oder ein Schlüsselfund zur Schiffstypengeschichte? in: das logbuch 35, 1999, S. 103-115.

¹⁰ CRUMLIN-PEDERSEN, Danish Cog-Finds (1979), S. 17-34. Das Wrack von Vigsø wird nur wegen der gefundenen Schiffnägel zu den Koggen gerechnet (ebd. S. 30, 34).

man die Kollerup-Kogge etwa mit den Funden Skuldelev 1 oder Hedeby 3 vergleicht. Das Kollerup-Schiff sticht noch nicht durch besondere Breite und Höhe hervor.¹¹

Ein besonderer Fall ist das „Big Ship“ von Bergen, das Englert noch nicht zu den Koggen, d. h. nach den hier aufgestellten neuen Kriterien, zu den Hybridschiffen zählt. Die nachgewiesenen Decksquerbalken hält er für eine nordische Erfindung.¹² Solche Balken sind ein Charakteristikum von größeren Schiffen zur statischen Stabilisierung des Rumpfes und wurden von Cäsar schon an den keltischen Schiffen beschrieben.¹³ Dieser Querbalken, zusammen mit dem von Christensen angeführten „flat bottom or 'floor' of the central cargo space, forming two trapezes“,¹⁴ legen es nahe, das 1248 verbrannte Bergener Schiff als großes nordisches Hybridschiff mit entsprechendem Längen-Breiten-Verhältnis von ca. 3,2:1 einzustufen.¹⁵

Zusammen mit den Erkenntnissen aus der Analyse der nordischen Schiffsmünzen ergibt sich: Der Bau von skandinavischen Lastschiffen im Rahmen der Schalenbau-Klinkertechnik kennt vermutlich schon vom 8. Jahrhundert an zwei Typen: zum einen die S-Spantschiffe entsprechend der Drachenschifftradition, zum anderen Schiffe mit sekundären Hybridschiffmerkmalen, welche auf das entscheidende, primäre, keltische Erbe, den flachen Kraweelboden, hinweisen. Es entspricht also nicht der historischen Wirklichkeit der mittelalterlichen Schifffahrt, skandinavischen Schiffbau gegen friesisch-hansische und Lastschiffe in alter nordischer Bauart in Konkurrenz zur Kogge zu sehen.

13.1.6. Hybridschiffe als Schiffsgattung

Entsprechend den Anforderungen unterschiedlicher Seegebiete und der vorhandenen Seefahrtstraditionen nahm die Adaption der keltischen Möglichkeiten unterschiedliche Gestaltung an. Im Kanal, der Atlantikküste und in der Keltisch-Irischen See war die Tradition der keltischen Kraweelschiffe noch lebendig und die vordringenden Normannen werden auf ihre Weise von diesen Lastschiffen Gebrauch gemacht haben.

¹¹ Längen-Breiten-Verhältnisse: Skuldelev 1: 3,6:1; Hedeby 3: ca. 4,4:1; Kollerup: ca. 4,2: 1. Im Vergleich die Kogge Typ Bremen: 3:1 (bestimmt nach den Angaben bei CRUMLIN-PEDERSEN, *Ship Types and Sizes* (1991), S. 77, 80.

¹² Englert schreibt, „that the idea of the protruding beam-heads had been passed on from Nordic shipbuilding to the seagoing cogs of the 13th and 14th century“ (ENGLERT, *Large cargo vessels* (2001), S. 41).

¹³ Kap. 8.1, S. 266–267, besonders Anm. 20, S. 266.

¹⁴ Arne Emil CHRISTENSEN, *Hanseatic and Nordic Ships in Medieval Trade. Were the Cogs Better Vessels?* in: VILLAIN-GANDOSSI / BUSUTTIL / ADAM, *Medieval Ships I: Northern Europe* (1989), S. 18.

¹⁵ Nach den Abbildungen und Angaben bei CRUMLIN-PEDERSEN, *Ship Types and Sizes* (1991), S. 77.

Für friesische und andere Wattküstenfahrt müssen wir eher von kleinen Plattbodenschiffen ausgehen, von *parvissima navicula* und *naves dunenses*, wie sie in den 60er Jahren des 9. Jahrhunderts von den friesischen *Cokingi* überliefert sind,¹⁶ von „petits bateaux à fond plat“, wie Lebecq meint.¹⁷ Das werden die Vorläuferschiffe von kleineren Koggen gewesen sein, die von den niederländischen Archäologen gesichert worden sind.¹⁸

Auch in der skandinavischen Heimat der Normannen werden – durch die Kontakte und Begegnungen an den südwestlichen Küsten – ebenfalls die Vorteile des kraweelgebauten Plattbodens bemerkt worden sein. In Kombination mit geklinkerten Bordwänden entstanden so skandinavische „Koggen“ – neben den Lastschiffen des traditionellen nordischen Typs.

Es gab nie die eigene Schiffbautradition der Kogge. Eine Kogge – oder Liburne, *navis magna*, *cocha tinclata*, *nef*, etc.¹⁹ – war immer nur eine bestimmte Variante der Hybridschifftradition. Es ist von daher nicht verwunderlich, dass die Darstellungen der Schiffe auf Siegeln, die angeblich den ganz speziellen Schiffstyp 'Kogge' abbilden, sich in den meisten erkennbaren Kriterien unterscheiden.²⁰

¹⁶ Kap. 10.3.1, S. 357.

¹⁷ Anm. 105, S. 357.

¹⁸ Schon 1979 berichtet Reinder Reinders von Funden des 14. und 15. Jahrhunderts mit dem primären Koggenmerkmal: „The bottom of this ship is flat, carvel built, the sides are clinker built (Fig. 3.4). . . . Both fore and aft the carvel construction of the bottom passes into clinker construction of the sides . . .“ (Reinder REINDERS, *Mediaeval Ships: Recent Finds in the Netherlands*, in: MCGRAIL, *The Archaeology of Medieval Ships and Harbours* (1979), S. 38-42, Table 1, S. 42). Übersicht und Statistik: CRUMLIN-PEDERSEN, *Die Bremer Kogge* (2003), S. 264-265.

¹⁹ Siehe auch Anh. J.1, Tab. J.1, S. 934.

²⁰ In Anh. J.2, Tab. J.2, S. 938-941 werden diese Kriterien für alle in der Literatur als Koggen bezeichnete Siegelschiffe eingeschätzt und bewertet.

An dieser Stelle ist die vor einigen Jahren geführte Diskussion über das Lübecker Siegelschiff anzusprechen. Diese Diskussion (auch mit Abstrichen meine eigene Sichtweise) akzeptierte noch die scharfe Trennung von skandinavischem Schiffstyp und niederdeutscher Kogge, was zu falschen Frontstellungen bzgl. des Siegelschiffes führte. Entweder das Schiff wurde entsprechend ausgemachter sekundärer Merkmale als niederdeutsch-hansisch herausgestellt (Ellmers) oder es wurde auf Grund anderer Merkmale als skandinavisches Drachenschiff eingestuft (Crumlin-Pedersen, Jahnke). „Diese skandinavische Vereinnahmung des Siegels“, schrieb ich 2010, „geht im Prinzip nicht anders vor als Ellmers. Man streitet sich darüber, welcher Schiffstyp wohl dargestellt wird. Ellmers übergeht die Liburnen und besteht auf einer Kogge im strengen schiffarchäologischen Sinne. Jahnke verwirft zu Recht diesen 'Koggentypus' für besagte Siegel, besteht aber auf einem Schiff der skandinavischen Tradition. Nun ist das seinerseits nicht quellenkonform, denn das erwähnte Schreiben des Lübecker Ratsnotars Magister Gerhard spricht nun einmal von *cogho sive liburna*“ (PAULSEN, *Koggendiskussion* (2010), S. 89/90). Meine eigene, gewissermaßen dritte Position war noch sehr allgemein und unausgegoren, ging aber in die richtige Richtung: „Wahrscheinlich – und so erklärt sich das konkurrierende Interpretationsdurcheinander – sollte gar kein spezieller Schiffstyp, sondern nur ein großes Seeschiff dargestellt werden – ein *navis magna*, das man eben zu

Es kennzeichnet den deutsch-nationalen Umgang mit der Kogge, dass dieses Schiff von der Forschung zu einer eigenen, und noch längere Zeit nach dem Ende des Nationalsozialismus zur überlegenen Schiffstradition gemacht worden ist. Allerdings hat die internationale Diskussion im Rahmen der Schiffsarchäologie immer wieder Zweifel an dieser angeblichen Schiffbautradition der Kogge aufkommen lassen – und an der Weise wie sie in Deutschland vertreten worden ist. Es war Fred Hocker, der schon 1991 in seiner Dissertation sich den keltischen Ursprüngen einer „bottom-based shipbuilding tradition“ näherte.²¹ Er geht zwar auch auf Cäsars Beschreibung der Veneterschiffe ein, bearbeitet sie aber nicht angemessen.²² Ein

jener Zeit Kogge oder Liburne nannte und das unterschiedlich aussehen konnte“ (ebd. S. 90). Nach den nun erarbeiteten Einsichten und Ergebnissen muss gesagt werden, dass es anhand des Siegels nicht zu entscheiden ist, ob das Schiff eine Kogge darstellt oder nicht, denn das entscheidende, primäre Koggenmerkmal, der Schiffsboden, ist bildlich nicht dargestellt. Entsprechend der Variationsbreite der Hybridschiffvariante 'Kogge' kann es sich auch um ein nordisches Hybridschiff handeln, das ich nicht als 'Kogge' bezeichnen möchte. Allerdings gibt es für nordische Hybridschiffe bisher keine eigene Schiffstypenbezeichnung. Die 'Koggenfrage' ist also dem Lübecker Siegel künstlich untergeschoben worden und spielt realiter überhaupt keine Rolle. Das Siegel zeigt auf jeden Fall ein Lastschiff, wie es damals die Ostsee befuhr. Es konnte sich um ein skandinavisches Hybridschiff, als auch um einen mehr westeuropäisch-friesischen Typ, als auch um ein Schiff des Knorrtyps handeln. Wesentlich ist, dass es sich nicht um eine spezifische, rein friesisch-niederdeutsch-hansische „Hansekogge“ gehandelt hat, denn die gab es nicht. Siehe zu diesem Fragenkomplex auch Anm. 105, S. 138.

²¹ Hocker lehnt die Richtung, keltischen Schiffbau allein unter „römisch“ oder „gallo-romanisch“ zu subsumieren ab. „I cannot agree with de Weerd's suggestion that the Roman-era craft of northwestern Europe are Mediterranean in origin, that existing native tradition of boatbuilding was obliterated rather than adapted.“ (Frederick M. HOCKER, *The Development of a Bottom-Based Shipbuilding Tradition in Northwestern Europe and the New World*, Diss. Texas A&M University 1991, Ann Arbor, Mich. 1993, S. 65).

²² Er bleibt gewissenmaßen „auf Distanz“: „The problem lies not just in the ships, but in Caesar's experience - the parts of the Veneti ships he is most likely to have described are not the parts most likely to have survived.“ (HOCKER, *Bottom-Based Shipbuilding Tradition* (1991), S. 65). In Kap. 8.1 – 8.3, S. 263–282 kann man sich davon überzeugen, dass Hocker falsch urteilt. Obwohl Detlev Ellmers von einem, keltische Schiffbautradition ausschließenden, Bruch im frühmittelalterlichen Schiffswesen ausgeht, hat er – anders als Hocker – Cäsars Bericht angemessen gewürdigt: „Caesar described the Celtic seagoing ships of 56 BC with such evident technical knowledge and such a keen eye for the essential that even today it is possible to categorise a provincial Roman ship built about 200 years later as a member of the self-same shipbuilding tradition“ (ELLMERS, *Celtic Plank Boats* (1996), S. 71). Als Hocker das Thema der „bottom-based ships“ 13 Jahre später wieder aufgreift, ist sogar ein gewisser Rückschritt zu konstatieren. Er stellt „some correspondence between the ships described by Caesar and the Blackfriars ship“ fest (HOCKER, *Bottom-Based Shipbuilding* (2004), S. 72), macht sich aber keine weitergehenden Gedanken darüber, was diese Beziehung zu bedeuten hat. Jedenfalls wertet er im Folgenden Caesar noch weniger aus als in seiner Dissertation und kommt zu dem Schluss: „It is difficult to deny some sort of relationship between cogs and the bottom-built vessels of Roman Gaul, Germany, and Britain, particularly the

neuer Versuch, die Hintergründe und Zusammenhänge der schon so lange geführten Koggendiskussion zu plausibilisieren, wird nun von Daniel Zwick unternommen.²³ Er spricht von „cog delusion“, „an arbitrary 'cog-typology'“ und dem „alleged 'cog-type'“. Er verfolgt die Diskussion um konstruierte Koggentypisierungen zurück. Er stellt den unterschiedlichen Umgang mit Schiffen durch „essentialists“ dar, die einen Archetyp definieren und diesem die Funde zu- und unterordnen, und den „materialists“, für die sich unterschiedliche, variantenreiche Einzelschiffe kaum in ein idealtypisches Schema pressen lassen. Zwicks grundsätzliche Argumentation erklärt zwar unterschiedliche methodische „approaches“, kommt aber letztlich über eine fachinterne Etikettenzuordnung nicht hinaus.²⁴

13.1.7. Die Dichotomie des allgemeinen Schiffsbestandes

Der Seeschiffbestand teilte sich von der Funktion der Schiffe her grundsätzlich in zwei Gruppen auf: die Schiffe für kriegerische Zwecke und die Transport- und Handelsschiffe. Was die Bauart der Schiffe betrifft, lassen sich nach dem Verschwinden keltischer Kraweelschiffe überall im nördlichen Bereich Europas nur noch zwei Arten von Schiffen ausmachen: die nordischen Vollklinkerschiffe und die Klinkerschiffe mit flachem Kraweelboden, die Hybridschiffe.

Zweigeteilter
Schiffsbestand:
Vollklinker- und
Hybridschiffe

Die in der Tradition der skandinavischen Klinkerschiffe stehenden Schiffe waren meist wie ihre Vorgänger lange, schmale, geruderte Schiffe, für die das einmastige Rigg eher ein Hilfsantrieb war. Sie hatten nur so hohe Bordwände, wie es die Ruderei mit einer Reihe Ruder pro Seite zuließt. Schiffe dieser Bautradition fuhren nicht nur im Norden, sondern wir finden diese Klinkerschiffe überall als Schnicken, Bardesen, Balinger oder Bargen. Sie waren vielseitig einsetzbare, da äußerst bewegliche und windunabhängig operierende Schiffe mit geringem Tiefgang. In Skandinavien wurde dieser Schiffstyp auch als breitere Lastversion unterschiedlicher Größe hergestellt. Allerdings waren diese auch bodengeklinkerten Schiffe mit S-Hauptspant

Blackfriars/Bruges type“ (HOCKER, Bottom-Based Shipbuilding (2004), S. 77). Auch Hocker spricht hier nur noch von „gallo-romanisch“. Von einem eigenständigen, von den Römern unabhängigen Schiffbau ist nicht mehr die Rede.

²³ Daniel ZWICK, Conceptual Evolution in Ancient Shipbuilding: An Attempt to Reinvigorate a Shunned Theoretical Framework, in: J. ADAMS/J. RÖNNBY (Hrsg.), Interpreting Shipwrecks: Maritime Archaeology Approaches, Southampton 2013, S. 61-65.

²⁴ Die entscheidenden, weiterführenden Fragen sind für mich die nach dem „Warum?“. Warum wird wie argumentiert? Was wird damit bezweckt? Welches Erkenntnisinteresse wird verfolgt? In welchen Forschungstraditionen erfolgen die Stellungnahmen? Welche forschungspolitischen Zusammenhänge steuern die „reine, unpolitische Fachdiskussion“, die – das sei hier in den Raum gestellt – niemals „rein“ und „unpolitisch“ geführt worden ist.

im Vergleich zu den Hybridschiffen schwierig zu bauen. Auch im Norden übernahm man deshalb die Hybridbauweise mit dem kraweelgelegten flachen Schiffsboden, der mehr Möglichkeiten für den Bau breiter und hoher Schiffe bot.

Andererseits lässt sich begründet unterstellen, dass alle seegehenden reinen Transportsegelschiffe zumindest im Spätmittelalter, als die Anforderungen an die Schiffsgrößen stark zunahmen, zur Gattung des europäischen Hybridschiffs zu zählen sind. Das gilt natürlich nachgewiesenermaßen für Koggen, aber ebenso für Holke, die Kreier oder die Frachtbardsen vor der Umstellung des Schiffbaus auf Kraweelbeplankung im 15. Jahrhundert.

Eine wichtige Erkenntnis ist, dass beide Schiffbautraditionen überall vorhanden waren. Es ist also unmöglich, bestimmte Schiffstypen mit bestimmten Ländern zu identifizieren oder als deren Aushängeschild anzusehen. Sicher waren Anteil, Gewichtung und besondere Ausprägungen von Schiffarten von Gegend zu Gegend unterschiedlich. Das ergab sich aber nicht aus bestimmten Herrschaftsverhältnissen und politischen Umständen, sondern aus unterschiedlichen topographischen und maritimen Verhältnissen und dem allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklungsstand der Region.

Hamburg im
Spiegel der Zeit

Der Bestand an den in den KR abgerechneten Stadtschiffen Hamburgs passt sich in diese allgemeine überregionale Aufteilungen im Schiffswesen ein. Mit den Schnicken und Bardesen baute und unterhielt Hamburg Vollklinkerschiffe in der Tradition des skandinavischen Langschiffs. Gleichzeitig gab es auch Ewer, Butzen und ein großes Arbeitsschiff mit Schmackbese gelung für das Tonnenlegen. Die ersten Tonnenschiffe waren mit Sicherheit breite, plattbodige Hybridschiffe, eventuell in der Art großer Prahme. Ehe Ende des 15. Jahrhunderts die großen Entwicklungen im europäischen Schiffbau auch die Hamburger *naves civitatis* veränderten, wies das Hamburger Schiffswesen keine erkennbaren Abweichungen vom allgemeinen Stand der Seeschifffahrt auf. Anzumerken bleibt an dieser Stelle, dass die vorgenommenen Aufteilungen und Gruppen des Schiffsbestandes nur für die Seeschifffahrt galten. Binnenschiffstypen waren wesentlich langlebiger und konservierten Vollklinkerbootsbau bis in die heutige Zeit hinein.

13.2. Die Erfindung der „Hansekogge“ im Dritten Reich

Das europäische Hybridschiff „Kogge“ wurde und wird in Deutschland als nationale, Identität stiftende „Hansekogge“ regelrecht verehrt. Das war nicht immer so.

keine „Hansekogge“
in wilhelminischer
Forschung

Es muss zunächst betont werden, dass es die sogenannte „Hansekogge“ bei Walther Vogel und Bernhard Hagedorn noch nicht gab. Die Forschung im Kaiserreich hatte das gesamte europäische Terrain im Blick, und so stellte Hagedorn fest:

„In den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts trifft man den Koggen als das beherrschende Lastschiff bereits an allen Küsten des atlantischen Europas, bei den Nordspaniern sowohl, wie auf der Ostsee.“²⁵

Das frühe Schiffswesen ist für Hagedorn eher eine städtische Angelegenheit. Man findet bei ihm Schiffsbau im Ostseegebiet, „Danziger Schiffbau“²⁶ oder „Lübecks Schiffbau“²⁷ Von „hansischem“ Schiffbau oder „hansischen“ Schiffstypen ist nirgends die Rede, auch wenn Paul Heinsius so etwas unterstellt.²⁸ Die Betonung von hansischen Schiffen und Schiffstypen setzte erst in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts ein und wurde Gegenstand völkischer und nationalsozialistischer Propaganda. Mit dieser Entwicklung vollzog sich in der deutschen See- und Schiffsforschung ein deutlicher Rückschritt. Der kontinentale, also landbezogene Hauptbezug der NS-Strategie führte zu einem gesunkenen Interesse an Schiffs- und Schifffahrtsangelegenheiten. Abhandlungen wie die von Hagedorn und Vogel finden sich über Jahrzehnte nicht mehr. Dafür wurde die überlegene „Hanse“kogge in die Welt gesetzt²⁹ und das *Grote Kraweel* von Danzig auf „deutscher Heldenfahrt“ verherrlicht.³⁰ Der Blick war nur noch auf die Ostsee ausgerichtet. Man rückte in dieser Zeit propagandistisch eine „Hansekogge“ in dem Mittelpunkt, d.h. es wurde entgegen der europäischen Schifffahrtswirklichkeit die Kogge als ein rein hansisches Schiff ausgemacht.

die „Hansekogge“
in NS-Propaganda

Rosenberg schwärmte: „Einst fuhren auf ihr [der Ostsee; RP] die Hansekoggen, Sinnbild einer neu aufsteigenden Macht“.³¹ Und als „Lübeck einst

Rosenberg

²⁵ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 12.

²⁶ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 68.

²⁷ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 69.

²⁸ Heinsius behauptet: „Erst B. Hagedorn leistete die erste wirklich bahnbrechende Arbeit auf dem Gebiet der hansischen Schiffstypenforschung“ (HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 8). Genau das tat Hagedorn nicht. Er schrieb über „Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert“ und seine zweite wichtige Arbeit vor seinem frühen Tod im Weltkrieg beschäftigte sich mit Emden: Bernhard HAGEDORN, Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts (2 Teile), in: HGBll. 15/16, 1909/1910).

²⁹ Eine „Hansa-Kogge“ wurde schon 1920 von Carl Busley ins Bild gesetzt (siehe hierzu Kap. 13.6.3, S. 488–489). In dieser Koggenfrage vollzog dann die nationalsozialistische Geschichtswissenschaft auf den Spuren Carl Busleys sogar einen Rückschritt gegenüber dem wilhelminischen Ansatz.

³⁰ Anm. 97, S. 206.

³¹ Alfred ROSENBERG, Europa, der Norden und Deutschland, in: DOMES, Schicksalsgemeinschaft (1935), S. 10. Nach dem 27.1.1934 übernahm Rosenberg aufgrund eines Hitler-Auftrags die wahrscheinlich von ihm selbst formulierte Amtsbezeichnung „Beauftragter des Führers für die Überwachung der gesamten geistigen und weltanschaulichen Schulung und Erziehung der NSDAP“. Rosenberg wurde in den Nürnberger Prozessen zum Tode verurteilt und 1946 durch den Strang hingerichtet: Reinhard BOLLMUS, Rosenberg, Alfred Ernst, in: NDB Bd. 22, 2005, S. 59-61, 59-61.

schicksalsbestimmend für diese uns so heimatliche Ostsee“ war, führen „die deutschen Schiffe“ „als kriegerische Koggen durch die Ostsee.“³²

Reincke Auch Heinrich Reincke, bei dem in nationalsozialistischen Zeiten Forschung und Propaganda mitunter kaum auseinander zu halten sind,³³ propagiert offen eine „Hansekogge“, wie in den „Hansischen Soldatenbriefen“ 1943, wo er schon in der Überschrift plakativ die „Hansekogge“ als Symbol der Hanse heraushebt,³⁴ um dann im Artikel auszuführen:

„Denn mit diesem ursprünglich in der Nordsee beheimateten und von den Friesen erstmalig verwendeten langsamen, aber geräumigen Transportern haben sie in einem Siegeszuge ohnegleichen binnen weniger Jahrzehnte die ganze bisherige Ostseeschifffahrt aus den Angeln gehoben und in ihre Hände gebracht. So ist die Kogge Siegeszeichen deutschen Wagemuts und deutscher Pionierleistung.“³⁵

„So verbindet sich“, schwärmt Reincke anschließend weiter, „mit dem Symbol der Kogge weiter die Erinnerung an heldenhaften Einsatz.“³⁶

Pagel Die Hansemonographie Karl Pagels erschien in 2. Auflage 1943. Auch bei ihm, der sich ansonsten von völkischer NS-Diktion frei hält, findet sich die gleiche martialisch-nationalistische Koggenerklärung. Die Kogge ist für ihn das deutsche Schiff,³⁷ das als eine revolutionäre Waffe im Kampf um die Ostsee diene.³⁸ Die „Hansekogge“ aber sei immer das gewesen, was im

³² ROSENBERG, Europa, der Norden und Deutschland (1935), S. 12.

³³ Über den Historiker Reincke: PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 70-71; im Besonderen aber Joist GROLLE, Hamburg und seine Historiker, Hamburg 1997, S. 124-147, hier das Kapitel „Von der Verfügbarkeit des Historikers Heinrich Reincke in der NS-Zeit“, S. 123-149.. Grolle hat in seiner kritische Studie über Reincke dessen Adaption des nationalsozialistischen Gedankenguts in den Jahren von 1925 bis 1933 und weitere entsprechende Darstellungen aus der Zeit des Dritten Reiches materialreich und überzeugend nachgewiesen. Siehe auch Anm. 49, S. 674.

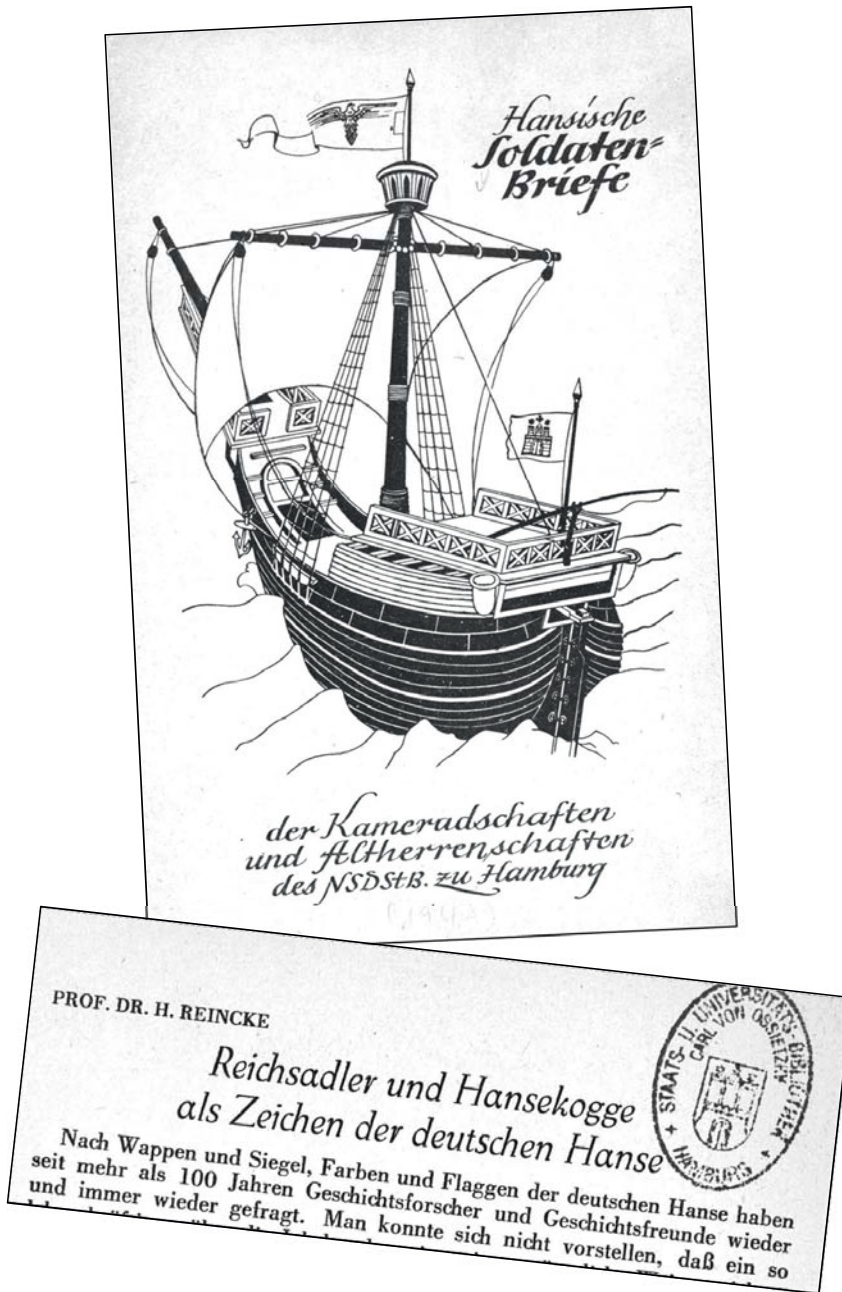
³⁴ Heinrich REINCKE, Reichsadler und Hansekogge als Zeichen der deutschen Hanse, in: OCHSENIUS, Hansische Soldatenbriefe (1943), S. 2-3. Abb. 13.1, nächste Seite.

³⁵ REINCKE, Reichsadler und Hansekogge (1943), S. 3. Zwölf Jahre nach dem 'Soldatenbrief' wurden Reincke zum 75. Geburtstag 1956 die Ehrendoktorwürde der philosophischen Fakultät der Universität Hamburg und die höchste Auszeichnung des Vereins für hamburgische Geschichte, die Lappenbergmedaille in Gold, verliehen: Hans KELLINGHUSEN, Heinrich Reincke, Professor Dr. jur. Dr. phil. h. c., Direktor des Staatsarchivs. Nachruf (gehalten am 19. April 1961), in: ZVHG 47, 1961, S. 1-15, hier S. 8 u. 15.

³⁶ REINCKE, Reichsadler und Hansekogge (1943), S. 3.

³⁷ „Mit der Gründung des deutschen Lübeck beginnt auch der Bau der deutschen Schiffe“ (Karl PAGEL, Die Hanse, (Neudruck der 1. Aufl. v. 1942), Braunschweig 1952, S. 252).

³⁸ „Die Kogge sollte für den Aufschwung der Ostseeschifffahrt etwa das bedeuten, was die Schriftlichkeit des kaufmännischen Verkehrs für den Handel bedeutet hat - eine Art Revolution. Der Deutsche hat die Waffe, die er damit in die Hand bekam, zu nützen gewußt. Die Kogge gab ihm die völlige Überlegenheit über alle Konkurrenz, auf die er



PROF. DR. H. REINCKE

**Reichsadler und Hansekogge
als Zeichen der deutschen Hanse**

Nach Wappen und Siegel, Farben und Flaggen der deutschen Hanse haben
seit mehr als 100 Jahren Geschichtsforscher und Geschichtsfreunde wieder
und immer wieder gefragt. Man konnte sich nicht vorstellen, daß ein so



Abb. 13.1: Hansische Soldatenbriefe (1943): Titelseite und Überschrift

Ein Reincke-Artikel aus OCHSENIUS, Hans (Hrsg.), Hansische Soldatenbriefe der Kameradschaften und Altherrenschaften des NSDStB zu Hamburg, Hamburg 1943. 1943 war das Aussehen einer Kogge noch unklar. Dieses Schiff ähnelt eher der Baardse von Meister W (siehe Abb. 7.3, S. 232). Die politische Instrumentalisierung kommt durch die Beflagung mit Hamburg-Flagge und Dritte-Reich-Stander (Reichsadler über Hakenkreuz) zum Ausdruck.

allgemeinen Bewusstsein für 'Hanse' stand:

Für den Groß- und Fernhandel ist zu allen Zeiten die Kogge das Schiff der Hanse gewesen und geblieben - die Kogge ist auch am längsten im Bewußtsein der nachkommenden Geschlechter geblieben, und sie hat selbst dort eine Statt, wo die Nachwirkungen der Hanse auf die Assoziation „Hansekogge“ beschränkt ist und vielleicht noch auf die Schulerminiszenz „Hansestädte Hamburg, Lübeck, Bremen“. Neben der Kogge und ihren nächsten Abwandlungen sind alle anderen Typen von geringerer Wichtigkeit.“³⁹

Rörig „Der Deutsche“ hatte laut Fritz Rörig zwei entscheidende Mittel an der Hand, die seine Überlegenheit in der Ostsee ausmachten: zum einen „die Städte als Stützpunkte seiner Kaufmannschaft“, :

„ . . . und dann durch einen von ihm in die Ostsee hinübergebrachten Schiffstyp, den Koggen. Für regelmäßige Handelsfahrt war der Kogge wegen seiner größeren Ladefähigkeit weit geeigneter als das längere, schmälere Schiff der Skandinavier.“⁴⁰

Es sei die Hauptaufgabe des, in die Ostsee vorstoßenden deutschen Kaufmanns gewesen, „eine deutsche Ostseeschifffahrt zu schaffen“. „Schiffbau

in der Ostsee stieß“ (PAGEL, Die Hanse (1942), S. 252).

³⁹ PAGEL, Die Hanse (1942), S. 254. In der noch zu Lebzeiten Pagels (zur Biographie Karl Pagels siehe Hans BRANIG, Karl Pagel zum Gedächtnis 11. Juni 1989 – 25. November 1974, in: JbGMOst. 24, 1975, S. 460-462) erschienenen 3. Auflage von 1963 lautet das Zitat, nun gekürzt: „Für den Groß- und Fernhandel ist zu allen Zeiten die Kogge das Schiff der Hanse gewesen und geblieben - die Kogge ist auch am längsten im Bewußtsein der nachkommenden Geschlechter geblieben, **sei es auch nur in der Assoziation „Hansekogge“**. Neben der Kogge sind alle anderen Typen von geringerer Wichtigkeit“ (Karl PAGEL, Die Hanse, (neubearb. 3. Aufl.), Braunschweig 1963, S. 171, [Hervorh. RP]). In der offenbar unautorisierten Neubearbeitung von Friedrich Naab 1983 findet sich nichts mehr zur „Hansekogge“. Von Naab wurden nun die Erklärungen von Detlev Ellmers zur Kogge bis hin zum Firrer (siehe Sachindex) übernommen: Karl PAGEL, Die Hanse, (Neubearbeitung der Ausgabe von 1941 durch Friedrich Naab), Braunschweig 1983, S. 143. Karl Pagel hatte sich selbst 1962 festgelegt, als er im Vorwort zur damaligen Neuausgabe 1963 schrieb: „Der Verfasser glaubt, daß sein Buch mit dieser Überarbeitung seine endgültige Gestalt gewonnen hat“ (PAGEL, Die Hanse (1963), S. 7). Darauf wurde offenbar keine Rücksicht genommen, als Friedrich Naab im Westermann-Verlag 1983 das Werk Pagels „modernisiert“ auf den Markt brachte. Die Struktur ist so verändert, dass man den Text nur schwer mit dem Original von Pagel vergleichen kann. Im Vorwort wird nur mitgeteilt: „Die vorliegende Bearbeitung hat den Text gestrafft und neu gegliedert sowie einige Akzente der jüngeren Forschung eingefügt“ (PAGEL, Die Hanse (fremdbearb. 1983), S. 7), was aber im Text nicht gekennzeichnet wird. Dieser nicht zu akzeptierende Umgang mit dem geistigen Eigentum Karl Pagels grenzt für mich schon an einen Straftatbestand. Zumindest die Koggen-Thematik ist völlig abgeändert worden. Siehe zu einer solchen Problematik auch Anm. 30, S. 665.

⁴⁰ Fritz RÖRIG, Die Hanse im europäischen Raum, in: REICHSFÜHRER SS, Germanische Gemeinsamkeit (1944), S. 96/97.

war deshalb im jungen Lübeck wichtiger als Häuserbau“.⁴¹ Wie schon früher Dietrich Schäfer ohne erkennbaren Forschungshintergrund eine ideologische Ausrichtung auf den überlegenen Friesenkaufmann und seine „Friesenkogge“ vorgegeben hatte,⁴² so propagierte nun Rörig, ebenfalls ohne jegliche seefahrtshistorische Legitimation, die ideologische Ausrichtung auf den überlegenen Hansekaufmann und seine Kogge.

13.3. „Hansekogge“: Weichenstellung nach dem Krieg

Als in der Nachkriegszeit diese aggressive Schiffspropaganda nicht mehr benutzt werden konnte, stand die Schiffs- und Hanseforschung vor der Entscheidung, entweder, von Vogel und Hagedorn ausgehend, unter Einbeziehung der Forschungen der anderen Länder die Schiffsforschung mit einem europäisch geweiteten Blick gerade zu rücken und voranzubringen, oder aber eine nationalistisch gefärbte, noch zu elaborierende Begründung für die überlegene „Hansekogge“ nachzuliefern. Man ging im Rahmen der allgemeinen Ausrichtung der Hanseforschung in West und Ost den zweiten Weg.

Nationalistische Vereinnahmung von Schiffen bedeutet ihre Instrumentalisierung in der Auseinandersetzung von Ländern und Völkern. Schiffe wurden als Mittel gegen Konkurrenten, als Waffe im politischen Machtkampf der Zeit bewertet. Die Kogge wurde durch die deutsche Forschung in einer Weise hansisch vereinnahmt und propagiert, dass 'Kogge' und 'Hansekogge' in der deutschen Öffentlichkeit praktisch zu synonymen Begriffen wurden. Die Bezeichnung 'Hansekogge' suggeriert ein speziell der Hanse vorbehaltenes Schiff.⁴³ Selbst noch 2004, und sogar von renommierter polnischer Seite, wird die Kogge ganz im deutsch-nationalen Sinne als Identität stiftendes, charakteristisches Hansemerkmal missverstanden:

„Sicher gehörte zu diesen charakteristischen Merkmalen, und dies mindestens bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts, der Einsatz eines neuen Schiffstyps – der Kogge, der sich von den im Mittelmeer- und Atlantikraum gebrauchten Schiffen erheblich unterschied“.⁴⁴

Das ist eine schiffahrtshistorisch verzerrte Sicht, die sich weitab der Realitäten europäischen Schifffahrtswesens im Spätmittelalter bewegt.

Der Kapitän z. S. und Historiker Paul Heinsius⁴⁵ übernahm in den 50er Jahren die Aufgabe, die wissenschaftliche Legitimation für die „Hansekog-

⁴¹ RÖRIG, *Europäischer Raum* (1944), S. 96/97.

⁴² Kap. 10.4.2, S. 365 mit Anm. 138. Ebenfalls Kap. 12.4.3, S. 449–450

⁴³ Siehe hierzu die Auseinandersetzung und Argumentationslinie in PAULSEN, *Koggediskussion* (2010), S. 41–47 (Abschnitt: „Gab es eine „Hansekogge“?“).

⁴⁴ SAMSONOWICZ, *Wahrnehmung der Hanse* (2004), S. 84/85.

⁴⁵ Detlev ELLMERS, Paul Heinsius 1919–2001, in: *Deutsche Schifffahrt* 2, 2001., S. 26.

Paul Heinsius und
die „Hansekogge“

ge“ gewissermaßen nachzureichen. Er hat den entscheidenden Beitrag zur Begründung der „Hanse“ kogge geliefert und dabei mit großer Akribie und Fachkunde das ihm zur Verfügung stehende Quellen- und Anschauungsmaterial verwertet. Die Zusammenfassung seines Werkes von 1956 beginnt mit dem Satz:

“Die Schiffe der hansischen Frühzeit waren eine der wesentlichsten Voraussetzungen des hansischen Aufstiegs und der späteren hansischen Überlegenheit zur See. Sie waren eines der wichtigsten Mittel, mit dem die Hansen im Laufe des 13. Jahrhunderts ihre überragende Stellung errangen“.⁴⁶

Diese Schlussfolgerungen waren nicht Ergebnis seiner Arbeit, sondern standen schon im Vorwege fest. Es stand fest, dass hansische Überlegenheit und Aufstieg und Niederringen einer „so hoch entwickelten nordischen Schifffahrt“ mit einem überlegenen, eigenen Schiff erfolgt waren.⁴⁷ Aus der Bearbeitung von Bildmaterial, vor allem von Siegeln, versuchte er, die Kogge im Detail als Schiffstyp zu erfassen, wobei er sich auf „die Wahrheitsliebe der Siegelstecher“ verließ.⁴⁸

Heinsius sieht bereits im Laufe des 12. und 13. Jahrhunderts „Lübeck als eine neue Seemacht“, gestützt auf „größere Handels- und Kriegsschiffe“ als technische Voraussetzung für „den späteren hansischen Aufstieg“.⁴⁹ Schon 1212 kennt er „zwei hansische Schiffe“, die in England arretiert wurden und von der Größe und dem Fassungsvermögen der hansischen Schiffe zeugen sollen.⁵⁰ Heinsius kommt es darauf an nachzuweisen, dass die Schiffe der

⁴⁶ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 246.

⁴⁷ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 11.

⁴⁸ „Die Wahrheitsliebe der Siegelstecher lieferte uns aus dieser Zeit viele gerade in den Einzelheiten sehr genaue Darstellungen von Schiffen. Selbst so kleine Dinge, wie Beschläge, Laschungen zu den Stößen, einzelne Nägel, Kugelracks und anderes sind deutlich dargestellt.“ (HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 26). Die Auswertungen im Kap. 4.4, S. 134–138 auf Basis der Anhänge J.2 und J.3, S. 935–944 zeigen, dass dieser Ansatz von Paul Heinsius nicht haltbar ist.

⁴⁹ HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 13.

⁵⁰ Heinsius spricht von „zwei hansischen Schiffen, die 1212 in Sandwich und Winchelsea arretiert wurden und für Genter und Ypersche Rechnung mit 100 und 120 Faß Wein beladen waren.“ (HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 87). Als Nachweis bezieht er sich in der Fußnote auf HUB I, Nr.93, S. 39. Nun ist in diesem Quellenregest keine Rede von „hansischen Schiffen“. Als Schiffer werden nur genannt: Wilhelmus, Sohn von Herve von Hee und Galfried, Michaels von Ria Sohn. Dasselbe mit dem gleichen, schwachen HUB-Verweis trägt er erneut 1958 auf einem „Colloque International d’Histoire maritime“ in Frankreich vor: „Mais c’est en 1212 seulement que nous trouvons des indications plus sûres sur la taille des navires hanséatiques. À ce moment, deux navires hanséatiques retenus à Winchelsea et Sandwich, avaient à bord 100 et 120 tonneaux, donc 50 à 60 lasts. [Fußnote: „HUB, I, 93]“ (Paul HEINSIUS, Dimensions et caractéristiques des «Koggen» dans le commerce baltique, in: MOLLAT, Le navire et l’économie maritime du nord (1960), S. 9).

„Hanse“-Kaufleute schon um 1200 „étaient notablement plus grands que ceux des autres nations“.⁵¹ „Hansische Schiffe“ um dieses Zeit kann es aber nur für jemanden geben, der, wie Rörig, „Hanse von Anfang an als Idee“ kennt. Entsprechend dem herrschenden Hansebild gab es eine „hansische Frühzeit“ mit „hansischer Schifffahrt“ und „hansischem Handel“. Heinsius behauptet: „Erst B. Hagedorn leistete die erste wirklich bahnbrechende Arbeit auf dem Gebiet der hansischen Schiffstypenforschung.“ Genau das tat Hagedorn nicht. „Hanseschiffe“ kommen bei ihm nicht vor.⁵² Paul Heinsius war im Vorwege nationalistisch festgelegt, als er in seinem Buch „Das Schiff der hansischen Frühzeit“ a priori die den skandinavischen Schiffen überlegene *H a n s e kogge*⁵³ sah und dann mit Akribie diesem Schiff Konturen gab.⁵⁴

Die Frage nach dem Koggenschiff ist an sich ein reines Problem europäischer, technischer und bedarfsgesteuerter Schiffbaugeschichte. Als „Hansekogge“ jedoch blieb das Schiff nationalistisches Instrumentarium.

⁵¹ HEINSIUS, Dimensions et caractéristiques des «Koggen» (1960), S. 9.

⁵² Siehe Kap. 13.2, S. 469.

⁵³ In der internationalen Forschung gab es auch schon damals Stimmen, die gegen die hansische Koggenvereinnahmung argumentierten. In der Diskussion des Heinsius-Vortrages auf besagtem Kolloquium (siehe Anm. 50) ließ der verhinderte Commandant Guilleux La Roërie einen Beitrag durch den Mitorganisator Commandant Denoix verlesen, in dem es heißt: „A partir du XIII^e siècle, quand l’iconographie devient suffisamment abondante, on constate que ce genre de bateaux [le *Kogge*; RP] est répandu sur tout le versant atlantique de l’Europe (peut être un peu plus tard dans l’Espagne cantabrique et au Portugal). Vers la même époque les textes mentionnent les *Koggen* dans divers pays maritimes“ (HEINSIUS, Dimensions et caractéristiques des «Koggen» (1960), „Discussion“ S. 21). Heinsius ist auf diese richtige Feststellung in der Diskussion nicht eingegangen, was man eventuell auf Sprachprobleme schieben kann (Heinsius hat den Vortrag auf Deutsch gehalten und Pierre Jeannin hat vor der Diskussion eine Zusammenfassung des Vortrags auf Französisch gegeben). Allerdings hat er ausdrücklich nicht vorgehabt, zu diesem Fragenkomplex etwas zu sagen, denn vorher, in seinem Vortrag, findet sich: „Je ne peux malheureusement m’étendre ici sur la diffusion du type du *Kogge* dans les domaines maritimes autres que celui de la Hanse.“ (ebd. S. 18).

⁵⁴ Leider griff man im Norden diese Behauptungen ungeprüft auf. Ohne einen Nachweis behauptete Arne Emil Christensen: „One of the main points in the debate on why Hanseatic merchants were so successful has been the ships used. The main contributors to the debate have been B. Hagedorn (1911) and V. Vogel (1915) who claimed that the cog was the better ship than its Nordic competitors. The view was taken up and expressed quite strongly by Heinsius (1956).“ (CHRISTENSEN, Were Cogs better vessels? (1989), S. 17. Anmerkungen: Hagedorn veröffentlichte 1914 – und nicht 1911 – und V. Vogel war W. Vogel). Man wird den Verdacht nicht los, dass auch die skandinavische Forschung nicht frei von nationalistischen Tendenzen ist und nun ihrerseits auf die Bedeutung „ihrer“ Schiffe pocht. Das jedoch kann nach meiner Auffassung nicht die richtige Antwort auf deutsche Anmaßungen sein. Die wissenschaftliche Aufgabe kann nur sein, gemeinsam eine europäische Schifffahrtsgeschichte zu erarbeiten, ohne dass irgendeine Seite die Geschichte für heutige Animositäten in Anspruch nimmt. Ebenfalls richtig ist, dass sich die deutsche Forschung in besonderem Maße in Frage stellen muss.

Sie blieb eng mit einer entsprechenden Sicht auf die Hanse verknüpft und blieb deshalb in den nächsten Jahrzehnten ein hochpolitisches Diskussionsfeld.

Durch die Propagierung des Schiffes als kaufmännische Überlegenheit stiftendes Transportmittel und durch die Spezifizierung des ehemaligen NS-Propagandainstrumentes „Hansekogge“ nach dem Krieg durch Paul Heinsius konnte dieses Schiff zu einem Vehikel neuerer, deutscher, nationaler Identitätsfindung werden. Ole Crumlin-Pedersen drückt das 2003 so aus:

„Das Schiff ist Teil der nationalen Identität geworden und steht für eine mächtige ökonomische Struktur der Vergangenheit, die als Modell für einen neuen Rahmen moderner Handels-Unternehmungen dient“.⁵⁵

Folgende Fragenkomplexe standen im Zentrum der Koggediskussion der „Nach-Heinsiuszeit“, die bis in die Gegenwart reicht:

- a. War die Kogge das allen anderen überlegene Schiff und damit ein Hauptinstrument des Aufstiegs der Hanse zur Erringung der Hegemonie auf der nördlichen und östlichen See?
- b. War die Kogge das Schiff der deutschen Kaufleute, war es eine Hansekogge? Wurde über die Kogge die Hanse definiert? Oder wurde über die Hanse die Kogge zur Hansekogge?
- c. War die Kogge überhaupt ein klar definierter Schiffstyp oder bezeichnete sie pragmatisch im Stile des Spätmittelalters lediglich ein großes Transportschiff, wobei die Details einer Schiffsbautradition für die Namenszuordnung unerheblich waren?
- d. Wie entwickelte sich die Kogge, in welcher Tradition stand das Schiff?

13.4. „Hansekogge“ und Deutsches Schiffahrtsmuseum

Die Kogge geriet verstärkt in den Mittelpunkt des wissenschaftlichen und öffentlichen Interesses, als es nach der Bergung der Kogge Typ Bremen aus der Weser bei Vegesack zum Dreh- und Angelpunkt eines zu schaffenden deutschen Schiffahrtsmuseums wurde. In einem Nachruf auf Paul Heinsius schreibt Detlev Ellmers, dass Heinsius mit seinem Werk „Das Schiff der hansischen Frühzeit“ von 1953 (gedruckt 1956)

„[...] - ohne es ahnen zu können - eine der grundlegenden Voraussetzungen für die Gründung dieses Museums geschaffen [hatte; RP]. Denn ohne die darin gewonnenen neuen Erkenntnisse über das Aussehen von Koggen hätte man das 1962 in der Weser vor Bremen entdeckte Schiffswrack nicht als Hansekogge identifizieren

Der nationale
Schiffsfund im
Weserschlick

⁵⁵ CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge (2003), S. 256.

können und sehr wahrscheinlich nicht geborgen. Und ohne Kogge hätte für die Museumsgründung in Bremerhaven der für die Bundesbeteiligung ausschlaggebende Forschungsimpuls gefehlt.“⁵⁶

Nun kann kein noch so qualifizierter Archäologe an seinem Fund, an den Artefakten ein privilegiertes, politisches Zusammenspiel von Kaufleuten ablesen. Es war also nicht möglich, den Bremer Fund schiffsarchäologisch als H a n s e kogge zu identifizieren. Das war auch nicht anhand der schiffbaulichen und -technischen Erkenntnisse von Paul Heinsius möglich, der das Hansische der Koggen unterstellt hatte. Der schiffsarchäologische Bremer Fund bewies in nichts die ererbte B e h a u p t u n g in Deutschland, dass Koggen die überlegene Deutsche Hanse symbolisierten. Der „für die Bundesbeteiligung ausschlaggebende Forschungsimpuls“ ergab sich also nicht aus dem archäologischen Fund als solchem, sondern aus seiner perspektivischen, nationalistischen Verwertbarkeit in der Öffentlichkeit für etwas weit Bedeutenderes: Für die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West,⁵⁷ als erste europäische Wirtschaftsgemeinschaft (Ziegler), als des ersten Multis der europäischen Wirtschaft (Zimmerling und Der Spiegel).⁵⁸

Wie stark die Hanseforschung in politisches Wissenschaftsmanagement, nationalistische Forschungskonkurrenz und öffentliches Interesse eingebunden war und wohl noch ist, kommt offen in einem Gutachten Ahasver von Brandts von 1968 zum Ausdruck, das in englischer Übersetzung veröffentlicht wurde.⁵⁹ In aller Klarheit fasst Ahasver von Brandt hier den damaligen deutschen Standpunkt zusammen.

die Bremer
„Hanse“kogge
und deutsches
Konkurrenzdenken

1. Bei der Bremer Kogge handele es sich um „that type of ship which in the two hundred years between about 1200 and 1400 was the chief carrier of overseas trade in the northern seas of Europe [...]“⁶⁰ Anders als noch bei Heinsius wird nun 15 Jahre später in der Kogge das bedeutendste n o r d e u r o p ä i s c h e Transportschiff gesehen und man könnte meinen, dass damit zumindest englische, holländische oder dänische Koggenverwendung anerkannt wird. Der Rest des Satzes lehrt einen aber eines Besseren:
2. „[...] and which was thereby the most important technical instrument for the economic social and political rise of the Hanse and the

⁵⁶ ELLMERS, Paul Heinsius (2001), S. 26.

⁵⁷ 1963 erschien ein Sammelband mit dem bezeichnenden Titel, der das damalige Denken und den Stand der Forschung 1963 wiedergibt: BRANDT, Leo (Hrsg.), Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West, Köln / Opladen 1963.

⁵⁸ Vgl. Anm. 33, S. 667.

⁵⁹ Ahasver von BRANDT, The Bremer Kogge: An Appraisal concerning the Scientific Significance of the Discovery of the Bremer Kogge and Requirements for its Evaluation, (transl. by Captain I. E. Allison), in: MM 54, 1968, S. 19-21.

⁶⁰ A. V. BRANDT, The Bremer Kogge (1968), S. 19.

- individual large Hanse towns.“ Nach wie vor wird also die Kogge als das ausschlaggebende Hilfsmittel für einen umfassenden Aufstieg der Hanse – nicht jedoch auch anderer Länder – gesehen. Indirekt wird damit ausgedrückt, dass Hanse und „overseas trade in the northern seas of Europe“ identisch waren.
3. Für v. Brandt ist der Bremer Schiffsfund deshalb so wichtig, weil er ihm als Beweis für die in Skandinavien angezweifelte Vorherrschaft der Hanse in Handel und Schifffahrt überhaupt dient. Angesichts zahlreicher Funde kleinerer Schiffe in der Bautradition der Wikingerzeit seien in Schweden schon kritische Stimmen laut geworden, „that the famous kogge had in reality not nearly the size and importance which is claimed for it by German discoverers.“ Dieser „Angriff“ auf die Kogge fällt nach v. Brandt direkt zurück „on the scientific acceptance of the dominance of Hanse trade and sea traffic in general“.⁶¹
 4. Und weiter: „Only when viewed in this large historical framework generally does the discovery of the Bremer kogge gain its true importance“.⁶² Der schiffsarchäologische Fund im engeren Sinne ist also nicht das Entscheidende, sondern der große historische Hanseaspekt. Man erkennt also nur durch die (nationale, deutsche) Hansebrille die grundlegende Bedeutung der Kogge.
 5. Und schließlich beweisen die hervorragenden schiffarchäologischen Arbeiten an der Bremer Kogge, dass man besser geworden sei als die dänische und schwedische Schiffsarchäologie, „... surpassing to some extent in technical and scientific respects the previous Scandinavian methods“.⁶³
 6. Als eine der „old large ship-owning nations of Europe“ benötigt Deutschland Ersatz für das zerstörte „Maritime Museum in Berlin“, also das alte wilhelminische „Institut für Meereskunde“.⁶⁴ V. Brandt betont nachdrücklich die Bedeutung der Arbeit an der Kogge in Bremen für ein solches zentrales Schifffahrtsmuseum.
 7. Das Gutachten endet in nationalistischer, ererbter, deutscher Anspruchshaltung: „Such pioneer work, strongly recognized internationally, is very appropriate for putting Germany again in the front rank of this field, which up to now has been occupied almost entirely by foreign scientific research“.⁶⁵

Durch die Einbindung des Bremer Koggenprojektes in die Pläne eines

⁶¹ A. v. BRANDT, *The Bremer Kogge* (1968), S. 20.

⁶² A. v. BRANDT, *The Bremer Kogge* (1968), S. 20.

⁶³ A. v. BRANDT, *The Bremer Kogge* (1968), S. 21.

⁶⁴ Siehe zu dem Thema; Paul HEINSIUS, Ein Museum für Deutsche See- und Schifffahrtsgeschichte, in: *Marine-Rundschau* 61 (Heft 5), 1964, S. 245-258.

⁶⁵ A. v. BRANDT, *The Bremer Kogge* (1968), S. 21.

deutschen Schifffahrtsmuseums war die Koggenfrage endgültig zu einer eminent politischen, öffentlichen Angelegenheit geworden. Das bedeutete zum einen, dass die Kogge Typ Bremen als zentrales und würdiges Exponat eines nationalen Schifffahrtsmuseums (gemäß der von Brandt'schen Ausrichtung) präsentiert wurde, und damit einen enormen nationalen Stellenwert bekam.⁶⁶ Das bedeutete aber zugleich, was Ole Crumlin-Pedersen später vorsichtig so ansprach:

Eine „Hansekogge“
für das Deutsche
Schifffahrtsmuseum

„Es ist immer eine delikate Sache, einzelne Aspekte von Symbolen dieser Art in Frage zu stellen. Keiner der archäologischen Funde aus der Vergangenheit sollte jedoch außerhalb des analytischen Scheinwerfers der Gelehrten bleiben.“⁶⁷

Es wurden handfeste Fakten geschaffen, die die Kogge auf die Rolle als Aushängeschild nationaler Bedeutung und hansischer Größe festlegten. Sie war mehr als jemals zuvor zu einem Symbol der nationalen Identitätsstiftung einer Seefahrtsnation in Abgrenzung und Abgleich mit als Konkurrenz gesehenen anderen Nationen geworden. Die nationalistischen Grundlagen deutscher „Hansekogge“-Sicht waren damit einer freien Wissenschaftskritik, dem prägenden Zugriff der Wissenschaft quasi entzogen worden.

13.5. Das Ende der Legenden um die Kogge

Nun haben aber Legenden und Stereotypen letztlich vor einer sauber arbeitenden Forschung, die die Theorien und Lehrmeinungen immer wieder mit den historischen Realitäten abgleicht, keinen ewigen Bestand. Was die Größe und Leistungsfähigkeit der nordischen Schiffe im Verhältnis zu den Koggen angeht, wurde das Bild nachdrücklich durch die skandinavische Forschung zurechtgerückt. Als erstes musste das Bild von der Überlegenheit der Hansekogge korrigiert werden. Es war Detlev Ellmers, der dem Rechnung trug und die Positionierung der Hansekogge korrigierte.

Kogge: kein
überlegenes Schiff

Zumindest bis 1972 argumentiert Detlev Ellmers noch ganz in der Heinius'schen Tradition der in die Ostsee eingeführten überlegenen Kogge.⁶⁸

⁶⁶ So konnte Detlev Ellmers bereits nach einigen Jahren stolz mitteilen: „Obwohl das Deutsche Schifffahrtsmuseum erst acht Jahre zuvor gegründet worden war, hatte es schon in vorderster Linie mitgewirkt am Aufbau eines neuen Bildes von der europäischen Schifffahrtsgeschichte. Brennpunkt des internationalen Interesses war natürlich die kurz vor Kongressbeginn fertig zusammengebaute Bremer Hansekogge von 1380“ (Detlev ELLMERS, Das deutsche Schifffahrtsmuseum als Forschungszentrum, in: Deutsche Schifffahrt 1. H. 1, 1979, S. 7). Ole Crumlin-Pedersen äußerte vorsichtig-höfliche, aber bei weitem nicht ausreichende Kritik an den „Symbolen dieser Art“: Siehe meine Stellungnahme hierzu: Kap. 12.4.3, S. 449 .

⁶⁷ CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge (2003), S. 256. Siehe auch Kap. 12.4.3, S. 448 mit Anm. 152.

⁶⁸ Zitat und Anm. 162, S. 451.

Dennoch hat sich 1973 seine Meinung von der „zwanglosen Entwicklung“ verändert, Er lässt nun skandinavische Schiffe als gleichwertig neben den Koggen gelten:

„Die Kogge war aber nicht der einzige Schiffstyp des mittelalterlichen Seeverkehrs in Nord- und Ostsee. In Skandinavien wurden die *wikingerzeitlichen Handelsschiffe* weiterentwickelt zu leistungsfähigen Großseglern, die ebenso lang waren wie die Kogge und auch sehr hohe Bordwände hatten, die von schweren, außen sichtbaren Querbalken gestützt wurden“.⁶⁹

1985 schließlich wird skandinavischen Schiffen sogar seetechnische Überlegenheit bescheinigt:

„Weiter haben Ausgrabungen gezeigt, daß skandinavische Schiffe den Koggen zur Hansezeit an Größe, Seetüchtigkeit und Segeleigenschaften keineswegs nachstanden, eher war zur fraglichen Zeit um 1160 das Gegenteil der Fall“.⁷⁰

Detlev Ellmers hatte damit im Rahmen schiffsarchäologischer Forschung und deren internationalem Abgleich einen Pfeiler der alten deutschen Hansetheorie demontiert: Die Koggen waren nicht das überlegene Schiff des nach Osten vordringenden niederdeutschen Kaufmanns. 2010 geht er in der damaligen Diskussion der Koggenfrage dazu über, von der Kogge „Typ Bremen“ zu sprechen und dem in Bremen ausgegrabene Schiff den Nimbus der Hansekogge zu nehmen.⁷¹

Kogge: kein speziell deutsches Schiff
Zugleich hat die skandinavische Forschung anhand ihrer Koggenfunde die Koggenherkunft problematisiert, ihre Verbreitung diskutiert und Alternativen zur Herkunft der Kogge, wie sie speziell durch Fliedner und Ellmers vertreten wurde, aufgezeigt.⁷² Es zeigte sich, dass die Kogge nicht nur kein

⁶⁹ Detlev ELLMERS, *Schiffe der Hanse*, in: KÖLN. STADTMUSEUM, *Hanse in Europa* (Ausstellung 1973), S. 60.

⁷⁰ ELLMERS, *Entstehung der Hanse* (1985), S. 8/9. In der dazugehörigen Fußnote wird die Überlegenheit der skandinavischen Schiffe aufgezeigt: „Die Elastizität und die Formgebung der Rümpfe lassen für skandinavische Handelsschiffe auf See- und Segeleigenschaften schließen, die zumindest während der Wikingerzeit den entsprechenden Eigenschaften der starren und kantigen Koggen durchaus überlegen waren. Die Formgebung des Unterwasserschiffes bei der Bremer Kogge von 1380 zeigt, daß man inzwischen gelernt hatte, mit den skandinavischen Schiffen in dieser Hinsicht in etwa gleichzuziehen.“ (ebd. S. 9, Fn. 15).

⁷¹ ELLMERS, *Koggen kontrovers* (2010), S. 114/115. Zugleich geht Carsten Jahnke noch einen Schritt weiter und verallgemeinert zur Bezeichnung TTB (Transportschiff Typ Bremen), d. h. er verzichtet damit ganz auf die Zuordnung „Kogge“: JAHNKE, *Koggen und kein Ende* (2011), S. 306.

⁷² FLIEDNER, *Kogge und Hulk* (1969); ELLMERS, *Geschichte der Kogge* (1982). Anton Englert stellt im Zusammenhang mit seiner Aufarbeitung der neueren Forschungsgeschichte fest: „Among the ship-finds dating to the second half of the 12th century, two seagoing cargo ships of a construction different to the Nordic shipbuilding tra-

allen überlegenes Schiff war, sondern das sie ein weiter verbreitetes, auf jeden Fall kein speziell deutsches Schiff gewesen ist.⁷³ Es zeigte sich auch, dass die unterschiedlichen Bautraditionen des skandinavisch-wikingerischen und westeuropäisch-friesischen Schiffsbaus sich gegenseitig beeinflussten. Zugleich kam auch ein bis dahin völlig „übersehener“ slawischer Schiffsbau ein wenig in den Blick, der mit Sicherheit das Schiffswesen an der südlichen und östlichen Ostsee beeinflusst hat.⁷⁴

An sich hätte nach diesem wissenschaftlichen Vorankommen mit Hilfe der internationalen Schiffsarchäologie für die deutsche Forschung in jenen Jahren eine Revision und historische Absage an die „Hansekogge“ angestanden, verbunden mit einer sorgfältigen, geschichtswissenschaftlichen Analyse der ideologisch-historischen Hintergründe der deutschen Koggenvereinnahme. In Öffentlichkeit und Politik hängen jedoch Hanse und Hansekogge symbiotisch aneinander und das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven begründete seine Existenz auf der restaurierten „Hanse“kogge. Die Ergebnisse der Schiffsarchäologie, die die historische Schiffsforschung im europäischen Rahmen ergänzen,⁷⁵ führen – wenn sie denn in die öffentliche Meinungsbildung einfließen – zweifellos zu wissenschaftspolitischer Erklärungsnot in Deutschland. Die Tatsache, dass das Hauptexponat des Museums letztlich „nur“ eine unspektakuläre, allerdings hervorragend erhaltene Variante der Schiffsgattung ‚Kogge‘, ein im europäischen Schiffswesen verbreitetes Schiff neben anderen Großschiffen gewesen ist, zöge für das Deutsche Schiffahrtsmuseum einen gewissen Imageschaden nach sich und die Glaubwürdigkeit nationaler Identitätsstiftung würde in Frage gestellt.

Wie ging Detlev Ellmers in seiner Doppelfunktion als führender Schiffsarchäologe und zugleich Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums mit dieser schwierigen Situation um? Er erkennt die zutage getretenen, unbestreitbaren Ergebnisse der internationalen Koggenfunde an, versucht jedoch,

die Schere zwischen Politik u. Forschung

noch einmal:
Ellmers Hanse-
theorien von 1985

dition are known, the already mentioned Kollerup cog from ca.1150 of at least 35 tons cargo capacity and the Skagen cog, built ca. 1193, with unknown cargo capacity.“ (ENGLERT, Large cargo vessels (2001), S. 44). Ole Crumlin-Pedersen informiert 1983 über 29 Schiffsfunde im Ostseegebiet (CRUMLIN-PEDERSEN, Schiffe und Seehandelsrouten (1983), S. 229-237 + Anh. Abb. 62 u. 63). Speziell die Koggenfunde behandelt er 1979 (CRUMLIN-PEDERSEN, Danish Cog-Finds (1979), S. 17-34) und fasst die dänischen Ergebnisse bzgl. der Koggen auch 2003 wieder zusammen (CRUMLIN-PEDERSEN, Die Bremer Kogge (2003), S. 263-267).

⁷³ Es sei hier auf Englerts ausführlichen Überblick über die Forschungsgeschichte speziell der deutschen und der dänischen Schiffsforschung verwiesen: ENGLERT, Large cargo vessels (2001), S. 5-22. 1979 berichtet Reinder Reinders über niederländische Funde: Anm. 18, S. 465.

⁷⁴ Kazimierz ŚLASKI, Die Organisation der Schifffahrt bei den Ostseeslawen vom 10. bis zum 13. Jahrhundert, in: HGbl. 91, 1973, S. 2-11 und Kazimierz ŚLASKI, Slawische Schiffe des westlichen Ostseeraumes, in: Offa 34, 1977, S. 116-127.

⁷⁵ PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 41-47 (Abschnitt: „Gab es eine „Hansekogge“?“).

die alte Hansetheorie von den überlegenen, niederdeutsch-westfälischen Kaufleuten aufrechtzuerhalten die mit ihren Hansekoggen die Ostsee befuhren - nur wurde die Kogge nun tiefer aufgehängt und nicht mehr als das überlegene Fahrzeug hingestellt.⁷⁶ Das führte ihn 1985 dazu, seine Theorien zur Entstehung der Hanse in einem Grundsatzartikel zusammenzufassen.⁷⁷ Ellmers blieb der v. Brandt'schen Hanseerklärung verbunden, die ihrerseits auf dem „ökonomisch-sozialen Massiv“ Rörigs beruht.⁷⁸ Ellmers blieb – bei aller Kritik an den in den 80er Jahren aktuellen Argumentationen – in der Tradition deutschlastiger Hanseüberhöhung hängen. Er überhöhte den niederdeutsch-lübischen Kaufmann zwar nicht mystisch, sondern bescheinigte ihm, wie es v.Brandtsche Lehrmeinung war, kommerzielle

⁷⁶ An dieser Stelle ist eine Richtigstellung und persönliche Anmerkung nötig. Detlev Ellmers protestiert, ich hätte in einem Artikel 2010 geschrieben, „dass „nach der immer noch maßgeblichen Hansetheorie von Detlev Ellmers ... angeblich die 'Hansekogge' ... den entscheidenden Vorteil deutscher Kaufleute gegenüber ihren Konkurrenten in der Region“ ausgemacht hätte (S. 110)“. „Deshalb“, so Ellmers, „sei hier noch einmal in aller Deutlichkeit betont, dass das nicht der von mir vertretene Forschungsstand ist!“ (ELLMERS, *Koggen kontrovers* (2010), S. 133) Das gesamte Zitat auf S. 110 ohne die Auslassungen lautet: „Nicht Gebietseroberungen, angesiedeltes Hinterland und Stadtgründungen mit Brückenkopfcharakter haben den entscheidenden Vorteil deutscher Kaufleute gegenüber ihren Konkurrenten in der Region ausmacht, sondern angeblich die „Hansekogge“. So startete nach der immer noch maßgeblichen Hansetheorie von Detlev Ellmers der niederdeutsche, speziell westfälische Kaufmann seinen Siegeszug in der Ostsee in Allianz mit koggenfahrenden, von Schleswig nach Lübeck verholenden deutschen Kaufleuten. Städtegründendes, deutsches, kaufmännisches Unternehmertum errang mit Hilfe der Kogge die Vorherrschaft über die Ostsee und die entscheidende Ost-West-Handelsachse. Lübeck als Schnittstelle zwischen land- und seegestütztem Kaufmann, die Kogge und kommerzieller Verdrängungswettbewerb seien die Standbeine der Entstehung und Konsolidierung der Hanse gewesen.“ (PAULSEN, *Koggendiskussion* (2010), S. 110). Ich stelle also als Hauptbedingungen der Entstehung von Hansehegemonie zwei Positionen gegenüber: (a) Gebietseroberungen, angesiedeltes Hinterland, Städtegründungen mit Brückenkopfcharakter, also die Einbettung in die deutschen Osteroberungen einerseits und (b) Allianz der landgestützten Westfalen mit Koggen fahrenden Kaufleuten aus Schleswig, kaufmännisches Unternehmertum, Lübeck als Schnittstelle, kommerzieller Verdrängungswettbewerb ... und die Kogge. Die Kritik ist richtig, dass man aus dem Text schließen kann, dass die Bewertung der Kogge als „der entscheidende Vorteil deutscher Kaufleute“ auch auf Detlev Ellmers zuträfe, was in Bezug auf die Arbeit von 1985 nicht stimmt. Tatsächlich hat er für den Erfolg der Kaufleute, wie er betont, „gerade nicht den dafür benutzten Schiffstyp verantwortlich gemacht.“ (ELLMERS, *Koggen kontrovers* (2010), S. 133). Andererseits hat er sich aber auch nicht mit der Forschungsvergangenheit und der Funktion der „Hansekogge“ auseinandergesetzt und über die Diskussion der Lübecker Siegel stark auf die Kogge als das Schiff der Deutschen abgehoben. Wie dem auch sei, die Kritik an obigen Formulierungen bzgl. der Kogge muss ich anerkennen und habe das hoffentlich in dieser Arbeit weniger missverständlich dargestellt (siehe auch Punkt 5, S. 564).

⁷⁷ ELLMERS, *Entstehung der Hanse* (1985). Genauer behandelt unten Kap. 16.3, S. 563–566.

⁷⁸ Kap. 15.3, S. 535.

Überlegenheit, und dass er einfach sein kaufmännisches Handwerk besser verstand als seine Konkurrenten.⁷⁹

Niemand griff die heißen Eisen sowohl der nationalsozialistischen Verfehlungen der Hanseforschung, als auch des opportunistischen Wirkens Fritz Rörigs nach dem Krieg, als auch die zu dem „friedliebenden“, deutschen Nationalismus in den ersten Jahrzehnten Nachkriegsdeutschlands passende Hanse als friedfertige, abendländische Kulturbringerin auf.⁸⁰ Stattdessen wurde nur das angepasst, was nicht mehr zu halten war, d. h., es wurden Rückzugsgefechte geführt.

Im Vorwort zu dem großen Koggenbuch von 2003 schreiben Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall von dem notwendigen „Spagat zwischen Publikum und Wissenschaft“ in so einem, im Übrigen wunderschön aufgemachten Buch.⁸¹ Viel schwieriger aber ist der Spagat zwischen den unspektakulären Realitäten eines großen Transportschiffes und seiner europäischen Geschichte und der in Deutschland in Blüte stehenden nationalistischen Tradition überzogener Hansesicht und der „Hansekogge“. Die heute herrschende Lehrmeinung kommt in folgenden Zitaten von Hoffmann / Schnall zum Ausdruck:

der Spagat
zwischen Realität
und Legende

„Koggen waren offenbar große vielseitige Schiffe neben anderen großen vielseitigen Schiffen. Im Schiffstyp selbst ist, nach heutigem Kenntnisstand, kein Grund dafür zu erkennen, weshalb Koggen überlegen gewesen sein sollten. Einen Unterschied allerdings gab es: Die Koggen war das Schiff der Erfolgreichen.“⁸²

Und kurz darauf:

„Hansekauffleute - und mit ihnen die Koggen - beherrschten im 14. Jahrhundert den Ost-Westhandel, den Nord-Südhandel, den Bergen- und Schonenhandel.“⁸³

Die Legende von dem allen überlegenen deutschen Vorreiterschiff Kogge ist damit begraben. Sie war nun erklärtermaßen ein Schiff unter vielen. Daraus folgt, dass man mit ihr nicht mehr hansische Größe begründen kann. Aber nun wird eine neue Argumentation präsentiert. Nicht die überlegene Kogge verschafft, wie früher vertreten wurde, den Hansischen ihre Überlegenheit. Jetzt ist es plötzlich umgekehrt: Die Kogge war deshalb das erfolgreiche Schiff, weil sie das Schiff der Erfolgreichen war, weil sich die, den gesamten Handel beherrschenden Hansekauffleute ihrer bedienten. Was bezweckt diese Darstellung? Sie bezweckt, die zweite Legende, die

⁷⁹ Diese Fragen werden in Kap. 16.3 genauer und grundlegender behandelt.

⁸⁰ Siehe hierzu Kap. 16.1, S. 553–560.

⁸¹ HOFFMANN / SCHNALL, Die Kogge. Sternstunde (2003), S. 8.

⁸² HOFFMANN / SCHNALL, Das erfolgreichste Schiff (2003), S. 274.

⁸³ HOFFMANN / SCHNALL, Das erfolgreichste Schiff (2003), S. 275.

von der H a n s e kogge,⁸⁴ zu retten, denn das Schiff der erfolgreichen und beherrschenden Hansekaufleute kann nur eine H a n s e k o g g e sein. Der Ruhm der Hanse färbt nun auf das Schiff ab. Die nationale Bedeutung des wichtigsten Exponates des Deutschen Schiffahrtsmuseums scheint also, zumindest halbwegs, gewahrt.

Aber der Spagat wird immer schmerzhafter, denn die Kogge war nicht nur das Schiff der Hanse. Sie war ebenfalls das Schiff von Truppentransporten über den Ärmelkanal. Sie war ein Schiff des englisch-französischen Weinhandels. Sie war das Gascogner Schiff, das im Mittelmeer eine *grande mutazione di navilio* auslöste.⁸⁵ Sie war das Schiff, das die Grundlage für die Entwicklung des größten Schiffs des Spätmittelalters, der mittelmeerischen Karacke, abgab.⁸⁶

Abgesehen davon, dass auch die Kaufleute anderer Gegenden in Europa auf Koggen fuhren, wissen wir, dass die Ostsee von kleinen und mittleren Schiffen von Schuten, Kreiern, Barsen, Ewern oder Schnicken und entsprechenden, nicht zu identifizierenden *schepen* befahren wurde. Selbst die großen preußisch-livländischen Baiensalzflotten im 15. Jahrhundert mit nun Holk genannten großen Schiffen kamen nur auf maximal 250 Last Fassungsvermögen,⁸⁷ während die große Masse der die Häfen bevölkernden Schiffe, die den regionalen oder Küstenverkehr ausmachten, 20-40 Last und kleiner ausfielen.⁸⁸

Natürlich ist die Kogge Typ Bremen eine große Leistung von Schiffsrhologen und Restauratoren. Jedem Seefahrtshistoriker geht bei ihrem Anblick das Herz auf und die Fachleute können zu Recht stolz auf ihr Exponat sein. Nur musste man dafür gewissermaßen – so stellt es sich für mich dar – seine wissenschaftliche Seele an eine deutsche geldgeben-

⁸⁴ Punkt b., S. 476.

⁸⁵ Kap. 5.1, S. 144 und Anm. 4, S. 144. Zu diesem Komplex als erste Annäherung: PAULSEN, Koggendiskussion (2010), („Gab es eine „Hansekogge“?“) S. 41-47.

⁸⁶ Kap 5.3 und 5.4, S. 150–156.

⁸⁷ Das große Schadensverzeichnis für 1438-1441 weist Schiffe von maximal 210 Last Fracht auf (Anh. H.2, S. 914). Wenn man berücksichtigt, was Thomas Wolf über die Auslastung der Schiffe erarbeitet hat („Dagegen wurde die Umlandfahrt meist von zu 80-90%, also sehr gut ausgelasteten Fahrzeugen mit Ladefähigkeiten von über 200-300t durchgeführt.“(WOLF, TH., Tragfähigkeiten (1986), S. 180)), kommt man auf ca. 250 Last, also grob 500 t Tragfähigkeit maximal. Der Durchschnitt der hansischen Fernhandelsschiffe liegt um 1440 bei ca. 150 Last, bzw. genauer gesagt, der Schiffe aus preußischen und livländischen Städten, wobei - noch genauer gesagt - 17% der Schiffer und ihrer Schiffe in dieser Flotte überhaupt nicht hansisch waren, denn sie hatten ihren Heimathäfen in England, Flandern, Holland, Portugal und Spanien (Tortendiagramm H.4, S. 915).

⁸⁸ WOLF, TH., Tragfähigkeiten (1986), S. 179-188 („Schlussbetrachtung“). Für Hamburg stellt Sprandel zudem fest: „Die Hamburger Eigenflotte war kaum je mit mehr als 10 % an der Schiffsfrequenz im Hamburger Hafen beteiligt.“ (SPRANDEL, Der Hafen von Hamburg (1986), S. 209).

europäische Kogge
statt Hansekogge

nationalistischem
Druck standhalten

de staatliche Öffentlichkeit verkaufen, um sich überhaupt an die Arbeit machen zu können und das Museum zu bekommen! Entsprechend wurden nicht wissenschaftlich, d. h. historisch und methodisch korrekt, die eigenen, teilweise fatalen Traditionen hinterfragt und an der deutschen Lebenslüge „Hansekogge“ zunächst festgehalten.

13.6. Die Kogge-Holk-Problematik im 15. Jahrhundert

In Bezug auf Koggen und Holke mussten die zwei Erklärungsmuster der deutschen Forschung für das Verhältnis zwischen diesen beiden Schiffen im 15. Jahrhundert, eine „Umetikettierungstheorie“ und eine „Umbruchstheorie“, verworfen werden, die beide nicht den integrativen Realitäten einer sich europäisierenden Schifffahrt gerecht wurden.⁸⁹

13.6.1. Schiffe als „Kampfmittel“

Nach dem 2. Weltkrieg, ab den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts, kommen die deutschen Einschätzungen zu Kogge und Holk polarisierend und mit „kämpferischem“ Vokabular daher. F l i e d n e r sieht 1974, dass die Holks zum Ende des 14. Jahrhunderts „den Koggen an Anzahl und Ladefähigkeit gleichzukommen, ja den Rang abzulaufen begannen“.⁹⁰ Um 1200 sei der Siegeslauf der Kogge gestartet, die „mit einem Schlage als ein führender großer Segelschiffstyp“ hervortritt, „der sogleich Epoche machte. . . . Seitdem beherrschte die Kogge, vor allem im Zeichen der „deutschen Hanse“, für etwa zwei Jahrhunderte die Nord- und Ostsee, . . .“ bis dann ein „neuer und großer Mischtyp“ „die Entwicklung mehr und mehr an sich riß“.⁹¹ E l l m e r s behauptet ein „Eindringen [des Holks; RP] in der Kernraum der Hanse“ und „die völlige Verdrängung der Kogge dort bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts“.⁹²

Schiffe als
„Kampfmittel“

Es spricht das alte, schematische, deutsch eingeengte Geschichtsbild aus Formulierungen wie „Eindringen in den Kernraum der Hanse“, „Eindringen in die Ostsee“, „völlige Verdrängung“, „Rang ablaufen“, „Entwicklung an sich reißen“, „beherrschende Kogge im Zeichen der ‚deutschen Hanse‘“. Hier werden Konkurrenz und Frontstellungen des Handels und der Kaufleutegruppen auf die Schiffe übertragen: Aufstieg der Hanse mit der epochalen Kogge, Eindringen der westlichen Kaufleute nach Osten, Herausfordern und Zurückdrängen der Hansekaufleute mit dem Holk, der die Kogge überwindet und schluckt.

⁸⁹ Kap. 6.1 und 6.2, S. 186–191.

⁹⁰ FLIEDNER / POHL-WEBER, Die Bremer Kogge (1974), S. 24.

⁹¹ FLIEDNER, Kogge und Hulk (1969), S. 67.

⁹² ELLMERS, Herkunft des Holk (1999/2000), S. 121.

nur sukzessive
Veränderungen
im Schiffswesen

Das spätmittelalterliche Schiffswesen sah anders aus. Die alten Großschiffe des 14. Jahrhunderts, also Holk und Kogge, wurden nicht abgelöst, ersetzt oder abgeschafft, sondern wurden so nachhaltig Schritt für Schritt verändert und den Erfordernissen angepasst, dass man sich darüber streiten kann, wann sie mit mehreren Masten und hohen Aufbauten am Bug mehr südlichen Karacken oder Karavellen glichen, aber wegen der nordischen Tradition der Klinkerung noch von Holken und Koggen die Rede war. Das Schiffsgeschehen war immer zeitgleich ein Konglomerat aus verschiedensten Schiffarten, aus traditionell erprobten und neuen Entwicklungen folgenden Typen, oder fremdländischen Schiffen mit andersartigen Standards. Grundlegende Entwicklungen in der Schifffahrt gestalteten sich als ein Verschieben der Gewichte und Anteile in dieser bunten Vielfalt.

Sowohl Kogge als auch Holk und deren sich verändernde Typen waren über das ganze Spätmittelalter und über den flandrisch-englisch-hansischen Raum verteilt, wobei die Kogge sogar zu einer wichtigen Klammer zur mediterranen Sphäre wurde. Die Übersichtstabelle in Anh. K⁹³ zeigt dieses parallele Vorhandensein von Kogge, Holk und Mischtypen vom 13. bis in das 16. Jahrhundert hinein. Es gab weder eine „Hansekogge“ noch einen „Hanseholk“. Es gab überhaupt kein spezifisches Schiff, das bei irgendeiner Art „Verdrängungskampf der Schiffstypen“ siegte oder „auf der Strecke blieb“.

Die Diskussion in der deutschen Forschung um das Ringen zwischen der Kogge (hansisch) und dem Holk (westeuropäisch) musste zwangsläufig schematisch und konstruiert ablaufen, da sie weitestgehend die gesamteuropäische Perspektive ausklammerte und damit ein historisch grundlegendes Süd-Nord-Gefälle bei Schiffen und Schifffahrt negierte.

13.6.2. Walther Vogel: „verwirrende Entwicklungen“

Die weitere Entwicklung, im Besonderen die in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, ist nur zu verstehen, wenn man die europäische Integration zum vollgeriggten Grundtyp ins Spiel bringt. Ansonsten wird die Situation so, wie Walther Vogel sie offen darlegt:

„Ist es schon bis dahin schwer, die verschiedenen Typen auseinanderzuhalten, so tritt um diese Zeit [2. H. 15. Jh.; RP] durch die Umwälzung, die die Einführung des Kraweelbaus und der dreimastigen Takelung im Schiffbau mit sich brachte, vollends Verwirrung ein. Man übernahm von den bretonischen Karavellen die Beplankungsweise, baute aber im Übrigen die Holke⁹⁴ in der

⁹³ S. 949–951.

⁹⁴ Wobei Vogel in den Sätzen vor diesem Zitat die Koggen und Holke als ebenbürtig ansah und sie auch nach 1460 verortete: Anm. 54, S. 197.

alten Form weiter“.⁹⁵

Die Verwirrung, von der Vogel spricht, speist sich aus zwei Quellen:

a. *Moderne und mittelalterliche Wahrnehmung*. Als moderner, naturwissenschaftlich-systematisch sozialisierter Forscher sucht man auch im Mittelalter nach Definitionen, klaren Abgrenzungen und Ordnungssystemen, die diese Zeiten in unserem Sinne nicht zur Verfügung stellen. Nichts wurde verbindlich formuliert; Schiffe nur vage kategorisiert. Die Bezeichnungen bleiben unverbindlich. Ein Schiff wurde jeweils auf unterschiedliche Weise gekennzeichnet.

Namensgebend konnte seine Funktion sein, wie z.B. bei dem Hamburger Tonnenschiff. Die Entwicklungstradition stand offenbar bei der „Kogge“ Pate. Es gab die Schiffe mit christlich motivierten Eigennamen,⁹⁶ der mitunter zur weiteren Kennzeichnung durch „groß“ oder „klein“ ergänzt wurde,⁹⁷ oder im Namen kam der Heimathafen vor.⁹⁸ Es gab auch Modenamen wie beispielsweise „Marienknecht“ oder „Vlegender Geist“, von denen es dann jeweils mehrere gab. In der behandelten englischen Schadensliste von 1491 werden Schiffe offenbar schon nach der Reederfamilie benannt,⁹⁹ was durchaus modern anmutet. In den meisten Fällen aber nannte man ein Schiff einfach „Schiff“, also *schepe*, *schip* oder *navis*, fügte zur Identifizierung den Namen des Schiffers hinzu, oder ließ – ebenfalls sehr verbreitet – der Einfachheit halber „Schiff“ weg und nannte nur den Schiffer: beispielsweise meint der Ausdruck *in Eler Bokelman* das von Schipper Eler Bokelman geführte Schiff.¹⁰⁰

Identifizierbarkeit
von Schiffen

In 80-95 % der untersuchten Quellen interessierten lediglich der *schipper* und *sin schip*. Die Forschung dreht sich nur um die restlichen 5-20 % der Fälle, in denen eine Schiffsart angegeben wird, um von diesen her auf das Ganze zu schließen. Man ist dabei „verwirrt“ ob der Schwierigkeiten, das gesamte Schiffswesen mit moderner Systematik zu kategorisieren. Diese Schwierigkeiten nehmen natürlich in dem Maße zu, wie die Schiffe im Laufe des 15. Jahrhunderts überall in die gleiche Richtung optimiert und sich immer ähnlicher wurden. Das mündete in einen europäischen Seeschiffsstandard, der um die Jahrhundertwende und Anfang des 16. Jahrhunderts

⁹⁵ VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 496.

⁹⁶ Allein in Hamburg gab es „Marie“, „Katherine“, „Jhesus“, „Gracia Dei“, „Christofer“.

⁹⁷ Beispielsweise eine „Grote Marie“ und eine „Lutke Marie“ in Hamburg.

⁹⁸ So etwa bei „Sanctus Petrus de Rupella“ alias „Großes Kraweel“ aus La Rochelle, der Hamburger „Marie de Brest“, oder in England: Anh. Tab. H.8, S. 923, Nr. 10 („George de Hullis“) oder S. 924, Nr. 30 („Thomas de Flambroke“).

⁹⁹ Anh. H. Tab. H.8. S. 925, Nr. 62 (Schiff „La Mary Harding“ des Reeders Robertus Harding) oder Tab. H.8. S. 926, Nr. 65 (Schiff „Jamys Buyk“ des Reeders Petrus Buyk).

¹⁰⁰ Die Anteile der reinen *schipp*- plus *schipper*-Angaben in den ausgewerteten Schadensverzeichnissen liegen fast alle zwischen 81 bis 94 %: Siehe Tab. Anm. 6.2, S. 194.

überall existierte.

b. Europäische Perspektive und die jüngere Forschung. Auch im Bereich der hansischen Seestädte wurde die Entwicklung des Schiffswesens Teil einer gesamteuropäischen Entwicklung. Der mediterran-iberische Süden setzte bis weit in das 16. Jahrhundert hinein die Maßstäbe, ehe dann die westeuropäischen, also französisch-niederländisch-englischen Flotten zu den spanisch-portugiesischen aufschlossen und sowohl die italienischen Stadtrepubliken als auch die hansischen Seestädte im Norden in dem globalen Machtspiel von Großmächten ihre Bedeutung verloren. Im Norden traten die staatlichen Seemächte Dänemark und Schweden mit ihren Flotten hinzu, die hansestädtische Seemacht in die Schranken verwiesen.

Schenkt man dieser Entwicklung zu wenig Beachtung und beharrt auf einseitiger deutscher Wahrnehmung, verliert sich die Entwicklung der Schiffe spätestens in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in Spekulationen und Auflösung, die man nicht weiter erklären kann, bzw. wie Vogel bemerkt, es tritt „vollends Verwirrung ein.“¹⁰¹ . Die deutsche, nachwilhelminische Forschung hatte mit dieser Sachlage und der Entwicklung des Schiffswesens große Probleme.

13.6.3. Carl Busleys „Hansa-Kogge“

Am einfachsten machte es sich zunächst Carl Busley 1920 bei seiner Rekonstruktion der „Hansa-Kogge. Vierzehntes bis sechzehntes Jahrhundert“, wie die Überschrift seines Kap. 8 lautet.¹⁰² „Die äußere Form der späteren Koggen ist sehr gut auf einem Bilde in der Marienkirche in Lübeck aus dem Jahre 1489 zu erkennen, wie Abb. 114 zeigt.“¹⁰³ Diese Abbildung 114¹⁰⁴ zeigt das karackenähnliche Hintergrundschiff Nr. 4 des Bergfahnergemäldes,¹⁰⁵ das Busley kurzerhand zur „späteren Kogge“ erklärt. Andererseits schreibt er an gleicher Stelle:

„Die gegen Ende des fünfzehnten und im Laufe des sechzehnten Jahrhunderts erbauten noch größeren Hansaschiffe sind keine Koggen mehr, sondern gleichen den übrigen Kriegsschiffen ihrer Zeit in Ausrüstung und Bauart.“¹⁰⁶

Nun ist das Jahr 1489 (also das Bergenfahrerschiff) zweifellos ein Jahr „gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts“. Also ist das „Bergenfahrer-

¹⁰¹ Anm. 95, S. 486/487.

¹⁰² Carl BUSLEY, Die Entwicklung des Segelschiffes erläutert an sechzehn Modellen des deutschen Museums in München, Berlin 1920, S. 133.

¹⁰³ BUSLEY, Entwicklung des Segelschiffes (1920), S. 133.

¹⁰⁴ BUSLEY, Entwicklung des Segelschiffes (1920), S. 134.

¹⁰⁵ Abb. 6.13, S. 207.

¹⁰⁶ BUSLEY, Entwicklung des Segelschiffes (1920), S. 133.

schiff Nr. 4“ eine „späte Kogge“ und zugleich „keine Kogge mehr“. Ein Blick auf Europa findet bei ihm nicht statt. Die von ihm rekonstruierte „Hansa-Kogge“ hat denn auch von den Aufbauten her Ähnlichkeit mit einer Karacke von 1415,¹⁰⁷ die Takelage mutet wie jene auf dem Botticelli-Gemälde an,¹⁰⁸ und der Rumpf ist nicht unähnlich dem einer englischen Karacke des Hastings Manuskripts.¹⁰⁹ Im Ganzen gesehen hat er wohl das Bergenfahrerschiff als Vorlage genommen, es etwas gestreckt und als „Hansa-Kogge“ umgesetzt.

Bei Busley wird deutlich, dass er Hagedorns und Vogels Abhandlungen – beide die aktuellen Schifffahrtsdarstellungen seiner Zeit – ignorierte, denn sonst hätte er nicht zu der Meinung kommen können, die Kogge sei „aus den alten Normannenschiffen“ entstanden.¹¹⁰ Bei ihm hatte sich offenbar schon die einseitige Idee von der „Hanse-Kogge“ festgesetzt, die ihn, wie die nationalistische Schiffsforschung nach ihm, daran hinderte, die Kogge als europäische Erscheinung wahrzunehmen.

13.6.4. Heinrich Winters „letzte Hansekogge“

Am gründlichsten hat sich Heinrich Winter 1961 mit der Schifffahrt in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts auseinandergesetzt.¹¹¹ Jedoch krankt sein Angang an den gleichen Symptomen wie schon derjenige Busleys.¹¹² Auch sein nicht hinterfragter Ausgangspunkt ist das Hanse schiff „im ausgehenden 15. Jahrhundert“, mehr noch, er macht sich auf die Suche nach „der letzten Hansekogge“, wie der Titel seines Buches herausstellt. Auch wenn die Deutschen bei der Kogge „an ein Schiff mit Aufbauten vorn und achtern, vor allem auch an drei Masten, die beiden ersten mit je einem Rahsegel, der dritte mit Lateinsegel“ denken, so sei es, spekuliert Winter, doch „streng genommen“ durchaus fraglich,

„ob die zu ihrer Zeit¹¹³ als Koggen bezeichneten Schiffe, die ursprünglich einmastig und klinkerweise [...] gebaut waren, vor dem Verschwinden der Bezeichnung „Kogge“ aus den Geschichtsquellen überhaupt noch den Übergang zu Kraweelbau [...] und drei Masten erlebt haben“.¹¹⁴

¹⁰⁷ Abb. 6.11, S. 201.

¹⁰⁸ Abb. 6.12, S. 202.

¹⁰⁹ Abb. 5.7, S. 153.

¹¹⁰ BUSLEY, Entwicklung des Segelschiffes (1920), S. 133.

¹¹¹ WINTER, Letzte Hansekogge (1961).

¹¹² Allerdings bewegt sich Heinrich Winter auf einem wissenschaftlichen Niveau, bei dem ein Vergleich mit Busley einer Provokation gleichkommt. Es geht hier tatsächlich nur um den ideologischen Hintergrund des Betrachtungsansatzes.

¹¹³ Winter bezieht sich auf die Zeit Störtebekers (1400) und Paul Benekes (um 1470).

¹¹⁴ WINTER, Letzte Hansekogge (1961), S. 5.

Winters irre-
vanter Ansatz

Sein Untersuchungsziel sei nicht, wie er ausführt, „eine Darstellung des Entwicklungsganges“. Er wolle in einer notwendig „umständlichen Untersuchung“ die „Einzelfrage“ klären, „ob die Bezeichnung 'Kogge' nachweislich (!) aus den Quellen verschwindet, bevor Kraweelbau und drei Masten auch im hansischen Bereich eingeführt wurden“.¹¹⁵ Das aber ist eine untergeordnete Frage angesichts der epochalen europäischen Entwicklung des Seewesens der Zeit und angesichts des Klärungsbedarfs darüber, wie diese große Entwicklung in den Seestädten an Nord- und Ostsee Eingang fand.

Auch wenn er es nicht vorhat, muss Heinrich Winter natürlich bei seiner historischen Untersuchung „auf den Entwicklungsgang“ von Takelage und Schiffstypen, von Karacke, Kogge und Holk eingehen. Aber ein präjudizierendes Hanseblickfeld hindert ihn offenbar an der Wahrnehmung der *cocha* im Mittelmeer d. h. der Verschmelzung westeuropäischer Erfahrungen mit der südländischen Kraweelbauweise. Winter berücksichtigt die große von Süden nach Norden weisende, europäische Entwicklungslinie nicht und kommt folglich nicht weiter. Er hängt trotz großer Bemühung in der deutschen Sackgasse nationaler Enge und begrenzter Wahrnehmung fest. Natürlich lässt sich seine Ausgangsfrage nach „der letzten Hansekogge“ nicht klären. Bezüglich des „Hansa-Kogge“-Modells von Busley kommt er zu dem Ergebnis:

„Wer also ein dreimastiges Modell eines Hanseschiffes um 1470 bauen, aber ganz sicher gehen und sich nicht auf Wahrscheinliches, nur auf Bewiesenes einlassen will, dem bleibt nur übrig, den Gedanken an eine Kogge zu opfern und das Modell, wie Vogel es getan hat, Kraweel (Holk) zu nennen, oder aber, wenn es eine Kogge vorstellen soll, es einmastig und geklinkert darzustellen, ...“¹¹⁶

Unbeabsichtigt hat Winter hier das ganze Dilemma einer, auf eine Tradition von „Hansekogge“ festgelegten deutschen Forschung zum Ausdruck gebracht: Man muss den Gedanken an eine Kogge o p f e r n und von anderen Typen sprechen. Es ist in der Tat so, dass mit dem Abrücken von einer „Hansekogge“ in Deutschland viel mehr zu „opfern“, zu korrigieren ist, als die historische Einordnung einer einzelnen Schiffsart.

Es stellt sich die Frage nach der historischen Relevanz dieser strikten Namenszuweisungen, die sich wie krampfhaftes Etikettieren ausmachen. Über die Quellen lehrt uns die historische Zeit, dass die eigentlichen Pro-

¹¹⁵ WINTER, Letzte Hansekogge (1961), S. 5/6. Entsprechend dem historischen Hauptmerkmal der Kogge – dem kraweelgebauten Flachboden bei geklinkerten Bordwänden – war ein Kraweelbau nach Skelettbauweise automatisch k e i n e Kogge mehr. Als die atlantischen Koggen im Mittelmeer als Kraweel-*cocha* nachgebaut wurden, war das der beginnende Übergang zur Karacke.

¹¹⁶ WINTER, Letzte Hansekogge (1961), S. 24.

tagonisten des 15. Jahrhundert an diesen Fragen weitgehend uninteressiert waren und offenbar die Probleme der heutigen Forschung nicht kannten. Es ist bezeichnend, wenn Heinrich Winter ein wenig resignierend feststellt:

„Man darf schließlich nicht aus den Augen lassen, daß die Angaben in den Urkunden nur auf die Bedürfnisse ihrer Zeit berechnet und die uns heute bewegenden Fragen (Masten, Kastelle usw.) für die Verfasser der Urkunden oft ganz unwichtig waren“.¹¹⁷

Es fragt sich, weshalb eine Kluft zwischen „den Bedürfnissen ihrer Zeit“ und „uns heute bewegenden Fragen“ vorhanden ist. Wenn der Historiker, nach meinem Verständnis, diese „Bedürfnisse“, das Denken, Handeln, Funktionieren und die Bedingungen der von ihm untersuchten Vergangenheit versteht und darstellt, hat er seine Aufgabe erfüllt. Welche anderen, „uns heute bewegenden Fragen“ treiben ihn ansonsten um? Welches Erkenntnisinteresse kann ihm durch die Urkunden der Zeit nicht befriedigt werden? Das sind grundlegende, aber oft auch unbequeme Fragen für den Historiker. Konkret auf unser Seefahrtsthema bezogen, werden wir uns im noch folgenden Teil IV dieser Abhandlung bzgl. der Forschung im deutschen Kaiserreich Wilhelms II. und des „Dritten Reiches“ diesem Problem des Erkenntnisinteresses des Hanse- und Seefahrtshistorikers zuwenden. Für diese Zeiten ist die Rechenschaftslegung für die eigene Forschungsdisziplin noch relativ einfach. Für die Forschung der ehemaligen DDR, zu der Heinrich Winter gehörte und der bundesrepublikanischen Hanseforschung bis in die neueste Zeit hinein ist die Bewertung wegen ihrer Aktualität und der persönlichen Eingebundenheit natürlich wesentlich brisanter.

13.6.5. Günter Krause und deutsche Hybris

Der Hanseforschung fehlte es nach meiner Beobachtung an Bereitschaft, in der Entwicklung von Schiffen und Schiffbau unvoreingenommen gesamteuropäisch zu denken.¹¹⁸ Im Besonderen trifft das auf die jüngste Monographie Günter Krauses von 2010 über die „Handelsschiffahrt der Hanse“ zu.¹¹⁹ Er beschreibt die Schiffsentwicklung wie folgt: Der Holk sei auf über 100 Last vergrößert und kraweel gebaut worden, weshalb es Probleme mit dem einen großen Rahsegel und der Steuerfähigkeit der Schiffe gab.

„Aus den genannten Gründen waren bereits zu Beginn des 15. Jahrhunderts Versuche unternommen worden, einen zweiten Mast

deutsche Voreingenommenheit

¹¹⁷ WINTER, Letzte Hansekogge (1961), S. 23.

¹¹⁸ Das wurde schlaglichtartig durch den bereits angesprochenen Auftritt von Paul Heinsius 1958 auf dem Troisième Colloque International d'histoire maritime deutlich, auf dem er einen Vortrag über die Hansekogge gehalten hat (HEINSIUS, Dimensions et caractéristiques des «Koggen» (1960), S. 7-19). Diese Begebenheit wird genauer in den Anm. 50, S. 474 und 53, S. 475 kommentiert.

¹¹⁹ G. KRAUSE, Handelsschiffahrt (2010).

auf dem Achterschiff, mitunter aber auch auf dem Vorderkastell aufzustellen. Die Zwei-Mast-Variante bewährte sich jedoch nicht. Durch die Aufstellung von drei Masten und im weiteren durch Unterteilung der Segel auf mehrere Rahen wurde dann später die Lösung des Problems gefunden“.¹²⁰

Krause hinterlässt den Eindruck, als habe ein „hansischer“ Schiffbau für sich mit den mehrmastigen Schiffen „die Lösung des Problems“ erfunden. Die von ihm geschilderten Probleme mit größeren Schiffen hatte man natürlich

¹²⁰ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 104. Krause verweist in diesem Zusammenhang auf Walther Vogel (allerdings hat sich bei dem Seitennachweis ein Fehler eingeschlichen; es geht um VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 481 (nicht S. 48)). Man machte damals Versuche, schreibt Vogel, „einen zweiten kleinen Mast, bisweilen auf das Vorder-, meist aber auf das Achterkastell zu setzen“. In einer Fußnote bezieht sich Vogel auf Nicolas, *History of the Royal Navy II*, 443 (die genaue Literaturangabe lautet: Nicholas Harris NICOLAS, *A History of the Royal Navy. From thre Earliest Times to the Wars of the French Revolution, Second Volume*, London 1847, S. 443), der von einer kgl. Karacke von 1410 spricht. In einem Anhang X („List of the Royal Navy in 1417“), S.514-515 präsentiert Nicolas eine Liste, in der acht Karacken incl. aller 1416 und 1417 eroberten Genueser Karacken enthalten sind. Nicolas schreibt unmissverständlich: „Caracks and dromons are often spoken of, both of which seem to have been Genoese or Venetian vessels, and came into the English Navy first as mercenaries, and afterwards as prizes. It is said, in the „Libel of English Policy,“ that Henry the Fifth built „great dromons“ at Southampton, but the writer must only have meant very large ships, for „dromons“ are nowhere stated to have been part of the Royal Navy.“ (NICOLAS, *A History of the Royal Navy* (1847), S. 441/443 (Hervorhebung RP)). 1847 gibt Nicolas also unmissverständlich die Herkunft der Karacken an: Genua und Venedig! 18 Jahre vor Vogel wurde allerdings schon ein anderer englischer Schifffahrtsexperte, William Laird Clowes, ungenauer als Nicolas: „Carracks and dromons figure as before in the chronicles of maritime occurrences; but these vessels were never characteristic English types, and though they occasionally fought for England, they generally appeared either as mercenaries, or as prizes which had been won from a continental enemy.“ (CLOWES, *The Royal Navy*, vol. I (1897), S. 339). Auch Clowes beruft sich – f a s t wörtlich – auf Nicolas, II, S. 441, 442. Bei ihm bleibt 1897 von Nicolas' Festlegung quasi verschämt übrig, dass das keine „charakteristisch englischen Schiffe“, sondern „kontinentale“ gewesen seien. Obwohl der Deutsche Walther Vogel also die Möglichkeit gehabt hat, den Tatbestand der Mittelmeerkaracke genauer zu eruieren, werden bei ihm 1415 aus den großen mittelmeerischen Karacken mit Lateinerbesan „wenig glückliche“, segeltechnisch fehlgeschlagene Versuche. Der Norden übernahm deshalb in Vogels nicht weiter begründeter Lesart erst den Dreimaster, als bretonische Karavellen Mitte des Jahrhunderts ausgewogen segeln konnten. Bei Krause schließlich ist 2010 nicht einmal mehr von den bretonischen Schiffen die Rede: siehe obiges Zitat. Das Ganze mutet wie eine Intrige gegen die mediterrane Schifffahrt an, indem man Stück für Stück die europäische Bedeutung dieser Schifffahrt – und damit ein damals bestehendes Süd-Nord-Gefälle im Schiffswesen – leugnete, um schließlich der eigenen Schifffahrt die „Verdienste“ zuzuschreiben. Für die Zeit vor dem ersten Weltkrieg mag das noch mit chauvinistischem, sowohl angelsächsischem, als auch kaiserlich-deutschem Zeitgeist und einem frühen Stand der Forschung zu erklären sein. In heutiger Zeit, im Jahre 2010, vor dem Hintergrund einer breiten Palette von Forschungsliteratur, ist das schlicht eine wissenschaftliche Fehlleistung.

überall in Europa. Ihnen war man in Oberitalien schon zu Kreuzzugszeiten mit Mehrmastigkeit begegnet. Die angeblich fehlgeschlagene Zwei-Mast-Variante fuhr als *cocha* bzw. Karacke seit 100 Jahren im Mittelmeer, von dort aus in Flandern- und Englandflotten nach Norden und als Prisen in der Flotte Henrys V.¹²¹

Krause vertritt die „Umbruchstheorie“, wonach der Holk die Kogge austach.¹²² Folglich muss jede anschließende Schiffsentwicklung zu reiner Holkentwicklung werden, weswegen er sich festlegt: „Die ersten Kraweelschiffe, die vom hansischen Schiffbau geschaffen wurden, waren dann auch Holke.“¹²³ Schiffe wie auf dem Bergenfahrer-Bild 1489¹²⁴ waren für die deutsche Forschung und Öffentlichkeit meist Holke.¹²⁵ Krause findet für den westeuropäischen Holk folgende „deutsche“ Perspektive:

„Betrachtet man die Entwicklung des Holks, dann kann heute angenommen werden, dass hansische Schiffbauer den Bau dieses Fahrzeuges von flandrischen und englische Schiffbauern übernahmen und für die Seeschifffahrt der Städte zu einem neuen und größeren Hochseeschiff entwickelten.“¹²⁶

Wenn auch etwas verklausuliert, so behauptet Krause im Kern, dass nach Vorarbeit in Flandern und England von der Hanse („hansische Schiffbauer“) der europäische, vollgerigete Dreimaster erfunden worden ist. Das „kann aber nur von jemandem angenommen werden“, der sich nicht die Frage stellt, was die flandrischen und englischen Schiffbauer in dieser Zeit entwickelten und was sich im übrigen Europa abspielte.

13.6.6. Ein vergleichender europäischer Blick

Richard W. Unger hat den großen zeitlichen Rahmen abgesteckt, in dem sich die Entwicklung des Holzschiffbaus bewegt hat:

„While the fourteenth and fifteenth centuries saw dramatic changes in ship design the sixteenth through the eighteenth centuries saw only incremental improvements. Advances in general came slowly because shipbuilders could work only on the basis of try and error, and error had a very high cost.“¹²⁷

¹²¹ Das waren u. a. Schiffe wie das auf Abb. 6.11, S. 201 gezeigte.

¹²² Kap. 6.2, S. 188.

¹²³ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 104.

¹²⁴ Abb. 6.13, S. 207.

¹²⁵ Wobei, wie wir im Falle von Carl Busley gesehen haben, die Schiffe 1920 bei ihm auch als Koggen durchgingen (oben S. 488).

¹²⁶ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 105.

¹²⁷ Richard W. UNGER, *Ship Design and Energy Use, 1350–1875*, in: UNGER, *Shipping and Economic Growth* (2011), S. 252.

Carla Rahn Philips hat schon 1994 die europäische Schiffsentwicklung im 15. Jahrhundert prägnant zusammengefasst. Sie stellt klar, was „heute angenommen werden kann“, was den vergleichenden Blick auch auf die Entwicklungen hierzulande ermöglicht:

„The blending of characteristics from northern and southern European vessels in the fourteenth and fifteenth centuries produced the full rigged ship that was the most direct ancestor of the galleon, as well as many ocean-going vessels. [...] Large ships of this type were commonly called carracks, and in contemporary artwork they were usually depicted with a capacious rounded hull, a high, protruding forecastle, a smaller after castle, and a deeply-cut waist in between. However, in the fifteenth century the hull forms of sailing ships and their rigs did not follow rigid definitions. From its basic design, the full rigged ship developed along several paths, each hull form aiming toward the solution to a particular set of needs and circumstances.“¹²⁸

Auch die folgende Feststellung Basil Greenhills aus dem Jahr 2003 erklärt die Entwicklung am Ende des Spätmittelalters realistisch:

„The change to skeleton building meant a psychological and cultural revolution. No wonder the development appears to have been slow and the rate of adoption of the new technology to have varied greatly between countries and regions.“¹²⁹

Der Weg zum vollgeriggeten Schiff führte in unseren Breiten nicht direkt zu den großen Karacken und Galeonen des Südens, sondern zur Anpassung der hiesigen Schiffsarten wie Kogge, Holk und Bardesen an die Merkmale, die den vollgeriggeten, „kraweelgebauten Dreimaster ausmachten. Die Übergänge waren fließend, die Bezeichnungen nicht definitiv. Kraweel als Bauart und als spezieller Karavelle-Typ sind nicht auseinanderzuhalten.

Wir haben nachvollzogen, mit welchen Problemen die Engländer in dem ersten Drittel des 15. Jahrhunderts mit den kraweelgebauten Karacken aus dem Mittelmeer zu kämpfen hatten, wie der mediterrane Schiffbau wenig Anklang im Norden fand und nur sehr langsam über bretonische Schiffbauer weitervermittelt wurde.¹³⁰ Man baute zwar im Nordwesten nach und nach die vorderen Aufbauten mäßig höher. Sowohl bei Koggen als auch bei Holken beließ man es aber offenbar bei der jeweiligen Bezeichnung für diese Schiffe. Die *24 schone nyge koggen mit vorkastell*, holländische Salzfrachter von 1475,¹³¹ waren sicherlich solche Schiffe, wie wir sie auf

Kogge und Holk:
Einmaster

¹²⁸ Carla RAHN PHILIPS, *The Galleon*, in: GARDINER, *Cogs, Caravels and Galleons* (1994), S. 99.

¹²⁹ GREENHILL, *Introduction* (2003), S. 7.

¹³⁰ Kap. 5.6, S. S. 169–170.

¹³¹ Kap. 4.2, S. 126.

den Einmastersiegeln¹³² gefunden haben: nach Art der Karackenaufbauten weiterentwickelte einmastige Schiffe (Hervorhebung der *vorkastelle* und Bezeichnung als Koggen). Zugleich wird deutlich, dass nicht nur die Engländer, sondern auch die Holländer sich reserviert zeigten, was einen lateingeriggtten Besan angeht. Anders als im Mittelmeer änderte man an den traditionellen Koggen und Holken zunächst das Rigg nicht. Alle Schiffe, die in den Quellen des 15. Jahrhunderts Kogge oder Holk genannt werden, waren offenbar Einmaster. Wenn man in dieser Zeit auf eine Kogge oder einen Holk einen Besanmast setzte, erhielt man automatisch ein Schiff ähnlich einer *cocha tinclata*, wie sie Anfang des 14. Jahrhundert im Mittelmeer vorkam.¹³³ Setzte man drei Masten etwa auf *schone nyge koggen mit vorkastell*,¹³⁴ so erhielt man Schiffe, die Karacken oder Kraweelen, jedoch nicht mehr der hergebrachten Kogge glichen.

13.7. Schiffsartillerie und die Entwicklung von Kriegsschiffen

Das vielleicht hervorstechendste Merkmal der neuen Zeit im Schiffswesen waren die speziellen Kriegsschiffe mit Stückpforten in ihren kraweelgeplankten Bordwänden, aus denen die Mündungsrohre einer Schiffsartillerie das Feuer auf Distanz eröffnen konnten. In der Zeit davor, also durch alle Jahrhunderte des Mittelalters, kam es darauf an, mit wendigen, kleineren Schiffen voll von Seekriegern einem anderen, oft größeren Schiff den Kampf Mann gegen Mann aufzuzwingen.

Das Zeitalter der Schiffsgeschütze brachte grundlegende Änderungen. Man bekämpfte die gegnerischen Seekrieger und Schiffscrows nicht mehr auf Landkriegsweise im alleinigen Kampf Mann gegen Mann mit Hieb- und Stichwaffen, wobei es nur Pfeil und Bogen oder Armbrüste gab, die in der kurzen Distanz von Schiff zu Schiff eingesetzt werden konnten. Mit den weit tragenden und durchschlagskräftigen Schiffsgeschützen trat ein neuer Aspekt des Kampfes in den Vordergrund. Man bekämpfte mit ihrer Hilfe nicht in erster Linie die Menschen an Bord des gegnerischen Schiffes, sondern man ging gegen das feindliche Schiff als solches vor. Schiffsartillerie bedeutete Materialschlacht, bedeutete, das S c h i f f des Gegners im wahren Sinne des Worte ins Visier zu nehmen. Es galt, das gegnerische Schiff auszuschalten, d. h. es durch Beschuss mit möglichst schwerer Artillerie auf Entfernung manövrier- und kampfunfähig zu schießen oder gar zu versenken. Die typischen Ausliegerschiffe der frühen Zeiten ohne wirksame Schiffsartillerie, die wendigen und schnellen Schnicken und Bardenen, die Bargaen und Balinger konnten nun mit einem einzigen, gut gesetzten Treffer

Änderung der
Seekriegsführung

¹³² Siegel Abb. 6.3, S. 198 bis Abb. 6.10, S. 199.

¹³³ 83, S. 172.

¹³⁴ Anm.131, S. 494.

aus einem größeren Schiffsgeschütz auf den Grund geschickt werden, ehe die Kampfbesatzung überhaupt zum Entern ansetzen konnte.

Ein Spezialschiff
für den Seekrieg

Schiffsartillerie verlangte nach entsprechenden Schiffen, wollte sie wirkungsvoll sein. Schiffe mussten so gebaut werden, dass die gewaltigen Rückschlagskräfte der einzelnen Geschütze oder womöglich von Breitseiten aufgefangen werden konnten. Sie mussten so stark gebaut sein, dass sie im Ernstfall auch einem feindlichen Beschuss widerstehen konnten. Solche Schiffe erhielt man nicht mehr durch Umrüsten von Handelsschiffen. Diese Kriegsschiffe waren für den Frachttransport ungeeignete Spezialbauten. Ihre Kapazitäten an Tragfähigkeit wurden für die schweren Geschütze verbraucht. Ihre Laderäume wurden für Kugeln, Pulver und die Versorgung großer Mannschaften benötigt, die man wiederum zur Bedienung der Geschütze vorhalten musste. Für die Bedienungsmannschaften der Schiffsgeschütze war eine gezielte Spezialausbildung, ein militärischer Drill zu Artilleriespezialisten auf schwankendem Boden und unter allen infernalischen Kampfbedingungen vonnöten. Es handelt sich also um die Herausbildung einer historisch völlig neuen Spezialschiffgattung, den artilleriebestückten Kriegsschiffen der Neuzeit, – und in ihrem Gefolge der staatlich-militärischen Marineorganisation.

Die frühen
Geschütze
im 15. Jh.

Die Grundlagen zu einem solchen Kriegsschiffstyp¹³⁵ wurden historisch gesehen relativ rasant innerhalb von etwa fünfzig Jahren gelegt. Daran waren sowohl der Schiffsbau als auch die Geschütztechnik beteiligt. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass zunächst der kraweelgebaute Rumpf Grundvoraussetzung für den Durchbruch der Schiffsartillerie wurde.¹³⁶ Im 15. Jahrhundert waren die Schiffsgeschütze noch unhandliche, schwierig zu bedienende Klötze, die fest an Deck standen und über die Reling schießen mussten. Die Lebensdauer der, wie bei der Fassherstellung von Böttchern zusammengesetzte Flüge, wie die Rohre hießen, war äußerst begrenzt.¹³⁷ Die Hinterladertechnik mit im Vorwege bestückten Pulverkammern¹³⁸ reduzierte die Schussfrequenz und Anzahl möglicher Schüsse pro Geschütz nachhaltig. Im Schnitt kamen auf ein Geschütz ca. drei Pulverkammern. Nach drei Schüssen mussten die *chambers* also in den Tiefen des Schiffes neu präpariert werden.

Entscheidend wurden die Bordwanddurchbrüche für verschleißbare Stückporten um 1500, für die man Kraweelbordwände in Skelettbauweise herge-

¹³⁵ Ich stütze mich bei den Ausführungen zur Schiffartillerie auf Heinz AUFHEIMER, Schiffsbewaffnung von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, (mit Rissen von Heinz Ferchland), Rostock 1983, S. 28-42 und HOWARD, Sailing Ship of War (1979), S. 38-39, 73-81.

¹³⁶ Kap. 5.5.2, S. 163, („viertens“).

¹³⁷ Siehe die Explosionszeichnung Anh L, Abb. L.1, S. 955.

¹³⁸ Abb. L.2, S. 955. Aus den Ausrüstungslisten von Schiffen Henry's VII. im Anh. L, S. 956-964 ergibt sich folgende Tabelle:

stellter Schiffe benötigte.¹³⁹ Bei Schiffen mit Geschützen auf mehr als einem Deck ordnete man die Stückpforten stabilitätserhöhend schachbrettartig an. Die Bedeutung der Stückpforten

Durch (verschließbare) Stückpforten erlangte man drei große Vorteile. *E r s t e n s* konnte man nun Kanonen auf den unteren Schiffsdecks positionieren. Das schuf nicht nur Platz für eine größere Anzahl von Geschützen, sondern erhöhte die Stabilität und Segeleigenschaften des Schiffes, da durch diese Maßnahme der Schwerpunkt des Schiffes tiefer zu liegen kam. Man konnte im Laufe der Zeit auf die hohen Karackenaufbauten verzichten, die Seitenwind- und damit Abdriftempfindlichkeit hervorriefen und das aufrichtende Moment des Schiffes verringerten. Die Galeonen des 16. Jahrhunderts fuhren nur noch kleine Bugkastele. Bei den großen französischen, niederländischen und englischen Linienschiffen des 17. Jahrhundert hatte man auch den achterlichen Aufbau flacher gestaltet, und die Linienschiffe des 18. Jahrhunderts wiesen nur noch durchgehende Decks (Glattdacker) mit einem achterlichen Poopdeck auf, während die schnellen Fregatten mit nur einem durchgehenden Batteriedeck reine 'flush decker' waren.

Da die großkalibrigen Kanonen auf das tiefstmögliche Deck oberhalb der Wasserlinie positioniert wurden, erreichte man *z w e i t e n s*, dass man mit ihnen auch den Rumpf eines kleineren, feindlichen Schiffes in nächster Nähe treffen konnte, was vorher mit den hoch liegenden Geschützen auf dem Hauptdeck und in den Decks der Aufbauten nicht möglich war.

D r i t t e n s ermöglichten Stückpforten größere horizontale und vertikale Schusswinkel. Um diese Möglichkeiten zu nutzen, brauchte es jedoch eine Revolutionierung der Geschütztechnik an Bord. Diese bestand in folgenden Neuerungen. Es gelang, das Geschützrohr aus Bronze – und später auch aus Eisen – in einem Stück zu gießen. Das ermöglichte den Guss eines hinten geschlossenen Vorderladers, womit die separaten Pulverkammern wegfielen. An Bord konnte man eine Vorderladerkanone aber nur sinnvoll einsetzen und bedienen, wenn man sie verschieben konnte, um sie von der Mündung her zu präparieren. Das Problem wurde schließlich mit vierrädrigen Lafetten gelöst. Seitliche Schildzapfen am Geschützrohr sorgten für eine drehbare Lagerung und damit vertikale Beweglichkeit des Geschützrohres. Über gegossene Vorderlader und Lafetten auf Rädern

Tab. 13.1: Geschütze und Pulverkammern auf Schiffen Henry's VII.

<i>Schiff</i>	<i>serpentes, guns</i>	<i>chambers</i>
Mary of the Tower	48	110
Martin Garsia	30	30
Governor	70	265
Sovereign	141	445
Regent	170	582
Summe	141	445

¹³⁹ AUFHEIMER, Schiffsbewaffnung (1983), S. 32.

ein Taljensystem konnte das Schiffsgeschütz ein- und ausgefahren und der Rückstoß abgefedert werden. Mit solchen Geschützen erhöhte man die Schussfrequenz, die Schussgenauigkeit, die Breite des Zielbereichs in ausgefahrener Position und die Tragweite des Geschützes.

Diese Entwicklung hatte entscheidende Auswirkungen auf die Kosten und Finanzierbarkeit von Kriegsschiffen. Man konnte Handelsschiffe nicht mehr einfach zu *orlog*-Schiffen umfunktionieren, sie auf Kaperfahrt schicken und am Ende der Feindfahrten wieder als Handelsschiffe benutzen. Ein Kriegsschiff war eine einmalige Spezialinvestition, die sich direkt ökonomisch nicht rechnete. Nur über den Umweg staatlicher, militärischer Sicherung von Handelswegen und Konvoifahrt einer nationalen Schifffahrt bzw. durch Eroberungen von Kolonien und Einflussgebieten machten sich die gewaltigen Ausgaben für eine Kriegsmarine im Rahmen und im Gesamtinteresse territorialer, im Ansatz nationaler Wirtschaften bezahlt. Eine Fernhandelsstadt wie Hamburg, wie jede andere einzelne Seehafenstadt, war damit überfordert. Die Hamburger waren und sind zwar sehr stolz auf ihre ersten, schmucken Convoyschiffe, die jeweils mit 54 Kanonen bestückten, die hamburgischen Mittelmeerflotten begleitenden schweren Fregatten „Leopoldus Primus“ und „Wapen von Hamburg“.¹⁴⁰ Mehr aber konnte sich eine einzelne Stadt nicht leisten.

Die dem Kampf mit Schiffsartillerie entsprechende Schlachttaktik der in langer Reihe aneinander vorbeifahrenden *L i n i e n* schiffe führte unausweichlich zu gewaltigen Materialschlachten und zur Nachfrage nach immer größeren und mächtigeren Kampfschiffen. Das wiederum führte zu einem Wettrüsten zwischen solchen Staaten, die ökonomisch stark genug waren, bzw. die Macht hatten, die Flotte dem Volk abzapfen. Wir bekommen es an dieser Stelle mit den sich in nationalen Grenzen, Märkten und kolonialen Interessengebieten ausformenden Territorialstaaten der Neuzeit zu tun. Überall dort, wo eine starke, staatliche Zentralmacht vorhanden war, wo sich ein frühneuzeitlicher Staat mit Fiskal- und Steuersystem und beamtetem Staatsapparat ausformte, wurde diese Entwicklung vorangetrieben. Das Wettrüsten zur See führte in der Konsequenz zum Aufbau staatlicher Marinen. Die Dänen, Schweden und im besonderen die Spanier,

¹⁴⁰ Die erste hamburgische Konvoifahrt fand 1662 mit zwei gecharterten Begleitschiffen statt. Ab 1663 begleiteten städtische Konvoischiffe regelmäßig gefährdete Handelsflotten. 1663 bis 1668 begleitete der Tonnenbojer „Wapen von Hamburg“ hamburgische Konvoifahrten. 1668 wurde im Auftrag der 1623 gegründeten Hamburger Admiralität mit dem „Leopoldus Primus“ ein stadteigenes Konvoischiff in Dienst gestellt und im Folgejahr die baugleiche neue „Wapen von Hamburg“, beides mit 54 Kanonen stark bestückte und achtungsgebietende Konvoischiffe: Enst BAASCH, Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoysesen. Ein Beitrag zur Geschichte der Schifffahrt und Schifffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert, Hamburg 1896, S. 401-410; Kap. XVIII: „Chronik der hamburgischen Convoifahrten“; Rainer POSTEL, Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, in: STOOB, See- und Flusshäfen (1986), S. 225/226.

eine unökonomische
Militärinvestition

Der Zwang zum
Flottenwett-
rüsten

die Niederländer, die Franzosen und schließlich die Engländer entwickelten nachhaltig diese neue Waffengattung zur See, die einerseits enorme finanzielle Ressourcen verschlang, andererseits einer umfassenden militärischen Organisation und Führung bedurfte: das Zeitalter der Admiralitäten begann.

Für ein Gebilde wie die Hanse war in dieser Welt kein Platz mehr. Jede Stadt musste unter diesen neuzeitlichen Bedingungen ihren eigenen kommerziellen und politischen Weg im Rahmen der sich formierenden Staatsgebilde finden, was den großen Hansestädten an der Nordsee, Hamburg und Bremen, am besten gelang. Aber das liegt jenseits des Horizonts dieser Arbeit.

13.8. Geklinkerte Seeschiffe: eine historische Sackgasse

Wir haben die in der Weltgeschichte der Schifffahrt in dieser Form einmalige Tradition des Klinkerschiffbaus¹⁴¹ in Schalenbauweise von ihren Anfängen in den ersten nachchristlichen Jahrhunderten bis in das 15. Jahrhundert hinein begleitet. Wir haben die optimalen Eigenschaften und die überragende Seefestigkeit dieser Schiffe der nördlichen Meere und die Schiffbaukunst ihrer Erbauer gewürdigt.

Schiffbau war ein anspruchsvoller kollektiver Vorgang und wurde prinzipiell an dem jeweiligen Bedarf an Seetransportkapazitäten der ihn tragenden Gesellschaft ausgerichtet. Wir haben die nordischen Langschiffe deshalb als Schiffe mobiler und aggressiver nordischer Stammesgesellschaften beim Übergang aus vorgeschichtlicher, naturrechtlich-egalitärer Existenz auf dem Weg zu feudaler Klassen- und Staatsbildung verortet. Das nordisch-germanische, vorrangig geruderte und zusätzlich besegelte Langschiff war das Transportvehikel von in Gefolgschaften organisierten Bauernkriegern bei kriegerischen Expeditionen zu lukrativen Küsten im Süden und Westen ihrer skandinavischen Siedlungsgebiete. Dieses Schiff war nicht als Fracht- und Handelsschiff konzipiert worden, auch wenn es auf Kauffahrten im Rahmen eines frühen, besondere und kostbare Waren verbreitenden Handels etwa auf innerkontinentalen Handelsrouten entlang großer Ströme wie dem Dnjepr Verwendung fand.

Frachtschiffe dieser Schiffsbautradition waren verbreiterte Varianten eben dieses Kriegsschiffes. Eine bessere Frachtschiffvariante ergab sich durch Anleihen der Klinkerschiffbauer bei dem älteren keltischen Schiffbau am Atlantik. Der in ihren Schiffbau integrierbare flache Kraweelboden bot die Möglichkeit zum Bau breiter, fülliger, hochbordiger Transportsegler nach keltischer Vorlage. Das Resultat waren Hybridschiffe, die im Laufe des Mittelalters zu den größeren Frachtschiffen des Spätmittelalters nördlich der

Anleihen bei den Kelten; Untergang ihres Kraweelbaus

¹⁴¹ Zum Thema Klinkerung und ihrer Arten siehe Kap. 5.5.1, S. 156–161.

Pyrenäen, den Koggen - und vermutlich auch den Holken – weiterentwickelt wurden.

Die alte bretonisch-keltische Transportschifffahrt ging erst in den Stürmen der Wikingerzeit unter. Mit den skandinavischen Langschiffen für Kriegszwecke und den Hybridfrachtern für Transport und Handel kannte die Seeschifffahrt des gesamten nördlichen Seeraums jenseits der iberischen Halbinsel für mindestens vier Jahrhunderte nur noch Schiffe mit geklinkerten Bordwänden, hergestellt in 'shell-first'-Bauweise, während der europäischen Süden über Spantengerüste hergestellte Kraweelschiffe fuhr.

Siegeszug und Ende
des Klinkerschiff-
baus

Im Prinzip wurde durch diesen Siegeszug des Klinkerbaus jedoch der spätmittelalterlichen Schifffahrt im nördlichen Teil Europas der Weg in die Schifffahrt der Neuzeit verbaut. Die für die Belange nordischer Stammesgesellschaften so genial entwickelten Langschiffe sowie der in den Hybridtransportern verwirklichte Kompromiss schwer vereinbarer Schiffsbautraditionen erreichten im 15. Jahrhundert ihre Grenzen.¹⁴²

Das, was nun an Schiffsgröße, Bauökonomie, innerer Statik und Festigkeit, Artillerietragfähigkeit und Manövrierbarkeit von den Schiffen des aufkommenden Zeitalters der Entdeckungen und nationaler Kriegsmarinen gefordert wurde, konnte von Klinker- und Schalenbau nicht mehr geleistet werden. Der Klinkerbau stellte sich zunehmend als anachronistisch heraus. Er musste in einem mühseligen Prozess der Umstellung und Anpassung des Schiffbaus an südeuropäische Standards aufgegeben werden. Die großen geklinkerten Transporter, die Holke und Koggen, verschwanden von den Seerouten. Ihre Epoche ging lautlos und unspektakulär zu Ende.

¹⁴² Die ältere Forschung hat das mit realistischem Blick – anders als spätere Forschungen – angesprochen. Hagedorn stellt fest. „Der Klinkerbau war ebenfalls an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit gelangt. Ebensovienig wie die Maße des einen Segels, konnte man die Größe und Stärke der Eichenplanken ins Ungemessene steigern“ (HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 56). Vogel führt aus: „Aber der Klinkerbau eignet sich nur für kleine und mittelgroße Schiffe“ (VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 478). Beide aber setzen diese Probleme zu früh an, indem sie sie mit einer Klage des Brügger Kontors auf dem Hansetag 1412 in Lüneburg in Verbindung bringen. Dort findet man: *Vort, leven hern unde vrunde, so beghere wy, mit gantzen herten biddende, dat gy by juwer vorsenigen wisheit will vorsyn sin up de grote vorderffnisse und Schaden des gemeinen copmans, de schüt van quader bewaringe unde rokeloser buwynge der schepe, de in den havenen liggen, sunder noet van wedere, winde, wogen und gronde, unde nochtan schoren unde in der zee vorsinken, der nu meer vallet, dan in enigen vorledenen tyden geschen is, . . .* (HR 1.6, Nr. 77 (S. 81): „Liebe Herren und Freunde, wir bitten Euch aus ganzem Herzen, dass Ihr in Eurer fürsorglichen Weisheit Vorsorge tragen möget wegen der großen Unglücke und dem Schaden des gemeinen Kaufmanns und ihn schützt vor schlechter Instandhaltung und nachlässigem Bau der Schiffe, die in den Häfen liegen und ohne Not durch Wetter, Wind, Wellen und Wassertiefe dennoch leck werden und auf See untergehen, was jetzt häufiger vorkommt als zu jeder früheren Zeit . . .“). Hier wird nicht Klage wegen der Baumethode geführt, sondern Fusch im Schiffbau angeprangert.

IV. Schiffe, Hanse und deutsche Forschungsbilder

14. Offener und völkischer Nationalismus

In der kritischen Auseinandersetzung mit den herrschenden Lehrmeinungen zu einem sogenannten hansischen Schiffswesen und damit auch zu Hamburger Schifffahrt konnten kontroverse Sichtweisen zu spätmittelalterlicher Schifffahrt im hansischen Bereich und in Europa herausgearbeitet werden.

Entsprechend der bisher bereits sichtbar gewordenen Gräben zum mediävistischen Mainstream und zu seit langem herrschenden Lehrmeinungen muss die hansische Forschungstradition genauer hinterfragt werden, um die Differenzen zu plausibilisieren und um nationalistische Blockaden zu überwinden, die nach meinem Dafürhalten immer noch die Szene beherrschen. Auf diesem Wege lege ich auch zugleich meinen eigenen methodischen und weltanschaulichen Zugang offen, um es jedem zu ermöglichen, meine Schlussfolgerungen einzuordnen und nachzuvollziehen. Damit ist die Hoffnung verbunden, dass zukünftig nicht nur Spezial- und Expertenfragen im Elfenbeinturm diskutiert werden, sondern dass verstärkt über die gesellschaftlichen Implikationen der eigenen Forschung nachgedacht wird.

14.1. Die Seefahrtforschung im Kaiserreich

Es war der Göttinger Professor Georg Sartorius, der 1802 in einer ersten Hansemonographie in der Vorrede das berühmt gewordene Wort von der Hanse als einer „halbvergessenen Antiquität“ prägte.¹ In der nationalen, bürgerlich-liberalen Anfangszeit der Forschung wollte man sich „die Heldenzeit und die Großthaten des deutschen Bürgerthums vergegenwärtigen“, wie es 1859 Johann Martin Lappenberg, der Vorsitzende des damaligen Verein für Hamburgische Geschichte, formulierte.²

1871 wurde der Hansischen Geschichtsverein satzungsmäßig gegründet.³

¹ Georg SARTORIUS, *Geschichte des hanseatischen Bundes*. 1. Theil, Göttingen 1802, S. VI.

² Johann Martin LAPPENBERG, Antrag auf Herausgabe der deutschen Hanserecesse (Nachrichten von der historischen Kommission bei der Königlich Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Beilage zur Historischen Zeitschrift), Nachricht Nr. IX), in: *HZ* 2, 1859, S. 48.

³ 1870 wurde die Gründung beschlossen, 1871 wurde sie organisatorisch umgesetzt. Thomas Hill macht deutlich, wie stark diese Gründung in zeitgemäße militärisch-machtpolitischen Ambitionen eingespannt war: „Wilhelm Mantels sprach im ersten Jahrgang der Hansischen Geschichtsblätter, der Zeitschrift des gerade gegründeten Vereins, von der ‚althansischen Waffengenossenschaft‘, die sich im Krieg mit Waldemar IV. bewährt und ihren erfolgreichen Abschluß im Stralsunder Frieden 1370 gefunden habe, und nannte den Hansischen Geschichtsverein demgegenüber eine ‚neuhansische Studiengenossenschaft‘“ (Thomas HILL, *Vom öffentlichen Gebrauch der Hansgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert*, in: GRASSMANN, *Ausklang und Nachklang* (2001), S. 75). Hill stellt deutlich den Zusammenhang mit deutscher Flottenpolitik heraus und den Plan Schäfers, den HGv einen „Verein für deutsche Seegeschichte“ umzuwandeln: ebd.

Die ältere Seefahrts- und Hanseforschung gruppierte sich um Dietrich Schäfer und wurde von seinen Schülern Walther Vogel und Bernhard Hagedorn geprägt. Wichtige Beiträge wurden auch von Wilhelm Stieda für die Frühzeit und Ernst Baasch für die spätere Zeit geleistet.

Bernhard Hagedorn nahm sich „Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert“ vor und Walther Vogel schrieb an der „Geschichte der deutschen Seeschiffahrt“, für die er fünf Bücher in drei Bänden ansetzte. Es blieb allerdings bei dem ersten Band „Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts“.

Die Arbeit Vogels entstand im Rahmen eines Preisausschreibens des Vorstandes des HGV, der die Aufgabe wie folgt stellte:

tendenziöse Ausschreibung und Forschungsvorgaben

„Die Arbeit hat die gesamte Entwicklung von den ersten nachweisbaren Anfängen germanischer Schiffahrt bis zu dem Zeitpunkte, wo durch das Gesetz vom 25. Oktober 1867 über die Nationalität der Kauffahrteischiffe der Partikularflaggen zugunsten der Flagge des Norddeutschen Bundes heruntergeholt wurden, übersichtlich darzulegen. Für die Zeit, in der die Niederlande einen Teil des Deutschen Reiches bildeten, hat die Darstellung sich auch auf die friesisch-niederländische Schiffahrt zu erstrecken. Erwünscht ist die Hinzufügung eines Überblickes über den Aufschwung des deutschen Seewesens während des letzten Menschenalters“.⁴

Das Bemerkenswerteste an dieser Ausschreibung des Hansischen Geschichtsvereins ist, dass die Hanse in der Aufgabenstellung überhaupt nicht vorkommt! Es geht um „deutsche Seeschiffahrt“. Diese Vorgabe präjudizierte einige grundlegende Gesichtspunkte, die die Arbeit von vornherein auf eine bestimmte Schiene setzten. Unter „deutsche Seeschiffahrt“ wurde alles, von den „Anfängen germanischer Herkunft“ bis zum Jahr 1867, dem Zeitpunkt, als der Norddeutsche Bund den Kleindeutschen Weg zum entsprechenden deutsch-preußischen Nationalstaat ebnete, subsumiert. Man legte primär Wert auf „deutsch“, wobei frühe „germanische Schiffahrt“, also friesische, angelsächsische und skandinavische Seefahrt de facto eingedeutscht wurde. Die politische Reichszugehörigkeit, nicht die seefahrtstechnische Entwicklung, sollte darüber entscheiden, ob eine Schiffahrt zu behandeln sei oder nicht. Bei diesen Vorgaben hatte ein europäisches Verständnis von Schiffswesen keine Chance. Deutsche Schiffahrt, bzw. was man seinerzeit unter „deutsch“ verstand, wurde von vornherein konkurrierenden Seemächten gegenübergestellt.

Vogel widmet sein Werk seinem Lehrer Dietrich Schäfer, dem, wie er

S. 78.

⁴ Preisausschreiben für eine Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, in: HGBll. 32, 1904/05, S. 209-210.

anmerkt, „Schöpfer des Begriffs 'Deutsche Seegeschichte'“,⁵ dem Vordenker wilhelminischer Hanseforschung. Ein Vortrag von 1908 mit dem Thema „Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte“ gibt Auskunft, in welche Richtung Schäfer zielte.⁶ Hansegeschichtsschreibung war für Schäfer Förderung deutscher Seegeschichte.⁷ Arbeiten im Rahmen des HGV hatten von einem „allgemein deutschen Standpunkt“ auszugehen.⁸ Die spätmittelalterliche Hanse erhält ihre Bedeutung als erfolgreiche Vorläuferin wilhelminischer Seegelung. Sie ist die einzige Periode „deutscher Seeschiffahrt“, mit der die ältere Forschung meinte, im wahrsten Sinne des Wortes „Staat machen“ zu können. Im Vergleich mit den europäischen Seemächten des 16. bis 19. Jahrhunderts spielte das mitteleuropäische Deutschland zur See nur eine untergeordnete Rolle. Die Hanse jedoch wird von der Schäfer-Schule unter dem absoluten Primat der politischen und Staatsgeschichte zu einer politischen Macht, zum Sachwalter Deutschlands auf dem Meer gemacht.

Schäfer und
„deutsche
Seegeschichte“

„Sie war ja das mittelalterliche Deutschland auf dem Meere, ein Deutschland, das sich mit Ehren sehen lassen konnte. Sie hatte erreicht, was wir erstreben, Geltung auf dem Elemente, dem sich bis jetzt noch kein größeres Volk ungestraft entfremdet hat.“⁹

Schäfer macht die Hanse zu einem „abendländischen Staat“, zu einem „reinen Handelsstaat“.¹⁰ Die Machtpolitik des Staates wird pathetisch verklärt: „Die sittlichen Kräfte sind es, die in der Geschichte regieren“,¹¹ dieses „göttliche Erbteil“,¹² und ein „ethischer Fortschritt, was sich ausdrückt in

⁵ VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. VIII.

⁶ Dietrich SCHÄFER, Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte (1908), in: SCHÄFER, Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II (1913), S. 281-292.

⁷ Dem HGV sei „die Pflege dieser Seite unserer Geschichtsforschung gleichsam als natürliche Aufgabe zugewachsen.“ (SCHÄFER, Deutsche Seegeschichte (1908), S. 281). Natürlich ist dem HGV gar nichts „zugewachsen“, sondern er ist von Schäfer gezielt in diese Richtung gebracht worden. Schäfer war einer der ersten deutschen Professoren, die sich aktiv an der „Flottenagitation“, einer massiven Flottenpropaganda für ein Wettrüsten mit Großbritannien beteiligten. Mit der „deutschen Seegeschichte“ bekommt die Hanseforschung eine Aufgabe im politischen Gesamtrahmen zugewiesen. Hierzu: Hans-Thomas KRAUSE, Dietrich Schäfer und die Umorientierung der deutschen bürgerlichen Hanseforschung zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in: FRITZE / MÜLLER-MERTENS / SCHILDHAUER / VOIGT, Neue hansische Studien (1970), S. 93-117.

⁸ SCHÄFER, Deutsche Seegeschichte (1908), S. 289.

⁹ Dietrich SCHÄFER, Die Hanse und ihre Handelspolitik (1885), in: SCHÄFER, Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. I (1913), S. 169.

¹⁰ Dietrich SCHÄFER, Deutschland zur See. Eine historisch-politische Betrachtung (1897), in: SCHÄFER, Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II (1913), S. 36 u. 37.

¹¹ Dietrich SCHÄFER, Das eigentliche Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), in: SCHÄFER, Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. I (1913), S. 281.

¹² Schäfer hebt am Anfang seiner Tübinger akademischen Antrittsrede 1888 neben anderem „jene geistigen und sittlichen Regungen, die als göttliches Erbteil im Menschen leben,“ hervor (SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 265).

der Hingabe an die Gesamtheit, an das staatliche, das politische Band, das alle umschließt“,¹³ ... also Hingabe an das Reich, an den Staat.¹⁴

Hier wird eine Grundsatzfrage berührt, die seit Jahrhunderten kontrovers diskutiert wird.¹⁵ Auch heute gilt vielfach noch die Historik Johann Gustav Droysens als Ausgangspunkt historischer Beurteilung, womit der Weg zu einer angemessenen Beurteilung Schäferscher und Rörigscher (wir kommen später auf ihn) Überhöhungen ideologisch verbaut wird. Seine Grundlinie formulierte Droysen so:

„Nur dasselbe cogito ergo sum gibt uns die Hinweisung und die Zuversicht, daß, wie unser einzelnes Ich, so Millionen gleiche, die mit uns sind und vor uns waren und in einer großen Kontinuität weiter arbeiten, nur Beispiele, nur Reflexe, nur die vorübergehenden Epiphanien einer dauernden, stetig wirkenden, außer Raum und Zeit stehenden Einheit sind, der absoluten des höchsten Wesens, wie unser Geist sie in seinem Denken zu erkennen sucht, in seinem Glauben sich ihrer gewiß weiß.“¹⁶

Mit von einer ewigen „Einheit“ in die Seele der Menschen eingegebenen Ahnungen kann man alles „begründen“.

Natürlich drückten sich in der Flottenpropaganda, im seemilitaristischen Trommeln für deutsche Aufrüstung im Kampf um den sprichwörtlichen „Platz an der Sonne“ keine „die Geschichte bestimmenden sittlichen Kräfte“ oder „göttlicher Wille“ aus. Es handelte sich banal um deutsch-nationalistische „Gehirnwäsche“, durch die große Bevölkerungsteile vor den wilhelmischen Karren im Konkurrenzkampf der Großmächte gespannt wurden.¹⁷ Als Akademiker und Historiker, der sein Handwerk beherrschte,

Propaganda für
Seegeltung und die
Geschichtswissen-
schaft

¹³ SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 281.

¹⁴ Reich und Staat in Verbindung mit dem Göttlichen finden sich auch trotz aller Unterschiede in der völkischen Hanseverklärung des Fritz Rörig wieder, der in ihnen „die höchsten Einheiten unserer Geschichte“, die „verehrungswürdige Ursubstanz hansischen Seins“ sieht: Anm. 80, S. 522.

¹⁵ Es handelt sich um idealistische und um materialistische Weltsicht, darum, ob die Interessen und Handlungsmotivationen der Menschen sich aus ihrer Lebenslage, den handfesten Bedingungen ihrer gesellschaftlichen Existenz ergeben oder ob letztlich „sittliche“ oder „göttliche“ Vorgaben die Menschen leiten.

¹⁶ Johann Gustav DROYSEN, Historik. Vorlesungen über Enzyklopädie und Methodologie der Geschichte (1858-1868), hrsg. v. Rudolf Hübner, München / Berlin 1937, S. 16. Zu diesen Fragen auch Exkurs 7, S. 574 und S. 575.

¹⁷ Wenn dagegen – ohne Rückgriff auf Droysen – die deutsche Geschichtswissenschaft mit dem wilhelminischen „Zeitgeist“ und Anpassungszwängen erklärt werden soll, so möchte ich dem entgegenhalten, dass es in dem deutschen Kaiserreich sehr wohl Menschen gab, die sich einen klaren, analytischen Blick bewahrten, das Spiel durchschauten, die Flottenvorlagen im Reichstag ablehnten und bereits lange vor dem Ersten Weltkrieg anprangerten, was hinter dem ideologischen Rauchvorhang von nationaler und staatlicher Größe wirklich gespielt wurde. Da hielt, um nur ein Beispiel zu nennen, am 7. Oktober 1911 in Stuttgart jemand eine Rede mit dem Titel: „Dem

lieferte Schäfer für die Ausrichtung der Deutschen historische Legitimation und ideologische Rechtfertigung. Er diene strategischen Zielen mit den wissenschaftlichen Mitteln des Historikers. „Mit wissenschaftlichen Mitteln“ bedeutet, dass die Forschung auf Flotten- und Seemachtthemen mit England als Hauptkonkurrenten und Gegner im Visier ausgerichtet wurde, und dass man zweckdienlich die Hanse zum deutschen Handelsstaat stilisierte, der schon in mittelalterlicher Glanzzeit das Reich zur See gegen seinen Gegner und Konkurrenten vertrat. „Mit wissenschaftlichen Mitteln“ Propaganda zu betreiben bedeutete aber auch, akribisch, handwerklich gekonnt und ausgefeilt, mit unendlichem Fleiß und viel Klugheit die Themen und Projekte zu bearbeiten, um auf eine scheinbar objektive und abgesicherte Weise den höheren Zielen zu dienen und ihnen in der Öffentlichkeit die wissenschaftlichen Weihen zu verleihen.

Dietrich Schäfer war überzeugt von dem, was er verbreitete. Er war gerade heraus und erklärte nationale Parteilichkeit als das, was den Fakten aus den Quellen, diesem zunächst toten Wissen, überhaupt erst Sinn und Leben einhaucht.

„Der belebende Hauch aber, ohne den sie [die Geschichtswissenschaft; RP] totes Wissen bleiben würde, ist stets aus dem staatlichen oder nationalen Leben gekommen, in dessen Rahmen sie ihre Arbeit vollzog, und wird stets aus ihm kommen müssen.“¹⁸

Für Schäfer war ausgemacht, „daß die Geschichte sich nationalen, politischen, religiösen Impulsen nicht entziehen kann“,¹⁹ Nichts sei objektiv, „was mehr als bloße Quellenpublikation ist. Volks- und Staatsangehörigkeit werden nie vollständig verleugnet werden können“.²⁰ Und er wurde noch deutlicher:

„krankhafte Unparteilichkeit“?

„Jene krankhafte, gerade in der deutschen Geschichtswissenschaft nicht seltene Unparteilichkeit, die bald aus diesen, bald aus jenen Quellen fließend, peinlich bemüht ist, vor allem dem Auslande gerecht zu werden, trägt eine Berechtigung nicht in sich. Eine Warnung vor Chauvinismus ist sicher bei uns weniger angebracht

Weltkrieg entgegen“. Bezugnehmend auf den gerade im September 1911 begonnenen italienisch-türkischen Krieg führte dieser jemand aus: „Heute lecken die Flammen des Krieges an den Gestaden Europas, ein Weltenbrand droht auszubrechen. Der Gedanke der friedlichen Entwicklung ist unbarmherzig zerstört.“ Diese leider nur allzu wahren Worte stammen von Rosa Luxemburg, der nach dem Kriege von Freikorpsoldaten ermordeten linkssozialistisch-kommunistischen, internationalistischen Politikerin (Rosa LUXEMBURG, Gesammelte Werke, Bd. 3: Juli 1911 bis Juli 1914, 5. Aufl., Berlin 1990, S. 58).

¹⁸ SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 269.

¹⁹ SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 286.

²⁰ SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 286.

als bei irgend einem anderen Volk“.²¹

Auf der Grundlage einer solchen Tradition ist es nicht möglich, europäische Geschichte zu betreiben. Schäfer vermengt hier nationale und nationalistische Forschung. Selbstverständlich ist nationale Forschung eine Bereicherung und zu begrüßen. Es ist wichtig, dass Probleme aus verschiedenen Blickwinkeln, Erfahrungen und Mentalitäten behandelt werden, dass die jeweilige Forschung dort ansetzt, wo sie „zu Hause“ ist, wo sie die Quellen lebens- und volksnah beurteilen kann als jeder andere. Nationales Forschen ist unabdingbare Voraussetzung für eine vorurteilsfreie, komparatistische, europäische Geschichtswissenschaft. Nationalismus aber geht von unterschiedlichen Wertigkeiten in Bezug auf Landesgröße, Rasse, Religion, politischen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten, angeblichen alten, offenen, historischen Rechnungen und Konkurrenzen und kultureller oder sonstiger Über- oder Unterlegenheit aus. Auf diesen Gebieten war Schäfer nicht zimperlich.²²

Die Ausrichtung des imperialistisch ambitionierten Deutschland auf Seemacht und Seegeltung forderte von der Geschichtswissenschaft nach Möglichkeit einen Beitrag zur historischen Legitimation durch Darlegung von Seetradition und Seegeltungskontinuität. „Eines der wenigen Beispiele, auf denen sich die Tradition einer deutschen Seegeschichte aufbauen ließ, war die Geschichte der Hanse“.²³ Für diese Zweckbestimmung wurde gewissermaßen im großen Rahmen ein *circulus vitiosus* konstruiert. Im ersten Schritt wurde eine spezielle Hanse, ein erfolgreiches „Deutschland zur See im Mittelalter“ zurechtgelegt, aus deren historischem Niedergang²⁴ man

²¹ SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 286.

²² Dietrich Schäfer findet auf allgemeiner Ebene freundlich klingende Worte für die Arbeit des Historikers, wenn er schreibt: „In wissenschaftlicher Tätigkeit ist volle Wahrung des nationalen Standpunktes mit unbefangener und sachkundiger Würdigung fremder Art und Entwicklung durchaus vereinbar.“ (Dietrich SCHÄFER, Geschichtswissenschaft im 19. Jahrhundert (1907), in: SCHÄFER, Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II (1913), S. 259). Die Frage, die hier natürlich nicht gestellt wird, ist, woher denn dieser sogenannte „nationale Standpunkt“ kommt, wer die Deutungshoheit in wessen Interesse innehat und wie es kam, dass Kriegsgegner, also die, die gegen das gegenseitige Abschlagen im Namen der jeweiligen „nationalen Standpunkte“ auftraten, als „vaterlandslosen Gesellen“ verfolgt wurden. Und wie „unbefangene und sachkundige Würdigung fremder Art“ bei Schäfer auch ausfallen konnte, hört sich z. B. so an (er behandelt Englands Vorgehen gegen die Buren): „Der Erobererinstinkt dieses länderreichsten und ländergierigsten Volkes, das die Erde je gesehen, tritt einmal wieder in unverhüllter Nacktheit ans Tageslicht“ (Dietrich SCHÄFER, Weltlage und Flottenverstärkung (1899), in: SCHÄFER, Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II (1913), S. 130). Mit seiner Selbsteinschätzung, dass Chauvinismus keine Gefahr sei, war es also nicht weit her, wie beim Studium seiner politischen Reden und Texte klar wird.

²³ H.-TH. KRAUSE, Schäfer und die Umorientierung (1970), S. 99.

²⁴ Schäfer spricht an einer Stelle von „dem völligen Untergang der Hanse“ (SCHÄFER, Deutsche Seegeschichte (1908), S. 285). Fünf Seiten später schreibt er: „Der sogenannte

dann im zweiten Schritt die Lehren für aktuelle deutsche Seegelung ziehen konnte:

„Auch die Geschichte der Hanse lehrt wie die aller anderen merkantilen Staatenbildungen, daß wirtschaftliche Größe nur zu erringen und zu behaupten ist durch politische Macht“.²⁵

„Die Machtmittel des Staates aber sind vor allen Dingen politischer und militärischer Natur“.²⁶ Weshalb Deutschland sich über ein umfassendes Flottenprogramm Seegelung zu verschaffen habe, will man nicht wie die Hanse, die zu wenig gerüstet war, von anderen überflügelt werden und untergehen. *Quod erat demonstrandum!*

Allerdings brachte die Ausrichtung auf „deutsche Seegeschichte“ den Vorteil gegenüber späterer Hanseforschung mit sich, dass man die anderen europäischen Seefahrer und ihre Länder wahrnahm. Gerade die Frage nach den Gründen des, wie man meinte, Scheiterns der Hanse und ihrer Verabschiedung „aus der Reihe der politischen Mächte“²⁷ führte zur Beschäftigung mit den Konkurrenten, die die „deutsch-hansische Schifffahrt“ überflügelten.

nationalistisch
gefärbte, euro-
päische Sicht

Die ältere Forschung bewahrte sich einen Blick für die europäische Dimension. Das galt auch für das Schiffswesen und die Flotten der anderen Mächte, fokussierte allerdings stark auf die spät- und nachhansische Zeit. Man müsse „vom allgemein deutschen Standpunkt“ aus vergleichend arbeiten.

„Es genügt nicht, daß man Art und Umfang der deutschen Beteiligung allein feststellt; man muß stets den Blick auf die anderen Nationen gerichtet haben. Es handelt sich weniger um die Feststellung des Absoluten als des Relativen“.²⁸

Die Konkurrenten und Gegner Deutschlands, sowohl der vergangenen als auch der aktuellen Zeit, galt es einzuschätzen. Das führte zu der von

Niedergang der Hanse ist nicht in erster Linie ein Sinken ihres Verkehrs, sondern ein Zurücktreten hinter andere, die sie überflügeln“ (ebd. S. 290).

²⁵ SCHÄFER, Handelspolitik der Hanse (1885), S. 193. Schäfer stellt die Verhältnisse auf den Kopf. Politische Macht stützt sich in der Geschichte immer auf ein entsprechendes militärisches Gewaltpotential, das seinerseits nur mit entsprechender Wirtschaftskraft der jeweiligen Gesellschaft geschaffen und unterhalten werden kann. Woraus soll sich denn sonst politische Macht speisen? Die entsprechenden Argumente enden letztlich immer im Überirdischen, d. h. bei dogmatischen, metaphysisch-idealistischen Ableitungen, in der Regel zum Zwecke weltlicher Macht- und Herrschaftssicherung.

²⁶ SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 288.

²⁷ „Die Hanse scheidet im 17. Jahrhundert aus der Reihe der politischen Mächte aus. Wenn man 1668 als ihr Endjahr angibt, weil damals ein letzter Hansetag zustande kam, so ist zu beachten, daß nach 1629, dem Jahr des vorletzten Hansetages, kein Hergang von einiger Bedeutung nachzuweisen ist, der als Ergebnis hansischen Zusammenwirkens aufgefasst werden könnte.“ (SCHÄFER, Deutsche Seegeschichte (1908), S. 283).

²⁸ SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 289/290.

Dietrich Schäfer im Auftrag des HGV herausgegebenen Reihe „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte“, in der in der Zeit von 1908 bis 1922 eine Reihe von Arbeiten landschaftlicher Ausrichtung, aber auch zu europäischen Aspekten hansischer bzw. deutscher Aktivitäten entstanden.²⁹

eine Würdigung
Walther Vogels

Das ist also der Rahmen, in den das deutsche Standardwerk von Walther Vogel zum Schiffswesen im Mittelalter einzuordnen ist. Es verwundert nicht und ist nicht zufällig, dass Vogel die „Geschichte der deutschen Seeschifffahrt“ nur bis 1500 vorgelegt hat. Die folgenden Jahrhunderte waren für Schäfersche und spätere nationalistische Forschung zu unergiebig.³⁰ Es konnte nicht gelingen, eine Tradition „deutscher Seemacht“ zu konstruieren. Angesichts der nationalen Seehandels- und Seekriegsaktivitäten der Niederländer, Engländer, Franzosen, Spanier, Portugiesen, Dänen und Schweden waren die Aktivitäten der drei verbliebenen, seeaktiven deutschen Städte Lübeck, Hamburg und Bremen sowie kurbrandenburgische Versuche zur See Ende des 17. Jahrhunderts untergeordnete europäische Randerscheinungen. So hat es sich ergeben, dass Vogels Preisschrift über die Geschichte der deutschen Seeschifffahrt ein Buch über die Hansezeit geworden ist. Eingedenk der Vorgaben des HGV und der ideologischen Leitfigur Dietrich Schäfer ist diesem Buch allerdings hoher Respekt zu zollen. Es ist tief in den Quellen verankert und von beispielhafter Sachlichkeit, so dass auch heute noch kein Schifffahrtshistoriker des Spätmittelalters auf Vogels Werk verzichten kann.³¹

Kraweelbau und
die Ignorierung
Südeuropas

Ein Beispiel für Vogels wissenschaftliche Redlichkeit findet sich in den Fragen der Kraweelbauweise. Bei diesem Thema war Hagedorn eine Fehleinschätzung unterlaufen. Mit ihrer althergebrachten Ein-Mast-Rahtakelung und der Klinkerbauweise sei die Entwicklung des Schiffbaus „schon am Beginn des 15. Jahrhunderts auf einen toten Punkt gelangt“.³²

„In Westfrankreich sind am Ende der fünfziger Jahre des 15. Jahrhunderts gleichzeitig beide Hemmnisse überwunden worden. Damals muß ein bretonischer Schiffbauer zuerst auf den Gedanken gekommen sein, die bisher bei großen Schiffen übliche Art der Beplankung durch eine andere zu ersetzen“,

²⁹ Hápke über Brügge (1908), Wätjen über die Niederländer (1909), Schulz über England (1911), Brinner über Grönland (1913), Cohn über Sizilien (1920). Die vollständige Reihe wird in den HGBll 76, 1958, S. 237/238 ausgewiesen.

³⁰ Die bezeichnende Schlussfolgerung für Schäfer, dem es vor allem auf die „Haupt- und Staatsaktionen“ der Geschichte ankam (SCHÄFER, Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), S. 265), lautete: „Wollte der Hansische Geschichtsverein den Nachdruck legen auf das Wort hansisch, so ginge er dem Ende seiner Tätigkeit entgegen; er müßte sie in nicht allzu ferner Zeit einstellen.“ (SCHÄFER, Deutsche Seegeschichte (1908), S. 283/284).

³¹ Das bedeutet natürlich nicht, dass die nationalistischen Sichtweisen, die ihm als Kind des Zeitgeistes und Schüler Schäfers eigen sind, nicht aufzudecken und zu kritisieren sind.

³² HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 54.

nämlich durch glatte Kraweelbeplankung.³³

Walther Vogel bewahrte sich den Blick für europäische und historische Implikationen und stellte klar:

„Der Kraweelbau ist von jeher, schon im Altertum, im Mittelmeergebiet das übliche gewesen, der Klinkerbau an der atlantischen Seite Europas, besonders an der Nord- und Ostsee“.³⁴

Er kritisierte Hagedorn deutlich und zu Recht:

„Irrig ist die von Hagedorn, Schiffstypen S. 56, ausgesprochene Ansicht, daß die Kraweelbeplankung erst Mitte des 15. Jahrhunderts in der Bretagne erfunden worden sei“.³⁵

14.2. Völkische und nationalsozialistische Ausrichtung

Der verlorene Erste Weltkrieg hinterließ seine Spuren in der Hanseforschung.³⁶ Es gab Historiker, die der Ansatz der Staats- und Machtgeschichte Schäferscher Provenienz und seiner „deutschen Seegeschichte“ nicht mehr überzeugte. Fritz Rörig, der Kritik an der Schäfer-Schule äußerte, brachte bemerkenswerte Änderungen der Hansesicht ein.

Rörig kritisiert 1942 an den „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte“: „Die Distanzierung von der Hanse im eigentlichen Sinne wird

Rörigs Kritik an der älteren Forschung

³³ HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 56.

³⁴ VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 473. In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass auch andere Forscher in der damaligen Zeit noch relativ unbefangene europäische Zusammenhänge registrierten, vor allen auch nach Süden hin. So finden sich bei Ernst Daenell 1905 folgende Überlegungen: „Im 13. und 14. Jahrhundert hingegen war für Handels- und Kriegszwecke die Kogge das allergebräuchlichste hansische Fahrzeug, auch sie vielleicht, wie später das Krawel, entlehnt von einem südländischen Schiffstyp [Anm. 3: Von den alten skandinavischen sind die hansischen Schiffe völlig verschieden, dagegen hat die Cocea des Mittelmeeres größte Ähnlichkeit mit der hansischen Kogge.]“ (Ernst DAENELL, Die Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des XIV. bis zum letzten Viertel des XV. Jahrhunderts, Band 1, Berlin 1905, S. 378 und Anm. § auf dieser Seite).

³⁵ VOGEL, Deutsche Seeschiffahrt (1915), S. 473, Anm. 5.

³⁶ In seinem Nachruf auf Dietrich Schäfer stellt Walther Vogel fest: „Wir können uns darüber nicht täuschen, daß er mit seiner Predigt von der Notwendigkeit politischer Macht nicht den erhofften Erfolg gehabt hat.“ (Walther VOGEL, Dietrich Schäfer (1845–1929). Worte des Gedächtnisses, in: HGbl. 54, 1929, S. 16) Und: „Was in den Jahren nach dem Krieg geschehen ist, hat ihn an der Richtigkeit seines Standpunktes begrifflicherweise nicht irre werden lassen. Aber ein tiefer Pessimismus beherrschte ihn seitdem, [...] Er arbeitete, um den Jammer über das Unglück des Vaterlandes nicht übermächtig in sich werden zu lassen.“ (ebd. S. 17). Zumindest mein Mitgefühl mit einem pessimistischen Schäfer wegen des „Unglücks des Vaterlandes“ hält sich für diesen erwiesenen Scharfmacher in Grenzen. Siehe auch Kap. 20.2, S. 675–677 (Pitz über Schäfer).

in den neuzeitlichen Bänden dieser Serie noch deutlicher“.³⁷ Es bleibt in den Schriften Rörigs nebulös, was er „im eigentlichen Sinne“ mit diese Kritik meinte. Es ist nämlich schlicht falsch, dass die Hanse von der älteren Forschung „als zweitrangige Sonderbildung an der Peripherie in splendid isolation“ behandelt wurde. Wenn man sich beispielsweise Walther Vogels „Hansegeschichte“ anschaut,³⁸ so ist er es – und nicht Rörig – der die Entwicklung von Handel und Hansen aus der „geographischen und wirtschaftlichen Gestaltung Europas“ ableitet.³⁹

Vogel beschreibt ein ausgeprägtes Kultur- und Entwicklungsgefälle vom mittelmeerischen, südlichen Kulturkreis hin zum noch begünstigten westatlantischen Gebiet hinauf in den rauen, harten Nordosten. Im begünstigten Westen entwickelten sich früh Gewerbe und Austausch. Die Verbindung nach Osten war zunächst rudimentär und nur bezogen auf wenige Güter wie die Luxusartikel Pelze und Bernstein sowie Wachs und auch Sklaven. Der Osten wurde in dem Maße interessanter, wie man in den westlichen Verkehrskreisen den Bedarf an Rohstoffen und Getreide nicht mehr allein aus sich selbst heraus befriedigen konnte. Der Nordosten wurde „Kolonialgebiet“, wie Vogel sich ausdrückt. Er meinte damit die Rolle des Ostens als Lieferant von Rohstoffen gegenüber einem Fertigprodukte produzierenden

³⁷ Fritz RÖRIG, Wandlungen der Hansischen Geschichtsforschung seit der Jahrhundertwende, in: AUBIN / BRUNNER / KOHTE / PAPRITZ, Deutsche Ostforschung, Bd. 1 (1942), S. 420.

³⁸ Walther VOGEL, Kurze Geschichte der Deutschen Hanse, München und Leipzig 1915.

³⁹ VOGEL, Geschichte der Hanse (1915), S. 6. Im ersten Kapitel sieht Vogel Europa als „den westlichen Zipfel des eurasischen Kontinentalblocks“, als einen mit „tief eindringenden Meeresarmen“, schiffbaren Küsten und Strömen gesegneten maritimen Kontinent. Die große Struktur wird durch eine Art von Nordost nach Südwest verlaufenden, keilförmig sich nach Süden hin verjüngenden Dachfirst (Karpaten - Alpen - französische Mittelgebirge - Pyrenäen) gebildet. Die südliche, mittelmeerische Abflachung wird dabei von einer atlantischen getrennt, mit der iberischen Halbinsel als Eckpfeiler, um den der Verkehr fließen musste. Der südliche Teil war klimatisch und geographisch durch seine Nähe zu den afrikanischen und westasiatischen Küsten begünstigt und fand seine Verkörperung im römischen Reich. Die nördlich-atlantische Abflachung war rauer und weniger begünstigt und war im Altertum nur Außenzone des zivilisierten Südens. Den dortigen Menschen wurde unter den harten Lebensbedingungen einer rauen Natur ihre ganze Kraft im Kampf um ihre Existenz abverlangt. Dennoch teilte sich diese Seite Europas ihrerseits in unterschiedliche Zonen auf: 1. Die Länder um die Biskaya herum (Portugal, Nordspanien, Westfrankreich, Südengland, Wales und Irland), 2. die Nordseeländer (Ostengland, Schottland, die niederländisch-deutsche Küste, Dänemark und Südnorwegen), 3. die Ostseeländer. „Jene drei Abschnitte bilden bis tief in die geschichtliche Zeit hinein fast völlig gesonderte Verkehrskreise“ (ebd. S.9). Die Westhälfte der atlantischen Abflachung lag südlicher und damit klimatisch günstiger und wärmer auch durch den Golfstrom als der Nordosten, wobei die Grenze ungefähr längs der Elbe in die Nordsee verlief. Hinzu kommt, dass die „Westhälfte des atlantischen Europas“ früher unter dem Einfluss der mittelmeerischen Kultur stand und die römische Herrschaft ihre Spuren in Frankreich, Südengland, den Niederlanden und Westdeutschland hinterlassen hat (ebd. S. 9/10).

Westen. Vogel schildert weiterhin die schwierige gesellschaftliche Situation der frühen Wanderkauffleute, ihr Bedürfnis nach Rechtsschutz in Form von Privilegien, ihr Streben nach genossenschaftlichem Zusammenschluss angesichts der Unsicherheit von Land- und Seewegen und herrschender Fremdenfeindlichkeit. Als Historiker erklärt Vogel Entwicklungen aus ihren historischen Bedingungen und hat dabei das europäische Ganze im Blick. In der zweiten Hälfte des Mittelalters stand quasi die Integration des europäischen Nordostens in den atlantischen Westen auf der historischen Tagesordnung.

An diesem methodisch korrekten Herangehen an die Geschichte gibt es bei Vogel und der wilhelminischen Hanseforschung nichts zu kritisieren. Die Auseinandersetzung muss vielmehr an dem deutsch-überheblichen, nationalistischen Selbstverständnis ansetzen, mit dem auch ein Walther Vogel diesen historischen Vorgang zu einer deutschen Großtat zurechtbog. Die Entstehung der Hanse sieht Vogel als Teil einer Gesamtaktion „der Deutschen“:

die Hanse und
die Geschichte
des Ostens

„Die Deutschen waren es gewesen, die die Kolonialländer des Nordostens durch die Arbeit ihrer Krieger, Missionare, Bauern und Bürger dem Verkehr und abendländischer Bildung erschlossen hatten“.⁴⁰

Vogel geht noch relativ sachlich mit diesen Themen um. Die Schäfersche Schule hat teilweise von Chauvinismus tiefende Schriften hervorgebracht. Eine davon wurde als „Pfungstblatt des hansischen Geschichtsvereins“ 1914 veröffentlicht, in der es nur so wimmelt von „deutschem Wesen“ und abfälligen Bemerkungen über „das Slawentum“.⁴¹ Es wird allerdings deutlich gemacht, dass die Hanse Teil und Ergebnis der deutschen Ostlandunterwerfung war:

„So ist allerdings die Bezwingung der Ostseeslawen und die Erfüllung der ihnen entrissenen Lande mit deutschen Bewohnern die Grundlage geworden für einen großen, man kann wohl sagen den

⁴⁰ VOGEL, Geschichte der Hanse (1915), S. 46.

⁴¹ Hans WITTE, Besiedlung des Ostens und Hanse, (Pfungstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt X, 1914), München / Leipzig 1914: „Ausbreitung deutschen Wesens“, „Ausbreitung deutscher Volkskraft“ (S. 3). Die baltischen Lande waren „noch in der Hand des Slawentums“; „dessen Herrschaft“ wurde gebrochen (S. 4). „Der aus der Vermählung von Slawentum und Heidentum geborene wilde und unversöhnliche Völkerhaß [hatte; RP] dem christlichen Wesen durch die Jahrhunderte so unleidlich enge, so gut wie unüberschreitbare Grenzen gezogen“ (S. 12). Für ihn war es das Gebiet der Obodriten, Wilzen und Ranen, „das in seiner feindselig-starren Ablehnung des Christentums auch dem deutschen Wesen den Weg nach Osten versperrte ...“ (S. 13). Der Holstengraf wies „der überschüssigen deutschen Volkskraft den Weg nach Osten ...“ (S. 14). Und in diesem Stil und Geist geht es weiter.

überwiegenden Teil der hansischen Entwicklung“.⁴²

Die wilhelminische Ausrichtung sieht die Hanse untrennbar mit der deutschen Vereinnahmung des Ostens verbunden. Städte, Kaufmann und Hanse benötigten den Unterbau breiter Volkskolonisation:

„Ausbreitung deutscher Kultur ist es dann auch gewesen, was von diesem grundlegenden Werk der Deutschwerdung des Ostens aus dem Fortschreiten der Hanse einen eigenen Stempel aufdrückt.“⁴³

Die Hanse ist gemäß Schäferschule getragen von der „Wirkung höherer Kultur, zäher völkischer Kraft und angespannter Kulturarbeit“.⁴⁴ Witte meint, dass die „wendischen“⁴⁵ Städte Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald „ja sämtlich erst durch die große östliche Siedlungsbewegung hervorgezaubert waren“.⁴⁶

Wenn man die chauvinistisch-abendländische Verpackung fort lässt, kommt man schnell zum Kern dessen, was sich im Nordosten an den Küsten der Ostsee im 12. bis 14. Jahrhundert abspielte. Die Beobachtung Vogels, dass es sich um eine konzertierte Aktion aller Stände der westlich-niederdeutschen Feudalgesellschaft handelte, ist richtig. In der Kreuzzugszeit fanden die herrschenden Stände, also die *oratores* und *bellatores*,⁴⁷ ein Betätigungsfeld im Nordosten, das sich hervorragend dafür eignete, unter dem Deckmantel der Mission Gebiete zu erobern und neues Herrschaftsgebiet zu erschließen. Kombiniert mit niederdeutsch-bäuerlichen Siedlungsaktivitäten wurde auch eine lukrative Erschließung von Rohstoffen für den europäischen Westen eingeleitet.⁴⁸

Auch wenn Vogel die Vorgänge deutsch-nationalistisch beschönigt; man kann ihm nicht à la Rörig vorwerfen, die Hanse als eine zweitrangige

⁴² WITTE, *Osten und Hanse* (1914), S. 4.

⁴³ WITTE, *Osten und Hanse* (1914), S. 44.

⁴⁴ WITTE, *Osten und Hanse* (1914), S. 45.

⁴⁵ Witte setzt wendisch in Anführungszeichen.

⁴⁶ WITTE, *Osten und Hanse* (1914), S. 41.

⁴⁷ Um die Jahrtausendwende hatte sich die mittelalterliche Gesellschaft Europas umfassend formiert und die genossenschaftlichen, vorstaatlichen Relikte einer Stammesgesellschaft überwunden. Die weltanschauliche Verarbeitung der sozialen Wirklichkeit ergab ein besonderes Gesellschaftsbild; ich beziehe mich zu diesem Thema auf den grundlegenden Aufsatz von Otto Gerhard OEXLE, *Die funktionale Dreiteilung der Gesellschaft bei Adalbero von Laon. Deutungsschema der sozialen Wirklichkeit im frühen Mittelalter*, in: *FMS* 12, 1978, S. 1-54. Anfang des 11. Jahrhundert verbreitete sich die Vorstellung von der dreigeteilten Ständegesellschaft, wonach es die *oratores*, *bellatores* und *laboratores* gebe, also die Betenden (Klerus), die Kämpfenden (Adel) und die Arbeitenden (hörige Arbeiter). Die funktionale Dreiteilung wurde zusammenhängend durch Adalbero von Laon, Bischof und Kanzler des französischen Königs, vorgetragen. Im Angelsächsischen wurde sie als *gebedmen*, *fyrddmen* und *weorcmen* bezeichnet: ebd. S. 33.

⁴⁸ Diese Problemfelder werden ausführlich in Kap. 17, S. 571-596 und Kap. 18, S. 597-634 behandelt.

„Sonderbildung“ an der Peripherie behandelt zu haben. Die Hanse wurde, eingebettet in die allgemeine Geschichte Europas, von Vogel wesentlich von der gewerblichen Entwicklung und dem Austausch der südlichen und westlich-atlantischen Gebiete Europas her erklärt. Die ältere Forschung hat korrekterweise die städtisch-kaufmännische Geschichte im Osten in ihrer Abhängigkeit von dem mittelalterlichen, feudalgeseellschaftlichen „Drang nach Osten“, der gewaltsamen „deutschen“ Vereinnahmung der slawischen und baltischen Ostregionen gesehen, in die sie eingebettet war. Der Fehler der wilhelminischen Forschung liegt nicht in dieser methodisch integrierenden Sichtweise. Die Kritik muss an der überheblichen, völkisch-nationalistischen Ideologie ansetzen. Es ist dieser, die Geschichtswissenschaft beherrschende Geist, der die Geschichtsbetrachtung jener Zeit deutsch-grotesk verzerrt, – es ist jedoch **n i c h t** die Registrierung der Gewalt als Geburtshelfer der Hanse; es ist **n i c h t** die Unterordnung und Einordnung der Kaufmannsaktivitäten in das Ganze der westlich-abendländischen Aggression gegen die Völkerschaften des Ostens und speziell der südlichen Ostseeküste.

Solche Aufarbeitung des deutschen Nationalismus angesichts des auch ideologischen Bankrotts Kaiserdeutschlands nach dem Ersten Weltkrieg stand bei der offiziellen deutschen Geschichtswissenschaft im allgemeinen und dem Hanseforscher Fritz Rörig im Besonderen nicht auf der Tagesordnung. Rörig bewegte sich innerhalb des deutsch-nationalen, völkischen Ideologiedunstes. Allerdings änderte er die Bewegungsrichtung, indem er die Gewichte zwischen den gesellschaftlichen Kräften dieser mittelalterlichen Abläufe verschob. Er kappte die Unterordnung und Abhängigkeit der Kaufleute und ihrer Städte von den herrschenden feudalen Mächten der Zeit und platzierte sie **n e b e n** diese, – ja, er machte die Kaufmannschaft sogar zum geschichtsbestimmenden Agens der Zeit. Natürlich konnte man nicht wissenschaftlich erklären, woher im nördlichen und mittleren Europa plötzlich ein geschichtsbestimmender Kaufmannsstand herkommen sollte. Rörig **k o n s t r u i e r t e** sich folglich das mystische Gebilde eines fertigen, machtvollen, weitblickend planenden, aus dem Westfälischen einwandernden Kaufmannsstandes, der innerhalb kürzester Zeit auf Grund seiner „überbordenden“ Fähigkeiten alles im Griff hat. Rörig brauchte damit das Mittelalter nur noch als Kulisse seiner die Hanse durchsetzenden niederdeutschen Kaufleutegenies. Damit wurde die Rörigsche Hansetheorie äußerst flexibel anwendbar. Selbst bürgerlich-völkisch unterlegt, konnte er sie problemlos in die völkische Herrenrassetheorie der Nationalsozialisten integrieren. Nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches konnten er und seine Schüler die plumpe Nazi-Ideologie wieder abstreifen und den hansischen Überkaufmann in einem „ökonomisch-sozialen Massiv“⁴⁹

Rörig:
geschichtswiss.
Rückschritt

Rörigs Theorie:
Flexibel anwendbar

⁴⁹ Siehe S. 535.

bürgerlich-unternehmerischer Friedfertigkeit belassen.

In den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts war Rörig zunächst einen völkischen Schritt hinter Walther Vogel zurückgefallen, indem er die europäische Geschichte der mittelalterlichen Gesellschaft und außerdem jegliche Entwicklung des Kaufmannsstandes ausblendete und ihn mystifizierte.

Fritz Rörig setzte sich angesichts der Politik- und Staatslastigkeit der alten Hanseforschung als Wirtschaftshistoriker in Szene. Er schreibt:

„Noch schlimmer war das Verhältnis von hansischer und allgemeiner Geschichte auf dem Gebiet, das immer ein Kerngebiet hansischer Geschichte bleiben wird: dem Gebiet der Wirtschaft. Man kann der älteren hansischen Geschichtsforschung den Vorwurf nicht ersparen, daß sie der eigentlichen wirtschaftlichen Struktur der Hanse zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt hat“.⁵⁰

Es gehe darum, „zu einer fest gegründeten neuen Auffassung der inneren Struktur der Hanse zu gelangen“.⁵¹ Diese „innere Struktur“, die Rörig vor Augen hatte, orientierte sich allerdings nicht an dem wissenschaftlichen Herangehen einer rationalen Städteforschung und an ökonomischen Grundzusammenhängen. Rörigs neues Denken und sein Lehrgebäude wurzelten tief in völkischen und rassistischen Traditionen und dienten einer diesbezüglichen hansischen Legendenbildung. Anders als bei Vogel, deutet die Rörigsche Lehre von den „geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung“⁵² auf eine tiefe Verstrickung in dem geistigen Sumpf völkisch-rassistischer Forschung. Verglichen mit der Linie Vogels, der die Entwicklung im Osten deutsch, erobernd, machtpolitisch, aber ohne mystische Verklärungen beurteilte, stellte Rörig einen forschungsgeschichtlichen Rückschritt dar.

Strategiewechsel:
kontinentaleurop.
Großraumwirtschaft

Während die wilhelminische Zeit allem, was deutscher Größe und Weltgeltung im Wege zu stehen schien, direkt entgegentrat, man also gewissermaßen mit „Hurra“ und offenem Visier antrat und scheiterte, galt es für die jüngere, deutsch-national gesinnte Generation akademischen Bürgertums, andere Wege zu finden, um im globalen Spiel der Weltmächte im zweiten Anlauf den gebührenden Platz zu erkämpfen. Die Welt habe sich geändert und die Volkswirtschaften der Weltwirtschaft sortierten sich neu zu größeren Einheiten, erklärt Werner Daitz⁵³ 1934:

⁵⁰ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 422.

⁵¹ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 427.

⁵² So der Titel von Rörigs Vortrag auf dem Internationalen Historikerkongress 1928 in Oslo. Siehe unten S. 520.

⁵³ Zur Person Werner Daitz: Daitz, geb. 1884 in Lübeck, wurde 1907 Chemieingenieur und anschließend Betriebsleiter und Generaldirektor in der chemischen Industrie. 1931 trat er der NSDAP bei und wurde zum Reichsbeauftragten der neugegründeten Wirtschaftspolitischen Abteilung der Reichsleitung der NSDAP für die zehn Gauen Nord- und Westdeutschlands ernannt und im gleichen Jahre von Adolf Hitler in den von

„Diese Gruppenbildung nennen wir Großraumwirtschaften. Heute heben sich bereits deutlich solche Gruppenbildungen im Weltwirtschaftsgefüge heraus: der Amerikanische Block und das Britische Empire. In der Bildung begriffen sind der Chinesisch-japanische Block und die kontinentaleuropäische Großraumwirtschaft. Das zwischen beiden letzteren liegende Rußland ist heute noch eine undifferenzierte und unentschiedene Masse, deren endliches Schicksal wir nicht kennen [...]“⁵⁴

Das „Dritte Reich“ sah seinen Weg zur Weltmacht über einen eigenen Machtblock: eine kontinentaleuropäische, wirtschaftliche Autarkie ermöglichende Großraumwirtschaft mit dem Kerngebiet des „Germanischen Reiches“ und italienischen, französischen, südosteuropäischen und schließlich englischen „Unterräumen“ unter deutscher Führung und Herrschaft.

„Weltmacht bedeutete für ihn [Hitler] nicht nur die deutsche Hegemonie auf dem europäischen Kontinent, sondern auch die politökonomische Überlegenheit des europäischen Kontinents über die anderen Blöcke“.⁵⁵

Auf diese strategischen Ziele wurde alles ausgerichtet. Völkische, antisemitische, rassistische Irrlehren, der Kult eines arisch-germanischen Deutschen und des „nordischen Blutes“ wirkten als systematische „Gehirnwäsche“, um die Deutschen zu einer gnaden- und skrupellosen „Herrenrasse“ zu erziehen. Zu den Methoden und Planungen der Schaffung des

ihm geschaffenen und nur aus wenigen Personen bestehenden Reichswirtschaftsrat der Reichsleitung der NSDAP berufen“ (Wei LI, Deutsche Pläne zur europäischen wirtschaftlichen Neuordnung 1939 - 1945. Weltwirtschaft, kontinentaleuropäische Autarkie und mitteleuropäische Wirtschaftsintegration, Hamburg 2007, S. 19, Anm. 7). Weitere Informationen zu Daitz auch bei Alfred MISCHKE, Werner Daitz, in: Der Weg zur völkischen Wirtschaft. Ausgewählte Reden und Aufsätze von Werner Daitz, Teil I: Deutschlands Wirtschaftsordnung aus eigener Kraft und eigenem Raum Dresden 1938, (Vorwort), S. 3-11). 1932 wurde „Werner Daitz, Lüb. Gesandter in Berlin und Leiter der Hauptabteilung für Außenhandel des außenpolitischen Amtes der N.S.D.A.P.“, in den Vorstand des HGV aufgenommen (Jahresbericht 1932/33, in: HGBll. 57, 1932, S. 293). Daitz war Vordenker für eine nationalsozialistische Neuausrichtung europäischer Wirtschaft, der 1939 die „Gesellschaft für europäische Wirtschaftsplanung und Großraumwirtschaft“ gründete (hierzu auch: Helmut Stubbe da LUZ, „Die Arbeit in der gewohnten Form fortgesetzt“? Der Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, die Bremer Historische Gesellschaft und der Hansische Geschichtsverein in der NS-Zeit, in: BILDtLG 141/142, 2005/2006, S. 306, 338).

⁵⁴ Werner DAITZ, Die alte Städtelhanse und der kontinentaleuropäische Wirtschaftskreislauf. (1934), in: DAITZ, Weg zur völkischen Wirtschaft (1941), S. 13. Eine guten Überblick über die Europavorstellungen des NSDAP-Wirtschaftsexperten Daitz bringt WEI LI, Deutsche Neuordnungspläne 1939 - 1945 (2007), (Teil 1.1.1. „Der „kontinentaleuropäische Wirtschaftsraum“ - die Europavorstellung in der „völkischen“ Lehre von Werner Daitz“), S. 18-35.

⁵⁵ WEI LI, Deutsche Neuordnungspläne 1939 - 1945 (2007), S. 119.

großdeutschen Wirtschafts- und Herrschaftsraumes gehörten Beraubung, wirtschaftliche Ausplünderung, „soziale und ökonomische Auskämmung sowie bevölkerungspolitische 'Bereinigung' ganzer Regionen“,⁵⁶ massenhafte Verschleppungen zum „Reichsarbeitseinsatz“ und Massenvernichtung „unwerten, überflüssigen Lebens“. Alle Lebensbereiche wurden auf „völkische Großraumordnung“ ausgerichtet.⁵⁷ Die „Volksordnung“ war von Auflösung rechtsstaatlicher Grundsätze, Aufhebung der Gewaltenteilung und einer politischen Polizei geprägt. „Als Ersatz für den Völkerrechtsbegriff wird der Begriff der „Großraumordnung“ eingeführt“.⁵⁸

Die völkisch-rassischen Begründungen für die deutschen Weltherrschaftspläne zogen massive Geschichtsklitterungen nach sich. Eindeutige historische Zusammenhänge blieben zugunsten eines nordischen Wikingerheldenkultes und germanischer Überlegenheitslegenden auf der Strecke. Die völkische Geschichtswissenschaft stand vor dem Problem, das im Mittelalter und auch noch in den spätmittelalterlichen Jahrhunderten existierende europäische Entwicklungsgefälle von Süd nach Nord zu leugnen. Das Zentrum europäischer Entwicklung musste in den Norden verlegt werden. Das der Ostseeraum als europäisches Zentrum suchte man erstens durch eine, den historischen Realitäten in Europa Hohn sprechende Überbewertung der Ostsee zu erreichen, die realiter allerdings nie mehr als ein regionales Randmeer sein konnte:

„Die Worte dieses Buches legen Zeugnis ab von der Arbeit und Richtung der Nordischen Gesellschaft, die seit über 13 Jahren für die Neugeltung der Ostsee eintritt. Möge sie dazu beitragen, allen den Blick auf dieses wichtigste Meer zu lenken und die Erkenntnis vertiefen, daß die größten und tiefsten Entscheidungen europäischer Geschichtsentwicklung im Ostseeraum geschehen“.⁵⁹

Zugleich belegte man zweitens das restliche Europa mit herabwürdigenden Etiketten. Man unterschied zwischen „nordischem Seefahrer- und

⁵⁶ Horst KAHRS, Von der „Großraumwirtschaft“ zur „Neuen Ordnung“. Zur strategischen Orientierung der deutschen Eliten 1932-1943, in: KAHRS / MEYER / ESCH, Modelle für ein deutsches Europa (1992), S. 17.

⁵⁷ Das Regime zielte nicht nur auf Massenpsychologie und auf nationalsozialistische Gehirnwäsche der Deutschen ab, sondern versuchte auch, mit den Mitteln pseudowissenschaftlicher Lehrgebäude und einer systematisierenden Verwaltungslehre eine Basis für den zu erobernden und zu beherrschenden Großraum zu schaffen. Ein solcher Ansatz wurde von dem Juristen und SS-Brigadeführer Werner Best 1941 vorgelegt: Werner BEST, Grundfragen einer deutschen Großraum-Verwaltung, in: N.N., Festgabe für Heinrich Himmler (1941), S. 33-60.

⁵⁸ Ahlrich MEYER, Großraumpolitik und Kollaboration im Westen. Werner Best, die Zeitschrift „Reich - Volksordnung - Lebensraum“ und die deutsche Militärverwaltung in Frankreich 1940-42, in: KAHRS / MEYER / ESCH, Modelle für ein deutsches Europa (1992), S. 32.

⁵⁹ Fred J. DOMES, Vorwort zu 'Die Schicksalsgemeinschaft der Ostsee', in: DOMES, Schicksalsgemeinschaft (1935), S. 3.

Seehandelsgeist“ und „jüdischem Geld- und Kredithändler-Ungeist“. ⁶⁰ Man sprach von der nachhansischen, „jüdisch-mittelmeerländisch bestimmten, liberalistisch-kapitalistischen Handels- und Kolonialpolitik“, von der „liberalistisch-kapitalistischen, also [!; RP] der vorwiegend vom mittelmeerländischen Geist bestimmten Periode“. ⁶¹ Nach der NS-Ideologie wurde die Welt plump-plakativ in zwei Hälften, in Feind und Freund, in die Üblen und Verkommenen und die Guten und Starken aufgeteilt. An vorderster Front wurde das von Werner Daitz propagiert, der seit 1932 dem Vorstand des Hansische Geschichtsvereins angehörte. ⁶²

Die gefährliche, denunziatorische NS-Etikettierung stellte also gegenüber:

jüdisch		nordisch
marxistisch		völkisch
intellektualistisch	<i>contra</i>	genossenschaftlich/organisch
liberalistisch		geistig/intuitiv
mittelmeerländisch		schöpferisch/gesund

Die Mittelmeerregion wurde nachhaltig verunglimpft und gewissermaßen zu einer *regio non grata* gemacht, womit automatisch jedes Süd-Nord-Gefälle vom Tisch war. Wissenschaft, die nicht mitzog, wurde als „undeutsch“ diffamiert, ein Vorwurf, der im NS-Staat gefährlich werden konnte. ⁶³

„jüdisch-liberalistisch-kapitalistisches Mittelmeer“

Ansprüche und Recht auf einen kontinentaleuropäischen, deutschen Großwirtschaftsraum ließen sich natürlich aus keinem geschichtlichen Verlauf ableiten. Das waren Perspektiven, die bereits Hitler allgemein vorformuliert hatte und die mit fehlendem Lebensraum und Sozialdarwinismus begründet wurden.

„Nicht West- und nicht Ostorientierung darf das künftige Ziel unserer Außenpolitik sein, sondern Ostpolitik im Sinne der Erwerbung der notwendigen Scholle für unser deutsches Volk“. ⁶⁴

Die nationalsozialistischen Pläne und Ziele waren als Ideologie und Strategie sozusagen als „schöpferische Idee“, „als „Vorsehung in Hitlers Genius“ eingegeben. Sie waren durch den deutsch-nordischen Herrenmenschen planmäßig in die Tat umzusetzen.

⁶⁰ Werner DAITZ, Nordischer Seefahrergeist und imperialistisches Händlertum. Die alte Städtehanse und der kontinentaleuropäische Wirtschaftskreislauf. (1935), in: DAITZ, Weg zur völkischen Wirtschaft (1938), S. 164.

⁶¹ DAITZ, Nordischer Seefahrergeist (1938), S. 165, 173.

⁶² Siehe Anm. 53, S. 516.

⁶³ Auch Daitz schlägt einen bedrohlichen Unterton an, wenn er schreibt: „Es ist ein durch undeutsche Geschichtsschreibung erzeugter Irrtum, daß die alte Hanse als reiner Wirtschaftsverband gegründet und von Händlergeist und Profitsucht beherrscht wurde.“ (DAITZ, Die alte Städtehanse (1941), S. 8).

⁶⁴ Adolf HITLER, Mein Kampf. Zweiter Band: Die nationalsozialistische Bewegung, (29.-30. Aufl., d. Ausg. v. 1927), München 1934, S. 757.

14.3. Fritz Rörig: Völkische Mystifizierung der Hanse

Die Hanse hatte mit der deutschen Niederlage im Ersten Weltkrieg als ein *s t a a t l i c h e s* Deutschland zur See ausgedient. Sollte sie weiterhin als Vermittlerin deutscher Größe und Überlegenheit benutzbar bleiben, mussten neue Ansätze gefunden und Erklärungsmuster entwickelt werden. Das Problem lag in der Tatsache, dass sich der völkisch-nationalsozialistische Blick von globaler Kolonial- und Handelspolitik und von den Weltmeeren weg auf Kontinentaleuropa fokussierte. Nicht mehr Seemacht, sondern „Stärkung der Kontinentalmacht durch Gewinnung neuen Bodens in Europa“ war die Marschrichtung, die Hitler vorgab.⁶⁵

Fritz Rörigs
Neuaustrichtung

In der Hanseforschung stand Fritz Rörig für eine entsprechend angepasste, Neuaustrichtung mit Blick nach Osten. Bis 1928 hatte er bereits eine neue, völkische Sicht der Hanse ausgearbeitet, die in der Lage war, dem rechten Lager der Volkstumsideologen und Nationalsozialisten neue historische Bestätigungen und Argumente zu liefern. Das war allerdings nicht schwierig, da die nationalsozialistische Ideologie das Volkstumsdenken nur radikal zu Ende dachte. Die alles überragende Geltung der Deutschen ergab sich nun schwerpunktmäßig aus göttlicher Bestimmung, aus schicksalhafter Vorsehung und aus rassisch-arischer Übergröße. Entsprechend beinhaltete Rörigs Linie ein völkisches und mystisch-ideologisches System der Hanse und des Hansekaufmanns. Die Hanse wurde zu einer völkischen Blutgemeinschaft umdeklariert.⁶⁶ Im August 1928 fand in Oslo der 6. Internationale Historikerkongress statt, auf dem 950 Teilnehmer aus 38 Ländern incl. der Deutschen noch offen miteinander tagen konnten.⁶⁷ Rörig

⁶⁵ Hitler benennt klar und früh seine neue Strategie: „Ich gestehe offen, daß ich schon in der Vorkriegszeit es für richtiger gehalten hätte, wenn sich Deutschland, unter Verzicht auf die unsinnige Kolonialpolitik und unter *V e r z i c h t a u f H a n d e l s - u n d K r i e g s f l o t t e*, mit England im Bunde, gegen Rußland gestellt hätte und damit von der schwachen Allerweltpolitik zu einer entschlossenen europäischen Politik kontinentalen Bodenerwerbs übergegangen wäre“ (HITLER, *Mein Kampf*, Bd. 2, S. 753; [Hervorh. RP]).

⁶⁶ Das gilt zumindest ab den 20er Jahren. Inwieweit Rörig sich opportunistisch dem Zeitgeist anpasste oder schon früher völkisch dachte, ist unklar. Es existiert ein Dokument aus dem Jahr 1914, in dem die Hanse auf anderthalb Seiten auf eine sachliche, unpräzise Weise charakterisiert wird: Johannes KRETZSCHMAR/Fritz RÖRIG, *Die Hanse*. (Worte zur Einführung in die vom Staatsarchiv Lübeck ausgestellten Reproduktionen von Urkunden und Siegeln zur Hansegeschichte), Leipzig 1914, S. 3-4: Hier ging es um Städte in lockerem Gefüge, um Erhaltung oder Vermehrung von Privilegien; kein „Deutschland zur See“, keine Glorifizierungen und Überhöhungen. Man kann angesichts des Zeitgeistes und des Schäferschen Mainstreams der Forschung dieses Dokument schon fast als einen Ausdruck bewusster Verweigerung ansehen. Allerdings ist zu vermuten, dass hier der Archivrat Kretzschmar und nicht der 32-jährige Archivar Rörig das letzte Wort gehabt hat.

⁶⁷ Karl-Friedrich ERDMANN, *Die Ökumene der Historiker. Geschichte der Internationalen Historikerkongresse und des Comité International des Sciences Historiques*,

trat vor der internationalen Forscherwelt auf dem Kongress mit seinem Vortrag über „Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung“ an.⁶⁸ Dem Hanseforscher stelle sich, meint Rörig, die Aufgabe,

„die tragenden Kräfte des hansischen Seins zu erfassen und dieses hansische Sein nicht neben, sondern innerhalb des gesamtdeutschen Seins zu gestalten und zu würdigen“.⁶⁹

Nun wird auch deutlich, was Rörig an der älteren Forschung kritisierte, als er feststellte, dass „um 1900 eine seltsame Kluft bestand zwischen hansischer Geschichte und allgemeiner deutscher Geschichte“.⁷⁰ Er meinte die blutsmäßige, nordisch-geistige Einbindung des niederdeutschen Kaufmanns in die Gesamtheit des germanischen, vom Schicksal als Führungsmacht auserkorenen deutschen Volkes. Dieses ominöse „hansische Sein“, dieser „organische Zusammenhang der Städte“ sind Überschriften zu Rörigs Mystifikationen der Hanse. Rörig verkaufte sie als „eine Wirtschaftsgemeinschaft“, „die zurückgeht auf das gemeinsame Band des Blutes, mehr noch, die selbst erst durch das Planen und Ausführen blutsverwandter Menschen entstanden ist,“ dass im „Bund der Städte von der deutschen Hanse jenes innerste Gemeinschaftsgefühl, wie es nur die Bande des Blutes ergeben,“ wirksam war.⁷¹ Der „organische Zusammenhang“ ist also ein „innerstes Gemeinschaftsgefühl“, das aus „Blutsverwandtschaft“ herrührt.

„Hansisches Sein“ beruhte aber auch darauf, dass die Hansekaufleute für Rörig offenbar eine besondere Sorte von „Übermenschen“ waren, die den entscheidenden Unterschied zu den übrigen historischen Akteuren ausmachten, getragen von „germanischer Gemeinsamkeit“ und einer „geistigen Einheit des Germanentums“.⁷² Diese rassereinen, nordisch-arischen

Göttingen 1987, S. 163-189.

⁶⁸ Fritz RÖRIG, Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung, in: HZ 139, 1929, S. 242-251.

⁶⁹ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 428. Eine genauere Auseinandersetzung mit der Rörigischen Ideologie in Theorie und Praxis findet sich auch in PAULSEN, Koggendiskussion (2010), Kap. VII: „Völkische Hansesicht und Umdeutung nach dem Weltkrieg“, S.70-85.

⁷⁰ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 423.

⁷¹ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 246. Rörig saß schon vor 1933 in dieser Frage in einem Boot mit den Nationalsozialisten, deren Chefideologe Alfred Rosenberg das einmal so ausdrückte: „Das B l u t bedingt im hervorstechendsten Maße Charakter und geistige Haltung eines Volkes oder einer Volksgemeinschaft“ (ROSENBERG, Europa, der Norden und Deutschland (1935), S. 9).

⁷² Das waren die Leitgedanken für eine Vortragsreihe 1944 an der SS-Junkerschule in Tölz (REICHSFÜHRER SS, Germanische Gemeinsamkeit (1944), Vorwort), in der Rörig als system- und ideologischer Dozent aktiv war: RÖRIG, Europäischer Raum (1944), S. 94-117. Hier ist im Übrigen die Kontinuität zu Schäferschem „Deutschtum“ zu sehen. Die Anfänge g e r m a n i s c h e r Schifffahrt waren bereits d e u t s c h (Siehe oben Anm. 4, S. 504). Vogels Werk über die „Geschichte der d e u t s c h e n Seeschifffahrt“ beginnt mit VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), Buch 1: G e r m a n i s c h e s A l t e r t u m,

Hansischen waren im Hinblick auf „Gesinnung“, „geistige Haltung“,⁷³ durch „starke seelische und geistige Kräfte: echter wagender Unternehmergeist“,⁷⁴ als „starke Individuen“⁷⁵ mit „schaffendem Geist in übersprudelnder Kraftentfaltung“⁷⁶ allen anderen weit überlegen. Es sei jener wagende und unternehmende Geist hansischer Frühzeit, „welcher die eigentliche Grundlage hansischer Vormachtstellung bildet“.⁷⁷

die Hanse:
Mystisch-göttliche
Schöpfung

Aber es waren nicht nur diese starken, blutsreinen, germanischen Typen, die die Hanse ausmachten. Die Hanse selbst war die Inkarnation einer reinen, verklärenden, mystischen Idee. Rörig hat das in ein eingängiges Diktum gekleidet:

„Das Ganze war früher da als die Teile. Nicht konkrete Wirklichkeit, aber schöpferische Idee“.⁷⁸ Er beschließt seinen Osloer Vortrag mit einem „Es ist der Geist, der sich den Körper schafft“.⁷⁹

Die Hanse entstieg angeblich dem reinen Geist, einer reinen, schöpferischen Idee. Sie überkam die frühen Wanderkaufleute, die von Westfalen aus zuerst nach Schleswig zogen und es dann bis nach Gotland schafften.⁸⁰ Bevor überhaupt Seestädte im Ostseebereich vorhanden waren, hätten angeblich die hansisch durchgeistigten, frühen niederdeutschen Ostseehändler

S. 15ff.

⁷³ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 243.

⁷⁴ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 246.

⁷⁵ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 248.

⁷⁶ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 250.

⁷⁷ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 251.

⁷⁸ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 243. Rörig verbreitete diesen griffigen mystischen Slogan systematisch die nächsten 18 Jahre. 1934 schreibt er: „Das Ganze war früher da als die Teile; nicht als bereits vorhandene Wirklichkeit, aber als schöpferische Idee. Dieser Satz gehört an die Spitze hansischer Geschichte.“ (Fritz RÖRIG, Die deutsche Hanse. Wesen und Leistung, in: ROSELIUS, Zweites Nordisches Thing (1934), S. 107). Und weitere 10 Jahre später heißt es: „Das Ganze war früher da als die Teile. Gewiß nicht schon als reale Wirklichkeit, aber als bestimmende Idee“ (Fritz RÖRIG, Volk, Raum und politische Ordnung in der deutschen Hanse, (Festvortrag vor der Preußischen Akademie der Wissenschaften am 27. Januar 1944), Berlin 1944, S. 11).

⁷⁹ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 251. 1944 erklärt er noch genauer: „Denn nicht die Städte kamen im Ostseeraum zusammen, um einen Bund zu schließen, sondern die werdende Hanse schuf sich erst die Städte, die für die Gestaltung des Ostseeraumes unentbehrlich waren. So wachsen diese Städte aus einem Ganzen heraus. aus dem Personenverband der 'Gemeinschaft der deutschen Kaufleute, die Gotland besuchen'“ (RÖRIG, Volk, Raum, Ordnung (1944), S. 11).

⁸⁰ Das ist nur noch als religiöses Dogma nach der Art, wie der Heilige Geist zu Pfingsten die Jünger Jesu erfüllte, nachzuvollziehen. Mit Geschichtswissenschaft, mit der Erfassung des Typen eines Fernhändlers im Mittelalter hat das nichts zu tun. Rörig benennt sogar die Götter, die die heilige Hanseidee in die Seelen der, in ihren Fahrtenhansen nach Nordosten ziehenden Fernhändler projizierten: „Die höchsten Einheiten unserer Geschichte, Reich und Volk, projizieren sich in dieser verehrungswürdigen Ursubstanz hansischen Seins auf den Ostseeraum“ (RÖRIG, Volk, Raum, Ordnung (1944), S. 11).

den Ostseeraum planmäßig bearbeitet.⁸¹

Ein „Ganzes ohne Teile“, eine reine Idee an sich, ist immer dogmatische Fiktion mit berechnendem Hintergrund. Es gab in der Geschichte immer nur Vorstellungswelten von ihr Leben verarbeitenden, real existierenden Menschen. Die „reine Idee“ wurde aber nicht erst seit Rörig ideologisch ausgeschlachtet. So haben wir bereits die Schäferschen, „die Geschichte bestimmenden sittlichen Kräfte“ angesprochen.⁸² Genauer betrachtet ist der gewichtig daher kommende Rörigschen Spruch vom „Ganzen ohne Teile“ nichts anderes als philosophisch-ideologisches, pseudowissenschaftliches Gerede, dem aber leider die Weihen eines „Fundamentalsatzes“ zuteil wurden.⁸³

Fritz Rörig war kein vergeistigter Phantast, sondern diente dem „Dritten Reich“ als Wissenschaftsmanager und Propagandist.⁸⁴ Rörigs Diktum vom Ganzen ohne Teile unterstellt einen strategischen Plan (das „Ganze“). Diese Strategie beinhaltete als Aktionsprogramm: „wirtschaftliche Beherrschung der Ostsee durch den deutschen Kaufmann“.⁸⁵ Erneut wurde die Hanse auf

völkische
Geschichtswissen-
schaft als Hure
des NS-Systems

⁸¹ RÖRIG, Die geistigen Grundlagen (1929), S. 244/245. Dass diese Rörigschen Vorgaben zum Stand der Forschung geworden waren, zeigt sich beispielsweise in der ersten Auflage von Karl Pagels Hansemonographie von 1942. Er schrieb: „Die aus Köln, Soest, Dortmund und anderen westfälischen Städten kommenden Fernhändler, die als Gründer Lübecks die Väter der Hanse geworden sind, haben aus den Gründungsstädten der Ostsee, die ja den Kern der Hanse gebildet haben, von Anfang an Kaufmannsstädte gemacht, und zwar – und das war das Neue – nach einem zusammenhängenden Plan, der die Hanse als Idee schon in sich enthielt. Die große Aufgabe, die sich diese Väter der Hanse gestellt hatten, verlangte von vornherein eine Gemeinschaftsleistung. Nur im Zusammenschluß konnte sie gelöst werden, und sie prägte den Geist, aus dem die Hanse geboren und in die Wirklichkeit überführt wurde“ (PAGEL, Die Hanse (1942), S. 202-203). Auch bei Pagel finden sich also vom Geist einer Hanseidee erfüllte und diese planmäßig umsetzende westfälische Väter der Hanse.

⁸² Siehe auch Anm. 14, S. 506. Hier wird auch noch einmal deutlich, was damit gemeint war, dass man auf der Grundlage der Historik Droysens nicht in der Lage sei, solche ideologischen Monstren, wie das „Ganze ohne Teile“ zu durchschauen: zu Droysen siehe S. 506.

⁸³ Eckhard Müller-Mertens schreibt in diesem Zusammenhang: „Das Ganze war früher da als die Teile. Das ist der Fundamentalsatz, den Rörig an die Spitze der hansischen Geschichte setzte.“ (Eckhard MÜLLER-MERTENS, Die Hanse in europäischer Sicht. Zu den konzeptionellen Neuansätzen der Nachkriegszeit und zu Rörigs Konzept, in: MÜLLER-MERTENS / BÖCKER, Konzeptionelle Ansätze (2003), S. 25). Er erklärt leider nicht, was er denn an Rörigs Slogan für „fundamental“ hält. Dem irrationalen Rörig-Diktum und der Idee dahinter haftet offenbar eine Faszination an, der auch 2003 noch andere Forscher erliegen. So findet sich bei Dirlmeier, Fouquet und Fuhrmann folgender Satz: „Die Hanse als System verschiedener Kaufmannsbünde – F. RÖRIGS berühmter Satz: „Das Ganze war früher als die Teile“ – ist einem langfristigen Prozess entstanden.“ (Ulf DIRLMEIER/Gerhard FOUQUET/Bernd FUHRMANN, Europa im Spätmittelalter 1215–1378, München 2003, S. 45).

⁸⁴ PAULSEN, Koggediskussion (2010), Abschn. „Rörigs Engagement im NS-Staat“, S. 77-81.

⁸⁵ Fritz RÖRIG, Die europäische Stadt und die Kultur des Bürgertums im Mittelalter

eine Weise zurechtgelegt, auf die sie als historische Bekräftigung für aktuelle Politik und Zielsetzung erhalten konnte. Das Rörigsche „frühe Ganze ohne Teile“, bzw. „die reine schöpferische Hanseidee“ war konzipiert als historischer Vorläufer für die nationalsozialistische, kontinentaleuropäische Großraumwirtschaft, dieser dem „reinen, völkischen Lebensraumgeist“ entsprungene schöpferische Idee, umzusetzen von den heutigen nordischen Übermensch:

„Im Ganzen wird man sagen dürfen, daß es der hansischen Gesamtleitung gelungen ist, gestützt auf den hansischen Kernraum, die Ostsee, eine Ostsee und Nordsee umfassende Großraumwirtschaft aufzubauen, deren charakteristische Pfeiler die vier großen hansischen Auslandskontore, in Nowgorod, in Brügge, London und Bergen waren“.⁸⁶

Nicht nur Fritz Rörig, auch Werner Daitz propagierte genau diese Linie. „Der große hansische Gedanke“ sei „in neuem Geist und neuer Form“ wiederverkörpert in kontinentaleuropäischer Großraumwirtschaft.⁸⁷ „In Lübeck wurde einst die Politik der mittelalterlichen Welt mitbestimmt, der ersten kontinentaleuropäischen Großraumwirtschaft“.⁸⁸ Und wieder galt für apologetische Hanseforschung: *Quod erat demonstrandum*.

Eckart Müller-Mertens stellt 2003 fest: „In das Zentrum seines Geschichtsbildes rückte Rörig den Fernhändler, der Großkaufmann und Unternehmer war, wie die großen Fernhandelsströme“.⁸⁹ Das jedoch ist eine, durch ihre Allgemeinheit beschönigende Darstellung des Geschichtsbildes von Fritz Rörig. Er riss den Kaufmann und den europäischen Handel aus ihrem mittelalterlichen Gesellschaftszusammenhang. Die mittelalterliche Ständegesellschaft fand bei ihm nicht statt, wodurch die Bedeutung des Fernkaufmanns schrankenlos überbetont werden konnte.

Ebenso wenig war der spätmittelalterliche Fernkaufmann „Unternehmer“, denn dieser Begriff bezeichnet einen industriellen Kapitalisten, dessen erste historische Varianten zwar im 15. Jahrhundert in Erscheinung traten, aber kaum im hansischen Bereich, sondern in Süddeutschland, Österreich, Flan-

(1932), (hrsg. von Luise Rörig), 2., erw. Aufl., Göttingen 1955, S. 19/20. Heinrich Reincke, Professor, Direktor des Staatsarchivs in Hamburg und strammer Nationalsozialist (siehe auch unten Anm. 33, S. 470) sieht denn 1940 auch in dem Fernkaufmann die Speerspitze deutschen „Einbrechens in den Nordostraum“: „Die Fernkauffleute der großen rheinischen und westfälischen Städte sind es gewesen, die noch vor dem Erscheinen des deutschen Fürsten, des deutschen Ritters und des deutschen Bauern als Erste in den Nordostraum eingebrochen sind.“ (Heinrich REINCKE, *Hanse*, in: HUNKE, *Downing Street u. Lebensraum* (1942), S. 22). Die Chronik des Heinrich von Lettland (H.v.Let.) zeigt uns anschaulich, wer wann wo und wie „eingebrochen“ ist.

⁸⁶ RÖRIG, *Volk, Raum, Ordnung* (1944), S. 16.

⁸⁷ DAITZ, *Die alte Städtehanse* (1941), S. 7.

⁸⁸ DAITZ, *Die alte Städtehanse* (1941), S. 7.

⁸⁹ MÜLLER-MERTENS, *Die Hanse aus europäischer Sicht* (2003), S. 25.

dern und in der Mittelmeerregion. Auch durch diese Aussage reißt Rörig den Hansekaufmann aus seinem historischen Kontext. „In das Zentrum“ stellt Rörig nicht – und nur das kann einer historischen Betrachtungsweise von der Entstehung und dem „Lebenslauf“ historischer Phänomene entsprechen – einen klein startenden, gesellschaftlich wenig beachteten, sich differenzierenden und sich sozial langsam unter den Bedingungen einer mittelalterlichen Ständegesellschaft nach oben kämpfenden Kaufmann; einen Kaufmann, der in einem Jahrhunderte währenden Prozess europäischer Stadt- Geld- und Wirtschaftsgeschichte sukzessive zu einem führenden Element eines neuen, bürgerlichen, frühneuzeitlichen Standes wurde. Bei ihm fällt der fertige, beherrschende Kaufmann aus dem „völkischen Heroenhimmel“. ⁹⁰ Der niederdeutsch-hansische Fernhändler bewegte sich jedoch in einem, im gesamteuropäischen Vergleich nördlichen Randbereich mit Entwicklungsbedarf. ⁹¹

Der Kern Rörigscher Sichtweise besteht aus etwas völlig anderem. „Im Zentrum“ stand bei Rörig ein zu germanisch-deutscher Übergröße karikiertes, von einer mystischen Ganzheitsidee erfüllter, allen überlegener, hansischer Fernkaufmann, der seine nordisch-rassereine Bestimmung zu erfüllen hatte. Diesem Ansatz ordnete er alle Wirtschaftswissenschaft unter. Es ging Fritz Rörig um deutsch-nationale Überhöhung eines hansischen Großbürgertums als historischem Beleg deutscher Größe und Herrschaftsansprüche. Darin unterschied er sich nicht von Dietrich Schäfer, dem Meinungsführer im wilhelminischen Kaiserreich. Die Hanseforschung passte mit Rörig ihre ungebrochene nationalistische Grundlinie nur den Nachkriegsgegebenheiten an. Nach der staats- und reichspolitischen „Deutschland zur See“-Verpackung der älteren Forschung kleidete Rörig die Hanse zur neuerlichen Ausschlichtung völkisch-germanisch und brachte sie in die nationalsozialistische Ideologie und Propaganda ein. ⁹² Aber das war noch nicht alles. Nach

angepasste Umsetzung des deutschen Nationalismus

⁹⁰ Wir werden den hier skizzenhaft angesprochenen Ansatz Rörigs in Zusammenhang mit der Gründung Lübeck noch gründlicher behandeln: Kap. 18.3, 18.4 und Exk. 7, S. 610–630.

⁹¹ Diese Randlage wird gut von den Europakarten in Anh. M, S. 968–969 visualisiert.

⁹² Es gab jedoch auch Historiker aus dem monarchistisch-konservativen Lager, die diesen Weg in die Hanse- und Kaufmannsmystifizierung nicht mitgingen. Der Mediävist Karl Hampe (Percy Ernst SCHRAMM, Nachruf auf Karl Hampe, in: HZ 154, 1936, S. 438–439), Nachfolger Dietrich Schäfers in Heidelberg, wo er dann von 1903 bis 1934 lehrte, veröffentlichte 1921 eine Schrift zur Deutschen Ostkolonisation, die auch 1935 in 3. Auflage (textlich unverändert) sachlich ohne jegliche Mystifizierung der Hanse und Heroisierung des Kaufmanns auskam. Er sprach von handelspolitischer Vorherrschaft der Hanse im Norden und fuhr dann fort: „In ihrem eigentlichen Wesen wurde damit freilich die Gemeinschaft nichts anderes, als was sie schon vorher gewesen war, und was neuerdings treffend mit dem modernen Ausdruck „wirtschaftlicher Zweckverband“ bezeichnet worden ist. Dieser erklärt am besten, daß wir es im Grunde nicht mit einem politischen Gebilde zu tun haben, sondern mit einer Vertretung der Handels- und Schifffahrtsinteressen im Auslande, wie im beschränkteren Kreise schon die des „gemeinen

Zusammenbruch des Dritten Reiches verwarf er stillschweigend, also „wendehälsisch“, die grobe, rassistisch-germanische NS-Blut-und-Bodenverpackung – aber nur, um seine nationalistische, historisch verzerrende Überhöhung von Hanse und des niederdeutschen Fernkaufmanns erneut einer „Nachkriegsmode“ anzupassen.

Hinter der Fassade - und das war Rörig durchaus klar - diente sein Hansebild realen Wirtschafts- und Herrschaftsansprüchen in Europa, konkret einer nationalsozialistischen Großraumwirtschaft im kontinentalen Europa. Diese fand in angeblicher hansischer Großraumwirtschaft ihre mittelalterliche Entsprechung. Auf diese Weise wurden u. a. mit hansischer Ostkolonisation im Mittelalter koloniale Eroberungsziele über den Ostseebereich in die Sowjetunion hinein legitimiert.

Kaufmanns“ in Wisby gewesen war. Deshalb war auch hier, wie für die Kolonialbewegung, die Teilnahmslosigkeit und Schwäche der deutschen Reichsgewalt eine Zeitlang geradezu förderlich, da die Hansen, unbehindert durch etwaige universalpolitische oder dynastische Nebenrücksichten, ihr Vorgehen ganz nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten bestimmen und in deren Verfolgung eine feine und zähe Diplomatie entwickeln konnten, . . .“ (Karl HAMPE, *Der Zug nach Osten. Die koloniasatorische Großtat des deutschen Volkes im Mittelalter*, Leipzig / Berlin 1. Auflage 1921 / 3. Aufl. 1935, S. 91/92). Das ist eine in vielen Aspekten erstaunlich modern anmutende Hanseeinschätzung.

15. Vom Nationalsozialismus zum Nachkriegsdeutschland

15.1. Umorientierungen des NS-Regimes

Rörig stand mit seiner „Wandelfähigkeit“ nicht allein. Im Laufe des Krieges bewies die NS-Führerschaft taktisch-pragmatische Anpassungsfähigkeit an sich ändernde Bedingungen. Das völkische Herrenmenschen- und nordische Überlegenheitsgetöse diente bei den Nationalsozialisten – trotz aller suggestiven Selbstberauschungsfunktion – kalkuliert als Propagandaverpackung realpolitischer Herrschafts- und Ausbeutungsziele in Europa. Es wäre eine fatale Fehleinschätzung und Unterschätzung des Regimes, wenn man Zweck und Mittel verwechselte. Es ging nicht primär darum, „Lebensraum für das Volk“ zu sichern, nicht primär darum, die Welt von den Juden als „unwerte Rasse“ zu säubern oder das „Blut rein zu halten“. Der Kern war, dass die Nazis vor nichts zurückschreckten, dass ihnen kein Mittel zu primitiv, bestialisch oder verlogen war, um den Weg zu Deutschlands Größe, europäischer Hegemonie und schließlich zur Weltmacht zu bahnen.¹ Die Nationalsozialisten um Hitler waren als skrupellose Machtmenschen ohne Gesinnungswandel zu pragmatischen Anpassungen und geändertem Auftreten in der Lage. Ein bezeichnendes Beispiel ist die Anpassung an die sich verschlechternde Kriegslage nach Stalingrad Anfang 1943. „Die Einsicht, dass der Krieg mit militärischen Mitteln allein nicht zu einem siegreichen Ende geführt werden könnte, erzwang neue Europapläne“.² Von einem völkischen Krieg um Lebensraum im Osten wurde nun auf „Abwehr eines bolschewistischen Angriffskrieges gegen Europa“ umgeschaltet.³ Die Europazielsetzung der deutschen, kontinentaleuropäischen Großraumordnung veränderte sich nach der verheerenden Niederlage von Stalingrad zur Propagierung eines „neuen Europa“. Diese der schwieriger werdenden Situation Rechnung tragende Konzeption wurde von zwei Hauptaspekten bestimmt:

pragmatische
Anpassungen nach
Stalingrad

¹ „Der Führer gibt seiner unumstößlichen Gewißheit Ausdruck“, memorierte Goebbels in seinem Tagebuch vom 8. Mai 1943 eine Rede Hitlers vor den Reichs- und Gauleitern, „daß das Reich einmal ganz Europa beherrschen wird. Wir werden dafür noch sehr viele Kämpfe zu bestehen haben, aber sie zweifellos zu den herrlichsten Erfolgen führen. Von da ab ist praktisch der Weg zu einer Weltherrschaft vorgezeichnet. Wer Europa besitzt, der wird damit die Führung der Welt an sich reißen.“ (FRÖHLICH, Elke (Hrsg.), Die Tagebücher von Joseph Goebbels. Sämtliche Fragmente, Teil 2: Diktate 1941-1945, Bd. 8: April-Juni 1943 (beab. v. Hartmut Mehringer), München, u.a. 1993, (Eintrag vom 8.5.1943) S.238).

² WEI LI, Deutsche Neuordnungspläne 1939 - 1945 (2007), S. 205.

³ Jürgen ELVERT, Mitteleuropa! Deutsche Pläne zur europäischen Neuordnung (1918–1945), Stuttgart 1999, S. 380.

- Nazi-Deutschland erklärte sich nun angesichts der Stärke der Roten Armee zum Schutzwall des „Kulturkontinents“ Europa gegen die „innerasiatisch-bolschewistische Welle“.⁴
- Zugleich rückte man nach außen von dem nordisch-germanischen Führungsdiktat ab und brachte ein Europa souveräner Staaten in das Gespräch. Föderale Bundeskonzepte wurden in dem Moment vorgeschoben, als die Lage der deutschen Besatzer angesichts der Wendung im Krieg schwieriger wurde. Reichsaußenminister Ribbentrop machte sich am 21. März 1943 für die Gründung eines europäischen Staatenbundes souveräner Staaten stark.⁵ Es wurde sogar ein europäischer Rat, gebildet aus den Führern und Staatsoberhäuptern Europas, diskutiert.⁶ „Manche Entwürfe, die besonders nach der Verkündung des „totalen Krieges“ vorgelegt wurden, besitzen eine auch heute noch eigentümliche Aktualität“.⁷

⁴ Drei Tage vor seinem Sportpalastauftritt verschickte Goebbels ein Rundschreiben an alle Reichs-, Gau- und Gaupropagandaleiter, in dem er einpeitschte, „daß der Krieg entweder von Deutschland und Europa gewonnen werde, oder aber der „älteste Kulturkontinent“ von der „innerasiatisch-bolschewistischen Welle“ zerstört und vernichtet werde.“ (ELVERT, *Mitteleuropa!* (1999), S. 381 (mit Nachweis Anm. 396)).

⁵ Intern machte er zugleich klar, dass es sich um ein taktischen Kalkül handelte: „... präjudizieren wir durch einen solchen Staatenbund gar nichts, sondern die Gründung des Großgermanischen Reiches am Ende des Krieges ist dann eine Selbstverständlichkeit.“ (Joachim von RIBBENTROP, *Europäischer Staatenbund* (21. März 1943), in: LIPGENS, *Continental plans for European Union* (1985), Anlage microfiche Nr.33, S. 3). Auch HGV-Vorstandskollege Daitz ist früh mit von der Propagandapartie, wenn er sich schon im Mai 1942 für „flache Hierarchien“ in Europa stark macht: „Denn Europa kann nicht zentralistisch verwaltet, sondern nur dezentralistisch geführt werden. Das neue Europa wird keine Hierarchie, kein Organismus sein, der sich in unselbständige Glieder aufteilt, sondern auf einer lebendigen, durch Blut und Boden gebundenen natürlichen Gemeinschaft selbständiger Einheiten - selbständiger Volkstümer - beruhen.“ (Werner DAITZ, *Lebensraum und gerechte Weltordnung. Grundlagen einer Anti-Atlantikcharta. Ausgewählte Aufsätze*, Amsterdam 1943, S. 218).

⁶ „In einem Brief vom 7. März 1943 an Martin Bormann schlug SS-Obersturmbannführer Neumann vor, einen „europäischen Rat“ zu bilden, der auf der Zusammenarbeit der europäischen Staaten beruhen sollte.“ (WEI LI, *Deutsche Neuordnungspläne 1939 - 1945* (2007), S. 206). Auch „Neumann betrachtete seinen Plan als Vorstufe zum ‚Germanischen Reich.‘“ (ebd. S. 208). Die Führung des Regimes war sich allerdings über den Weg nicht mehr einig. Hitler lehnte Ribbentrops Europaplan ab und bestand darauf, „dass eine europäische Neuordnung nur mit Gewalt und unter deutschem Diktat geschaffen werden könne“ (ebd. S. 209).

⁷ Meint Jürgen Elvert 1999 (ELVERT, *Mitteleuropa!* (1999), S. 392), betont aber zugleich, dass sich das Nazi-Europa „grundsätzlich von unserem heutigen Europabild unterschied“ (ebd.). Ich bin mir dessen nicht so sicher, denn es ging bei dem deutschen Nationalismus nie um das Europa b i l d, das jeweils propagiert wurde. Man muss schon bei der heutigen Europäischen Union und dem „Euroraum“ aktuelle deutsche Finanz-, Währungs- und Wirtschaftshegemonie in Rechnung stellen und deren Herausbildung seit dem zweiten Weltkrieg nachvollziehen und dann nachfragen, ob und wie sich das heutige Wirtschaftsgebilde Europa von den Großraumwirtschaftsplänen, und die reale Macht-

Zum Ende des Dritten Reiches wurde die Frontstellung gegen den sich abzeichnenden sowjetischen Block durch eine deutliche Westorientierung ergänzt. Der Schwerpunkt in Nachkriegsplänen aus der deutschen Wirtschaft verlagerte sich von dem autarken, kontinentaleuropäischen Raum zu einer Verbindung mit der westlichen Welt. Im November 1944 legte der Wirtschaftsfunktionär Reichert⁸ eine Denkschrift „Zur Umstellung der Eisen schaffenden Industrie auf die Friedenswirtschaft“ vor, die der Nachkriegsplanung dienen sollte.⁹ Ohne die russischen Ressourcen sei es mit deutscher Autarkie vorbei. Man habe „einen verschärften Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu erwarten“.¹⁰ Reichert sagte eine amerikanische Ära voraus. „Europa als ein geschlossener Wirtschaftsraum würde nicht mehr existieren“.¹¹ Nach Reichert „solle sich Deutschland wieder intensiv in die Weltwirtschaft integrieren. Damit könne Deutschlands politische Stellung in der Nachkriegszeit durch Export verbessert werden“.¹²

beginnende Westorientierung im „Dritten Reich“

Von einem solchen Realismus bis zu der Europapolitik der verschiedenen politischen Kräfte in den Jahren nach dem Krieg war es nur noch ein kleiner Schritt. Alle waren sie nun für ein vereintes Europa, für eine Union der westeuropäischen Staaten.¹³ Die einen versprachen sich durch die deutsche Einbindung die Zähmung und Austrocknung der deutschen, nationalen Gefahr. Die anderen meinten weiterhin das, was sie schon als Nazis angestrebt hatten: einen vereinten, europäischen, antisowjetischen Großraumblock.

15.2. Rörig nach dem Krieg: Alter Wein in neuen Schläuchen

Nach dem Krieg lag Deutschland zerstört am Boden: statt eines Großraumblocks eine gebrochene, demontierte und entflochtene Wirtschaft; statt „Lebensraum im Osten“ ein zu vier Besatzungszonen zerschlagener NS-Staat und Verlust von Staatsgebiet im Osten; statt edlen, germanischen Heldentums der schuldbeladene, KZ-Grauen verbreitende, verachtete Deutsche. Der Mainstream systemkonformer Intelligenz und opportunistisch mitlaufender Wissenschaftler hat im Dritten Reich skrupellos für weltanschauliche Verirrungen gefährlichster Art und den Weg Deutschlands

Deutschland am Tiefpunkt

verteilung in Europa von den „Neues Europa“-Vorstellungen des nationalsozialistischen Deutschlands substantiell unterscheiden.

⁸ Jakob Wilhelm Reichert war Geschäftsführer der „Wirtschaftsgruppe Eisen schaffenden Industrie“.

⁹ (Bundesarchiv zu Berlin: R 13I/665, Bl. 25 (Nachweis bei WEI LI, Deutsche Neuordnungspläne 1939 - 1945 (2007), S. 234, Anm. 156)).

¹⁰ WEI LI, Deutsche Neuordnungspläne 1939 - 1945 (2007), S. 237.

¹¹ WEI LI, Deutsche Neuordnungspläne 1939 - 1945 (2007), S. 236.

¹² WEI LI, Deutsche Neuordnungspläne 1939 - 1945 (2007), S. 240.

¹³ Walter LIPGENS, Die Anfänge der europäischen Einigungspolitik 1945–1950. Erster Teil: 1945–1947, Stuttgart 1977, S. 238–239.

in den Abgrund mit verantwortlich gezeichnet. Wohl niemals zuvor hat sich ein wissenschaftlicher Mainstream auf vergleichbar skrupellose und umfassende Weise einspannen lassen. Es konnte wohl nicht anders sein, als dass die überlebende, noch von völkischer und deutsch-nationaler Weltanschauung geprägte Generation von Wissenschaftlern es nicht schaffte, ihre vergangene Tätigkeit richtig zu bewerten und in ein tiefes ideologisches Loch fiel. Wie schon Dietrich Schäfer nach dem ersten Weltkrieg,¹⁴ so gefiel sich nun Fritz Rörig darin, ein ungerecht-grausames Schicksal zu beklagen. Bei vielen, machtpolitisch ausgerichteten Pragmatikern dürfte auch das nur ein Vorwand auf der Suche nach Schlupflöchern gewesen sein.¹⁵ Weltanschauungen ändern sich nicht über Nacht, und selbst dann nur in hartem, schmerzhaftem, selbstkritischem Ringen mit den Lebenslügen und Legenden der Vergangenheit.

dringend
notwendige
Aufarbeitungen

Nach dem Ersten Weltkrieg konnten in der Weimarer Zeit über Dolchstoßlegende, Revisionismus von Versailles und völkisch-geographischem Revanchismus nationalistische, deutsche Anmaßung salonfähig bleiben. Diese Schlupflöcher gab es durch den vollkommenen Zusammenbruch Deutschlands 1945 nicht mehr. Eine ernsthaft betriebene, schmerzhaft aufgearbeitung der wissenschaftlichen Verfehlungen der Nazi-Zeit war das Gebot der Stunde. Das bedeutete,

- die völkisch-rassistische, wissenschaftlich getarnte Demagogie selbstkritisch offenzulegen und ihre historischen Hintergründe und Ursprünge aufzuarbeiten, d. h. sich die schlimme Realität ihrer Auswirkungen klarzumachen und sich der gesellschaftlichen Verantwortung des Historikers zu stellen;
- die theoretische und psychologische Zuarbeit des deutschen Nationalismus und Chauvinismus für nationalsozialistische Beherrschung Europas und Welthegemonieambitionen zu analysieren;

¹⁴ Siehe Anm. 36, S. 511.

¹⁵ Wie ist in diesem Zusammenhang das Vorgehen Rörigs zu bewerten, dass durch folgende Information beleuchtet wird? Im Rahmen eines Interviewprojektes gab die Historikerin und emeritierte Professorin Helga Grebing (Jg. 1930) zu ihren ersten Studiensemestern ab Wintersemester 1947/48 Folgendes zu Protokoll: „Die ersten drei Semester blieb ich an der Humboldt-Universität. Immerhin lehrten dort Fritz Hartung, der einen großen Ruf hatte, und auch der Mediävist Fritz Rörig, der sich zu Anfang jeder Vorlesung dafür entschuldigte, daß er mal Nazi gewesen war.“ (HOHLS, Rüdiger/JARAUSCH, Torsten (Hrsg.), *Versäumte Fragen. Deutsche Historiker im Schatten des Nationalsozialismus*, Interview Helga Grebing, S.144-162, München 2000, hier S. 148/149. Siehe auch PAULSEN, *Koggendiskussion* (2010), S. 81). Es kann und soll hier nicht weiter bewertet werden, was ein solches, eher unangenehmes, öffentliches *mea culpa* wert war, das nicht mit einer selbstkritischen, inhaltlichen Infragestellung des eigenen Wirkens verbunden wurde. Die existenziellen Zwänge und psychischen Dispositionen der beteiligten Historiker haben unterschiedlichste Überlebens- und Wendestrategien hervorgebracht.

- den Missbrauch einer völkisch-nordisch verklärten Hansegeschichte für einen deutschen "Ostlandritt", d. h. die geplante koloniale Unterjochung der Sowjetunion und die Unterwerfung Ost- und Südosteuropas als Rohstoff-, Agrar- und Arbeitskräftereservoir des „Germanischen Kernreiches“ zu erklären.

Nur die Inangriffnahme eines solchen Programms hätte die Paradigmen der historischen und Hanseforschung ernsthaft und solide gerade gerückt. Man muss leider konstatieren, dass die Generation, die den Umbruch nach dem 2. Weltkrieg zu bewältigen hatte, diese historische Aufgabe der Selbstbesinnung und Selbstreinigung der wissenschaftlichen Landschaft nicht ernsthaft in Angriff nahm und teilweise regelrecht hintertrieb.

Natürlich wäre es für die Überlebenden, ehemaligen NS-Wissenschaftler und Stützen des NS-Regimes eine harte Zeit geworden, über die langen ideologischen Schatten der Vergangenheit zu springen. Es wäre sicher nicht ohne heftige, klärende Auseinandersetzungen abgegangen. Wirklich demokratische und wissenschaftlich befähigte Historiker hätten den Kampf aufnehmen müssen gegen die Lehrmeinungen der vergangenen Jahrzehnte, um sie gegen alle zu erwartenden Widerstände umfassend zu widerlegen. Es wäre wichtig gewesen zu verhindern, dass ewig gestrige Macher nicht als Funktions- und Verantwortungsträger fortfahren konnten. Es wäre wichtig gewesen, dass die ehemals verfolgten oder emigrierten, demokratisch und humanistisch gesinnten Wissenschaftler eine massive wissenschaftliche Offensive gegen den gefährlichen Nationalismus gestartet hätten. Aber gegen die alten Seilschaften drangen sie fachlich und organisatorisch kaum durch. Nur wenige kehrten aus dem westlichen Ausland zurück, wirkten meist in der DDR der fünfziger Jahre und gerieten erneut unter den Druck unverdauter, von oben angewiesener Lehrmeinungen und Dogmatismen.

Die Hanseforschung und der Hansische Geschichtsverein vollzogen nur scheinbar eine Wendung. Sowohl personell als auch inhaltlich wurden sie zu einem Hort der Wahrung der nationalistischen Grundausrichtung der Forschung unter dem Deckmantel des Fortfalls der schlimmsten, völkisch-germanischen Ideologieauswüchse der NS-Zeit. Auch für diese Entwicklung steht der Name Fritz Rörig. „Der Rörigsche Grundansatz hatte für die Neuansätze der Nachkriegszeit prinzipielle Relevanz“.¹⁶ Es gibt zwei Dokumente von ihm, deren Vergleich Auskunft über den eingeschlagenen Weg nach 1945 gibt. 1942 bearbeitete Fritz Rörig die „Wandlungen der Hansischen Geschichtsforschung seit der Jahrhundertwende“¹⁷ und fünf Jahre später, 1947, hält derselbe Fritz Rörig ein Grundsatzreferat zu „Stand und Aufgaben der Hansischen Geschichtsforschung“ auf dem ersten Pflingst-

die Ausrichtung des
HGV nach dem
Krieg

¹⁶ MÜLLER-MERTENS, Die Hanse aus europäischer Sicht (2003), S. 20.

¹⁷ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 421-445.

treffen des HGV nach dem Krieg.¹⁸ Dieses aufschlussreiche Schriftstück erlaubt einen tiefen Einblick in die Einstellung und Gemütslage der damals Versammelten.

Rörig beschwört zwar eine „sich wandelnde und erneuernde Geisteshaltung“,¹⁹ aber ihm kommt nicht ein einziges Wort der Mitverantwortung, des Bedauerns und des Mitgeföhls mit den millionenfachen Opfern deutscher Aggression und mörderischen Wütens in Europa über die Lippen. Dafür durchzieht den Vortrag ein Jammern über die schreckliche Zeit und das schlimme Schicksal der Deutschen. Rörig spricht von „unserer großen Not“, von der „Weltkatastrophe ohne gleichen“, von „verhängnisvoller Zeit“ und von der „schuld-, leid- und kummerbedrückten Generation“.²⁰ Vordergründig distanziert er sich „von der verhängnisvollen Zeit“ also dem Nazi-Regime. Er „stellt richtig“, dass damals - plump-propagandistisch - „die Hansen Wikinger oder Bauern, nur nicht Bürger niederdeutscher Städte sein sollten“.²¹ Das aber hatte niemand behauptet. Sein ehemaliger HGV-Vorstandskollege Werner Daitz, der offene NSDAP-Aktivist, hatte – genau wie er selbst – den nordischen Wikingergeist beschworen, der in der gotländischen Genossenschaft und in Lübeck geherrscht haben sollte.²² Rörig selbst hatte noch 1944, also ganze drei Jahre vorher, die Beziehung zwischen frühen Hansen und Wikingern hergestellt.²³

Nach diesem rhetorischen Trick, auf einen Popanz einzuschlagen, behauptet er mit einer Dreistigkeit, die jedem Kenner seiner Schriften den Atem stocken lässt:

„Unser Hansischer Geschichtsverein darf sich mit Genugtuung daran erinnern, daß aus seinen Reihen heraus auch in dieser

¹⁸ Fritz RÖRIG, Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung, in: HGbl. 69 1950, S. 1-13. „Rörigs 1950 gedruckter Vortrag von 1947 „Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung“ stellt die erste Grundsatzorientierung der Hansehistoriographie nach dem zweiten Weltkrieg dar.“ (MÜLLER-MERTENS, Die Hanse aus europäischer Sicht (2003), S. 23).

¹⁹ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 13.

²⁰ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 11.

²¹ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 1.

²² So Daitz 1934: „Wikingertum in ein geistiger Begriff, ist Haltung, ist echtster nordischer Stil.“ In diesem Sinne wurde die „erste kontinentaleuropäische Großraumwirtschaft, deren tragende Pfeiler die Hanse und der Deutschritterorden bildeten“, geschaffen (DAITZ, Die alte Städtehanse (1941), S. 10 und 11).

²³ Er leitet seinen Vortrag „vor germanischen Führungsanwärtern der SS-Junkerschule Tölz“, der die „weltanschauliche Erziehung der germanischen Junker“ ergänzen sollte (gemäß REICHSFÜHRER SS, Germanische Gemeinsamkeit (1944), Vorwort, S. 5), wie folgt ein: „Seewind weht in unsere mittelalterliche Geschichte, wenn das Wort „Hanse“ anklingt. Erinnerungen an Wikingerfahrten tauchen auf, zumal die Schiffe der Hanse dieselben Meere durchfurchten. In der Tat bestehen Gemeinsamkeiten zwischen beiden: Die ältesten Organisationsformen der Hanse werden das im Laufe dieses Vortrages erkennen lassen.“ (RÖRIG, Europäischer Raum (1944), S. 94).

verhängnisvollen Zeit das wahre Wesen der Hanse herausgestellt und solcher Irrwahn eingedämmt oder auch überwunden worden ist“.²⁴

Wir haben bereits oben herausgearbeitet, was Rörig unter dem „wahren Wesen der Hanse“, bzw. der „verehrungswürdigen Ursubstanz hansischen Seins“²⁵ verstand.²⁶ Das von ihm seit 20 Jahren als „wahres Wesen“ verbreitete „Ganze ohne Teile“ war der eigentliche Irrwahn und wurde weder in der Hitlerzeit noch 1947 überwunden. Die einzige „Eindämmung“ bestand nun, 1947, darin, dass Rörig seinen „Fundamentalsatz“ nicht mehr offen wiederholte, sondern versteckter einflocht, aber nichtsdestoweniger weiterhin als Leitlinie einbrachte. Wie schon 1942 ist auch 1947 die Gotländische Genossenschaft „die frühhansische Zentralorganisation schlechthin“.²⁷ Die Hanse in dieser

Rörig und der „Irrwahn“ 1947

„ihrer ersten Erscheinungsform [geht; RP] unmittelbar aus der Ordnung des alten Reichs hervor. Ihre Einheit bildet sich nicht durch den Zusammenschluß von Kaufleuten, sondern diese Einheit steht als das Ursprüngliche an der Spitze“.²⁸

Das aber hatten wir bereits. Reich und Volk sind bei Rörig schon 1942 als die höchsten Einheiten deutscher und hansischer Geschichte präsent.²⁹ Weiter wird ausgeführt: In einer einzigartigen Leistung überwand lübeckische Politik in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts

„die zum Schema erstarrte ältere Organisationsform der universitas auf Gotland, hat aber dann den alten Gemeinschaftsgeist von innen heraus als kostbares Erbe der universitas aufs pfleglichste behandelt. Durch ihn aber unterscheidet sich die Hanse von allen anderen späteren städtischen Zweckbündnissen von Fall zu Fall“.³⁰

Er bildet also noch immer den „inneren Gehalt der hansischen Geschichte“,³¹ „das wahre Wesen der Hanse“,³² dieser alte nordische Geist, dieses „innerste Gemeinschaftsgefühl“, diese „geistige Einheit des Germanentums“.³³ Germanentum und Blutsverwandtschaft hat Rörig jetzt, 1947, wohlweislich nicht angesprochen. Aber der von ihm nun bemühte „alte Gemeinschaftsgeist von innen heraus“ ist nichts anderes als die „schöpferische Idee ganz zu Anfang“, das „Ganze ohne Teile“, also sein eigener

²⁴ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 1.

²⁵ Anm. 80, S. 522.

²⁶ Siehe S. 520–523.

²⁷ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 9.

²⁸ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 9.

²⁹ Anm. 80, S. 522.

³⁰ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 10.

³¹ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 13.

³² RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 1.

³³ Siehe oben S. 521.

fortgeschriebener „Irrwahn“.³⁴

„Euphemisierung“
der deutschen
Ostaggressionen

Auch bei dem Thema „Ostkolonisation“ kann man eine Art „Euphemisierung“ seiner früheren Lehren feststellen. 1942 hat er die als abendländische Missionstätigkeit getarnte Ostexpansion niederdeutscher Bevölkerungsteile im Gefolge massiver, westlicher, feudaldadlig-kirchlicher Kreuzzugsaktivitäten³⁵ als großartige Wieder[!]besiedelung des Ostens bezeichnet, also ganz im Sinne der nationalsozialistischen „Lebensraum“-Lehre, und die Hanse darin eingeflochten:

„Die Hanse ist [. . .] weit mehr als nur Wirtschaft im Sinne des privaten Wirtschaftens des Einzelnen. Sie steht aufs engste mit dem großartigen Vorgang der Wiederbesiedelung des Ostens im Zusammenhang, der, gerade im Ostseeraum, hinübergreift über jene Gebiete, in denen in vergangenen Jahrhunderten einmal Germanen gegessen hatten“.³⁶

Germanische Wiederbesiedelung des Ostens ist das, was Hitler schon in den 20er Jahren propagierte.³⁷ Rörig integrierte in diesen Vorgang eine Hanse, die es damals allerdings nur als „schöpferische Idee“ des Fritz Rörig gab. Fünf Jahre später will Rörig damit nichts zu tun gehabt haben:

„Allzu furchtbar hat sich der Mißbrauch, der vom Hitlerregime mit einer großen, einmaligen Leistung des deutschen Mittelalters, der Ostkolonisation, getrieben worden ist, gerächt“.³⁸

Rörigs 1950 gedruckte Stellungnahme von 1947 zeigt, wie „alter Wein“ neu abzufüllen war: Man ändere nichts an der Substanz der Aussagen, präsentiere aber die alte Sicht friedfertiger und weniger aggressiv als zu Nazi-Zeiten. Für die Ostkolonisation galt nun, dass sie von der Hanse

„nicht durch Raub, Gewaltpolitik, Militarismus, sondern durch eine großartige kulturelle Leistung von wahrhaft europäischer Bedeutung in Ehren und in Verantwortungsbewußtsein auch anderen

³⁴ Rörig hält auch weiterhin daran fest. 1952, in seinem Todesjahr, schrieb er noch von dem großen Brückenschlag von Brügge nach Nowgorod. „Das war das erste und dringendste Ziel dieser großartigen Planung, die von vornherein dem Ostseeraum als Ganzem galt.“ (Fritz RÖRIG, Die Stadt in der deutschen Geschichte (1952), in: KAEGBEIN, Rörig, Wirtschaftskräfte (1971), S. 665).

³⁵ Zur historischen Einordnung der Ostvorgänge: PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 21-25 und 99-102.

³⁶ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 432.

³⁷ „Wir [die Nationalsozialisten; RP] setzen dort an, wo man vor sechs Jahrhunderten endete. Wir stoppen den in gleichbleibender nach dem Süden und Westen Europas und weisen den Blick nach dem Land im Osten“, schrieb Hitler 1925 (HITLER, Mein Kampf, Bd. 2, S. 742) und meinte damit also das 14. Jahrhundert, meinte die „Kolonisation der Ostmark“ (HITLER, Mein Kampf, Bd. 2, S. 733) .

³⁸ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 9.

Völkern gegenüber geschaffen worden war“.³⁹

Das wurde für die nächsten Jahrzehnte die Sicht der Hanseforschung in ihrem Streben „nach methodischer Sauberkeit und reiner Erkenntnis“, wie Rörig noch meinte, anmerken zu müssen.⁴⁰

15.3. Rörig gegen den „Bücher-Sombartschen Komplex“

Eine endgültige Einschätzung der Rörigschen Linie nach dem Weltkrieg ist erst möglich, wenn wir uns mit seinem sogenannten „ökonomisch-soziales Massiv“ beschäftigt haben, wie es von Eckart Müller-Mertens bezeichnet wurde.⁴¹ Die weitreichende Bedeutung des Rörigschen Ansatzes wird klar, wenn Müller-Mertens feststellt, dass alle Ansätze der Hanseforschung in West und Ost in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts „sich allesamt auf die ökonomisch-soziale Substanz der Lehren von Fritz Rörig“ gründeten. „Als Leitfigur der Hanseforschung von der Mitte der zwanziger Jahre bis zu seinem Tode 1952 wirkte Rörig fundamental weiter.“⁴² Worum geht es also bei diesem „ökonomisch-sozialen Massiv“, mit dem Rörig sich in den 20er Jahren von der Schäferschen Hanserichtung abgrenzte?

Rörigs
„ökonomisch-
sozialen Massiv“

Fritz Rörig wandte sich sowohl vor als auch nach dem Zweiten Weltkrieg mit gleichbleibender Vehemenz gegen das, was er den „Bücher-Sombartschen Komplex“ nannte, der dem „Nachweis der grundsätzlichen Bedeutsamkeit des hansischen Geschehens“ im Wege stand.⁴³ Es handelt sich um die Lehren von Karl Bücher und Werner Sombart.⁴⁴ Sie hätten maßgeblich die Wirtschaftsgeschichte beherrscht. „In ihr war für die Hanse als wirtschaftsgeschichtlicher Erscheinung eigentlich überhaupt kein Platz“, lautet Rörigs Kritik.⁴⁵

der „Bücher-
Sombartsche
Komplex“

Bücher unterteilte „die gesamte wirtschaftliche Entwicklung, wenigstens

³⁹ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 11.

⁴⁰ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 13.

⁴¹ „Als Stand der Hanseforschung umriß Rörig sein eigenes Lehrgebäude, das heißt das „ökonomisch-soziale Massiv“.“ (MÜLLER-MERTENS, *Die Hanse aus europäischer Sicht* (2003), S. 24).

⁴² MÜLLER-MERTENS, *Die Hanse aus europäischer Sicht* (2003), S. 42.

⁴³ Sollte die Bezogenheit der Hanse auf das Ganze „mehr bedeuten als einen leeren Anspruch, dann mußte der Nachweis der grundsätzlichen Bedeutsamkeit des hansischen Geschehens erbracht werden, also zunächst einmal die herrschenden, irgendwie mit dem *Bücher-Sombartschen* Komplex zusammenhängenden Anschauungen überwunden werden.“ (RÖRIG, *Wandlungen der Hans. Gesch.forschung* (1942), S. 428).

⁴⁴ KARL BÜCHER, *Die Entstehung der Volkswirtschaft*. Vorträge und Aufsätze. Erste Sammlung, 14. u. 15. Aufl., Tübingen 1920 und WERNER SOMBART, *Der moderne Kapitalismus: historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart*. Erster Band (in zwei Halbbänden): *Die vorkapitalistische Wirtschaft*, 7. Aufl., München / Leipzig 1928.

⁴⁵ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 4.

Rörig contra
Bücher

für die zentral- und westeuropäischen Völker, wo sie sich mit hinreichender Genauigkeit historisch verfolgen läßt“,⁴⁶ in die drei Stufen der geschlossenen Hauswirtschaft, der Stadtwirtschaft (oder Stufe des direkten Austauschs) und der Volkswirtschaft (Warenproduktion, Güterumlauf). Er betrachtet die Wirtschaftskreise von der Produktion zur Konsumtion und die dazwischenliegenden wirtschaftlichen Entwicklungen von Arbeitsteilung, Tausch, Ausweitungen und Entfernungsüberwindungen. Bei eigentlicher Stadtwirtschaft sieht er auf dem städtischen Markt direkt ihre Überschussprodukte austauschende Produzenten. „Die Marktleute heißen allgemein *K a u f l e u t e*, *mercatores*, *negotiatores*, *emptores*“.⁴⁷ Bücher sah das Land übersät mit Städten „in Abständen von durchschnittlich 4-5 Wegstunden im Süden und Westen, von 6-8 Stunden im Norden und Osten“.⁴⁸ Sie waren „die Mittelpunkte territorialer Wirtschaftsgebiete, welche ebenso ein für sich abgeschlossenes Leben führten wie früher der Fronhof“.⁴⁹ Nach Bücher unterlagen dem Großhandel nur die Güter, die im näheren Zufuhrgebiet der Stadt nicht erzeugt wurden. „Die meisten Städte werden bis zum Ende des Mittelalters ansässige Kaufleute, die den Großhandel ständig und ausschließlich ausübten, nicht in ihren Mauern gesehen haben“.⁵⁰

Nun ist hier nicht der Ort, sich mit der Lehre Karl Büchers auseinanderzusetzen, zu der es sehr viel zu sagen gäbe. Hier interessiert, was speziell Fritz Rörig auszusetzen hatte. „Das Denken *Karl Büchers* war ausgesprochen „entwicklungsgeschichtlich“ im Sinne eines ständigen „Fortschritts“ von der kleineren Einheit zur größeren eingestellt“.⁵¹ Das war sein wesentlicher, ernst zu nehmender Vorwurf.⁵²

Alles in Natur und Gesellschaft entwickelt sich in seinen Bezügen. Nichts kann wissenschaftlich durchdrungen werden, wenn es nicht auch in seinem entwicklungsgeschichtlichen Werden und Vergehen gesehen wird. Ein Historiker, der sich gegen entwicklungsgeschichtlichen Umgang mit seinem Forschungsgegenstand ausspricht, muss stutzig machen und er muss seine sehr speziellen Gründe dafür haben.

Dass sich in der Geschichte Dinge unter bestimmten wirtschaftlichen Voraussetzungen und gesellschaftlichen Bedingungen und aus kleinen Anfängen rational und vergleichbar entwickeln, ausformen und zu neuen Qualitäten fortschreiten, muss nicht diskutiert werden. Rörig hat es nicht

⁴⁶ BÜCHER, Entstehung der Volkswirtschaft (1920), S. 91.

⁴⁷ BÜCHER, Entstehung der Volkswirtschaft (1920), S. 119.

⁴⁸ BÜCHER, Entstehung der Volkswirtschaft (1920), S. 121.

⁴⁹ BÜCHER, Entstehung der Volkswirtschaft (1920), S. 121.

⁵⁰ BÜCHER, Entstehung der Volkswirtschaft (1920), S. 126.

⁵¹ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 422/423.

⁵² In beiden hier im Mittelpunkt stehenden Aufsätzen von 1942 und 1947 ist es für Rörig ein „wichtiges“ Argument, dass im Register bei Bücher kein Stickwort „Hanse“ existiere.

offen ausgesprochen. Aber man muss aus seiner Behandlung Büchers herauslesen, dass er der Meinung war, dass die Hanse, bzw. die frühen Hansens und die späteren Hansestädte nicht im mittelalterlichen Rahmen, also feudal-stadtherrlich eingebunden, entstanden und sich aus lokalen Siedlungen und deren kommunaler Entwicklung in dieser mittelalterlichen Adelswelt entwickelten.⁵³

Auch Hansestädte machten darin keine Ausnahme, wobei jede natürlich ihre eigene spezifische Entwicklung nahm. Das galt für Hamburg genauso wie für die Stadtentstehung der südlichen Ostseeküste und dem Baltikum. Immer gab es einen feudalen Stadtherrn, der zunächst die herrschaftliche Macht ausübte und von der es sich zu emanzipieren galt.⁵⁴ An anderer Stelle⁵⁵ beschäftigt sich Rörig genauer damit, wie er sich die Entstehung der deutschen Städtelandschaft im Mittelalter vorstellt. Er sieht nur die alten, zu Bischofsstädten reaktivierten Römerstädte. Er geht auf keine Arbeitsteilung zwischen Landwirtschaft und Handwerk ein, kennt nicht die gesellschaftliche Rolle des Kaufmanns im Wirtschaftskreislauf von Gesellschaften, übergeht alle mittelalterlichen Produktionsverhältnisse, kein Wort zur Geldwirtschaft und schon gar nicht kennt er immanente Entwicklungsgesetzmäßigkeiten der bunten Welt des mittelalterlichen Ständegesellschaft und ihrer Art, Produktion und Austausch zu organisieren. „Einzelheiten [zu Bücher; RP] brauchen jetzt nicht mehr erwähnt zu werden“⁵⁶ meint Rörig. Die Bischofsstädte drohten „zu dumpfen Plätzen einer unfreien Lebensführung zu werden“,⁵⁷ als die historische Rettung nahte:

⁵³ Wobei die Urbanisierung im Mittelalter, der Weg zur kommunalen Stadt sich sehr verschieden gestalten konnte: Wiederbelebung alter *civitates*, *castella* und *vici*; Bischofsstädte; Marktsiedlungen an Wegeknotenpunkten oder Furten; Ufermärkte; Seehandelsemporien; Handwerks- und Marktsiedlungen zu Füßen von Burgen und Pfalzen; Marktgründungen über Grundherrschaften; im westslawischen Gebiet die Burgstadt als Herrschaftszentrum mit Handwerkersiedlung und Kaufmannsniederlassung seit dem 9./10. Jahrhundert. Alle diese Frühformen bildeten sich im 11./12. Jahrhundert endgültig zum Typ der mittelalterlichen Stadt aus. Das entstehende Geflecht urbaner Siedlungen enthielt alle Abstufungen wirtschaftlicher Mittelpunktfunktion: Marktflücken, Klein- und Minderstädte, mit nur relativ wenigen sich entwickelnden, größeren Städten. (Diese Zusammenfassung stützt sich auf Evamaria ENGEL, Die deutsche Stadt im Mittelalter, München 1993, Neudr. Düsseldorf 2005, S. 17-38).

⁵⁴ Wir wissen von Städten des Ostexpansionsraumes, „daß die Bürger kommunale Rechte und Freiheiten häufig durch Kauf- und Pfandgeschäfte mit den Landes- und Stadtherren erwarben. Diese behielten jedoch in vielen jüngeren Städten, die meist Klein- und Kleinststädte blieben, einen größeren Einfluß, sie beließen die Bürger in strenger persönlicher und politischer Abhängigkeit, die Gemeindeorgane in beschränkter Selbstverwaltung.“ (ENGEL, Die deutsche Stadt (2005), S. 52).

⁵⁵ RÖRIG, Die Stadt in der deutschen Geschichte (1952), S. 658-662.

⁵⁶ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 4. Dabei verweist er auf seinen Aufsatz von 1942, was aber nichts nützt, da er dort im selben dürftigen Stil mit Bücher verfahren ist.

⁵⁷ RÖRIG, Die Stadt in der deutschen Geschichte (1952), S. 661.

„Es kam schließlich dennoch vollkommen anders. Und zwar deswegen, weil sich in diesen Bischofsstädten eine Schicht von Einwohnern zusammenfand, die *n i c h t* zu jenen vom Stadtherrn auch wirtschaftlich abhängigen Handwerkern gehörte, sondern ihm zunächst einmal wirtschaftlich, weil unabhängiger gegenüberstand“.⁵⁸

Rörig spaltet die Kaufleute aus der städtischen *coniuratio* heraus und macht sie von Anfang an zu einer finanzpotenten Schicht von Politik treibenden Fernhändlern, zu „marchands au long cours“. Es gibt für ihn nicht die einfachen, mit ihren Waren in ihrer Fahrtenhanse mühsam „über See und Sand“ ziehenden, wochen- und monatelang in fernere Gegenden reisenden Männer, die mangels Information, nur von Hörensagen nicht genau wussten, was sie am Zielort dieses Mal erwartete. Ein eigener Handelshof auf einer festen Route für sich und ihre Genossen musste gegenüber einem Wanderhändlerdasein, wie wir es durch Godric von Finchal kennen,⁵⁹ für sie eine gewaltige Errungenschaft gewesen sein. Diese in der Breite noch sozial niedrig anzusiedelnden Kaufleute hatten in der Vorstellung von Fritz Rörig angeblich den europäischen Überblick von Flandern bis Kiew, von Köln bis Nowgorod; sie waren politische Akteure, hatten den „Plan vom Ganzen“ im Kopf und waren aus „innerer Notwendigkeit“ freiheitsliebend. Da Rörig die mittelalterliche Gesellschaft ausklammerte, war ein Schwurverband und genossenschaftlicher Zusammenhalt von Kaufleuten für ihn etwas ganz Besonderes. Wie Phönix aus der Asche taucht bei Rörig der überlegene, revolutionär gegen bischöfliche Stadtherrschaft kämpfende Kaufmann „als Führer und Stoßtrupp für die gesamte Stadtbevölkerung“ auf,⁶⁰ der durch „eine großartige kulturelle Leistung von europäischer Bedeutung“ glänzte.⁶¹ Rörig verklärt und überhöht bis zuletzt Anfang der 50er Jahre den frühen, umherziehenden, niederdeutschen Kaufmann zu einem politischen Führertypen und wagenden, kraftstrotzenden Pionier.⁶²

Wenn Rörig wettet, „für ein wirkliches Verstehen der wirtschaftlichen Struktur der Hanse war jedenfalls die Stadtwirtschaft Bücherscher Prägung ein absolutes Hindernis“,⁶³ so bedeutet das in Wirklichkeit, dass die wirtschaftshistorischen Theorien und die evolutionistische Geschichtsbeurteilung Büchers der Rörigschen, hansischen Heldenlegendenbildung im Wege standen.

⁵⁸ RÖRIG, Die Stadt in der deutschen Geschichte (1952), S. 661/662.

⁵⁹ Siehe Anm. 67, S. 539.

⁶⁰ RÖRIG, Die Stadt in der deutschen Geschichte (1952), S. 663.

⁶¹ RÖRIG, Die Stadt in der deutschen Geschichte (1952), S. 664. Fast wortgetreu wiederholt aus dem Aufsatz von 1947: Wortlaut und Nachweis Anm. 39, S. 535.

⁶² Rörig spricht von „diesen kraftstrotzenden wirtschaftlichen und politischen Pionieren“ (RÖRIG, Die Stadt in der deutschen Geschichte (1952), S. 664).

⁶³ RÖRIG, HGbl. 69 1950, S. 4.

An Sombart kritisiert Rörig, er konnte sich „nicht genug darin tun, sie [die Hanse; RP] wirtschaftlich gesehen, als so unbedeutend wie nur möglich anzusehen.“ Er kritisiert, dass es „nach *Sombart* in Deutschland nur die „handwerksmäßige“, auf die Gewinnung der bürgerlichen Nahrung zielende Wirtschaftsgesinnung“ gab.⁶⁴

Rörig contra
Sombart

Zunächst geht Sombart wie Bücher an den mittelalterlichen Handel und den Kaufmann entwicklungsanalytisch heran. Als Vorstufe zum berufsmäßigen Handel überhaupt sieht er den Tausch, der direkt zwischen Produzenten stattfand. Die „tauschvermittelnde (händlerische, kaufmännische)“ Tätigkeit wurde noch von den Produzenten selbst ausgeübt.⁶⁵ Als berufsmäßige Kaufleute des frühen Mittelalters fanden sich häufig Fremde. Sombart nennt Syrer, Juden, Araber, Libyer, Afrikaner, Griechen. Man begegnete ihnen auch im Norden, wo sich noch Italiener zugesellten. Hinzu kamen die einheimischen Kaufleute der vor- und frühstädtischen Zeit. Vor der Entstehung der Städte konnte es keinen „sesshaften Handel“ geben. Das war die Zeit von umherziehendem Volk, von Hausiererhandel,⁶⁶ der in Markthandel überging.⁶⁷

Sombart wurde heftig für seine Darstellung kritisiert, dass „die Träger des berufsmäßigen Handels in vorkapitalistischer Zeit [...] nichts anderes als handwerksmäßige Existenzen“ waren.⁶⁸

⁶⁴ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 423.

⁶⁵ SOMBART, Der moderne Kapitalismus (1928), S. 113-114.

⁶⁶ „Hausierer, die mit ihrer Hucke, ihrem Saumtier oder ihrem Karren von Dorf zu Dorf, von Herrensitz zu Herrensitz zogen, [...] kleine Schiffer, wie sie auf unseren Strömen längst ausgestorben sind.“ (SOMBART, Der moderne Kapitalismus (1928), S. 119).

⁶⁷ Es sei an dieser Stelle auf den Aufsatz von Walther VOGEL, Ein seefahrender Kaufmann um 1100, in: HGbl. 18, 1912, S. 239-248 aufmerksam gemacht. Es handelt sich um den englischen Heiligen Godric von Finchal, dessen Hagiographie auch seine frühen Jahre als Kaufmann beschreibt. Godric wurde in der Zeit der Schlacht von Hastings geboren und lebte bis 1170, den ersten Jahren des niederdeutschen Lübeck. Der clevere Junge begann als einfacher Hausierer auf dem Lande. Er arbeitete sich hoch und bot vier Jahre später höherpreisige Waren in Burgen, in Marktflecken und Städten an. Er machte nun Geschäfte auf öffentlichen Messen und Märkten, wobei er sich mit anderen als städtischer Kaufmann genossenschaftlich zusammenschloss. Godric und seine Genossen reisten als sich schützende Gruppe im Land umher. Er stieg weiter auf und weitete seine Handelsaktivitäten auf Märkte jenseits des Meeres aus. Er fuhr zwischen Schottland und Britannien und die Küsten der Nordsee entlang nach Dänemark und Flandern. An Bord war er Teil der Schiffsgemeinschaft, wurde Seemann und eignete sich die Fähigkeiten eines Schiffers an, d. h. er wurde ein Seefernhandelskaufmann. Später besaß er auch Schiffsparten. Die letzten 60 Jahre seines Lebens lebte er als Eremit in Northumberland. Man sieht an Godrics Karriere, dass verschiedene, sozial durchlässige Hierarchieebenen unter den fahrenden Händlern vom Hausierer bis zum wohlhabenden Fernhandelskaufmann existierten.

⁶⁸ SOMBART, Der moderne Kapitalismus (1928), S. 291. Albrecht CORDES, Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum, Köln / Weimar / Wien 1998, S. 31 stellt fest: „*Sombarts* Thesen lösten einen Sturm der Entrüstung unter den Mediävisten

„Ihr ganzes Denken und Fühlen, ihre soziale Stellung, die Art ihrer Tätigkeit, alles läßt sie den kleinen und mittleren Gewerbetreibenden ihrer Zeit verwandt erscheinen. Es gibt in der Tat nichts Törichtereres, als das Mittelalter mit kapitalistisch empfindenden und ökonomisch geschulten Kaufleuten zu bevölkern“.⁶⁹

Wie schon bei Bücher, gäbe es auch bei Sombarts Lehre vieles kritisch anzumerken und zu problematisieren. Hier allerdings geht es darum, wie er von Rörig, und im Gefolge bis heute, von der Hanseforschung rezipiert wurde.⁷⁰ Nur bedingt trifft der (auch von Sombart selbst aufgegriffene) Vorwurf zu, er habe mit dem „handwerklichen“ Händler und durch die festgestellte Kleinheit des Handels „den Wert, die Bedeutung des Mittelalters herabsetzen wollen“.⁷¹ Ich bin hingegen der Meinung, dass weder Sombart selbst und erst recht nicht seine mediävistischen und juristischen Kritiker, den ökonomischen Kern des Problems erfasst haben, der in Fragen der Produktivität und Wertschöpfung zu finden ist.

Exkurs 5: Kaufmannsgewinn im Mittelalter

Die Produktion ist der Prozess, in dem einem Produkt sein späterer Tauschwert eingearbeitet wird. Dieser Prozess der Wertschöpfung ist erst dann beendet, eine Ware erst dann fertig produziert, wenn sie zeitlich und geographisch zum Verkauf vorliegt. Der letzte Arbeitsschritt im Produktionsprozess ist und war meist die Transportarbeit, also der Weg zum nächsten städtischen Markt, zum Konsumenten, war die Speditionsarbeit, der Fuhrbetrieb, der Fluss- und Seetransport, Träger- und Packerarbeit, usw.

Dieser letzte Produktionsschritt löste sich in einem Prozess von Arbeitsteilung vom unmittelbaren Produzenten und ging sukzessive auf Spezialisten über: auf Hausierer, die gewissermaßen als „mobiler Markt“ dem Produzenten den Weg zum Marktplatz abnahmen; auf kleine Händler, die lokal dem Bauern den Weg in die Stadt ersparten; oder auf Fernhändler, die lokale und regionale Marktorte über größere Entfernungen hinweg miteinander verbanden und dem Produzenten, etwa saisonbedingten Gelegenheitshändlern, Zeit und Wege einsparten. Diese Transportarbeit wurde im Besonderen auch von fremdländischen, weit reisenden Fernhändlern geleistet. Diese frühen Tausch- und Warenvermittler waren also ökonomisch

– Historikern wie Juristen – aus.“

⁶⁹ SOMBART, *Der moderne Kapitalismus* (1928), S. 291.

⁷⁰ CORDES, *Spätmittelalt. Gesellschaftshandel* (1998), S. 31 schätzt ein: „*Sombarts* Thesen sind in dieser Zuspitzung trotz seiner Antwort an die Kritiker sicher nicht zu halten“. Worin aber die Sombartsche Überspitzung genau bestanden habe, wird nicht deutlich und muss differenziert herausgearbeitet werden.

⁷¹ SOMBART, *Der moderne Kapitalismus* (1928), S. 312.

gesehen mit ihrem Gewerbe am wertschöpfenden Produktionsprozess beteiligt und als solche sehr wohl „handwerkliche und gewerbliche Existenzen“. Mit dem erzielten Verkaufspreis erhielten sie zum einen ihre Vorleistungen bei Ankauf der Waren zurück. Zum zweiten enthielt der Erlös die Bezahlung für ihre persönlich geleistete, wertschöpfende Produktionsarbeit am Endprodukt. Auch wenn Sombart die Dinge nicht über Wertschöpfung und Arbeitswert erklärt, so hat er dennoch recht, wenn er diese frühen reisenden Händler im Rahmen mittelalterlicher, gewerblicher „Bedarf- und Nahrungsbeschaffung“ ansiedelt.

Die Arbeit der fahrenden Händler und Kaufleute beinhaltete neben der eben angesprochenen produktiven, also wertschaffenden Arbeit einen zweiten, ökonomisch grundlegend anders gelagerten Anteil. Historisch schob sich der Kaufmann zwischen Verkäufer und Käufer als Marktspezialist, als Spezialist für Geld- und Kreditwesen, für Angebot und Nachfrage und für Bedarfssteuerung. Er wurde Experte für die juristischen Eigentumsübergänge der Güter, für die konkreten Vorgänge und Abläufe der Warendistribution. Als solcher war er ab einem bestimmten Reifegrad von Tausch- und Warenwirtschaft immer und überall in der Geschichte ein unentbehrlicher Dienstleister am Markt, der allerdings nicht produktiv im Sinne von Wertschöpfung tätig war, sondern von den Beteiligten durch Einnahmekürzungen bzw. Ausgabenerhöhung finanziert wurde. So definiert sich ein zweiter Bestandteil des Kaufmannsgewinns, nämlich die Entlohnung für markttechnische Dienstleistung.

der Kaufmann und die Dienstleistung der Marktoperationen

Die Händler aus vor- und frühstädtischer Zeit vereinigten in Personalunion beide Funktionen der Warenvermittlung. Sie waren zunächst sozial niedrig angesiedelt und auf Fahrtengemeinschaften angewiesen, um überhaupt in diesen, an Kampf, Willkür und physischer Gewalt reichen Zeit mit ihren transportierten, Begehrlichkeiten weckenden Werten bestehen zu können. Die gesellschaftlichen Austauschverhältnisse waren von direktem Tauschhandel geprägt; die Marktpraktiken waren noch einfach. Frühes Geld, oft noch ungemünzt als Hack- und Barrengeld, existierte nur als realer Edelmetallgegenwert, also direktes Wertäquivalent zu einem Tauschgut. Man muss davon ausgehen, dass in dieser Zeit in unserer Gegend von Europa der gewerbliche Transportaspekt überwog, dass also die Händler – auch noch Fernkaufleute wie Godric von Finchal⁷² – eher Gewerbetreibenden als beispielsweise Geschäftsleuten von der Art der italienischen Kaufleute und Bankiers glichen.

Verzerrende Gewichtungen Werner Sombarts kamen dadurch zustande, dass er Handelskapital nicht getrennt und außerhalb von Kapitalismus sah. Handelskapital ist sehr viel älter als die Wirtschaftsform des Kapitalismus; Es ist so alt wie der Handel selbst. Es spielte keine Rolle, auf welche Art

Handelskapital in der Geschichte

⁷² Anm. 67, S. 539.

und Weise eine Ware jeweils produziert worden war. Das Handelskapital funktionierte unabhängig von der Sphäre der Produktion. Ein Kaufmann schoss schon immer als Einsatz für seine Geschäfte Kapital vor; das war bei den Griechen, Phöniziern und Römern nicht anders als im mittelalterlichen Levantehandel der Venezianer oder bei den Beteiligten nördlicher Kaufmannshansen. Die vom Kaufmann eingesetzte Geldware, die er durch Ankaufsoperationen in konkrete Warenwerte verwandelte, lag nach Verkaufsoperationen am Ende des gesamten Geschäftskreislaufes wieder in der um einen Handelsgewinn vermehrten Geldform vor. Dieser Fonds wird Kaufmannskapital genannt.

Der Kaufmann unterscheidet sich vom Produzenten, vom Bauern oder Handwerker, grundsätzlich in seiner Beziehung zum Handelsgegenstand. Der Produzent entwickelt naturgegeben ein persönliches Verhältnis zum Ergebnis seiner schöpferischen Arbeitsleistung, das er als Ware nur hergibt, um andere lebensnotwendige Güter für sich einzutauschen. Das Interesse des nur den Austausch dieser Waren vermittelnden Kaufmanns fokussiert sich dagegen ausschließlich auf Kapitalvermehrung. Der Kaufmann ist das personifizierte Gewinnstreben, ohne persönliches Nutzungsinteresse an den von ihm gehandelten Waren. Diese Seite des mittelalterlichen Kaufmanns als Protagonist von Handelskapital wurde von Sombart unterschätzt.

Fritz Rörig seinerseits behauptet: „Rein privatwirtschaftliches Gebaren ist in der Hanse grundsätzlich ausgeschlossen“.⁷³ Kapital ist dadurch definiert, dass es sich in seinem Einsatz um einen Gewinn vermehrt. Das galt für jedes Kaufmannskapital in der Geschichte. Kaufleute hatten ihr Kapital in privatem Besitz und der Gewinn gehörte ihnen als Kapitalbesitzer. Das war natürlich bei dem Handel der Kaufleute aus den Hansestädten nicht anders. Mit seiner Äußerung hebt Rörig den ökonomischen Antrieb der Kaufmannstätigkeit aus. Der „Wirtschaftshistoriker“ Rörig leugnet die grundlegendsten ökonomischen Gesetzmäßigkeiten von Markt und Kaufmannshandel, um den das „Ganze“, d. h. den höheren Hanseplan, systematisch umsetzenden hansischen Überkaufmann in Szene zu setzen.

Der Kaufmannsgewinn vorkapitalistischer Verhältnisse ist schwierig zu durchschauen. Bei dem Warenhandel spielten nur verkaufsfähige Produkte eine Rolle, deren produktive Wertschöpfung oft nicht bekannt war und auf die der Handel in der Regel keinen Einfluss nehmen konnte. Oft hatten die Waren schon mehrere Stationen einer längeren Handelsstafette hinter sich. Das Geschäft machte der Kaufmann mit dem Anbieter der Waren und es spielte keine Rolle auf welchem Wege dieser die Verfügungsgewalt über sie erlangt hatte. Offensichtlich für jedermann war nur, dass sich der Gewinn aus der Differenz zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis ergab. Nicht klar war, ob und wie sich der Wert des Produktes auf seinem Transport

⁷³ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 430.

änderte oder ob betrogen wurde, bzw. inwieweit überhöhte Extragewinne eingeheimst wurden.

Die Lage wird in dem Moment durchschaubarer, in dem sich der Transport der Waren und die eigentliche Kaufmannstätigkeit arbeitsteilig und personell voneinander trennen. Der entscheidende historische Schritt fand statt, als die Handelspraktiken – Schriftlichkeit, Kontorshandel, Gesellschaftsformen – es dem Kaufmann erlaubten, sich von seiner *scrivekamere* aus, wie sein heimisches Büro damals hieß, allein auf die Kaufmannstätigkeit des Kaufens und Verkaufens am Markt zu konzentrieren. Transport wurde von spezialisierten, selbst wirtschaftenden Spediteuren und Reedern als eigenständiges Hilfsgewerbe durchgeführt und abgerechnet. Die Übergangszeiten waren lang und vielschichtig. Der Fernhandel von und in frühen Seestädten im 12. bis 15. Jahrhundert war noch stark von der Symbiose aus Handels- und Seefahrtsengagement geprägt. Kaufleute finanzierten über Besitzanteile, den sogenannten Schiffsparten, das Seetransportwesen und sicherten sich Laderaum für ihre Waren. Schiffer und Seeleute beteiligten sich durch eigene mitgeführte Waren, ihre „Führung“, am Handelsgeschäft. Selbstständige Seespedition, d. h. nur auf eigenständiger Geschäfts- und Gewinnbasis arbeitende Reedereibetriebe, gab es, wie gesagt, erst später.

Rörig begeht einen grundlegenden, ökonomischen Fehler mit seiner Behauptung, der hansische Kaufmann sei Organisator der Produktion gewesen.

„Die gewaltige auf gemeinsamem Planen beruhende Tätigkeit des hansischen Kaufmanns als Organisator der Produktion offenbarte sich als ein auch politisch entscheidender Faktor“.⁷⁴

Organisatoren, d. h. Ausrichter und Herren der Güterproduktion und damit Verfügungsberechtigte über die erzeugten Produkte und Anbieter der Überschüsse waren auf den Fronhöfen, den Gutsherrschaften, den feudal abhängigen Ländereien von Adel und Kirche die besitzenden und herrschenden Stände, bzw. in bescheidenem Maße freie Bauern und die handwerklichen Angehörigen städtischer Zünfte. Kaufmannskapital konnte erst dann „Organisator der Produktion“ werden, wenn es unternehmerisch in die Produktionsfaktoren investiert wurde, also Produktionsmittel und Lohnarbeitskräfte zusammenbrachte. In dem Moment jedoch wurde es zu industriellem, an Gewinnmaximierung aus dem organisierten Produktionsprozess interessiertem Kapital – sprich: der Kaufmann wäre zu einem kapitalistischen Unternehmer geworden.

Dafür war jedoch die Zeit noch nicht reif. Allerdings schließt das nicht aus, dass auch im Rahmen der allgemeinen feudalen, mittelalterliche Art zu produzieren und unter besonderen, begünstigenden Bedingungen sich Frühformen und Vorboten späterer allgemeiner kapitalistischer Wirtschaftsweise

erste Inseln
kapitalistischer
Produktion

⁷⁴ RÖRIG, HGbll. 69 1950, S. 6.

herausbildeten. In diesem Zusammenhang muss zuerst das Montanwesen genannt werden.⁷⁵

Erst später einsetzendes Manufakturwesen brachte das eigentliche, kapitalistische Wirtschaften mit sich. Davor liegen Verlagsysteme, mit denen über Produktionsaspekte wie Rohstoffbereitstellung, Abnahmegarantien bzw. Produktions- oder Ernteverpfändungen und damit verbundene Kreditierungen Abhängigkeiten erzeugt und produktionssteuernd eingegriffen werden konnte. Als Verleger konnten sowohl Kaufleute als auch wohlhabende Zunftmeister auftreten. Diese Differenzierungen und Entwicklungen im Wirtschaftsablauf waren gewissermaßen *state of the art* städtischer, gewerblicher Entwicklung im Verlauf des Spätmittelalters und traten überall in Erscheinung, wenn auch diese Prozesse in Oberitalien und in der westeuropäischen Tuchindustrie am frühesten und ausgeprägtesten stattfanden.⁷⁶ Die Städte im hansischen Bereich bildeten keine Ausnahme. Auch in ihnen können verlegerische Entwicklungen in innerstädtischen Gewerben und verlegerische Einflussnahme auf fremde Produktion, wie z.B. den Fischfang in Norwegen oder Getreideernten in Preußen beobachtet werden.⁷⁷

kapitalistische Produktion von Salzhering auf Schonen

Kaufleute aus Hansestädten hatten nur ein einziges, bereits kapitalistisch-unternehmerisches Betätigungsfeld: die saisonale Salzheringsproduktion auf Schonen. Dort erwarben sie den Fisch durch Monopolankauf⁷⁸ und

⁷⁵ Holbach fasst für die Montanindustrie zusammen: „Die Notwendigkeit bedeutender Investitionen einerseits, gute Gewinnmöglichkeiten andererseits riefen [...] in besonderem Maße das Interesse auch von bedeutenderen Kaufleuten und Handelsgesellschaften hervor, die bisweilen Produktionsanlagen auf verschiedener Stufe der Verarbeitung oder Anteile daran erwarben und in ihrer Hand vereinigten. Das Eindringen kaufmännischen Kapitals in den Bergbau konnte auf dem Weg der Pacht über den Landesherrn (Kredite), durch Zahlungen an die Betreiber vor Ort oder über den direkten Erwerb von Bergbauanteilen erfolgen.“ (Rudolf HOLBACH, *Frühformen von Verlag und Großbetrieb in der gewerblichen Produktion (13. – 16. Jahrhundert)*, Stuttgart 1994, S. 241).

⁷⁶ Hierzu Holbach: „Die Betrachtung der verschiedenen Tuchgewerbelandschaften von Flandern bis Oberitalien hat insgesamt deutlich gezeigt, daß in diesem stark zerlegten Gewerbebereich verlegerische Organisationsformen in beträchtlichem Maße Eingang fanden in Flandern, Brabant, an der Maas, am Niederrhein und in Oberitalien bereits im 13. Jahrhundert, in vielen anderen Landschaften oder Orten im 14. oder spätestens im 15. Jahrhundert.“ (HOLBACH, *Frühformen von Verlag und Großbetrieb (1994)*, S. 149/150).

⁷⁷ „Auch im Zusammenhang mit dem Erwerb von Getreide und anderen landwirtschaftlichen Produkten wie Gewerbepflanzen (Flachs, Hanf, Hopfen, Waid) begegnet eine in den Quellen z. T. mit „verlegen“ bezeichnete Vorschußleistung auf die Ernte.“ (Rudolf HOLBACH, *Formen des Verlags im Hanseraum vom 13. bis zum 16. Jahrhundert*, in: HGBll. 103, 1985, S. 68). „Deutlich ist das „Verlegen“ schließlich bei weiteren wichtigen Handelsgütern der Hanse zu erkennen, bei den Waldwaren.“ (ebd. S.69). Allgemein lässt sich diesem Aufsatz Holbachs entnehmen, dass die Fragen von Verlag, Investition und Kreditformen eine reine Frage von allgemeiner Stadt- und Gewerbegeschichte darstellen und nichts mit „Hanse“ und „hansisch“ zu tun haben.

⁷⁸ „Dem Fischer war es nicht gestattet, mehr als $\frac{1}{2}$ Last (6 Tonnen) selbst zu salzen,

in teilweise verlegerischem Vorgehen von vorwiegend dänischen Fischern.⁷⁹ Weibliche, dänische Lohnarbeitskräfte, die *ghelleconen* (Gällweiber) und *legheconen* (Legeweiber), stellten anschließend aus den Rohstoffen Fisch und Salz und dem Verpackungsmittel Holztonne an bereitgestellten Arbeitsplätzen auf den schonischen Vitten als Lohnarbeiterinnen in einem klassisch kapitalistischen Produktionsprozess für die kaufmännischen Unternehmer Salzhering her. Die Kaufleute sorgten ihrerseits für den nachfolgenden, wertmäßigen Anstieg der Heringstonne durch Transportarbeit bei deren Distribution, sofern sie nicht dafür schon einen speziellen Seetransporteur zur Hand hatten und bezahlten. Am Ende zogen sie aus dem Gesamtvorgang einen kapitalistischen Unternehmergewinn, den sie zusammen mit dem Kaufmannsprofit über den Verkaufspreis der Heringstonnen entweder an andere Händler oder Endverbraucher realisierten.

Diese historischen Entwicklungen und Erscheinungen haben allerdings nicht das Geringste mit einer von Fritz Rörig unterstellten, geplanten, hansischen Vormachtstellung und tatkräftiger Führerschaft in einem „hansischen Weltmeer Ostsee“ zu tun. Daraus war keine „hansische Großraumwirtschaft“ abzuleiten. Schon gar nicht war daraus ableitbar, „daß es der Beruf des Deutschen war, ein Ordner in Europa zu sein, der Kräfte entfaltet [...]“.⁸⁰ Das geographisch und saisonal begrenzte – wenn auch lukrative – schonische unternehmerische Betätigungsfeld darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Kaufleute aus den hansischen Seestädten in den Häfen ihrer Fahrtrouten gewöhnlich reine Warenvermittler waren und in den von ihnen befrachteten Schiffen meist eine Vielzahl unterschiedlicher Stückgüter verschifften.

Der Wirtschaftshistoriker Fritz Rörig umging wesentliche, ökonomische Grundzusammenhänge. Mit seinem Auftreten gegen den „Bücher-Sombartschen Komplex“ bekämpfte Rörig gezielt theoretisch fundierten, wirtschaftswissenschaftlichen Umgang mit wirtschaftshistorischen Phänomenen.

15.4. Bruchlose Übergänge nach dem 2. Weltkrieg

Nach 1945 konnte man an eine, der Situation angepasste Europa- und Blocklinie aus Kriegszeiten, wie wir gesehen haben, anknüpfen.⁸¹

also etwa für den eigenen Winterbedarf. Er war also auf den Käufer angewiesen.“ (SCHÄFER, Vogt auf Schonen (1927), S. LVIII).

⁷⁹ Bezüglich eines dokumentierten Falles schreibt Jahnke: “Es steht zu vermuten und dieses wäre dann die klassische Form des Verlagssystems, daß es zusätzlich eine mündliche Preisabsprache zwischen dem Kaufmann und dem Fischer gab.“ (JAHNKE, Das Silber des Meeres (2000), S. 186).

⁸⁰ RÖRIG, Wandlungen der Hans. Gesch.forschung (1942), S. 444.

⁸¹ Kap. 15.1, S. 527–529.

„Gleich früh hat *Adenauer* als seine Grundüberzeugung dargelegt, der von ihm überaus eindringlich erfaßte Niedergang Europas könne nur aufgefangen, der sowjetische Expansionsdrang, das Vordringen des (wie er es häufig formulierte) „russischen Kolosses“ nur aufgehalten werden, wenn ein europäischer Zusammenschluß gelinge“.⁸²

alter Geist in
neuer Umgebung

Solche Töne hatten in Deutschland Tradition.⁸³ Schon 1946 belehrte der Deutsche Konrad Adenauer die westeuropäischen Völker, wie sie sich am besten schützen könnten: „Die Vereinigten Staaten von Europa sind die beste, sicherste und dauerhafteste Sicherung der westlichen Nachbarn Deutschlands“.⁸⁴ Eine Union westeuropäischer Staaten war für Adenauer die „organische Lösung“ incl. wirtschaftlicher Verflechtung.⁸⁵

Damit wärmte Adenauer nur Konzepte aus der Nazi-Zeit auf.⁸⁶ Der tief

⁸² LIPGENS, Europäische Einigungspolitik 1945-47 (1977), S. 239.

⁸³ Zwischen einer „innerasiatisch-bolschewistischen Welle“ und einem „russischen Koloss“ besteht wenig Unterschied. Sie waren unverschämt und chauvinistisch gegenüber einem Land, das man vier Jahre zuvor mit Krieg überzogen hatte, das man versklaven, ausbeuten und zerstückeln wollte, und das den Krieg und die Befreiung vom Nazi-Terror mit über 20 Mill. Kriegstoten bezahlt hatte. Es sei an eine Denkschrift aus der chemischen Industrie vom Frühjahr 1943 erinnert: Richard RIEDL, Denkschrift „Wege zur Entbolschewisierung und Entrussung des Ostraums“ (Frühjahr 1943). Auszug aus: „Erster Teil. Die russische Frage und die Möglichkeiten ihrer Lösung“, in: OPITZ, Europastrategien (1977), S. 948-954. Riedl war Aufsichtsratsvorsitzender der zur IG Farben gehörenden Donau Chemie AG. Es heißt dort: „Zunächst handelt es sich dabei um die Frage, inwieweit es möglich sein wird, aus der Masse der vom Russentum unterworfenen und um die Freiheit nationaler Entwicklung gebrachten Ostvölker einen möglichst großen Teil abzulösen und dem „*Neuen Europa*“ anzugliedern, das nach dem Willen des Führers aus diesem Kriege hervorgehen soll.“ (ebd. S. 948). Es folgen detaillierte Vorschläge zur Zerstückelung des Westens der Sowjetunion. Die Denkschrift lag gerade einmal drei Jahre zurück, als Adenauer Stimmung gegen den „Koloss“ im Osten machte.

⁸⁴ Rede Adenauers am 24. März 1946 in der Kölner Universität. Nachweis: LIPGENS, Europäische Einigungspolitik 1945-47 (1977), S. 240, Anm. 314.

⁸⁵ LIPGENS, Europäische Einigungspolitik 1945-47 (1977), S. 239.

⁸⁶ Anderthalb Jahre nach der oben erwähnten Denkschrift (Anm. 83) legt Richard Riedl eine weitere Denkschrift vor: Richard RIEDL, Denkschrift „Weg zu Europa. Gedanken über ein Wirtschaftsbündnis Europäischer Staaten (W. E. St.)“ (Herbst 1944). Auszug, in: OPITZ, Europastrategien (1977), S. 990-1007. Als die Nazis zunehmend die Niederlage vor Augen haben, macht Riedl in Friedfertigkeit und Humanismus: „... dass der Zusammenschluss der europäischen Völker nicht ein Instrument ihrer Beherrschung, Ausbeutung oder Versklavung sein soll, ...“ (ebd. § 5). Es ginge um die „*Schaffung eines auf den Zusammenschluss freier Nationen begründeten europäischen Grossraums*“ (ebd. § 1), um den „Aufbau einer europäischen Wirtschaftsgemeinschaft“ (ebd. § 3), um ein „europäisches Wirtschaftsbündnis“, geleitet von einem ständigen „*Europäischen Wirtschaftsrat*“ (ebd. § 21) mit einem Präsidialausschuss als Geschäftsleitung (ebd. § 22), einem „*Büro*“ für die laufenden Geschäfte und einem ständigen Vorsitzenden (ebd. § 27). Riedl fasst den Abbau der inneren Zollschränken ins Auge (ebd. § 28) Er schlägt eine „*Europabank*“, d. h. eine „*Europäische Clearingstelle und Creditanstalt*“ (ebd. Abschn.

verwurzelte, deutsche Nationalismus in Staat und Gesellschaft überlebte. Man legte nationalsozialistische Diktion und Perversionen ab, behielt aber die bereits vorbereitete Grundausrichtung eines antisowjetischen, nun nicht mehr kontinentalen, sondern westeuropäischen Staatenbundes bei. Man musste lediglich angesichts des nicht eingeplanten deutschen Zusammenbruchs noch „kleine Brötchen“ in der alliierten Nachkriegsordnung backen. Deutsches Hegemonie- und Vorherrschaftsstreben musste in dieser Zeit der Abhängigkeit und des Neuaufbaus im Windschatten des Atlantischen Bündnisses zurückgestellt werden. Im Laufe der Jahrzehnte, im Zuge von zurückkehrender Wirtschaftsstärke und damit verbundenem politischem Einfluss trat man immer mehr aus diesem Windschatten heraus. Der Sieg des Westens im Kalten Krieg und die deutsche Wiedervereinigung wirkten in dieser Beziehung beschleunigend. Deutschland spielt inzwischen die Rolle einer ökonomischen und politischen Führungsmacht Europas, gewissermaßen einer heimlichen europäischen Supermacht. Der deutsche Nationalismus überlebte in den Köpfen und Herzen. Deutsche Wölfe „fraßen Kreide“ und mutierten großenteils zu strammen Demokraten. Die Beispiele dafür, wie man vielfach nach dem Krieg versuchte, jeweils seine Nazi-Vergangenheit zu kaschieren, sich gegenseitig demokratische Gesinnung attestierte und wieder in Führungspositionen rutschte,⁸⁷ zeigt deutlich, dass die Umbruchgeneration nicht ernsthaft von den nationalistischen, deutschen Überlegenheitspositionen abgerückt war. Niemand auf der Welt kann einen weltanschaulichen Neuanfang ohne eine radikale Kritik des Alten erreichen. Man kann nur wirklich neue Wege gehen, indem man gründlich hinterfragt, analysiert und seine eigene Rolle aufarbeitet. Man tut es nicht, indem man sich durch die Geschichte „mauschelt“,⁸⁸ sein

Endlich europäische Führungsmacht?

IV.A.) unter Leitung eines Direktoriums vor (ebd. Abschn. IV.B.). Schließlich geht es ihm um „die Einführung eines Europagulden als Verrechnungseinheit“, als „Giralgeld“ und um eine Festlegung des gegenseitigen Wertverhältnisses der nationalen Währungen, also fester Währungsparitäten (ebd. Abschn. IV.C.). Man sieht, wie pragmatisch, detailliert und „modern“ Europa-pläne des zusammenbrechenden NS-Regimes wurden und wie sie die spätere Integration Westeuropas antizipierten.

⁸⁷ Nachweise hierfür im Einzelnen würden den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Ich verweise auf die verdienstvollen Arbeiten von STUBBE DA LUZ, VLGA, HGB und HGV in der NS-Zeit (2005/06), passim und GROLLE, Hamburgs Historiker (1997), passim, die eine Vielzahl von Beispielen bringen. Es sei nur kurz erwähnt, dass Rörig für v. Brandt „den Persilschein“ ausstellte, während Parteimitglied Wilhelm Koppe seinerseits die Weste Rörigs weiß wusch (STUBBE DA LUZ, VLGA, HGB und HGV in der NS-Zeit (2005/06), S. 316-317; Birgit NOODT, Fritz Rörig (1882-1952): Lübeck, Hanse und Volksgeschichte, in: ZVLGA 87, 2007, S. 178; PAULSEN, Koggendiskussion (2010), Anm. 299, S.80).

⁸⁸ Bei Ahasver v. Brandt hört sich das 1963 so an: „Historische Reminiszenzen spielen im Denkbereich und im Wortschatz unserer deutschen Gegenwart aus bekannten und hier nicht zu erörternden Gründen eine recht unbedeutende Rolle.“ (Ahasver von BRANDT, Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation - Entstehung, Daseinsformen,

schweres Schicksal bejammert⁸⁹ und sich so lange angepasst zurückhält, wie es opportun erscheint.

Fritz Rörig war also kein Sonderfall. Deutschland im Großen und die Rörigs im Kleinen verfolgten eine ähnliche Strategie. Er war einer von vielen aus der Übergangsgeneration, die zunächst im nationalistischen Volkstumsmilieu und den deutsch-nationalen politischen Strömungen und dann im „Dritten Reich“ ihre wissenschaftliche und weltanschauliche Prägung erhielten und dann die alte nationalistische Einstellung von deutscher Größe und Überlegenheit in die neue Zeit hinüberretteten. Dabei spielte Fritz Rörig für die Hanseforschung der Nachkriegszeit in beiden Teilen Deutschlands die exponierte Rolle. Wie schon in der „unseligen Zeit“ war er wieder der prägende Richtungsgeber. Er sorgte dafür, dass sich die Grundausrichtung der Hanseforschung nicht änderte. Es sollte sich zeigen, dass diese einseitige Art von Hansesicht auch in den nächsten Jahrzehnten deutscher Überlegenheitshaltung gute Dienste leistete und zugleich wissenschaftliches Weiterkommen in den Fragen der Hanse, der europäischen Städtegeschichte und von Schifffahrt und Schiffsentwicklung stark behinderte.

Bis heute sah sich offenbar n i e m a n d in der Lage oder war gewillt, das Rörigsche Legendenfundament nationalistischer Mystifizierung und Instrumentalisierung der Hanse für das „Dritte Reich“ wirklich aufzudecken.⁹⁰

Aufgaben, in: L. BRANDT, Hanse - Mittler zwischen Ost und West (1963), S. 9). Im Klartext: Keine schlafenden Hunde wecken; das Zurückliegende nicht aufarbeiten; die Vergangenheit aus Denken und Sprache löschen; nicht die eigene Verstrickung und Verantwortung erörtern.

⁸⁹ Siehe Anm. 38, S. 534 und Abschn. 15.2, S. 532.

⁹⁰ Am weitesten ist auf diesem Wege bisher Birgit Noodt 2007 gegangen: NOODT, Fritz Rörig (2007). Ihr kamen nicht Zweifel über politische und weltanschauliche Fragen, sondern ihr wurde in praktischer Historikerinnenarbeit „die exzellente Reputation, die er [Rörig; RP] genoss, zum Rätsel“ (ebd. S.155). Sie stieg daraufhin in den wissenschaftlichen Werdegang Rörigs ein. Sie behandelte die Stationen seiner Karriere und seine persönliche Disposition. Sie referierte sein wissenschaftliches Schaffen und erwähnte die Volksgeschichte und die Funktionen Rörigs im NS-Wissenschaftsbetrieb. Und doch krankt ihre Arbeit an einer Art von Auseinandersetzung unter Historikern, bei der die Positionen des Gegenüber mehr oder weniger „wertfrei“ referiert werden und man Kompetenz zeigt durch den Nachweis, dass man den anderen genau gelesen habe. Man verlässt aber nicht den Elfenbeinturm der Wissenschaft. So schließt Birgit Noodt ihren Artikel mit einem genauso untergeordneten wie falschen Kritikpunkt: „Sukzessive gab er dabei die Position einer wertfreien Wissenschaft preis, um sich im Verlaufe des Dritten Reiches vollständig an die völkischen Positionen in seiner Publizistischen Tätigkeit anzupassen.“ (ebd. S.180). Es gab keine „wertfreie Wissenschaft“ weder vor und nach dem Ersten als auch vor und nach dem Zweiten Weltkrieg. Birgit Noodt argumentiert von einer verbreiteten Position aus, die ich als die „Lebenslüge der Geschichtswissenschaft“ bezeichnen möchte: Gut auf die Quellen gestützt, könne man wertfreie, also ideologiefreie und sich so der Wahrheit nähernde Wissenschaft betreiben. Die Wahrheit liege allein in den Quellen. Kritik reduziert sich damit auf den

Man kann die Möglichkeit nicht ausschließen, dass man wegen persönlicher Verstrickungen in der Vergangenheit bewusst einen großen Bogen um sie machte. Allerdings ging Rörig auch sehr geschickt und demagogisch zu Werke, um seine pseudohistorische Grundlinie zu kaschieren.⁹¹

Exkurs 6: Rörig, Marx und Sproemberg

Ein dreistes Beispiel für unlauteres Vorgehen ist seine Berufung auf Karl Marx gegen Werner Sombart. Von Rörig wird 1950 Folgendes veröffentlicht:

„Die gewaltige, auf gemeinsamem Planen beruhende Tätigkeit des hansischen Kaufmanns als Organisator der Produktion offenbarte sich als ein auch politisch entscheidender Faktor. Hier hat bereits Karl *Marx* weit treffender geurteilt als Werner Sombart: „ Es ist der Handel“, so sagt Marx, „der hier die Gestaltung der Produkte zu Waren entwickelt; es ist nicht die producierte Ware, deren Bewegung den Handel bildet.“ Man kann dieses Wort geradezu als Leitspruch über die großartige, vom verkehrswirtschaftlichen Sektor, also von der Warenverteilung ausgehende Bautätigkeit des hansischen Kaufmanns setzen“.⁹²

Rörig bedient sich eines Marx-Zitates, dessen Herkunft er nicht nachweist. Bei einem Wissenschaftler und Historiker kann das nur bedeuten, dass ein Nachprüfen unterbunden werden soll. Niemand ist seither über diese Angelegenheit gestolpert - im Gegenteil. Heinrich Sproemberg, der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft des HGV in der DDR, geht 1965 Rörig auf den Leim. Sproemberg schreibt:

„Bemerkenswert für die neue Einstellung Rörigs ist es, daß er für die Charakterisierung der Tätigkeit des hansischen Kaufmanns auf ein Zitat von Karl Marx hinweist: „Es ist der Handel, der hier

Rörig und das
Marx-Zitat

Vorwurf, nicht umfassend genug oder methodisch inkorrekt mit den Quellen gearbeitet zu haben. Der Elfenbeinturm stand und steht aber mitten in einer Gesellschaft, wird von ihr unterhalten und mit Nachwuchs bestückt. Er hat das ihn tragende System zu stützen und Turminsassen, die die eigentliche Rolle des Turmes als Systemstütze aufdeckten, ist das oft nicht gut bekommen. Und so klammert man von vornherein – sozusagen in freiwilliger Selbstkontrolle – bestimmte Betrachtungsweisen aus. Birgit Noodt erkennt nicht den Hintergrund zu „dem Ganzen ohne Teile“; sie erkennt nicht, dass Rörigs und überhaupt die völkisch-rassische Hanseideologie Teil eines „Gehirnwäscheprogramms“ der Faschisten war, um Europa zu unterwerfen; sie sieht nicht die Tradition des deutschen Nationalismus und seine chauvinistischen Blüten bei Schäfer und der NS-Geschichtswissenschaft, den fortgeschriebenen deutschen Nationalismus bei Rörig und seinen Schülern und Erben in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts in den beiden deutschen Staaten. Ich verweise zu dieser Grundthematik auf den Exkurs 17 („Geschichtstheoretische Reflexionen“), S. 572–578.

⁹¹ Hierzu auch: „Plädoyer für einen anderen Umgang mit Geschichte“, S. 673–677.

⁹² RÖRIG, HGBl. 69 1950, S. 6.

die Gestaltung der Produkte zu Waren entwickelt, es ist nicht die produzierte Ware, deren Bewegung den Handel bildet“. Rörig sagt, daß dieses Wort geradezu als Leitspruch über die großartige, vom verkehrswirtschaftlichen Sektor, also von der Warenverteilung ausgehende Bautätigkeit des hansischen Kaufmannes zu setzen sei“.⁹³

Während Rörig „producierte Waren“ schreibt, benutzt Sproemberg die Schreibweise „produzierte Waren“ und folgt damit der offiziellen Diktion der DDR-Ausgabe des Dietz Verlages, die auf Friedrich Engels als Herausgeber zurückgeht. Sproemberg scheint also sogar die Herkunft des Zitates gekannt zu haben. Es mutet naiv an zu meinen, wenn Rörig ein Marx-Zitat benutzt, habe er eine „neue Einstellung“.

Darlegungen im
„Kapital“, Bd. 3

Um es klarzustellen: Rörigs Marxzitat stammt aus dem dritten Band des „Kapital. Kritik der politischen Ökonomie“, und zwar aus dem 20. Kapitel („Geschichtliches über das Kaufmannskapital“). Marx behandelt hier das frühe Handelskapital und weist auf eine, für jeden Wirtschaftshistoriker an sich selbstverständliche Sachlage hin: „Nicht nur der Handel, sondern auch das Handelskapital ist aber älter als die kapitalistische Produktionsweise, ist in der Tat die historisch älteste freie Existenzweise des Kapitals“.⁹⁴ Das trifft natürlich auch auf den mittelalterlichen Kaufmann zu. Marx arbeitet heraus, dass Handelskapital nur in der Zirkulationssphäre existierte, also im Bereich des gesellschaftlichen Warenaustausches. Er legt dar, dass das Kaufmannskapital den Warenausch zwischen dem jeweiligen Eigner, also dem Verkäufer des Produktes und einem Käufer vermittelt. Der Eigner ist meist nicht der unmittelbare Produzent selbst, sondern „der Sklavenhalter, der Feudalherr, der Tribut empfangende Staat“. Marx stellt unmissverständlich heraus:

„Selbständige und vorwiegende Entwicklung des Kapitals als Kaufmannskapital ist gleichbedeutend mit Nichtunterwerfung der Produktion [!, RP] unter das Kapital, also mit Entwicklung des Kapitals auf Grundlage einer ihm fremden und von ihm unabhängigen [!, RP] gesellschaftlichen Form der Produktion“.⁹⁵

Und Marx bekräftigt diese Ausführungen:

„Das selbständige Kaufmannsvermögen, als herrschende Form des Kapitals, ist die Verselbständigung des Zirkulationsprozesses gegen seine Extreme, und diese Extreme sind die austauschenden

⁹³ Heinrich SPROEMBERG, Neue Wege der Hanseforschung. Zehn Jahre Arbeitsgemeinschaft des HGV in der DDR (1965), in: MÜLLER-MERTENS, Hansische Arbeitsgemeinschaft (2011), S. 108.

⁹⁴ MARX, Kapital III, S. 337. Siehe zu diesen und den folgenden Ausführungen auch Kap. 15.4, (Exk. 5), S. 541–545.

⁹⁵ MARX, Kapital III, S. 340.

Produzenten selbst. Diese Extreme bleiben selbständig [!, RP] gegen den Zirkulationsprozeß, und dieser Prozess gegen sie“.⁹⁶

Und nun folgt in diesem Zusammenhang das von Rörig eingebrachte Zitat:

„Das Produkt wird hier zur Ware durch den Handel. Es ist der Handel, der hier die Gestaltung der Produktion zu Waren entwickelt; es ist nicht die produzierte Ware, deren Bewegung den Handel bildet“.⁹⁷

Marx sagt im Kapital Bd. 3 genau das Gegenteil von dem aus, was Rörig daraus macht. Marx arbeitet heraus, dass der Kaufmann unabhängig von der jeweiligen Produktion unterwegs ist, dass er noch kein Unternehmer sein kann, dass die Zeit erst noch kommen wird, in der aus Handelskapital investiertes, die Produktion steuerndes, unternehmerisches Produktionskapital wird und damit die bestimmende Produktionsweise kapitalistisch. Das einzige, was der Kaufmann in dieser Richtung leisten konnte war, die Warenproduktion anzuregen durch seine Absatzmöglichkeiten. Auf der mittelalterlichen Stufe von Produktion und Handel konnte es der Kaufmann noch nicht leisten, Produktion zu steuern, zu planen oder gar einen Wirtschaftsraum systematisch schaffen. Rörig hatte schon zehn Jahre vor seiner Marxverfälschung das genaue Gegenteil behauptet und in Nazi-Diktion von „hansischer Großraumwirtschaft“ gesprochen.⁹⁸

Verfälschung von
Marx ins Gegenteil

Aus diesem Fall lassen sich drei Erkenntnisse ableiten:

- Rörig arbeitete mit unerlaubten Mitteln und es gelang ihm immer wieder, die Öffentlichkeit über den wirklichen Charakter seines Lehrgebäudes zu täuschen, bzw. er ermöglichte anderen, sich in seinem Schatten durchzulavieren.
- Obwohl man in der DDR der 60er Jahre Marx vor sich her trug und bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit mit Zitaten der „Klassiker“ um sich warf, zeigt sich, dass man im konkreten Fall Marx nicht verstanden hatte.
- Bis in die heutige Zeit hinein werden in der Geschichtswissenschaft solche ökonomischen Grundfragen, die sich natürlich auch der Handels- und Hanseforschung stellen, kaum angemessen behandelt, sondern der Kompetenz der Wirtschaftswissenschaften zugeordnet, die ihrerseits kaum den historischen Dimensionen der Themen gerecht werden kann. Die fehlende Diskussion solcher ökonomischer Grundfragen muss wohl auf eine immer noch verbreitete „Theorieabstinenz“ der Geschichtswissenschaft zurückgeführt werden. Die Geschichtswissenschaft hat sogar bewusst

⁹⁶ MARX, Kapital III, S. 340.

⁹⁷ MARX, Kapital III, S. 340.

⁹⁸ Anm. 86, S. 524.

Historisch-Sozialwissenschaftliches abgelehnt. Im Zusammenhang mit Max Weber und Ernst Troelsch – und man kann sicher hinzufügen – mit Werner Sombart, führt Hans-Jürgen Goertz aus:

„Theorie roch nach Allgemeinbegriffen und überwundener Geschichtsphilosophie und schien untauglich für das historische Geschäft zu sein. Skepsis und Aversion gegen Theorie waren noch nicht genug, sie steigerten sich vielmehr bis in unsere Tage hinein zu einem wahren Reservoir von Theoriefeindlichkeit gegen die Sozialwissenschaften.“⁹⁹

Das gilt in demselben Maße gegenüber den Wirtschaftswissenschaften.

⁹⁹ Hans-Jürgen GOERTZ, Umgang mit der Geschichte. Eine Einführung in die Geschichtstheorie, Reinbek 1995, S. 53.

16. Die Ausrichtung der neueren Forschung

16.1. Ahasver v. Brandt: „moderner“ Nationalismus

Der Staffelfstab in der Hanseforschung ging von Fritz Rörig auf Ahasver v. Brandt über.¹ Er stellt 1963 fest, dass das, was er vorzutragen habe, „auf Originalität keinen Anspruch erhebt, sondern im Wesentlichen das wiedergibt, was heute als Gemeingut der deutschen Forschung angesehen werden kann“.² Dieses „Gemeingut“ ist, wie Müller-Mertens herausstellt, Rörigs sogenanntes „ökonomisch-soziale Massiv“, das bereits behandelt worden ist.³

Der Beitrag der Hanseforschung im „Dritten Reich“ bestand darin, dass man den auf Land und Lebensraum ausgerichteten, germanisch-bäuerischen Blut-und-Boden-Anschauungen ein seegestütztes, überlegenes, deutsch-kaufmännisches Hansebürgertum beisteuerte. Pflug und Kogge waren dabei die Symbole deutscher Überlegenheit:

„Wie sich auf dem Lande der Pflug des deutschen Bauern dem slawischen Pfluge überlegen erwies, so waren auch die von den Deutschen in die Ostsee überführten Schiffstypen aus der Nordsee

¹ Ahasver v. Brandt war ein Schüler Rörigs und promovierte bei ihm 1934. 1933 trat er der SA bei, 1937 der NSDAP (Anne Christine NAGEL, *Im Schatten des Dritten Reiches. Mittelalterforschung in der Bundesrepublik Deutschland 1945–1970*, Göttingen 2005, S. 38, Anm.48; STUBBE DA LUZ, VLGA, HGB und HGV in der NS-Zeit (2005/06), S. 316–317). 1942 veröffentlichte er einen Aufsatz zur Seegeschichtsschreibung: Ahasver von BRANDT, Über die Aufgaben einer künftigen deutschen Seegeschichtsschreibung, in: WG 8, 1942, S. 288–299. Eindeutig noch auf der Schäferschen Linie deutsch-nationaler Seegeltungsforschung (siehe hierzu oben S. 504–506), verwendet er sich für die weitere Erarbeitung einer gesamten deutschen Seegeschichte, für die bisher nur für die Hansezeit die notwendigen Vorarbeiten vorlägen. Es ginge um die „Größenordnung der deutschen Seegeltung“, um die „deutsche Vorrangstellung zur See“, „die hansische Vormachtstellung in der Schifffahrt“ (ebd. S. 291). Die Hansezeit sieht er als „größte Epoche der deutschen Seegeltung“ (ebd. S. 292) und spricht „die ganze Tragik des Niederganges der hansischen Seegeltung in Verbindung mit der Auflösung des Reiches“ an (ebd. S. 293). Es ist bemerkenswert, dass v. Brandt 1942, als Soldat mitten im Krieg und auf Heimaturlaub an diesem Aufsatz arbeitend, nicht die kleinste nationalsozialistische Diktion verwendet und mit keinem Wort Anklänge an die NS-Ideologie (Lebensraum, Germanisch-Völkisches) erkennen lässt – so ganz anders als sein Doktorvater, der im selben Jahr seine Kritik an der Schäferschen Forschungsausrichtung darstellte (RÖRIG, *Wandlungen der Hans. Gesch.forschung* (1942), S. 420–422). Es ist nicht ersichtlich, wann Ahasver v. Brandt auf die Rörigsche Linie und Terminologie umschwenkte. 1957 jedenfalls, zum 5. Todestag Fritz Rörigs, verbreitete er den alten mystisch-völkischen Spruch Rörigs vom „Ganzen, das eher da war als die Teile“: Ahasver von BRANDT, *Die Deutsche Hanse und die Deutschen Städte im Licht neuerer Geschichtsforschung*, in: *Der Wagen. Ein lübeckisches Jahrbuch*, 1957, S. 24. 1963 tritt er dann als Rörigs Sachwalter in Erscheinung (A. v. BRANDT, *Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation* (1963)).

² A. v. BRANDT, *Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation* (1963), S. 11.

³ Siehe oben S. 535–545.

mit ihrem größeren Laderaum und ihrer größeren Segelfestigkeit dem skandinavischen Schiff gegenüber für eine geregelte Handelsfahrt geeigneter. Das gilt namentlich für den großen Schiffstyp, den Koggen“.⁴

Umdeutungen
durch Rörig und
seine Schule

Hier setzte die „Neuausrichtung“ durch Rörig und seine Schüler, sozusagen die Umpräsentation der Hanse an. Man strich den Pflug, will heißen die Blut-und-Boden-Ideologie, das Völkische und Rassisch-Germanische. Es ging nicht mehr um gewaltsame Eroberung, Eindringen in den Ostraum und Überrennen des Slawischen. Hansische, naturgegebene Führerschaft stand nach wie vor im Mittelpunkt der neuen Lesart, setzte sich nun aber auf rein friedlichem Wege über technische, organisatorische und kulturelle Überlegenheit des deutschen Kaufmanns durch.

Eine Folge dieser Streichungen war, dass auch die feudalstaatlichen Mächte des Mittelalters unter Einschluss der im Osten militant expansionistischen Kirchenorganisation, also die gesellschaftlichen Mächte über, neben und unter dem Kaufmann und seinen Städten, noch mehr aus dem Blick gerieten. Eine weitere Folge war, dass die Gewaltfrage aus der Geschichte verschwand.⁵ Bei v. Brandt gibt es 1963 in seiner richtungsweisenden Abhandlung über „die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation“⁶ das Mittelalter nicht mehr. Die Ausklammerung von Feudalismus, hierarchischer Adelherrschaft, agrarischem Europa und eines in der Masse sozial noch niederrangigen, rauhen, sich vortastenden Kaufmannsstandes im Norden ergab das verzerrte Bild einer ausgeprägten Überschätzung des noch in Fahrtenhansen selbst reisenden Kaufmanns. Die Rörigsche Geschichtslegende von einem planenden, schöpferischen, von hansischen Geist erfüllten, frühen, westfälische Kaufmann wird auf diese Weise fortgeschrieben. A. v. Brandt kennt einen „Vorgang der Eingliederung des Ostseeraumes in das frühhansische Wirtschaftssystem“ und „das über die Ostsee geworfene Netz des hansischen Handelssystems“.⁷

⁴ Fritz RÖRIG, Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum (1959), in: KAEGBEIN, Rörig, Wirtschaftskräfte (1971), S. 549. Rörig stand damit nicht allein. Heinrich Reincke in Hamburg propagierte plumper in dieselbe Richtung: „Vor der Technik, Wirtschaftskraft und Macht der Deutschen brach in Kürze der ganze Bau der bisherigen skandinavisch-wendischen Handelsvormacht wie ein Kartenhaus zusammen. Wie der deutsche Pflug das Ostland, so hat das deutsche Schiff (die „Kogge“) die Ostsee erobert.“ REINCKE, Hanse (1942), S. 22.

⁵ Siehe oben Zitat Anm. 39, S. 535.

⁶ A. v. BRANDT, Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation (1963), S. 9-37.

⁷ A. v. BRANDT, Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation (1963), S. 22. Das war 1963. Diese Linie der Gewaltausblendung und der friedlichen Übernahme durch den hansischen Kaufmann ist bis in die Gegenwart hinein Lehrmeinung. In einem Standardwerk schreibt Michael Borgolte 2002: „Den signifikantesten Wandel im nördlichen Europa führten nicht Krieg, Gewalt, ritterliche Kultur und Kolonisation herbei, sondern der Fernhandel.“ (Michael BORGOLTE, Europa entdeckt seine Vielfalt,

Man fragt sich, was denn dieses „frühhansische Wirtschaftssystem“ gewesen sein soll. Man fragt es sich, wenn man in der Chronik Heinrichs von Lettland von den Kreuzzugsaktivitäten einer aggressiven Kirche, von den mitkämpfenden Kaufleuten, von den missionierenden Rittern, von den jährlichen, schwer arbeitenden Pilgerströmen liest, oder wenn man sich die Geschichte des Deutschen Ordens und die Landesherrschaft über die Städte im Osten, die Pläne der Dänen oder die Seeaktivitäten von schwedischen Rittern vor Augen führt.⁸ Das alles gibt es nicht mehr im „ökonomisch-sozialen Massiv“ der Nachkriegszeit. „Mittler zwischen Ost und West“ ist bei v. Brandt eng verknüpft mit „überlegenem Deutschtum“, das dem Osten die Segnungen des Abendlandes brachte. Es ist eine Umschreibung für „einen überlegenen Kulturbringer“, der den unterentwickelten Völkern des Ostens zeigte, wie man Austausch und Handel entwickelt, wie man Städte und Verwaltung organisiert, wie man Schriftlichkeit vollzieht, wie man richtig Recht spricht, wie man Christ wird, und wie man alles „geistig durchdringt“.

A. v. Brandt fragt: „Worin liegt die Bedeutung des zwischen 1150 und 1250 Geschaffenen, und wodurch funktioniert das Ganze?“ Die Antwort:

„Die historische Größe des Vorganges - von einer solchen wird man sprechen dürfen - muß doch wohl darin gesehen werden, daß hier bürgerlich-kaufmännische Initiative wesentlich daran mitgewirkt hat, das ganze nordöstliche Viertel Europas fest und dauerhaft an das damalige „Abendland“ anzuknüpfen, in seinen Sozial-, Glaubens- und Wirtschaftsformen.“⁹

Das oder Ähnliches haben allerdings in der Geschichte bisher wohl alle Eroberer und Kolonisierer behauptet und das wurde in der Regel von den Betroffenen ganz anders gesehe. Das dürfte auch der Fall sein, wenn v. Brandt behauptet, die Ostpenetration sei „auf einer sehr nüchternen und sehr tragfähigen Grundlage, auf der des Handels und der Produktionsförderung“ geschehen. Die Deutschen waren also für den Osten „ein Glücksfall“. Wie schon festgestellt wurde: Es gab bei v. Brandt keine Kämpfe und Eroberungen, keine Raubzüge unter „Kreuzzugs“vorwand, keine Gewalt.

1050–1250, Stuttgart 2002, S. 240). Eine Seite weiter kennt er Lübecker Kaufleute, die „durch die Kolonisation des Baltikums“ begünstigt wurden; „hier gingen gewaltsame Eroberung, Christianisierung, Staatenbildung und Expansion des Handels Hand in Hand.“ (ebd. S. 241). Und noch eine Seite weiter fasst er zusammen: „Die ‚Europäisierung‘ Europas wurde im Norden des Kontinents also mehr durch den Handel und auf friedlichem Weg als durch das Schwert der Ritter gefördert. Gewalt, so muss man festhalten, war nicht überall die Mutter Europas.“ (ebd. S. 242). Borgolte ‚windet sich‘ um eine klare Stellungnahme herum. Er ist aber nicht bereit, zur Frage Lübecks, der Hanseentstehung und der Rolle der niederdeutschen Kaufleute die Rörig-v.Brandtsche Plattform zu verlassen.

⁸ PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 21-25 u. 99-103.

⁹ A. v. BRANDT, Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation (1963), S. 19.

Dafür gab es den großartigen, leistungsfähigen Deutschen.

Die Streichung des plumpen Blut-und-Boden-Chauvinismus der NS-Wissenschaft hinterließ eine Erklärungslücke bzgl. der „schöpferischen Idee vom Ganzen“ und des tieferen Wesens der Hanse. Je sachlicher in neuerer Zeit alle Aspekte des historischen Gebildes „Hanse“ bearbeitet wurden, desto unglaublicher wurden die alten „Wesenskongzepte“. Die gesamte Forschung ist sich heute, zumindest im Allgemeinen, in der Kritik der wilhelminisch-Schäfer'schen Instrumentalisierung der Hanse im Rahmen seegelterischer deutscher Flottenpolitik einig. Schwieriger gestaltet sich das Problem mit dem Rörigschen „Wesen der Hanse“ ohne völkisch-germanischen Erklärungshintergrund. Wie sollte man nun deutsche Größe und Überlegenheit herleiten? Man konnte es nicht. Je konkreter, detaillierter und komparatistischer die Forschung das historische Gebilde „Hanse“ untersuchte, desto undeutlicher wurden seine Konturen, desto mehr stellte sich heraus, dass vieles, was wie selbstverständlich als „hansisch“ etikettiert war, eigentlich mit „Hanse“ wenig zu tun hatte.¹⁰

Der Widerspruch zwischen den neueren Forschungsergebnissen „rund um die Hanse“ und dem ererbten Bild einer bedeutenden, Europa prägenden, überlegenen, wirtschaftlichen und politischen Macht des Spätmittelalters wurde immer offensichtlicher. Es ist das Verdienst Ahasver v. Brandts, wohl als Erster, wenn auch unbeabsichtigt, diesen Widerspruch zwischen Realität und Legende deutlich gemacht zu haben. In einem Vortrag von 1962¹¹ wendet er sich gegen die skandinavisch-nationalen Einseitigkeiten

„von einer deutschen Invasion und Überfremdung des gesamten Nordens, wobei Hansestädte und norddeutscher Adel Seite an Seite das Ziel, wenn nicht der Eroberung, so doch der Ausplünderung der nordischen Länder verfolgt hätten“.¹²

A. v. Brandt stellt dagegen die nicht fassbare Struktur der Hanse ohne Bündnisvertrag und Satzung, ohne Bundesorgane, eigene Finanzen und Exekutive, ohne Mitgliederlisten und eindeutige, positive Merkmale einer Mitgliedschaft heraus.¹³ Er betont,

„daß nämlich die Hanse jeweils nur insoweit existierte und im Einzelfall handlungsfähig war, als sich die Interessen der Einzelstädte

¹⁰ Bei unserem Stadt- und Schiffsthema beispielsweise fällt es schwer, bei dem Blick auf Hamburg irgendetwas auszumachen, was speziell „hansisch“ war. Es konnte nichts ermittelt werden, was an Schiffen, Schiffbau oder Schifffahrt als spezifisch „hansisch“ gelten könnte. Siehe hierzu Kap. 19.6, S. 649 ff.

¹¹ Ahasver von BRANDT, Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter, Köln / Oplanden 1962.

¹² A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 20.

¹³ Die Quelle hierzu, das berühmte Schreiben der Hanse nach England aus der Feder des Lübecker Domprobstes Osthusen, wird genauer in Anm. 40, S. 668 vorgestellt.

oder einzelner Bürgerschaften tatsächlich deckten“.¹⁴

„Es zeigt sich recht deutlich, wie der Begriff „Hanse“ bei näherer Betrachtung zusammenschrumpfen vermag, ja bisweilen fast unter den Händen zu zerfließen scheint“.¹⁵

Das war an sich eine bahnbrechende Feststellung weit ab Rörigscher Hanseüberhöhungen. Ahasver v. Brandt und die nachfolgende Forschung konnte allerdings nicht den naheliegenden Schluss ziehen, dass eine Hanse nur auf einem sehr engen Gebiet von spezieller Kaufmannspolitik und -diplomatie überhaupt feststellbar ist und dass alles andere ideologische Aufbausung und instrumentalisierenden Missbrauch eines historischen Phänomens darstellt. In demselben Artikel präsentiert v. Brandt trotzdem wieder die alte Antwort auf die Frage nach „dem Wesen der Hanse“. Die Städtegemeinschaft, die ihm im Konkreten „unter den Händen zerfließt“, sei konstituiert „durch eine ursprüngliche und grundsätzliche Gleichheit der wirtschaftlichen und sozialen Interessen der Städte des hansischen Raums“.¹⁶ Er sieht zum einen eine „weitgehend identische *soziale* Struktur“, von der ich behaupten möchte, dass man sie prinzipiell in allen Handelsstädten der Zeit findet. Er sieht außerdem eine „weitgehend gleichartige *wirtschaftliche* Daseinsgrundlage der Hansestädte“ „in der Teilnahme an dem nordeuropäischen Fernhandelssystem“. Am west-nord-östlichen europäischen Fernhandel nahmen die Kaufleute verschiedener Länder und Gegenden mit unterschiedlichen Bedingungen und Interessen teil, deren wirtschaftliche Grundlage als Kaufmann sich nicht grundlegend von denen Hamburger, Lübecker oder Danziger Kaufleute unterschied. Hinzu kommt, dass sich die Kaufleute in Hansestädten durch unterschiedliche Gilden, Fahrtengemeinschaften und spezifische Einzelinteressen differenzierten. Ganz abgesehen davon, dass es wenig Sinn macht, bei existierenden Handelsverbindungen sofort von einem „System“ zu sprechen – was man allerdings umso bereitwilliger tut, wenn man „gleiche Systeminteressen“ ableiten will.

fiktive „Interessengleichheit“ als Wesen der Hanse

Entsprechendes gilt von dem Schlagwort der „Städte des hansischen Raumes“. Das spätmittelalterliche, geographische Kontorsviereck Nowgorod - Bergen - London - Brügge war durch wesentlich vielseitigere Stadtgeschichte geprägt als nur durch die Städte, die sich in ständig wechselnder Zusammensetzung zu Tagfahrten trafen. Zu den historisch herrschenden Mächten an der Spitze der Ständegesellschaft, die der Gesellschaft ihren Stempel aufdrückten und die Zeit prägten, gehörte noch nicht das Bürgertum; das waren noch nicht die Städte, und schon gar nicht diejenigen am nördlichen Randmeer. A. v. Brandt konstruiert eine fiktive „Interessen-

¹⁴ A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 20.

¹⁵ A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 11.

¹⁶ A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 20.

gleichheit“, denn „aus dieser Interessengleichheit ergibt sich das, was wir Hanse nennen“.¹⁷

das „Wesen der Hanse“ löst sich auf

Aus dieser, angeblich das Wesen der Hanse konstituierenden Interessengleichheit habe sich ferner „die doppelte Zielsetzung der hansischen ‚Politik‘, soweit man von einer solchen sprechen kann“ ergeben.¹⁸ Diese bestände „innenpolitisch“ in der Wahrung städtisch-bürgerlicher Autonomie, Selbstverwaltung und Ratsverfassung. „Außenpolitisch“ stand man „in ständiger Abwehr von Eingriffen seitens fürstlicher Gewalt, also des werdenden Territorialstaates“.¹⁹ Das sind allerdings die Probleme j e d e r Stadt im Spätmittelalter. Die Emanzipationsbestrebungen mittelalterlicher Städte von feudalherrlichen Mächten werden bei v. Brandt als typisch „hansisch“ hingestellt; insofern ist das „Wesen der Hanse“ dasjenige der mittelalterlichen Stadt generell. Ahasver v. Brandt kann jenseits von Rörig kein „hansisches Wesen“ plausibilisieren, und so greift er letztlich auch in diesem Artikel wieder auf die alte Legende zurück, ...

„daß die Hanse im eigentlichen umfassenden Sinne als weltgeschichtlicher Faktor allerdings insofern existiert hat, als eine latente Sozial-, Gesinnungs- und Interessengemeinschaft vorhanden war, ...“²⁰

Nun ging es also um eine „latente Sozial-, Gesinnungs- und Interessengemeinschaft“. Bei Rörig war sie schon 1928 als „hansisches Sein“ auf „geistigen Grundlagen“ vorhanden. Während laut v. Brandt diese in „einem eigentlichen, umfassenden, weltgeschichtlichen Sinne allerdings insofern existente, latente Gemeinschaft“ real war, stellt er zugleich fest, „daß „die Hanse“ als aktiv handelnder Faktor hingegen nur eine Fiktion ist, ...“²¹ Es will mir nicht gelingen, den inneren Gehalt dieser Ausführungen zu erschließen.

Festhalten am „Ur-Hansischen“

Obwohl die Forschung schon in den 60er Jahren kein besonderes „hansisches Wesen“ mehr – weder mystisch noch rational – begründen konnte, hält man weiterhin an dem Konzept, „d e r Hanse“ und „des Ur-Hansischen“ als umfassender, bestimmender, historischer Größe fest. Ahasver v. Brandt hat das 1970 sogar in „nationalistischer Unschuld“ und gewissem Stolz beschrieben, als er die dritte Forschergeneration der Hansegeschichte, „die von den 1930er bis in die 1960er Jahre tätig war oder noch ist“,²² würdigte:

„Allenfalls wird man sagen dürfen – oder man wird es jeden-

¹⁷ A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 7.

¹⁸ A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 7.

¹⁹ A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 7.

²⁰ A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 10.

²¹ A. v. BRANDT, Hanse und nordische Mächte (1962), S. 10.

²² Ahasver von BRANDT, Hundert Jahre Hansischer Geschichtsverein. Ein Stück Sozial- und Wissenschaftsgeschichte, in: HGbl. 88.1, 1970, S. 27.

falls dem Verfasser dieser Zeilen nachsehen –, daß eine erneute Wendung der bevorzugten Arbeitsrichtung des HGv auf das Ur-Hansische für diese Generation besonders kennzeichnend ist und daß sich in ihr insbesondere der Anteil Fritz R ö r i g s und seiner Schüler widerspiegelt“.²³

„Eine erneute Wendung auf das Ur-Hansische“, auch noch in den 60ern, ist im Kern das Eingeständnis der Fortführung nationalistischer Hanseüberhöhung zur Herausstellung unzerstörbarer deutscher Größe und Überlegenheit.²⁴

Anzumerken bleibt an dieser Stelle, dass dieser „neue“, friedfertige, unternehmerisch überlegene Hansekaufmann v. Brandtscher Lesart der politisch-staatlichen und wirtschaftlichen Lage und Perspektive Deutschlands entgegenkam und entsprach.²⁵ Die Welt hatte ihre Erfahrungen mit der Gefährlichkeit Deutschlands und dem erschreckenden Ausmaß und der Gründlichkeit deutsch-chauvinistischer Ideologie gemacht. In der Nachkriegsordnung Deutschlands war es deshalb dringend geboten, vor der Weltöffentlichkeit die Friedfertigkeit der Deutschen zu betonen. In diese geistige Landschaft passte sich die oberflächlich umgedeutete Hanseerklärung ein. Zugleich war es auf beiden Seiten des Eisernen Vorhangs nicht systemförderlich herauszuarbeiten, dass die finnisch-ugrischen (Finnen, Esten und Liven), baltischen (Prußen, Litauer und Letten) und slawischen Stämme und Völkerschaften durch einen militanten, auf Eroberung, Herrschaft und Feudalbesitz ausgerichteten Kirchenapparat unter der Führung eines Bischofs und von Ordensrittern unter dem Deckmantel von

den Nachkriegsinteressen angepasst

²³ A. v. BRANDT, 100 Jahre HGv (1970), S. 27.

²⁴ Es sei folgende eigene Reminiszenz erlaubt: Von dieser Zeit an bin ich persönlich involviert. Ich begann mein Studium 1967 in Kiel und wurde von einem väterlichen Wilhelm Koppe in diese Art der Hanseforschung eingeführt. Studentenbewegt merkte ich schon, dass „etwas nicht stimmte“, war aber als Forschungsneuling in meiner Magisterarbeit („Die Hanse und England in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts“ (masch. geschr., Kiel 1973)) bei Karl Jordan noch nicht in der Lage, die Dinge zu durchschauen und fachlich „wider den Stachel zu löcken“.

²⁵ Ich halte die folgende Einschätzung von Thomas Hill für nicht zutreffend: „In der Bundesrepublik behielt die Hanse in Zeiten des Wiederaufbaus, des Wirtschaftswunders und ökonomischer Prosperität ihr Ansehen und ihren Glanz, der Hanse-Begriff ging jedoch weitgehend seines historischen Gehalts verlustig und wurde entpolitisiert und entideologisiert“ (HILL, Öffentlicher Gebrauch (2001), S. 87). Sein Aufsatz enthält eine der wenigen inhaltlichen Auseinandersetzungen mit den NS-Zeit (Abschn. „Das Dritte Reich und die Hanse“, S. 80-86.), in dem es verschiedene Hinweise gibt, die auf eine Kontinuität nationalistischer Denke in die Nachkriegszeit hinein hindeuten - wenn man ihnen denn nachgeht. In einem letzten Abschnitt („Nach 1945“) weicht Hill heiklen Fragen aus und verarmlost die Hanse zu einem unhistorischen, entpolitisierten und entideologisierten Gebilde. Es ist bedauerlich, dass Hill seine aussagekräftige Analyse der Hanserezeption im Kaiserzeit und im Dritten Reich nicht auf die Nachkriegszeit ausdehnte.

Mission mit Krieg überzogen worden waren. Und zum Dritten - und das wiegt am schwersten - beharrte man nach wie vor auf allseitiger deutscher Überlegenheit in Technik, Organisation und Unternehmertegeist.

Die im Westen Deutschlands sich konzentrierende und in den Nachkriegsjahrzehnten unter dem Stichwort „Wirtschaftswunder“ sich erholende deutsche Wirtschaftsmacht fand in der nun gezeichneten Hanse ihr historisches Ornament, was deutsche Tüchtigkeit, Aufbauarbeit und Durchsetzungsvermögen angeht.- und zwar auf dem Weg zurück zu der Führungsrolle, die Deutschland nach j e d e r Spielart des deutschen Nationalismus schon immer zustand. Die von der Hanseforschung vollzogenen Linienkorrekturen waren erneut nur die opportunistische Anpassung an jeweils geänderte Systemverhältnisse in Deutschland, sowohl im bundesrepublikanischen Westen als auch im DDR-Osten.

16.2. Rezeption Rörigs in der DDR

Rörig hatte es nach dem Krieg leicht. Ohne i n h a l t l i c h e, selbstkritische Stellungnahme und Aufarbeitung seiner völkischen, pseudowissenschaftlichen Hansedarstellung gelang es ihm mit wenigen opportunistischen, gut gesetzten Darlegungen und Ausdrücken, sich den Nimbus eines immer um Distanz zum NS-Regime bemühten, nun um einen grundsätzlichen Neuanfang ringenden Wissenschaftlers zu geben. Er konnte das, weil diese Generation offenbar aus nachwirkenden, weltanschaulichen Gründen einen großen Bogen um die Nazizeit machte.

Hanseforschung
in der DDR

Ein eklatantes Beispiel liefert das Vorwort zum offiziösen Hansebuch der DDR.²⁶ Wie inzwischen die ganze Forschung, kritisierte man 1981 zwar in kräftigem Stil die Wilhelminische Ära, deren Darstellungen des „Städtebundes“ ...

„von der Großmachtideologie des deutschen Imperialismus geprägt [waren; RP], dessen Ideologen sich auch dieses Kapitels der Geschichte unseres Volkes bemächtigten, um es zur Propagierung von Vormachtansprüchen gegenüber unseren Nachbarvölkern zu mißbrauchen“.²⁷

Im gleichen Atemzug wird kein Wort über die Vormachtansprüche des deutschen Faschismus, also zur Großmachtideologie des deutschen Imperialismus in seiner nationalsozialistischen Verpackung gesagt.²⁸ Der in der

²⁶ Johannes SCHILDHAUER/Konrad FRITZE/Walter STARK, Die Hanse, 4. überarb. u. ergänz. Aufl., Berlin 1981, S. 7-9.

²⁷ SCHILDHAUER / FRITZE / STARK, Die Hanse (1981), S. 8.

²⁸ In direktem Anschluss an obiges Zitat folgt eine nebulöse, allerdings sehr „verdächtige“ Stelle: „Andere Bücher wiederum sind heute kaum zugänglich und können auch zumeist keine Antwort auf die Fragen geben, die der Mensch unserer sozialistischen Gesellschaft an die Geschichte stellt.“ (SCHILDHAUER / FRITZE / STARK, Die Hanse

DDR zur Schau gestellte und propagandistisch reklamierte Antifaschismus war offenbar in Hansekreisen reine Heuchelei. Entsprechend fällt auch die offizielle Bewertung Rörigs aus. Er habe der Hanseforschung eine neue, exakte wirtschaftsgeschichtliche Richtung gewiesen. Zwar sei auch er nicht frei von „faschistischen Einflüssen gewesen“, aber dennoch:

„Er ist es auch, der nach 1945 kritisch die Arbeit der Hansehistoriker der letzten Jahrzehnte überprüfte und zu der Erkenntnis kam, daß es ein „gefährlicher Irrtum“ sei zu glauben, heute in der „wissenschaftlichen Arbeit einfach dort wieder anknüpfen zu können, wo das Begonnene stockte“.²⁹

Es ist nicht erkennbar, dass Rörig irgendetwas „kritisch überprüft“ hat. Er hat sich vielmehr mit wichtig klingenden Allgemeinplätzen wie dem eben zitierten aus der Affäre gezogen. Selbstverständlich war es nach dem Zusammenbruch in den alliierten Besatzungszonen unter dem Damoklesschwert von Entnazifizierungsverfahren und kritischen Gesinnungsprüfungen für Lehrtätigkeitsgenehmigungen³⁰ angesagt, unterzutauchen, sich möglichst als innerer Emigrant der Nazi-Zeit auszugeben und „nicht einfach dort weiterzumachen, wo man aufgehört hatte“. Durch die Bemerkung, er habe sich jetzt in einzelnen Fragen „den Auffassungen von Karl Marx“ genähert,³¹ erhielt Rörig posthum von Schildhauer und Fritze gewissermaßen den DDR-Ritterschlag.

Bedrückend ist, dass selbst ein Mann wie Heinrich Sproemberg³² Fritz Rörig nicht entgegentrat. Auch er nahm Rörig „eine neue Einstellung“

Sproemberg folgt Rörig

(1981), S. 8). Von welchen „anderen Büchern“ wird hier gesprochen? Es kann sich eigentlich in diesem Zusammenhang nur um die Hansedarstellungen der Hitlerzeit handeln, die „kaum zugänglich“ seien. Für den „sozialistischen Menschen“ war nach Meinung der DDR-Hanseforschung offenbar eine Aufarbeitung der Hanseideologie der Nazis uninteressant.

²⁹ Johannes SCHILDHAUER/Konrad FRITZE, Stand und Aufgaben der Hansegeschichtsschreibung in der DDR, in: WZ Greifswald IX, Nr. 2/3, 1959/60, S. 168 .

³⁰ Anne Christina Nagel beschreibt: „Denn vor der Wiedereröffnung der hohen Schulen hatten die alliierten Besatzungsoffiziere die politische Überprüfung der Lehrkörper gestellt, die freilich von Zone zu Zone höchst unterschiedlich vor sich ging.“ (NAGEL, Mittelalterforschung 1945–1970 (2005), S. 25).

³¹ Es handelt sich lediglich um die eine Textstelle aus RÖRIG, HGbl. 69 1950, die oben im Kapitel 15.4 (Exk. 5), S. 549–551 analysiert worden ist.

³² Heinrich Sproemberg war bereits mit seinem Doktorvater Dietrich Schäfer politisch wegen der Okkupation Belgiens aneinander geraten. Er arbeitete im Geiste der fortschrittlichen, französischen Annales-Forschung. Sproemberg war antinationalistisch eingestellt. Im „Dritten Reich“ wurde ihm auch aus rassischen Gründen (Hinweis von MÜLLER-MERTENS, Hansische Arbeitsgemeinschaft (2011), S. 4) die Habilitation verweigert und er musste Privatgelehrter bleiben. Zu Sproemberg auch: Gerhard HEITZ/Manfred UNGER, Heinrich Sproemberg 1889 bis 1966, in: HEITZER / UNGER / SCHMIDT, Wegbereiter (1989), S. 300-317.

ab.³³

Sproemberg führt vier Punkte Rörigs an, aus denen er schließt, „daß entsprechend den Gedanken Rörigs mit der nationalistischen Tendenz ein Ende gemacht werden sollte“:³⁴

1. Hanseforschung soll eingebettet sein in deutsche und europäische Geschichtsforschung;
2. hansische Geschichte darf nicht als eine periphere Angelegenheit behandelt werden;
3. man müsse die Hanse in richtiger Proportion zu den Ländern ihres Interessengebietes behandeln;
4. Würdigung der weltgeschichtlichen Leistung, Europa „wirtschaftlich differenziert“ vereint zu haben.

Diese Punkte halten entweder in ihrer Allgemeinheit alle Richtungen offen oder stellen – wie schon in den davor liegenden achtzig Jahren deutscher Hanseforschung – die Hanse zunächst einmal per se auf ein Podest. Wie kann man „eine völlige Abkehr von der bisherigen Richtung“ feststellen, ohne diese bisherige Richtung vorher klar benannt zu haben? Wie sieht man das Ende von „nationalistischen Tendenzen“, ohne als kritischer Zeitgenosse zu erfassen, dass das nicht „Tendenzen“ waren, sondern der, in der realpolitischen Konsequenz mörderische, chauvinistische Missbrauch der Hansegeschichte?³⁵ Aber wie hatte Ahasver v. Brandt zwei Jahre vorher gesagt? „Historische Reminiszenzen spielen im Denkbereich und im Wortschatz unserer deutschen Gegenwart aus bekannten und hier nicht zu erörternden Gründen eine recht unbedeutende Rolle“.³⁶ Heinrich Sproemberg war offensichtlich selbst nicht frei von einer Art „höherem“
 „abendländischer Nationalismus“ Nationalismus. Die Problematik liegt in dem Begriff des „Abendlandes“,³⁷

³³ Zitat Sproembergs oben Abschn. 15.4, Anm. 93, S. 550.

³⁴ SPROEMBERG, *Neue Wege der Hanseforschung* (1965), S. 115.

³⁵ Sproemberg sieht die Fragen sehr „euphemistisch“, wenn er 1961 schreibt: „Die völlige Wandlung der Stellung des deutschen Volkes in der Gegenwart muss auch dazu führen, dass romantischen Träumen aus der Geschichte der Vergangenheit entsagt wird, und auch die Geschichtswissenschaft muss dazu helfen, daß das deutsche Volk sich in eine europäische Gemeinschaft eingliedert.“ (Heinrich SPROEMBERG, *Die Hanse in europäischer Sicht*, in: (Extrait des:) *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles*, Tome L, 1961, S. 2). „Romantisches Träumen aus der Geschichte der Vergangenheit“ ist eine Verniedlichung der NS-Ideologie oder des mittelalterlichen Kaiserkultes der wilhelminischen Zeit. Mit der Romantik der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte das nichts mehr zu tun.

³⁶ Anm. 88, S. 547.

³⁷ Heinrich Sproemberg hat sich dankenswerterweise bemüht, die Geschichte des „deutschen Reiches“ und die der Hanse und ihrer Probleme in die europäischen Zusammenhänge einzuordnen und ist den „deutschen“ Sichtweisen entgegengetreten, was in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts keineswegs selbstverständlich gewesen ist. (hierzu auch: Heinrich SPROEMBERG, *Die Anfänge eines „deutschen Staa-*

in dem sich kein enger Einzelnationalismus, sondern Eurozentrismus in der Form abendländischer Überhöhung wiederfindet, die in globalem Zusammenhang zu beurteilen ist. Es würde zu weit führen, dem an dieser Stelle nachzugehen.³⁸ Festzuhalten ist, dass Sproemberg und die Hansische Arbeitsgemeinschaft der DDR keinen Bruch mit Rörig und dem in die Neuzeit hinüber geretteten Nationalismus vollzogen haben.

16.3. Detlev Ellmers' Aktualisierungen

Einen besonderen Platz in der Forschungsgeschichte nimmt Detlev Ellmers ein, der scheinbar 1985 mit einem Grundsatzbeitrag die Hansesicht neu ausrichtet.³⁹ Er arbeitet den damaligen Forschungsstand (Rörig, v. Brandt, Dollinger) auf und kam zu dem bemerkenswerten Ergebnis, „daß das von diesen Historikern als neu Herausgestellte um 1160 entweder gar nicht mehr neu war oder aber noch gar nicht stattfand“.⁴⁰

1. Der „eigentliche Grund für den überraschend schnellen Aufstieg der Hanse zunächst im Ostseeraum“⁴¹ kann nicht im öfter betonten gemein-

tes“ im Mittelalter (1956), in: SPROEMBERG, *Ausgewählte Abhandlungen* (1971)). Im Gegensatz zur Rörig betont er eine Einbindung der Hanse in die Ostexpansion des Westens. Er kennt „die grosse Bewegung zur Ausdehnung der politischen und ökonomischen Macht des Abendlandes im hohen Mittelalter“ (SPROEMBERG, *Die Hanse in europäischer Sicht* (1961), S. 7), „die allgemeine Siedlungsbewegung nach Osten“ (ebd.); er betont „den gesamteuropäischen Charakter der Hanse“ (ebd. S. 11); die Hanse sei „ein gesamteuropäisches Kulturphänomen“ das begriffen sein will als „die Ausbreitung des freien Bürgertums nach Nord- und Osteuropa“ (ebd. S. 13). Bei Sproemberg gibt es im Ansatz die Hanse als abendländische Kulturbringerin. Er bespricht keine Gewaltausübung gegen die Ostvölker und keine Kirchenaggression in Form von Kreuzzügen. Andererseits sieht er die zeitgeschichtlichen Bezüge der Hanseforschung und hat Verständnis für die Vorbehalte der ausländischen Forschung gegen deutsche Überhöhungen und Instrumentalisierung der Hanse in der Vergangenheit (ebd. S. 12-13). Insgesamt betrachtet ragt Heinrich Sproemberg aus der Masse der Hanseforscher hervor. Seine Ansätze sind jedoch ideologisch versöhnlicherisch und man hätte sich, auch angesichts seiner Vita, mehr Konsequenz bei der Aufarbeitung der Vergangenheit gewünscht.

³⁸ Hier wird das Kernproblem zukünftiger, europäischer Einigungsdiskussion liegen. Eine entsprechende europäische Einigungsplattform würde wohl von globalem Blockdenken geprägt sein, einem Blockdenken, wie es schon sehr realpolitisch den Grossraumblocken der Nationalsozialisten zugrunde lag. Solche Blockeinheiten leben von Feindbildern. Die imperialistische Blockbildung, in deren Gefolge in zwei Weltkriegen Korrekturen erzwungen werden sollten, erfährt heute im Zuge der Globalisierung ganz neue Dimensionen und Ausformungen. Die zentrale Frage wird also sein: Ein durch neue Feindbilder vereinigtes Europa oder ein, ohne Feindbilder sich in eine friedlich und freiheitlich entwickelnde Weltgemeinschaft einbringendes Europa. Das aber ist eine Utopie, die sich nur jenseits des herrschenden, finanzmonopolistischen, zwanghaft wachstums- und profitorientierten Weltwirtschaftssystems denken lässt.

³⁹ ELLMERS, *Entstehung der Hanse* (1985), S. 3-40.

⁴⁰ ELLMERS, *Entstehung der Hanse* (1985), S. 7.

⁴¹ ELLMERS, *Entstehung der Hanse* (1985), S. 7.

- samen Auftreten von Kaufleuten aus mehreren Städten, anstatt nur aus einer Stadt liegen. Das gab es schon vorher in London.
2. Der Grund kann auch nicht „in der organisatorischen und rechtlichen Verfestigung der Auslandsniederlassungen der Kaufleute“ liegen, denn auch das gab es schon vorher in London. Die Gotlandfahrer-genossenschaft sei kein Neuanfang gewesen.
 3. Die gotländische Genossenschaft war nie „die alleinige und zentrale Auslandsorganisation des deutschen Kaufmanns“ gewesen. Die kölnisch-rheinische Auslandsorganisation stand bis 1280 eigenständig neben der der Osterlinge.
 4. Auch die „fortschrittliche Verfassung, Siedlungs- und Bauform der Stadt Lübeck“ war nicht Begründung für den Neuanfang der Hanse, weil die frühe Hanse kein Städtebund war.
 5. Auch ein allen anderen überlegenes Schiff der deutschen Kaufleute kann nicht der Grund für den Erfolg der Hanse gewesen sein, denn die von Lübeck „absegelnden Koggen waren in der Ostsee weder neu noch revolutionär noch den skandinavischen Schiffen überlegen“.⁴²
 6. Auch für über die Nordsee seefahrende Kaufleute war Lübeck „allein schon durch seine Lage überhaupt keine Alternative zu Schleswig“.⁴³

Gedankenspiele
jenseits der realen
Welt des Mittelalters

Im Gegensatz zu den seefahrenden niederrheinisch-friesischen Kaufleuten, für die der Weg nach Osten über Hollingstedt-Schleswig alternativlos gewesen sei, hätten die landfahrenden Kaufleute von Westfalen und dem übrigen sächsischen Binnenland einen geographischen Vorteil auf der Route über Lübeck gehabt. Ihre Verbindung mit den nach Lübeck kommenden seefahrenden Koggenbauern aus Schleswig sei zum Erfolgsrezept geworden.

„Die entscheidende Neuerung war vielmehr das Einbeziehen des Binnenlandes in das Denken der seefahrenden Händler als Resultat der mit der Gründung zugleich vollzogenen Vereinigung der land- und seefahrenden Kaufleute“.⁴⁴

„Die Kaufleute fuhren „über Sand und See“:

„Der vorher nur „über Sand“ gefahrene Kaufmann aus Westfalen steigt als neuer Lübecker Bürger ein in die Kogge des aus Schleswig zugezogenen Kaufmanns, der vorher nur „über See“ gefahren

⁴² ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 8. Ellmers ist sich in diesem Punkt mit der skandinavischen Forschung einig und teilt die Einschätzung, wie sie Christensen 1989 formulierte: „It is now time to abandon shipbuilding technology as an explanation for Hanseatic supremacy, and look for the explanation elsewhere“ (CHRISTENSEN, Were Cogs better vessels? (1989), S. 20. Siehe zu dieser Frage auch meine persönliche Richtigstellung Anm. 76, S. 482.

⁴³ ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 9.

⁴⁴ ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 27.

war“.⁴⁵

Westfälische Kaufleute siedeln also nach Lübeck um. Die logische Konsequenz daraus wäre, dass nun die aus Westfalen stammenden Lübecker Bürger vom „Sand“ auf die „See“ umgestiegen sind, wenn sie dann in seebasierter Fahrtenhanse nach Gotland fahren. Als andere Möglichkeit ergibt sich, dass diese Lübecker Neubürger ihrerseits auf dem „Sand“ blieben und nun von Lübeck aus, wo sie an der Quelle des Warenumschlags saßen, in anderen Fahrtenhansen den Handel Richtung alte Heimat betrieben. In der frühen Zeit wird es durchreisende „Sand- und Seekaufleute“ gegeben haben.⁴⁶ Je mehr sich aber in Lübeck eine kaufmännische Schicht etablierte und über zwei/drei Generationen hinweg Existenz und Geschäft aufbaute, desto weniger kann man von der „Hanse der von nun an „über Sand u n d See fahrenden Kaufleute“⁴⁷ sprechen. Stattdessen entwickelten sich die typischen Verhältnisse einer Seehandelsstadt, die immer Drehscheibe zwischen binnenländischen Absatzmärkten und transmarinen Handelsplätzen ist. Es ist keine besondere Erkenntnis, dass Seestädte ihr binnenländisches Verbindungsnetzwerk benötigen und dass mit Größe und Geschäftsumfang der städtischen Kaufmannschaft der Anschluss an das Binnenland größere Kreise zieht und über Binnenschifffahrt oder landgestützten Transport, über Zwischenhandel und Stapelpolitik bedient wird. Detlev Ellmers' Neuansatz der Hanseerklärung basiert auf allgemeinen stadt- und handelsgeschichtlichen Selbstverständlichkeiten, die er lediglich für Lübeck konkretisiert und die bestenfalls für das frühe Lübeck zutreffen.

Ellmers stellt die Frage, weshalb plötzlich nach der Gründung Lübecks die reinen „Landratten“ aus dem westfälischen Binnenland in den entferntesten Winkeln des Ostseehandels auftauchten.

„Aber wo sie an den Ufern der Ostsee auftraten, begannen sie in kurzer Zeit die Szene zu beherrschen - und es gab dort binnen kurzem keine Stelle mehr, an der sie nicht ihre Finger im Spiel hatten. Den alten Ostsee-Anrainern, allen voran den Gotländern, die vorher die entscheidenden Fäden des Ostseehandels in ihrer Hand hatten, muss der neue Vorgang wie ein Dambruch erscheinen sein. Sie mussten praktisch tatenlos zusehen, wie ihnen im wahrsten Sinne des Wortes „die Felle davonschwammen“, und ausgerechnet verursacht von Leuten aus dem Binnenland“.⁴⁸

⁴⁵ ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 27.

⁴⁶ Dafür sprechen auch die päpstlichen Schutzbriefe für Lübeck und durchziehende Kreuzfahrer (Kap. 18.5, S. 631–633), unter denen Kaufleute gewesen sein dürften.

⁴⁷ ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 27.

⁴⁸ ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 11. Ellmers hält sich zwar zugute: „Allein schon die Gewinnung einer präzisen Fragestellung ist schon ein wichtiges Ergebnis, ...“ (ebd.); nur geht das, was er als „präzise Fragestellung“ anbietet, nach meiner Einschätzung aus einer zu engen Sichtweise hervor. Wir werden sehen (Kap. 17 und

Was war es also, das die Skandinavier und die baltischen Völkerschaften angeblich „tatenlos“, chancenlos und wehrlos machte? War es das lübische Hinterland und die lübische Marktkenntnis? Waren es die überlegenen westfälischen „Landratten“, die, einmal auf Schiffen mitgenommen, unwiderstehlich waren? Was zeichnete diese Leute aus? Da die von der Forschung bisher gefundenen Begründungen für den Erfolg der Hanse nicht zutreffen,⁴⁹ müsse man ihn „in Neuerungen suchen, welche die Art oder Abwicklung des Handels betreffen“.⁵⁰ Ellmers meint:

„Ihr Kapital und ihr Mut zur Investition belebten die Szenerie schlagartig“.⁵¹

der Rörigsche
Überkaufmann

„Die neue Form des großräumigen Denkens bis tief zu den binnennländischen Verbraucherzentren griff auf die Rohstoffquellen der Ostsee aus und drückte binnen kurzem den gotländischen Zwischenhandel an die Wand“.⁵²

Mit unternehmerischer Überlegenheit und Mut und „großräumigem Denken“ sind wir wieder bei den Rörigschen Ursprüngen des großen Hanseplans angelangt. Ellmers' „Sand und See“-Ansatz kann nicht, wie alle anderen von ihm selbst kritisierten Erklärungsversuche, eine Hegemonie im Bereich der Ostsee erklären, der sich die einheimische Anrainer-Bevölkerung hilflos unterwirft und die sie sich tatenlos gefallen lässt. Hierin liegt die entscheidende Fehleinschätzung Detlev Ellmers'. Der Erfolg der frühen niederdeutschen Kaufleute im Ostseebereich hatte weniger mit einer überlegenden Art, Handel zu treiben zu tun, sondern ergab sich aus den strategischen Vorteilen dieser Kaufleute als Teil einer groß angelegten Osterweiterung des niederdeutsch-sächsischen und dann auch weitergefassten Herrschaftssystems des „Abendlandes“.

Die gesamten Vorgänge in der ostelbischen Region, im Bereich der nordwestlichen Slawen zwischen Elbe und Oder im 12. Jahrhundert und der historischen Abläufe im baltischen Raum im 13. Jahrhundert werden nur im Kontext der sich über vier Jahrhunderte hinziehenden Ostexpansion des mittelalterlichen deutschen Feudalstaates, bzw. seiner lehnsrechtlich vereinigten fränkischen, schwäbischen, bayrischen und sächsischen Stammlande verständlich.

Aus diesem Grunde wird nun zunächst das Zeitalter erfasst, in dem sich diese lokalen und regionalen Vorkommnisse im Norden jenseits der Elbe an der Ostsee abspielten und das ihnen den Stempel aufdrückte. Wir werden

18), dass das historische, mittelalterliche Szenario ganz andere Fragen und Ansichten vermittelt, die allerdings Detlev Ellmers in historisch eingengter, rein bürgerlich-kaufmännischer Sichtweise nicht erfasst.

⁴⁹ Gemeint sind die Punkte 1.–6., S. 563–564.

⁵⁰ ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 8.

⁵¹ ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 30.

⁵² ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 30.

uns auf neuer Grundlage der auch in Ellmers' Theorie zentralen Frage nach der Entstehung Lübecks zuwenden, was die ostelbischen Verhältnisse im 12. Jahrhundert einschließt. Wir können dann nämlich genau das tun, was Detlev Ellmers und seine Vorgänger nach dem zweiten Weltkrieg in aller Lübeck- und Hansetheorie völlig vernachlässigt haben: die Geschichte der Ostseekaufleute im Lichte ihres Zeitalters betrachten, im Lichte einer realen, mittelalterlichen Welt. Wir werden so in die Lage versetzt, sowohl der Stadt Lübeck, als auch späterer hansestädtischer Hegemonie in der Ostsee, genauso wie den Problemen der Schifffahrt und der Schiffstypen einen nicht nationalistisch überhöhten Platz anzuweisen.

V. Osteroberung, Lübeck und Hanse

17. Der „Drang nach Osten“ im Mittelalter

Die Geschichte der Expansion von lateinischer Kirche und römisch-deutschem Reich nach Osten und die Entwicklung der Ostseeregion sind eng mit dem Begriff eines (deutschen) „Dranges nach Osten“ verknüpft, welcher politisch und ideologisch äußerst belastet ist. Er diente als Schlagwort in Ideologieschlachten zwischen Ost und West, wobei, wie Wippermann meint, jeweils „nur das moralisch-wertende Vorzeichen vertauscht wurde.“¹ Sowohl im positiven als auch negativen Sinne wurde den Deutschen jenseits der realen Geschichte – gewissermaßen als ein völkischer innerer Trieb über die Zeiten – ein „epochen- und klassentranszendenter ‘Drang nach Osten’“² unterstellt bzw. positiv abgeleitet aus „deutscher Sendung“, „germanischer Mission“, „deutscher kulturtragender Mission im Osten“ und einer „Vormachtstellung des deutschen Wesens über das Slawentum“. Dieser Geist entfaltete sich nicht erst mit der Volkstumsideologie und dem NS-Rassismus des 20., sondern durchzieht bereits die deutsche Geistesgeschichte des gesamten 19. Jahrhunderts.³

„Drang nach Osten“
und Nationalismus

Nationalismus, sowohl auf deutscher als auch slawischer Seite,⁴ überhöht und verklärt immer enthistorisierend die eigene Seite auf Kosten von Verzerrungen der anderen, - wobei realpolitisch und in seinen historischen Konsequenzen der Nationalismus konkurrierender Großmächte anders zu bewerten ist als jener eines kleineren, um seine Unabhängigkeit fürchtenden oder bereits in Abhängigkeit geratenen Landes. Nationalismus ist immer eine ideologische Konstruktion, die in der Regel die eigene Geschichte heroisiert und zu Legendenbildungen führt. Solchen ideologischen Spaltungen ist mit geschichtswissenschaftlicher Fachdiskussion nicht beizukommen, da es meist an innerer Bereitschaft mangelt, sich auf den anderen einzulassen.

Von daher gesehen könnte die Verwendung des Begriffs „Drang nach Osten“ – auch in Anführungszeichen – zu Missverständnissen führen. Ei-

¹ Wolfgang WIPPERMANN, *Der ‘Deutsche Drang nach Osten’. Ideologie und Wirklichkeit eines politischen Schlagwortes*, Darmstadt 1981, S. 124.

² WIPPERMANN, *Drang nach Osten* (1981), S. 133. Wolfgang Wippermann stellt heraus, dass ‘deutscher Drang nach Osten’ suggeriere, „daß ein bestimmter dumpfer, weder steuer- noch umkehrbarer ‘Drang’ das deutsche Volk nach Osten getrieben habe. Deutsche Autoren haben auf diese Weise den naturwüchsigen Charakter der ‘Germanisierung’ von ehemals slawischen Territorien dokumentieren wollen, die eben die Folge eines natürlichen Gefälles zwischen dem ‘zivilisierten’ Deutschland und dem mehr oder minder ‘kulturlosen’ Osten gewesen sei. Von slawischer Seite wurde dagegen mit den Warnungen vor dem aggressiven deutschen ‘Drang’ (bzw. ‘Andrang’) nach Osten dazu aufgerufen, diesem gefährlichen, aber organisch-dumpfen ‘Drang’ einen ‘Damm’ entgegenzusetzen“ (WIPPERMANN, *Drang nach Osten* (1981), S. 9).

³ Die Darstellung orientiert sich hier an WIPPERMANN, *Drang nach Osten* (1981), S. 30-46.

⁴ WIPPERMANN, *Drang nach Osten* (1981), Kap. III: „Slawische Reaktionen: Der ‘deutsche Drang nach Osten’ als Fremdenstereotyp“, S. 47-81.

ne positive Sicht dieses gewaltsam vorgetragenen, historischen „Dranges“ disqualifizierte sich seit dem 2. Weltkrieg. Eine negative, entlarvende, anklagende Verarbeitung des Begriffs setzt einen schnell dem Verdacht eines nationalistischen Verständnisses aus den Zeiten des Kalten Krieges in Stile der DDR aus. Das Problem wird heute umgangen, indem versucht wird, die Gewaltfrage aus der Geschichtsbetrachtung möglichst auszublenden. In der Folge wird aus dem aggressiven „Drang nach Osten“ eine friedfertige „mittelalterliche deutsche Ostsiedlung“, wesentlich hervorgerufen durch relative Überbevölkerung im Rahmen klimatischer Veränderungen in Europa.⁵

Mit der Ausblendung von Aggression und Gewalt aus den Vorgängen im Osten hat man nicht automatisch die Plattform des Nationalismus verlassen. Die angebliche Überlegenheit des Deutschtums und des zivilisierten Westens über den rückständigen slawischen Osten kann, wie wir gesehen haben,⁶ auch als friedlicher Export der Errungenschaften des christlichen Abendlandes durch überlegene Kulturbringer in Form von Missionaren, überlegene Handelstechniken durch Kaufleute und überlegene städtische Siedlungs- und ländliche Agrartechniken durch Siedler und Kolonisierer aus dem Deutschen Reich nationalistisch euphemisiert werden.

Eine Überwindung des Nationalismus ist erst möglich, wenn die beteiligten Seiten die nationale Enge und die entsprechende Einstellung zueinander aufgeben und dadurch ein gemeinsamer Blickwinkel auf die Geschichte möglich wird. Ein wichtiger Schritt auf diesem Weg ist die weltanschauliche Einsicht in die gesetzmäßige Relativität jeglicher Geschichtsanschauung, d. h. in die Bedingtheit der Forschung allgemein und der zentrale Bedeutung der Ausgangsperspektive des Forschers speziell.

Wie ist das zu verstehen? Ich kann hier nur in aller Kürze die geschichtstheoretischen Ansätze umreißen, deren Darstellung hilfreich sein kann, da in ihnen die Überwindung des Nationalismus und ein anderer Umgang mit Geschichte angelegt sind.⁷

Exkurs 7: Geschichtstheoretische Reflexionen

Das Forschungsobjekt der Geschichtswissenschaft ist, wie bei allen anderen wissenschaftlichen Disziplinen, eine Entität innerhalb der Welt des Existierenden – von den jede Sicherheit nehmenden Unbestimmtheiten

⁵ Bernd Fuhrmann fasst zusammen: „Die Ostsiedlung wurde als Teil der europäischen Bevölkerungsexplosion des 12. und 13. Jahrhunderts begriffen und vergleichend als ein Problem nicht nur der deutschen, sondern der europäischen Geschichte bewusst [125: Boockmann].“ (DIRLMEIER / FOUQUET / FUHRMANN, Europa im SpätMA (2003), S. 169). Siehe auch Michael Borgolte in Anm. 7, S. 554–555.

⁶ Kap. 16.1, S. 553 ff.

⁷ Siehe auch: „Plädoyer für einen anderen Umgang mit Geschichte“, S. 673–677.

Nationalismus als
kulturbringende
Ostsiedlung

unabänderliche Re-
lativität jeder Ge-
schichtsanschauung

das Forschungsfeld
der Geschichtswis-
senschaft

der subatomaren Welt der Quantenphysik bis hin zur alle Vorstellungen sprengenden Welt der Astrophysik. In diesem Kontinuum untersucht die Geschichtswissenschaft den sich in historischer Raumzeit fortschreibenden, unumkehrbaren Prozess der Entwicklung der menschlichen Gesellschaft in ihrem Abschnitt der schriftkundigen Zivilisationen – mit fließenden vertikalen Übergängen zur Ethnologie und evolutionären Anthropologie und der Verschmelzung mit der, die Gegenwart repräsentierenden Politik- und Sozialwissenschaft einerseits und horizontalen Übergängen von der Gesellschaft zum Individuum, repräsentiert durch Medizin, Psychologie, Biochemie und Hirnforschung andererseits.

Die bahnbrechenden Erkenntnisse der Relativitätstheorie, der Quantenmechanik, der Thermodynamik und der Systemtheorie sind entscheidende Fortschritte der Welterkenntnis, die nicht nur den Naturwissenschaften, sondern aller bisherigen modernen Wissenschaft den ideologischen Boden entzieht, auf dem sie gegründet wurde. Diese Basis bestand in der kartesisch-newtonschen Vorstellung der Schöpfung einer mit Gesetzen ausgestatteten Welt, die – vergleichbar der Funktionsweise einer Maschine – deterministische Vorhersagen zulässt, sofern man die Bewegungsgesetze der Systems der Apparatur erkannt hat.⁸

ein neues
Weltverständnis ...

... und das alte
kartesisch-new-
tonsche Weltbild

Heute wird das nicht mehr offen vertreten, wird aber zumindest in den Geisteswissenschaften – soweit mir ersichtlich – in ihren gelebten Forschungstraditionen und Institutionen, ihrem Selbstverständnis und Problemdiskussionen nicht gezielt in Frage gestellt. Die revolutionären Fortschritte in der Physik des Kleinsten setzten vor über 100 Jahren ein. Nach meiner Einschätzung waren die klassischen Geisteswissenschaften mit diesen Fortschritten der Welterkenntnis überfordert. Die Geschichtswissenschaft zumindest befindet sich heute in einer tiefen ideologischen, ja existentiellen Krise.

Es mag zwar seltsam anmuten, in einer mediävistischen Arbeit mit solche Fragen konfrontiert zu werden. Es geht jedoch um ein integriertes Weltverständnis und damit auch um das Vorverständnis, mit dem die Geschichtswissenschaft an ihr Forschungsfeld herantritt. Heutzutage muss zumindest ein Grundverständnis der oben angesprochenen Fragen bei **j e d e m** Wissenschaftler eingefordert werden. Fischer kritisiert in

⁸ Ich verweise hierzu auf einige wichtige Darstellungen bis hin zu philosophischen Reflexionen aus den Reihen der Naturwissenschaftler: Ilya PRIGOGINE, Dialog mit der Natur. Neue Wege naturwissenschaftlichen Denkens, 7. Aufl. München 1993, Stephen HAWKING, Eine kurze Geschichte der Zeit, (Neuausg.), Reinbek 2011, Fritjof CAPRA, Wendezeit. Bausteine für ein neues Weltbild, 19. Aufl. Bern 1990 und Fritjof CAPRA, Lebensnetz. Ein neues Verständnis der lebendigen Welt, 2. Aufl. Bern 1996. Natürlich können diese ihren Wissenschaftsdisziplinen verbundenen Denker keine neue Historik liefern; das kann nur aus der Geschichtswissenschaft selbst heraus im Rahmen einer bewussten Überwindung kartesischer Aufklärungsideologie und ihrer gesellschaftlich-institutionellen Manifestationen erfolgen.

diesem Zusammenhang den „Hochmut eines literarisch und philosophisch Gebildeten gegenüber den Leistungen der Naturwissenschaften.“⁹

Das Ende von
Demiurgen und
transzendente
Geist

Es ist kein Platz mehr für einen Beobachter jenseits und oberhalb des Horizontes einer in das Ganze der Natur eingebetteten Menschheit. Schöpfungsmythen und Religionen, aber ebenso die kartesisch-newtonsche, deterministisch-mechanistische Weltvorstellung operieren mit einem den Anfang erschaffenden und das Gesamtsystem von außen in Gang setzenden Demiurgen. Sie benötigen und denken sich dabei den transzendenten menschlichen Geist und eine konstruierte Dichotomie von Geist und Materie. Der heutige Reifegrad naturwissenschaftlicher Erkenntnis über die Ganzheit einer universellen Welt ermöglicht eine Weltanschauung, in der Geist zu einer der Eigenschaften und Möglichkeiten der realen, physischen Welt wird und die Unterscheidung von Natur- und Geisteswissenschaften sich als humanistische Unterstellung aus den Kindertagen moderner Wissenschaft herausstellt. Die Geschichte ist keine abgeschlossene Vergangenheit sondern schließt die Gegenwart ein, die kontinuierlich zur Vergangenheit wird. Geschichte ist Bewegung. Die Vergangenheit und Gegenwart der menschlichen Gesellschaft sind ein raumzeitlicher Fluss, ein in sich verwobenes, vernetztes, dynamisches und offenes System, in dem einzelne Fakten, Ereignisse und Menschen allein durch ihre Wechselwirkung mit dem sie umgebenden System gesellschaftlichen Sinn und historische Bedeutung erhalten.

nur selektive
Systembetrachtung
von innen

Genau das gilt auch für den Historiker selbst als Teil des Gesamtflusses der Geschichte. Auch er bekommt Sinn und Bedeutung nur durch sein Eingebundensein in die Strukturen der ihn umgebende Geschichte in Form der jeweiligen Gesellschaft. Er kann die Geschichte nur als ein von ihr bereits gestalteter Teil ihrer selbst erforschen. Der Ausgangspunkt jeder Geschichtsforschung ist daher ihr a priori Eingebundensein in ihr Forschungsfeld. Sie ist sowohl durch die ihr zufallende gesellschaftliche Rolle als auch die subjektive Perspektive ihrer wissenschaftlichen Protagonisten eingebunden. Diese historisch konditionierten Forschungsvoraussetzungen entscheiden über Art, Selektivität und Stoßrichtung der Forschungsergebnisse.

Der allumfassende Flow historischer Raumzeit ist also nicht als Ganzes fassbar. Das, was wir von Geschichte wissen, ist immer nur ihr beschränkter Reflex in der Vorstellungswelt des Historikers, abhängig von seiner Position im Gesamten der Geschichte. Wir können von den Vätern der Quantenphysik und der Relativitätstheorie – von Planck und Heisenberg, von Schrödinger, Einstein und Bohr, um nur einige zu nennen – lernen,¹⁰ dass

⁹ Ernst Peter FISCHER, Die andere Bildung. Was man von den Naturwissenschaften wissen sollte, 8. Aufl. Berlin 2005, S. 10.

¹⁰ In diesem Zusammenhang sei nachdrücklich auf die Arbeiten des Wissenschaftshistorikers Ernst Peter Fischer verwiesen, im Besonderen auf: Ernst Peter FISCHER, Wie der Mensch seine Welt neu erschaffen hat, Berlin / Heidelberg 2013 und FISCHER,

auf der Ebene subatomarer Vorgänge der Betrachter und die betrachtete Natur untrennbar und wechselwirkend zusammenhängen. Naturphänomene geben dem Experimentator nur entsprechend der experimentellen Fragestellung jeweils sehr verschiedene Seiten und Eigenschaften ihrer Existenz preis. Der Betrachter beeinflusst als Systembeteiligter die Ergebnisse des Experimentes und so die Erkenntnis über die Natur.¹¹

Analoges gilt für die Geschichtswissenschaft. Durch seine Person, seine Forschungsmotivation, sein Erkenntnisinteresse, seine Weltanschauung und seine jeweilige Position im aktuell erreichten Stand der Geschichte bestimmen sich die Fragen, das Herangehen und der Umgang mit seinem Forschungsgebiet. Entsprechend eröffnen sich dem Historiker bestimmte Seiten, Aspekte und Möglichkeiten aus dem System des historisch-gesellschaftlichen Flows. In der Quantenphysik beeinflusst der Forscher durch die Art seines Experimentes die Antworten, die er von der Natur erhält. In der Geschichtswissenschaft formt sich in seinem Bewusstsein die Geschichtsvorstellung, die – bewusst oder unbewusst – in seinem Umgang mit Geschichte angelegt ist. In beiden Fällen gilt: Wie die Fragen des beteiligten Forschers, so die Antworten der Natur; wie Planung und Ausführung des Experimentes oder Projektes, so die Tendenz und Richtung der Ergebnisse.

In Wissenschaftskreisen gab und gibt es heftige Auseinandersetzungen um diesen Problemkreis. Im Gegensatz zu den historischen Personen in der Zeit kennt der Historiker den Fortgang der Geschichte, der für jene natürlich noch im Dunkeln ihrer Zukunft lag. Das verführt den Geschichtsforscher dazu, sich als „gottähnlich“ zu positionieren, was zu der tief im mechanistisch-aufklärerischen Weltbild verwurzelten Ansicht führt, durch die wissenschaftliche Erarbeitung von Puzzle-Teilen an der Rekonstruktion von Gottes Schöpfungspuzzle teilzunehmen, d. h. sich in der Vogelperspektive über der Geschichte zu befinden. Von diesem Standpunkt aus geht es zentral um die Erhöhung der Quantität der wissenschaftlich verwertbaren, methodisch sauber zu erarbeiteten Fakten aus der Vergangenheit, was dann als Qualitätskriterium für die Historikerarbeit gilt. Derjenige, der wie oben dargelegt, den Ausgangspunkt jeglicher Wissenschaft – Standort, Perspektive und gesellschaftliche Einbindung von Forschung und Forscher – zu klären versucht, wird schnell als Quertreiber und Ideologischer gemacht, der sachfremde politische Ziele verfolge. Natürlich wird nicht nur historisches Material erarbeitet, sondern Geschichtsschreibung betrieben –

Perspektive
präjudiziert
Geschichtsbild

eingebildete
Vogelperspektive
und göttliches
Geschichtspuzzle

Andere Bildung (2005).

¹¹ Hierbei geht es um die Unbestimmtheit in der Quantenmechanik – die Heisenbergsche Unschärferelation –, um den Komplementarität genannten Dualismus von Wellen- und Teilchennatur von Phänomenen wie Photonen oder Elektronen und um die 'Verschränktheit der Quantenwelt' genannte, nicht wechselwirkende Verknüpfung von Teilchenpaaren über Entfernungen hinweg.

allerdings oft im wissenschaftlichen Elfenbeinturm, d. h. mit unterstellter Deutungshoheit und ohne gesellschaftlichen Rechtfertigungsdruck. Heraus kommt dabei, wie sich an Hand der Hanse- und Schiffsproblematik in dieser Arbeit zeigt, eine Historiographie, die mit ihrer Hauptströmung bisher immer dem jeweils herrschenden politisch-gesellschaftlichen System zugearbeitet, und mitunter schlimme ideologisch-parteiische Entgleisungen mit nachhaltigen Folgen produziert hat.

Einseitige nationalistische Geschichtswissenschaft gleich welcher Couleur lebt von Feindbildern und kann es nicht riskieren, ihre eigenen Voraussetzungen und Perspektiven wissenschaftlich zu reflektieren und mit den Forschungen anderer Nationen kritisch und selbstkritisch abzugleichen.

analoge Fragestellungen
 Auf dem Weg zur Konkretisierung des weltanschaulich neuen Denkens und eines durch die Erfolge in den Naturwissenschaften ermöglichten neuen Verhältnisses zu der uns umgebenden Welt liegen Analogien zur Geschichte und der Arbeit des Historikers auf der Hand. Wie verhält es sich mit der Frage des *historischen* Raums und der *historischen* Zeit? Was wäre unter einer *historischen* Dimension der Raumzeit zu verstehen? Gibt es Verschränkungen in der Geschichte und wie wären sie zu erklären? In welchem neuen Licht präsentieren sich *historischer* Determinismus und Entwicklungsgesetze eines offenen Systems der Geschichte im Rahmen von moderner Systemtheorie?

Die heutige Geschichtswissenschaft hat erkennbare Probleme mit Postulaten des alten kartesisch-newtonschen Denkens und mit Grenzen bei Fragen nach *actio* und *reactio* / Ursache und Wirkung und endet in, wie ich es nennen möchte, nihilistischen Sackgassen. Theoriebildung bedeutet, eine innere Logik des Geschehens zu begreifen. Gemäß der Logik des alten mechanistischen Weltbildes endet man heute bei ihrem Gegenteil, nämlich der Unbegreifbarkeit von Ursachen, der Unerklärbarkeit der Welt und damit tendenziell bei der Liquidation der eigenen Wissenschaftsdisziplin.

Ursache-Wirkung-Verwobenheit
 Das wird exemplarisch an einer, von Michael Borgolte vorgetragenen Argumentation deutlich. Zunächst richte „die Geschichte“ ein völliges Durcheinander an:

„Geschichte, die alles verändert, verändert eben auch die Faktoren der Veränderung. Was einmal als Wirkursache bestimmt werden konnte, wandelt sich selbst durch die Wirkungen, die es auslöst, und durch die Kräfte, die es ihrerseits bestimmten.“¹²

Anschließend lehrt er die Unbegreifbarkeit von Ursachen hinter historischem Geschehen:

„Begriffe wie Feudalismus und Kommunalismus wollen Geschichte erklären und täuschen doch über die komplizierten Wechsellagen

¹² Michael BORGOLTE, Feudalismus. Die marxistische Lehre vom Mittelalter und die westliche Geschichtswissenschaft, in: GERHARDT, Marxismus (2001), S. 162.

des Geschehens, die Kontingenz der Ereignisse und die Unbegreifbarkeit der Ursachen hinweg.“¹³

Diese These von der „Unbegreifbarkeit von Ursachen“ setzt einerseits die Existenz von Ursachen voraus, um gleichzeitig festzustellen, sie seien nicht begreifbar. Woher nimmt Borgolte dann das Wissen von einer Ursachenexistenz? „Unbegreifbarkeit von Ursachen“ ist ein Widerspruch in sich und daher ein wertloser Ansatz. Er verschleiert lediglich, was Borgolte ‚ursächlich‘ meint, nämlich: Ursachenlosigkeit. Bei ihm werden Ursachen zu „Wirkursachen“ und „Ursachenrückwirkungen“ – alles löst sich in einem nicht mehr analysierbaren, historischen Einheitsbrei auf, in dem Ursache und Wirkungen nicht mehr unterscheidbar sind und die „Unbegreifbarkeit von Ursachen“ eintritt. Borgolte blickt auf ein unentwirrbares historisches Beziehungschaos und erklärt damit den Forschungsgegenstand der Geschichtswissenschaft für prinzipiell nicht begreifbar und sprachlich nicht darstellbar.

Die mechanistische *actio-reactio*-basierte Vorstellung endet in der Tat in „historischer Entropie“. Aber offensichtlich taumelt die Geschichte nicht chaotisch vor sich hin, sondern sie weist sich wiederholende und in verschiedensten Variationen sich manifestierende Grundmuster auf, wie z. B. die Entstehung von Staaten aus archaischen Stammesgesellschaften, wie sich hierarchisch nach Reichtum und Eigentum differenzierende Gesellschaftsformationen, wie die Entwicklung gesellschaftlicher Arbeitsteilung, wie die Entstehung und Organisation von Religionen und ihren Institutionen durch gesellschaftliche Eliten, usw. Diese Grundstrukturen manifestieren sich in einem ungeheuren Variantenreichtum im konkreten Fluss der Geschichte. Die jeweilige Ausformung und das historische Schicksal dieser Varianten sind im Einzelnen tatsächlich nicht deterministisch bestimmbar, sondern von der Wissenschaft konkret zu analysieren, was allerdings nach Borgolte nicht machbar ist.

mechanistische
actio-reactio-
Vorstellungen

Was Borgolte im Grunde vor der Geschichte kapitulieren lässt, ist ein mechanistisch-kartesisches Verständnis von Geschichte, das nicht in der Lage ist, in den eben angesprochenen Grundstrukturen des dynamischen Gesamtsystems der menschlichen Gesellschaft die Entwicklungsgesetze der Geschichte zu erkennen. Nicht einzelne Begebenheiten, Vorkommnisse, oder Herrscherpersönlichkeiten, nicht Geschehnisse wie Kreuzzüge, Abläufe wie Reformationen oder Ereignisse wie die Erfindung der Dampfmaschine erklären die Geschichte, sondern die immer vorhandenen, gerichteten, raumzeitlichen, systemischen Strukturen des historischen Flows. Nicht die Droysenschen Überreste, Quellen und Denkmäler, nicht archäologische Artefakte machen die Geschichte aus. Es sind vielmehr die Beziehungen zwischen ihnen und die Strukturen, in denen sie eingebettet sind. Es ist das,

Grundstrukturen
eines dynamischen
Gesamtsystems

¹³ BORGOLTE, Feudalismus (2001), S. 162.

statistische
Wahrscheinlich-
keitsmuster

was man eben nicht finden, ausgraben, archivieren und ausstellen kann, was die System- und Entwicklungsgesetze der Geschichte ausmacht. Nicht *actio* und *reactio* erklären den konkreten Verlauf der Geschichte, sondern statistische Wahrscheinlichkeitsmuster analog zur Welt des Allerkleinsten. Der Historiker kann im Nachhinein komparatistisch, abstrahierend und theoriebildend raumzeitliche Strukturen der Geschichte herausarbeiten, aus denen sich allerdings keine deterministischen Schlussfolgerungen für die Gegenwart ziehen lassen. Wenn Friedrich Engels, Hegel zustimmend, definiert, dass „die Freiheit die Einsicht in die Notwendigkeit“ sei,¹⁴ so drückt sich hierin ein grundlegender Determinismus aus, der Freiheit geradezu widerspricht, denn Freiheit sei Erkenntnis und Anwendung der Naturgesetze. Eine solche Freiheit, sich in ein erkanntes Unabänderliches zu fügen und das zu tun, was man tun muss, ist nach meinem Verständnis nur Ausführung angeblich alternativloser Erkenntnisse, in der Praxis vorgegeben von denjenigen, die diese objektiven Notwendigkeiten angeblich als alternativlos erkannt haben. Sie selbst aber sind auch nur Teil des Gesamten der Geschichte und dementsprechend, wie oben dargestellt, in ihren Erkenntnis- und Perspektivmöglichkeiten eingeschränkt. Ein Zufall als dialektischer Gegenpart von Notwendigkeit hat in diesem deterministischen Verständnis von Freiheit keinen Platz. Demgegenüber würde ich definieren, dass Freiheit darin besteht, den Grad der Wahrscheinlichkeit des Eintretens erwünschter Entwicklungen durch bewusstes und gezieltes Handeln zu beeinflussen.

17.1. Das „Abendland“: eine aggressive Feudalgesellschaft

Über Jahrhunderte des Mittelalters sind Begehrlichkeiten der lateinischen Kirche und des westlichen Feudaladels Richtung Osten und der immer wieder erfolgten Zugriffe auf die dortigen Volksstämme und deren Länder zu konstatieren. Dieser Druck auf den Osten bzw. „Drang nach Osten“ erklärt sich allerdings vollkommen anders als ihn verklärende oder verteufelnde nationalistische Historiographien benutzen.

Robert Bartlett
1993

Robert Bartlett hat 1993 eine umfassende gesamteuropäische Übersicht präsentiert, in der dem „Drang nach Osten“ seine rationale historische Dimension zugewiesen wurde.¹⁵ Bartletts Umgang mit dem Mittelalter hat

¹⁴ Das ganze Zitat lautet: „Hegel war der erste, der das Verhältnis von Freiheit und Notwendigkeit richtig darstellte. Für ihn ist die Freiheit die Einsicht in die Notwendigkeit. „Blind ist die Notwendigkeit nur *insofern dieselbe nicht begriffen wird.*“ Nicht in der geträumten Unabhängigkeit von den Naturgesetzen liegt die Freiheit, sondern in der Erkenntnis dieser Gesetze, und in der damit gegebenen Möglichkeit, sie planmäßig zu bestimmten Zwecken wirken zu lassen“ (Friedrich ENGELS, Herrn Eugen Dührings Umwälzung der Wissenschaft [„Anti-Dühring“], Berlin (Dietz) 1952, S. 138).

¹⁵ Robert BARTLETT, *The Making of Europe. Conquest, Colonization and Cultural*

die wissenschaftlichen Geister gespalten. In dem aktuellen Buch über die europäische Ostproblematik, der Dissertation von Jan-Christoph Herrmann,¹⁶ nimmt der Autor auf eine Weise Stellung, die hier nicht unwidersprochen bleiben kann. Das beginnt damit, dass er Bartlett ein „einseitiges, kausalistisches und vereinfachendes Geschichtsbild“ unterstellt, in dem „insgesamt kaum Platz für Varianten im historischen Prozess und schon gar nicht für die Wahrnehmung gegenläufiger Entwicklungen und Wechselwirkungen“ sei.¹⁷ Ein Mediävist, für den „Kausalismus“, also die Suche nach ursächliche Zusammenhängen im Prozess historischer Entwicklung zum Kritikpunkt wird, und für den jede Suche nach Ursachen immer Vereinfachung und Einseitigkeit bedeutet,¹⁸ argumentiert deutlich mit alten mechanistischen Kausalitäts- und Ursache-Wirkung-Vorstellungen und erkennt nicht, dass die treibenden Kräfte und Bewegungsgesetze in den Strukturen eines Gesamtsystems des historischen Flusses enthalten sind, die nicht mit *actio* und *reactio* zwischen historischen Einzelercheinungen zu verwechseln sind.¹⁹

Wie Jan-Christoph Herrmann zu erkennen gibt, argumentiert er auf der Plattform Michael Borgoltes.²⁰ Nun muss man verstehen, dass Borgoltes Linie unter Abwicklung der DDR-Wissenschaft und ihrer marxistischen Ansätze durch den Westen zu verbuchen ist. Dabei endet er allerdings mit seiner „antikausalistischen“ Gegentheorie in einer nihilistischen Sackgasse, ohne den ebenfalls noch zumindest in Einzelfragen in cartesisch-newtonischer Weltsicht befangenen Historischen Materialismus von Marx und Engels²¹ mit seiner Kritik erreichen zu können.

Gemäß seines Borgolteschen „Anti-Bartlett“-Statements müsste Herrmann seinerseits bemüht sein, antikausalistisch alle Wechselwirkungen und gegenläufigen Entwicklungen wahrzunehmen und einzubeziehen, um glaubwürdig zu sein. Dem ist nicht so. Beispielsweise erklärt er, weshalb die Karolinger noch nicht an eine völlige Unterwerfung der Slawen dachten, damit, dass es eines Sachsen brauchte, des ersten Ottonen Heinrich I., der sich

Change 950–1350, London (u.a.) 1993; in deutscher Übersetzung drei Jahre später: Robert BARTLETT, Die Geburt Europas aus dem Geist der Gewalt. Eroberung, Kolonisierung und kultureller Wandel von 950 bis 1350, (aus d. Engl. v. Henning Thies), München 1996.

¹⁶ Jan-Christoph HERRMANN, Der Wendenkreuzzug von 1147, Frankfurt am Main 2011.

¹⁷ J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 19.

¹⁸ J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 7.

¹⁹ Exkurs 7, S. 577.

²⁰ Exkurs 7, S. 576–578.

²¹ Exkurs 7, auf der vorhergehenden Seite. Das gilt zumindest für das angesprochene Problem des Determinismus. Ansonsten haben Marx und Engels mit ihrer Lehre über die Entwicklung alles Seienden in sich dialektisch lösenden Gegensätzen (Dialektischer Materialismus) jeglicher Vorstellung von einer mechanistischen Bewegung der Welt widersprochen.

„zum Ziel gesetzt“ hatte, „die Slawen völlig zu unterwerfen.“²² Man brauchte also den Willen eines großen Herrschers für den „Eroberungsdrang nach Osten.“ Allerdings müsse man dabei „von der Missionsbewegung zwischen 800 und 919 unter Ansgar und anderen“ absehen, – also absehen vom Expansionsdrang der römischen Kirche. Das wäre also „nicht-(mono)kausalistisch unter Einbeziehung aller Rück- und Wechselwirkungen“? Ebenfalls bezeichnend für seinen Standort ist folgende kritische Verwunderung Herrmanns: „In den 1970er Jahren entstanden in den Ostblockstaaten zahlreiche Publikationen, in denen die Slawen sehr positiv beschrieben werden.“²³ In den meisten Epochen deutscher Geschichtsforschung ist den Slawen auf überheblich-nationalistische Art begegnet worden, wurden sie einseitig durch die Brille deutscher Herrschaftsinteressen begutachtet – und zwar in dem Geiste, den Herrmann selbst – ich unterstelle unreflektiert – noch 2011 kolportiert, wenn er schreibt: Heinrich I. legte mit seinen Slawenunterwerfungsplänen „wie LUDAT es ausdrückte, einen Grundstein für einen gewaltigen Missions- und „Kultivierungsvorgang“, der unter seinem Sohn Otto den Osten grundlegend verändern sollte.“²⁴ Diese Vorgänge waren, um es einmal etwas polemisch zu wenden, genauso wenig „gewaltig“, wie die Ausrottung mittelamerikanischer Völker durch die Spanier, das Niedermachen nordamerikanischer Stämme durch europäische Kolonisten oder die Anglisierung des indischen Subkontinentes durch England. Die Aufgabe heutiger deutscher Forschung in Europa scheint mir zunächst einmal in der „Entrümpelung deutscher Ideologie-Arsenale“ zu liegen, ehe wir uns über ein „sehr positives Slawenbild im Osten“ verwundern.

Bartlett stellt gleich zu Anfang seines Buches klar, was die mittelalterliche Welt im Kern ausmachte. Sie war eine durch adelige Herrschaftsverhältnisse zerrissene Agrargesellschaft.

„Europe was a world of peasant communities, making a living from pastoral and arable agriculture supplemented by hunting and gathering, with technological and production levels far below those of the present day. Everywhere a small élite of aristocrats dominated and fed itself from the labors of the peasantry. Some were laymen, trained in warfare, proud of family, committed to the continuation of their line; others were clerics or monks, set apart for the Church, avowedly literate and celibate.“²⁵

Nachdem der erste Karolinger und der römische Papst Mitte des 8. Jahrhunderts eine feste Bindung eingegangen waren und nachdem Karl der

²² J.-CHR. HERRMANN, *Der Wendenkreuzzug* (2011), S. 52.

²³ J.-CHR. HERRMANN, *Der Wendenkreuzzug* (2011), S. 17.

²⁴ J.-CHR. HERRMANN, *Der Wendenkreuzzug* (2011), S. 52, mit Nachweis von H. Ludat in Fn. 210.

²⁵ BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 1.

Große mit der Unterwerfung der Langobarden in Italien und der Sachsen im Norden ein zentrales, christlich-fränkisches Reich im Westen des Kontinents mit teilweise ungebremster Brutalität konsolidiert hatte, wurde dieses Staatsgebilde und seine Nachfolgestaaten für die folgenden vier Jahrhunderte zu einer ständigen Gefahr für die angrenzenden, europäischen und erreichbaren außereuropäischen Gebiete. Das europäische Kerngebiet lag in einer Zone, die sich von Südostengland über Frankreich und Deutschland nach Zentralitalien hinzog, wobei insbesondere Nordfrankreich und Norditalien den Ton angaben. Eroberungsaktivitäten in die meist heidnischen Randbereiche hinein gingen vorrangig von dem Kriegeradel der jeweils angrenzenden Gebiete dieses Kernbereiches aus. Schottland, Wales und Irland wurden das Ziel englisch-normannischer Expansion. Auf der iberischen Halbinsel wurden im Zuge der Reconquista in immer neuen Schüben nach Süden die muslimischen Gebiete erobert. Höhepunkte aggressiver Expansionsbestrebungen bildeten die Kreuzzüge des westeuropäischen Adels nach Palästina.

Expansionsdruck
europäischer
Kerngebiete

„The eleventh, twelfth and thirteenth centuries were a time when new kingdoms were in the making: Castile, Portugal, Bohemia, Jerusalem, Cyprus, Sicily, Thessalonica. New kingdoms needed new royal dynasties, and it was the restless nobility of western Europe that provided them“.²⁶

Und Bartlett stellt weiter heraus:

One of the more striking aspects of the movement of the expansionary activity of the tenth to the thirteenth centuries was the movement of western European aristocrats from their homelands into new areas where they settled and, if successful, augmented their fortune. The original homes of these immigrants lay mainly in the area of the former Carolingian empire. Men of Norman descent became lords in England, Wales, Scotland and Ireland, in southern Italy and Sicily, in Spain and Syria. Lotharingian knights came to Palestine, Burgundian knights to Castile, Saxon knights to Poland, Prussia and Livonia. Flemmings, Picards, Poitevins, Provençals and Lombards took to the roads or the sea and, if they survived, could enjoy new power in unfamiliar and exotic countries“.²⁷

Die Hauptrichtung sächsisch-deutscher Expansion im Hochmittelalter zeigte geographisch bedingt nach Osten.

sächsisch-deutsche
Expansion
Richtung Osten

„Here German aristocrats established themselves over an immense area. Knights from Saxony could be found in Estonia on the Gulf

²⁶ BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 39.

²⁷ BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 24.

of Finland, in Silesia along the Oder and throughout Bohemia and Hungary. New family fortunes were made east of the Elbe“.²⁸

Auch wenn die feudaladlige Expansion nicht in allen Fällen mit dem Vormarsch des Christentums deckungsgleich war,²⁹ kann Bartlett anhand der Errichtung von Bistümern das systematische Vordringen des Christentums und der damit verbundenen Einverleibung der Ländereien in das Abendland der lateinischen Kirche und das lehnmäßig verbundene Netzwerk des deutschen Feudalstaates visualisieren.³⁰

Diese mittelalterliche Expansion aus den europäischen Kerngebieten in die Randgebiete hinein erfolgte natürlich unter jeweils konkreten Umständen und in unterschiedlichen Erscheinungsformen. Wenn jedoch Prozesse über längere Zeiträume hinweg die gleiche Richtung und Tendenz aufweisen, müssen ihnen systemische, sozio-historische Ursachen zugrunde liegen.

karolingische
Staatsbildung

Mit den Karolingern setzte eine beschleunigte Staatsbildung ein, die durch folgende Charakteristika gekennzeichnet war:

- die Herausbildung einer zentralen königlichen Verwaltung;
- die Grundherrschaft auf der Basis von Belehnung;
- die Entwaffnung des alten Bauernkriegers zugunsten eines ritterlichen Gefolgschaftswesens;
- die absolute kriegerische Dominanz des bewaffneten, adeligen, berittenen Kämpfers.

ständische
Klassengesellschaft

Die Gesellschaft teilte sich nach Besitz und Verfügungsgewalt über alle Ressourcen in Klassen in der Form mittelalterlicher Stände auf. Diese Gesellschaft tendierte zu innerer und äußerer Expansion: zu innerer Expansion in Form von Ausbau der Altländer und zu äußerer als Eroberungen und Kolonisierungen.

Der mittelalterliche Stand der *laboratores*, d. h. die Masse der produktiv arbeitenden Bevölkerung war nur in begrenztem Umfang in der Lage, diejenigen Überschüsse zu produzieren, die die geistlichen und weltlichen Eliten benötigten. Lehen, die den Vasallen oder kirchlichen Institutionen eine standesgemäße Existenz ermöglichten, mussten über eine bestimmte Größe und eine entsprechende Anzahl von an dieses Land gebundene Produzenten

²⁸ BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 30/31.

²⁹ So beispielsweise in Irland. Die Insel wurde schon im fünften Jahrhundert durch St. Patrick zum Christentum bekehrt. Später wurde Irland das Zentrum von Wandermönchen, die „evangelized virtually every Germanic people in western Europe“ (BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 21). Dennoch erlebten die christlichen Iren den Einfall einer feudalen Ritterelite, die Kolonisierung durch bäuerliche Siedler und die Gründung privilegierter Städte. Ein anderer Fall liegt mit Skandinavien vor, denn hier kam die Christianisierung in dem Maße voran, wie sich prochristliche, königlich-staatliche Autorität herausbildete, d. h. ohne fremde, bewaffnete Aggression.

³⁰ Abb. 17.1 auf der gegenüberliegenden Seite.

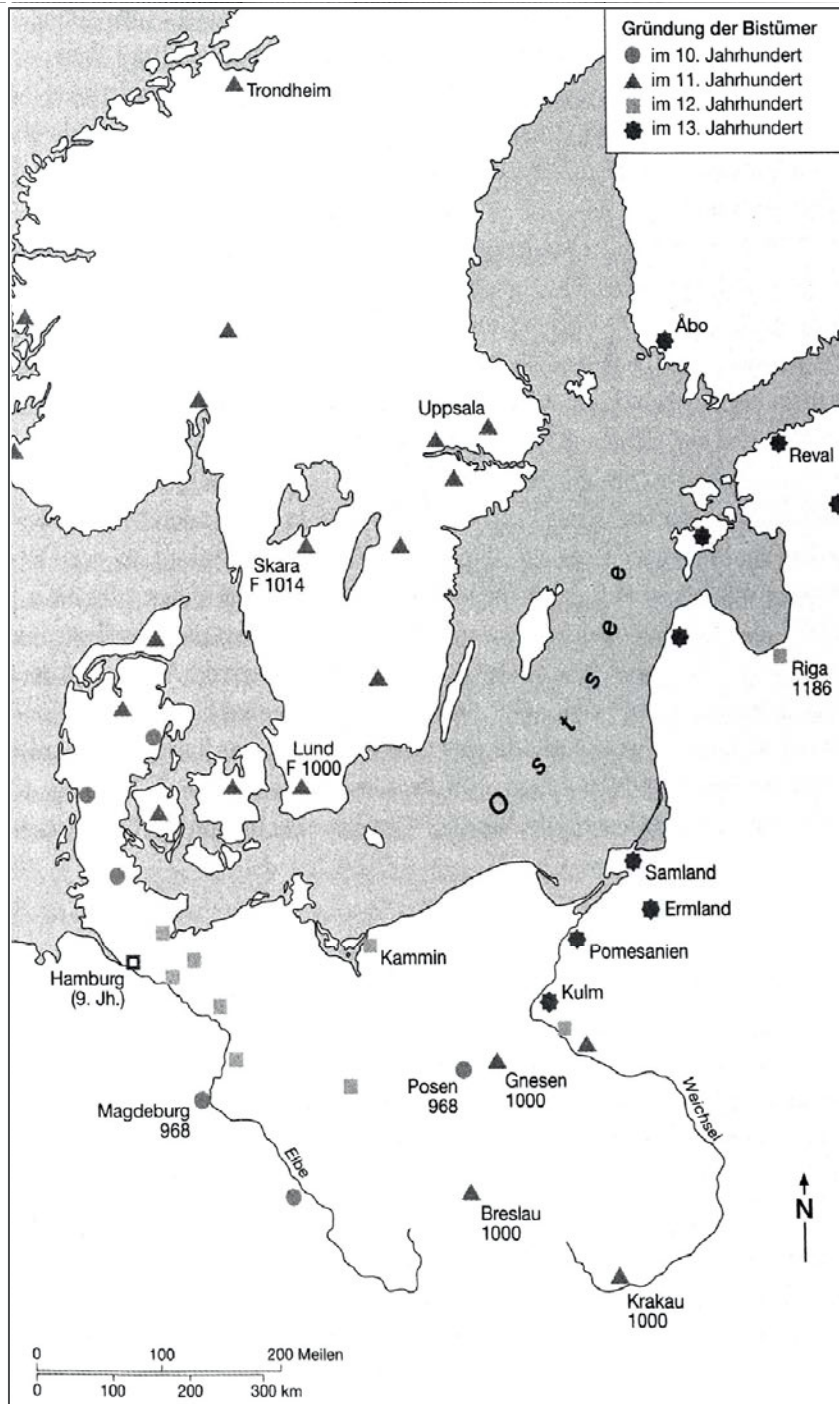


Abb. 17.1: Vordringen der röm.-kath. Bistümer in Nord- und Osteuropa
 Aus: BARTLETT, Die Geburt Europas (1996), Abb. 3, S. 29.

innere Zerrissenheit verfügen.³¹ Der Größe des herrschenden Adels waren also objektive quantitative Grenzen gesetzt. Land und Lehen waren begehrt. In den Kernländern war der Kuchen gewissermaßen verteilt und eine Ausdehnung von Besitz und Macht war in der Regel nur durch Landoptimierung per Rodung oder Trockenlegung möglich oder ging direkt auf Kosten von Standesgenossen.

Primogenitur und männliche Erblinien waren geeignet, das System zu stabilisieren und in machtmäßiger Balance zu halten. Sie produzierten aber in großer Zahl nachgeborene Söhne und Töchter auf der Suche nach standesgemäßem Auskommen. Das erklärt zu großem Teil die ewigen Fehden und Kämpfe untereinander. Nach jedem Tod eines Fürsten setzten immer wieder Kämpfe der Nachfahren um das Erbe und verschiedener Adelshäuser um die Umbesetzung von Machtpositionen ein.³²

Vasallen und Lehen Ein weiteres Problem ergibt sich aus der Struktur der Militärorganisation. „The military retinue was one of the basic social organisms of medieval Europa“.³³ Die Führer benötigten Land für ihre militärischen Gefolgsleute sowohl als Abgeltung für deren Dienste, als auch, um sie über Lehen zu weiterer Heerfolge zu verpflichten. Die sich aus all diesen Aspekten ergebende chronische Knappheit von Land und Lehen war mit Sicherheit einer der Antriebskräfte für die Eroberungs- und Expansionsdynamik der europäischen Herrschaftsverbändestaaten.³⁴ Entsprechendes gilt für die

³¹ Bartlett ermittelt für 7500 englische Rittersitze durchschnittlich je ein Lehen pro 6 bis 7 Quadratmeilen (16 bis 17 Quadratkilometer). In der Normandie kamen 1172 auf jedes der ungefähr 2500 Rittergüter durchschnittlich 5 Quadratmeilen (13 oder 14 Quadratkilometer) BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 52-53; die Umrechnung in Quadratkilometer nach BARTLETT, *Die Geburt Europas* (1996), S. 70.

³² Helmold von Bosau beschreibt eine solche Situation drastisch, und zwar die Zeit der Thronfolge des minderjährigen Heinrichs IV. 1056: *Statimque ebullierunt perturbaciones variae in regno, eo quod principes, qui contentiones affectabant, contempnerent infantiam regis. Et surrexit unusquisque adversus proximum suum et multiplicata sunt mala multa in terra, depredaciones, incendia et mortes hominum.* (H.v.Bos. 22, S. 106, Z. 4-8: „Und sofort brachen im Reich allerhand Unruhen aus, weil die Fürsten, die stets zur Machtprobe bereit waren, den minderjährigen König zurückwiesen. Ein jeder erhob sich gegen seinen Nächsten, und es verbreiteten sich viel Leid auf Erden, Plünderungen, Brand und Tod.“ [Übers. überarb.; RP]).

³³ BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 45.

³⁴ Der in der Geschichtswissenschaft gebräuchliche Begriff des „Personenverbandsstaates“, 1939 publik gemacht von Theodor Mayer (Theodor MAYER, *Die Ausbildung der Grundlagen des modernen deutschen Staates im hohen Mittelalter* (1939), in: KÄMPF, *Herrschaft und Staat* (1956), S. 287-294) ist in meinen Augen irreführend. Seit der frühesten Urgesellschaft bis in die Gegenwart haben die Menschen – die Personen – immer in irgendeiner Form von Verband gemeinsam existiert. Das ist gewissermaßen konstituierend für die Menschen als gesellschaftliche Wesen. Diese Personenverbände konnten die unterschiedlichsten Organisationsformen (Horden, Sippen, Stämme, Standes- und Klassengesellschaften) annehmen, je nachdem, wie sich die jeweilige Gesellschaft entwickelte und aufstellte. Staaten waren immer spezifische, historisch neu entstandene Erscheinungen dieser Personenverbände, wenn sich die Gesellschaft

kirchlichen Hierarchien und Institutionen, auch wenn sich durch den Zölibat die Fragen etwas anders stellten. Die römische Prälatenkirche war von der päpstlichen Kurie bis hinunter zu den regionalen Bistümern und den Klöstern mit Angehörigen des Adels bestückt, die auf diesem Wege zu einem standesgemäßen Leben mit entsprechender Karriere fanden. Aber auch diese Institutionen waren von der Größe ihrer Besitzungen abhängig und brachten missionierende Kandidaten für die Erschließung von eroberten Territorien und dem Aufbau von Herrschaften hervor.

Überhaupt gewann das sogenannte Abendland einen großen Teil seiner Kraft, Stabilität und Gefährlichkeit aus der Symbiose zwischen einer europäisch-zentralistischen, lateinischen Kirche und den hoch gerüsteten, geschulten Militäraristokratien der Kernländer. Die Kirche sorgte für den tiefgreifenden, religiösen und weltanschaulichen Zusammenhalt der sich ständig in ihrem Einflussbereich untereinander bekriegenden und befehrenden, hierarchischen Ritterverbände. Sie erlangte die umfassende Macht über die Seelen der Menschen und war in der Lage, den oben beschriebenen, inneren, sozialen Druck der feudalen Kerngesellschaften zu bündeln und nach außen zu richten. Mission, Verbreitung des wahren Glaubens und Rettung des Seelenheils der Heiden waren die noblen Rechtfertigungsbotschaften für weltliche, handfeste Ziele, nämlich für Eroberung zwecks Beutemacherei und Unterwerfung zwecks Tributeintreibung. Die christliche Ideologie lieferte autosuggestive Anstachelung zu Landraub und Einverleibung fremder Länder. Die Kreuzzüge, die iberische Reconquista und die immer neuen Vorstöße nach Osten waren die Umsetzung christlichen, dogmatischen und lukrativen Sendungsbewusstseins.

Militäraristokratien
und zentralistische
Kirche Hand in
Hand

Die Geschichte der Ostexpansion und der Ostkolonisation war aus Sicht des voll ausgebildeten, lateinisch-christlichen, deutschen Feudalstaates trotz aller Opfer und Rückschläge am Ende ein großer Erfolg. Für die autochthonen Völkerschaften im uns hier besonders interessierenden slawisch-ostelbischen Westen und dann auch im baltischen Nordosten nahm sie allerdings einen verheerenden Verlauf.³⁵

in Oben und Unten, Eliten und Massen, Besitzende und Besitzlose, Herrscher und Beherrschte differenzierte. Für Mayer hat j e d e r Personenverband Staatscharakter. Damit reißt er den Staat aus seinem jeweiligen historischen Zusammenhang und macht ihn zu einer ewigen Kategorie. Im Mittelalter hat man es mit lehnsrechtlich gestaffelten und vernetzten, herrschaftlich-elitären Personenverbänden zu tun, die die große Masse der hörigen Bevölkerung in diese Verbandsstrukturen hineinzwang, in denen sie die Rolle einer ausbeutbaren Verfügungsmasse innehatte. Aus diesen Gründen halte ich den Ausdruck „Herrschaftsverbändestaat“ für angebrachter, da er nicht eine tendenziöse Staatsüberhöhung impliziert. Dieser überhöhte Staatsbegriff unterliegt allerdings in der Geschichtswissenschaft auch heute noch allgemeinem Mainstream-Konsens (siehe hierzu: Eberhard Isenmann, „Staat“, LexMA, Bd. 7).

³⁵ Hauptquellen für diese Vorgänge sind Helmolds von Bosau Slawenchronik für die südliche Ostsee (H.v.Bos.) und Heinrichs von Lettland livländische Chronik für

Es war ein schwerer Kampf über Jahrhunderte, in denen die Slawen durch Kriegszüge „befriedet“ und ruhig gehalten wurden,³⁶ und dann wieder jede sich bietende Gelegenheit nutzten, um zurückzuschlagen und Christentum und fremde Herren abzuschütteln.³⁷

17.2. Strategien der Osteroberung

Im 12. Jahrhundert werden unterschiedliche Einschätzungen und Taktiken in Fragen der Osterweiterung sichtbar, die besonders für den Grafen von Holstein und Stormarn, für die obodritischen Genden und auch für

das Baltikum (H.v.Let.). Diese Quellen bieten einen reichen Schatz an historischen Informationen, sind aber durch ihre Einseitigkeit und Parteilichkeit immer zu relativieren. Robert Bartlett macht nachdrücklich auf diese Aspekte aufmerksam. „As the military aristocracy of western Europe extended its lordship outwards in the eleventh, twelfth and thirteenth centuries, its members created not only conquest states and colonial societies, but also representations of themselves and their enterprises. These images of conqueror and conquest are enshrined in the histories and charters that their clerical brothers and cousins drew up and in the songs and stories that the aristocracy composed and enjoyed. Written memorials of this kind record the words and gestures of famous conquerors. They elaborate a terminology and rhetoric of expansionary violence. Mythic motifs recur: the first coming of the conquerors; the figure of the heroic military pioneer, perhaps poor knight or noble, who took the gamble of foreign conquest. The superhuman exploits of the new men. What emerges from such records is the self-image of the conqueror.“ (BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 85). Eine besondere Gefahr geht dabei von diesen Quellen aus, wenn sie von nationalistischen Ideologien in Anspruch genommen werden und wurden, wie z.B. von dem nordisch-germanischen Herrenmenschentum des Dritten Reiches oder den Theorien vom Transfer einer überlegenen Kultur und der Segnungen des christlichen Abendlandes in den unterentwickelten Osten, wie wir es bei v.Brandt gefunden haben (siehe S. 555–556). Für solcherart einseitige, nationalistische Sichtweisen können christlichen Chroniken scheinbare historische Legitimation liefern. Das tut allerdings den Quellenwerken selbst keinen Abbruch. Auch Jan-Christoph Herrmann spricht die *interpretatio christiana* unserer Quellen an und stellt fest: „Wir wissen im Grunde genommen sehr wenig über die Wenden.“ (J.-CHR. HERRMANN, *Der Wendenkreuzzug* (2011), S. 225). Er meint allerdings: „Die Forschung hat sich von nationalistischen Betrachtungsweisen weitgehend frei gemacht“ (ebd.). Um das sagen zu können, muss man allerdings den deutschen Nationalismus konkret aufgespürt haben – ansonsten bleibt eine solche Feststellung ein Lippenbekenntnis und Selbstberuhigung.

³⁶ So beispielsweise in der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts, weil Konrad II., wie Helmold schreibt, *Winithos frequentibus bellis attriverit*. (H.v.Bos. 19, S. 96, Z. 2: „... , die Wenden mit häufigen Kriegen zermürt hat.“).

³⁷ Wie in einem Aufstand unter dem heidnischen Fürsten Kruto 1068, den Helmold so erklärte: *Slavi servitutis iugum armata manu submoverunt, tantaque animi obstinatio libertatem defendere nisi sunt, ut prius maluerint mori quam Christianitatis titulum resumere aut tributa solvere Saxonum principibus*. (H.v.Bos. 25, S. 110, Z. 24-27: „Die Slawen schüttelten mit der Waffe in der Hand das Joch der Knechtschaft ab und waren so hartnäckig entschlossen, ihre Freiheit zu verteidigen, dass sie eher sterben wollten als sich Christen zu nennen oder den Fürsten der Sachsen Tribut zu zahlen.“ [Übers. überarb.; RP]).

Lübeck von Bedeutung sind.

Helmold von Bosau kritisierte als Priester aus Missionssicht wiederholt heftig die Habgier der siegreichen sächsischen Fürsten, die die heidnischen Völker nicht missionierten, sondern eher vom Christentum abschreckten.³⁸ Der Kirchenmann durchschaute natürlich nicht das System hinter der Ostexpansion. Zumindest im Ansatz aber erkannte der persönlich redliche und integre Missionspriester Helmold das schmutzige, weltliche Ausbeutungs- und Eroberungsspiel, das die Fürsten unter dem Weihrauch gottgefälliger Verbreitung des Christentums trieben. Er bedauert und beklagt, dass die Elb- und Ostseeslawen so schwer zu gewinnen seien, wobei er einiges Verständnis für ihr Verhalten aufbringen kann.

Helmolds Kritik an sächsischer Fürstengier

Die Kämpfe und Kriege des frühen und hohen Mittelalters unterlagen, je nach Stand der gesellschaftlichen Entwicklung der Beteiligten, unterschiedlichen Zielsetzungen. Die archaischste Form waren die Ein- und Überfälle, die reinen Raubzüge bei verfeindeten Stämmen, bei denen die Sieger Beute beladen in ihr Territorium zurückkehrten. Solche Züge wurden oft über das Meer per Schiff vorgetragen, weil sie so zum einen zügig und überraschend durchgeführt werden konnten und zum anderen durch die Schiffe eine schnelle, vor direkter Verfolgung sichere Rückzugsmöglichkeit vorhanden war. Ziel konnte noch nicht die direkte, dauerhafte Herrschaftsübernahme der Angreifer sein, die in ihrer eigenen Bauernkriegerkultur selbst noch keine ausgeprägten Herrschaftsstrukturen ausgebildet hatten.

Überfälle, Beute und Tribut

In Staaten, wie dem der karolingischen Franken, hatten sich bereits mächtige, aristokratische Herrensichten abgesetzt, deren Machtbasis auf territorialen Eroberungen beruhte, denen es um dauerhaft beherrsch-

³⁸ Als in einer innerslawischen Auseinandersetzung (*pugna Tolenzorum* 1056/57) die Redarier und Tollenser den Dänenkönig, den Herzog von Sachsen und den christlichen Obodritenherrscher Godescalc zur Hilfe gegen die Zirpanen und Kessiner ins Land holten, diese besiegt wurden und mit 15 000 Mark sich Frieden erkaufen mussten, zeigte sich hinter der christlichen Missionsfassade das wahre Gesicht der expandierenden, erobernden Militärmacht. Helmold prangerte das Verhalten der Sieger an: *Principes pecuniam inter se partiti sunt. De Christianitate nulla fuit mentio, nechonorem dederunt Deo, qui contulit eis in bello victoriam. Unde cognosci potest Saxonum insaciabilis avaritia, qui, cum inter gentes ceteras barbaris contiguas prepolleant armis et usu militiae, semper proniores sunt tributis augmentandis quam animabus Domino conquirendis. Decor enim Christianitatis sacerdotum instantia iam dudum in Slavia convaluisse, si Saxonum avaricia non prepedisset.* (H.v.Bos. 21, S.102-104: „Die Fürsten teilten das Geld unter sich auf. Vom Christentum war keine Rede, noch dachten sie daran, Gott die Ehre zu erweisen, der ihnen den Sieg im Krieg verliehen hat. Daran kann man die unersättliche Habgier der Sachsen erkennen. Sie mögen zwar den anderen, angrenzende Barbarenstämme überlegen sein was Waffen und Kriegskunst angeht, doch sind sie immer eher daran interessiert, die Tribute zu erhöhen, als dem Herren Seelen zu gewinnen. Das Ansehen des Christentums wäre im Slawenland durch die Beharrlichkeit der Priester schon längst erstarkt, wenn nicht die Habgier der Sachsen das verhindert hätte“ [Übers. überarb.; RP]).

und ausbeutbare Völkerschaften ging, wobei der Grad der erreichbaren Herrschaftsausübung vom jeweiligen Gegner und den Umständen abhing. Sofern die angegriffene Völkerschaft noch sehr in ihrem alten Stammeszusammenhalt des Bauernkriegertums verhaftet war, bestand zunächst nur die Möglichkeit, sie im Kampf zu besiegen und tributpflichtig zu machen, ansonsten aber in ihren Strukturen zu belassen. Für diese Tributzahlungen musste gewöhnlich militärische Bedrohung aufrechterhalten werden, sonst wurden sie bald wieder eingestellt. Das erreichte man durch Garnisonen in Form von Burgen, die folglich entsprechend umkämpft waren.

Strategie der
inneren Spaltung

Die in der Weltgeschichte immer wieder zu beobachtende und letztlich wirkungsvollste Methode einer dauerhaften Eroberung fremder Länder wurde auch gegenüber den Slawen angewendet – Korruption und Auslöschung von innen heraus. Das setzte deren Spaltung in unterschiedliche Interessengruppen voraus, die man gegeneinander ausspielen und für sich einspannen konnte. Die slawischen Völkerschaften standen mehr oder weniger ausgeprägt an der Schwelle zur Staatlichkeit, d. h. es hatte sich ein bevorzogter Stammesadel mit Stammeskönigen an der Spitze herauskristallisiert, der ein Gefolgschaftswesen forcierte, aus dem sich wiederum nicht mehr selbst zu erarbeitende Einnahmen und Abgaben und feudale Abhängigkeiten ergaben. Die Obodriten waren auf dem Weg der Reichsbildung, des Königtums und der Herausbildung einer Herrscherdynastie relativ weit vorangeschritten. Alte Stammesinteressen wurden durch neue Herrschaftsinteressen überlagert und es entwickelte sich eine Affinität zu der sächsischen Herrschicht, deren Unterstützung und Allianz gegen oppositionelle Anfeindungen nicht umsonst zu haben war. Übernahme des Christentums und damit Absage an die eigene Stammeskultur und Lehnsabhängigkeit waren die Bedingungen für die verführerische Einordnung slawischer Fürsten in die feudale Hierarchie der westlichen Eroberer.

Es werden unterschiedliche, klassische Konzepte innerhalb des nach Osten drängenden deutschen Hochadels, gewissermaßen die Linien von „Tauben“ und „Falken“ sichtbar. Die „Tauben-Strategie“ setzte auf Korruption des einheimischen Adels und der Slawenfürsten, beließ sie in ihrer Position, machte sie jedoch lehnsabhängig, d. h. bezog sie in das sächsisch-deutsche Gefolgschaftssystem ein. Diese Phase wurde erst möglich, wenn der Spaltpilz der Taufe, verbunden mit den Optionen des Aufstiegs in die herrschenden Feudalstände der Eroberer, den Stammesadel der Slawen aufgeweicht hatte. Eine solche Politik brachte in einigen Fällen sogar slawisch-christliche Herrscherhäuser hervor, wie etwa die Linie der Mecklenburger Herzöge. Aus der Sicht einer unterjochten, slawischen Landbevölkerung und von Vertretern alter religiöser Stammeskultur waren das natürlich Verräter.

Das Obodritenreich seiner frühen Herrscher, der getauften Nakoniden Gottschalk und Heinrich (1093-1127) und dann des Nakoniden Pribizlaw

und des Obodritenfürsten Niklot, bewegte sich an der Schwelle einer eigenen feudalen Staatlichkeit und wurde schon als *regnum*, als Königreich gehandelt. Doch stand dieser frühe Staat noch auf sehr dünnen Fundamenten, was sich in der Spaltung des slawischen Adels in eine, von den Sachsen gestützte, christenfreundliche Fraktion und eine traditionelle, am *hereditatum patrum suorum* festhaltende Fraktion ausdrückt.³⁹

³⁹ Lothar III. belehnte den Dänen Knut Laward mit der obodritischen Königskrone (genauer gesagt Lothar *emit[que] multa pecunia regnum Obotritorum* (H.v.Bos. 49, S. 188, Z. 24: „... kaufte das Königreich der Obodriten für viel Geld“)). Die slawischen Völkerschaften waren auf ihrem Weg aus der alten Stammesgesellschaft allerdings unterschiedlich weit entwickelt. Ein wichtiges Anzeichen für eine staatliche Zentralmacht ist immer die Existenz von geprägten Münzen, für deren Wertgarantie eine zentrale, staatliche Autorität gebraucht wurde. Während die Ranen noch überhaupt kein Metallgeld – und schon gar kein gemünztes kannten (man verwendete Tuch als Tauschäquivalent (H.v.Bos. 38, S. 158, Z. 9-12)), wurde im Obodritenreich schon erstes Geld gemünzt. Für Herrmann steht fest: „In Alt-Lübeck ließ der Obodritenfürst Heinrich Münzen schlagen“ (Joachim HERRMANN, Kap.II. „Wirtschaft und Wirtschaftsentwicklung“, Abschn. 8. „Austausch und Handel“, in: HERRMANN, Slawen in Deutschland (1995), S. 13). In Auswertung der Münzfunde aus Liubice kommt Gert Hatz zu einem differenzierten Urteil: „Die bei den Ausgrabungen zutage getretenen Münzen lassen die Frage nach einer Münzstätte berechtigt erscheinen. Ohne zwar einen zwingenden Beweis dafür liefern zu können, dürfte die Annahme einer Prägetätigkeit in Alt Lübeck nicht allzu gewagt erscheinen.“ (Gert HATZ, Der numismatische Befund der Ausgrabungen in Alt Lübeck, in: ZVLGA 36, 1956, S. 78). Siehe zu der Problematik auch die Darlegungen zum Charakter des merowingischen Münzwesens Kap. 10.1, S. 342–344.

ANMERKUNG: In dieser Arbeit wird der alte, slawische Burg- und Hafenort an der Trave/Schwartau gemäß früher Bezeichnung bei Adam von Bremen aus dem 11. Jahrhundert 'Liubice' genannt (siehe Anm. 3, S. 597). Die Quelle Helmold von Bosau nennt den Ort *Lubeke*, bzw. *urbs Lubeke* (H.v.Bos. 48, S. 186, Z. 9 und 14). Von der gräflichen Neusiedlung an der Trave/Wakenitz sagt Helmold, *vocavitque eam Lubeke, eo quod non longe abesset a veteri portu et civitate, quam Heinricus princeps olim constituerat.* (ebd. 57, S. 212, Z.15-16: „und er nannte sie Lubeke, weil sie nicht weit von dem Hafen und der Stadt entfernt war, die einst der Fürst Heinrich gründete.“). Dieser Fürst Heinrich kam aber erst nach dem Sieg des Billunger Sachsenherzogs Magnus gegen Heinrichs innerlawische Gegner bei Schmilau an die Macht (ebd. 34, S. 142-144). Als Zeitpunkt dieser Kämpfe geben die Hildesheimer Annalen das Jahr 1093 an (*1093. Magnus dux Saxonum Slavos rebellantes, 14 uribus captis, subegit.* (Ann.Hild., S. 49, Z. 36-37)). Das bedeutet, dass nach Helmold Heinrichs *urbs Lubeke* erst nach ca. 1100 entstand, während das Liubice Adams von Bremen schon viel älter gewesen ist. Wir wissen heute, dass die slawische Burg von Liubice auf das frühe 8. Jahrhundert zurückgeht (Rolf HAMMEL-KIESOW, Teil 1: Die Anfänge Lübecks: Von der abotritischen Landnahme bis zur Eingliederung in die Grafschaft Holstein-Storman, in: GRASSMANN, Lübeckische Geschichte (2008), S. 8-10). Der alte slawische Ort trägt bei Helmold mit *Lubeke* keinen slawischen Namen mehr und wird Namensgeber für die gräfliche Neugründung an der Wakenitz. Die deutsche Forschung ist zu Unrecht Helmold von Bosau anstatt Adam von Bremen gefolgt. Die eindeutig slawische Bezeichnung *Liubice* fiel unter den Tisch und *Lubeke* wurde zu 'Alt-Lübeck' bzw. 'Alt Lübeck' eingedeutscht. Rörig bezeichnete Liubice als das „älteste Lübeck“ und behauptete ohne Beleg: „Die zurückgehende ältere Kaufleutesiedlung an der

Es war der Schauenburger Graf Adolf II., der 1143 sein großes Besiedlungs- und Landerschließungsprogramm in Wagrien auf der Grundlage des Bündnisses mit dem Slawenfürsten Niklot startete. Diese „Tauben“-Linie der Eroberung und Übernahme von Slawenland barg jedoch seine Risiken, da man sich gegenseitig nicht trauen konnte. So musste Adolf II. im Zuge des Wendenkreuzzugs seinen verlängerten Arm Niklot verraten, während Niklot umgehend zum Feind wurde und bei den Sachsen einfiel. Insgesamt war diese integrative Art der Landvereinnahmung davon abhängig, dass die Kollaborateure sicher im Sattel saßen, - aber davon konnte man in der Mitte des 12. Jahrhunderts noch nicht ausgehen.⁴⁰

„Falken“-Strategie
der Eroberungen

Die harte Linie gegenüber den Slawen, die „Falken“-Linie, zielte auf völlige Übernahme des eroberten Gebietes, auf eine Neuaufteilung des Landes unter den sächsisch-deutschen Fürsten und ihren Vasallen, deren einwandernder Siedlerpopulation, sowie den federführenden Erzbischöfen und ihrem kirchlichen Anhang ab. Zur Durchsetzung der Interessen war

Schwartaumündung wird einen guten Teil ihrer deutschen Bevölkerung an das neue, unter deutscher Führung entstandene Lübeck abgegeben haben.“(Fritz RÖRIG, Geschichte Lübecks im Mittelalter, in: ENDRES, Geschichte Lübecks (1926), S. 28) Nun ist jedoch nirgendwo von einer *deutschen* Kaufleutesiedlung die Rede, sondern nur von einer *non parva colonia* offenbar slawischer, von Heinrich in Liubice angesiedelter Kaufleute (H.v.Bos. 48, S. 186, Z. 16. Siehe genauer Anm. 16, S. 600). 1959 ist Werner Neugebauer vorsichtiger und sieht aber dennoch – auch ohne Nachweis – „Zusammenhänge der *colonia mecatorum* mit der frühesten deutschen Handelsgeschichte im Ostseeraum“ (Werner NEUGEBAUER, Das Suburbium von Alt Lübeck, in: ZVLGA 39 [Jubiläumsband 800 Jahre Lübeck: „Lübisches Mittelalter“], 1959, S. 17), obwohl die Ausgrabungen, wie er selbst berichtet, nur spätslawische Keramik zu Tage gefördert haben (ebd. S. 22). Zumindest die lokalisierte Handwerkersiedlung wies slawische Bevölkerung auf. Dennoch meint Neugebauer: „Wir erfahren nichts über die Nationalität dieser Kaufleute bei Helmold, dürfen aber wohl dem deutschen Element den Hauptanteil dabei zugestehen.“ (ebd. S. 27). Das dürfen wir schon aus rein methodischen Gründen eben nicht. Ein solcher Satz ist Ausdruck einer nationalistischen Grundhaltung, die sich immer wieder das Recht zu deutsch gefilterten Sichtweisen heraus nimmt. Am wahrscheinlichsten ist, dass neben dieser slawischen Fürstenburg mit slawischem Handwerkersuburbium sich ebenfalls slawische Kaufleute und Seefahrer mit langer Tradition in Ostseehandel und Ostseeschifffahrt angesiedelt hatten. Zu diesem Verkehrsnetz der Ostsee fanden westliche Kaufleute in diesen frühen Zeiten nur vereinzelt als Gäste, und dann wohl eher über Haithabu, Zugang. Liubice hinter Elbe und *Limes Saxoniae* war noch kein ost-westliches Emporium und dürfte noch keine Sachsen oder Westfalen als Ansiedler beherbergt haben.

⁴⁰ Joachim Herrmann und Evamaria Engel führen hierzu aus: „Es gelang den Obodritenfürsten nicht, die ökonomisch, politisch und sozial unterschiedlich entwickelten Teilgebiete auf die Dauer zu vereinen und die der Zentralgewalt entgegenwirkenden Kräfte, vor allem in der heidnischen Priesterschaft und im lokalen Adel, auszuschalten. Die Opposition gegen die Zentralisierung verband sich mit der gegen das Christentum und die vorwiegend von deutschen Kräften geleitete Christianisierungspolitik“ (Joachim HERRMANN/Evamaria ENGEL, Kap.IV. „Gesellschaftliche und politische Struktur“, Abschn. 4. „Staat und Gesellschaft bei Obodriten, Hevellern und Rügenlawen vom 9. bis 12. Jahrhundert“, in: HERRMANN, Slawen in Deutschland (1995), S. 265).

jedes Mittel opportun. Wenn die Führer der Slawen nicht korrumpierbar waren und sich das Land nicht unterwerfen ließ, wurde zum Vernichtungskrieg aufgerufen. Inwieweit er dann auch tatsächlich in der physischen Vernichtung des Gegners endete, hing vom Verlauf des Konfliktes und der Stärke des Gegners ab. Natürlich waren auch für die damaligen 'Hardliner' unterworfenen und für sie arbeitenden Slawen erstrebenswerter als ein leeres, gesäubertes Land. Nur wenn man zur Überzeugung kam, dass man mit friedlichen, missionarischen Mitteln, mit Freundschaftsverträgen, dynastischer Heirats- und Geschenkepolitik oder Schutz- und Tributvereinbarungen nicht das Ziel der Herrschaft über ein Land erreichte, dann wurde – unter welchem Vorwand auch immer – das eigene Lager auf den Kampf bis zum Äußersten eingeschworen, dann wurde auch die Ausrottung der indigenen Bevölkerung zur propagierten Option.

Nach Jahrhunderten des westlichen Druckes auf den slawischen Osten und unterschiedlichster, wechselhafter Abwehrkämpfe, Strafexpeditionen, Aufstände und Brandschatzungen, Ausrottungen, christlichen Kulturüberfremdungen und immer erneuten Rückschlägen waren die inneren Verhältnisse im Osten aufgeweicht. Schließlich setzte das westliche Abendland zum endgültigen Sturm auf die begehrten slawischen Gebiete zwischen Elbe und Oder an und zwar in der Form eines Kreuzzugs Mitte des 12. Jahrhunderts.

17.3. Der Wendenkreuzzug

Wie immer in der Geschichte, benötigte ein solcher Krieg vorbereitende Propaganda und Agitation. Diese Rolle fiel an exponierter Stelle dem Zisterzienserabt und Kreuzzugsprediger Bernhard von Clairvaux zu. Im Rahmen des Zweiten Kreuzzuges, gewissermaßen als ein Ableger desselbigen, wurde auf dem Hoftag in Frankfurt 1147 der Wendenkreuzzug für die sächsischen, dänischen und polnischen Fürsten beschlossen, der von Bernhard mit einem seither viel diskutierten, bösen Wort propagiert wurde:

Bernhard von Clairvaux als Scharfmacher

*... , denuntiamus armari christianorum robur adversus illos, et ad delendas penitus, aut certe convertendas nationes illas signum⁴¹ salutare suscipere, ...*⁴²

Diese, von Bernhard propagierte Endlösung der Slawenfrage sorgte bis heute hin für erheblichen Relativierungsbedarf in einer einseitig ausgerichteten

⁴¹ Das Zeichen, das Symbol des Wendenkreuzzug war ein auf einen Kreis gesetztes Kreuz: J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 156-157.

⁴² B.v.Cl. Epist. 457, S. 433, Z. 5-7: „... fordern wir dazu auf, dass die Stärke der Christen gegen jene [die Heiden; RP] bewaffnet werden soll, und dass, indem sie das Zeichen annehmen und auf sich nehmen, jene Stämme entweder völlig auszulöschen oder dauerhaft zu bekehren sind.“ [Übers. überarb.; RP].

Forschung, denn immerhin betätigte sich hier eine der zentralen Gestalten der Kirchenstraffung im 12. Jahrhunderts⁴³ als kompromissloser Gewaltprediger. Vom Standpunkt eines überlegenen, abendländischen Kulturtransfers aus bereitet diese Anstachelung zum Slawenkrieg in der Forschung Probleme, denn immerhin handelt es sich bei Bernhard um jemanden, der nur 27 Jahre nach seiner „Taufe oder Tod“-Bedrohung der Slawen 1174 heilig gesprochen wurde und noch 1830 offiziell zum Kirchenlehrer avanciert ist. Es fehlt deshalb selbst nach 860 Jahren nicht an Versuchen, seine Propaganda abzuschwächen, zu relativieren und die Kriegsschuldfrage zu verwischen.⁴⁴

⁴³ Die im 11. Jahrhundert einsetzende große Kirchenreform schuf eine straff organisierte und auf Rom ausgerichtete Prälatenkirche. „Kirche wurde zu einer Körperschaft ausschließlich der Priester und Mönche; diese waren dem Papst in Rom zum Gehorsam verpflichtet. [...] Die Gregorianische Reform versuchte, für das römische Papsttum eine Stellung zu gewinnen, die sie unabhängig machte von den lokalen Herrschern.“ (Christoph AUFFARTH, *Die Ketzler. Katharer, Waldenser und andere religiöse Bewegungen*, 2. Aufl. München 2009, S. 19) An der Spitze einer schlagkräftig organisierten, kämpferischen, mönchischen Elite – der Zisterzienser – betrieb er „eine aggressive Strategie, mit der die Zisterzienser sich profilieren konnten: den Kampf gegen Muslime im Heiligen Land, gegen die Heiden im Osten und gegen die radikalen Christen im eigenen Land.“ (ebd. S.36).

⁴⁴ So beispielsweise bei Friedrich Lotter 1989, der „an eschatological perspective“ hineinlegt. Lange habe man, so Lotter, keinen Zweifel an Bernhards Aufruf gehabt: „baptism or death.“ Nun entschärft er ihn als „a topos in literature from Carolingian times“. Er habe keinen Zweifel daran, dass Bernhards Zeitgenossen seinen Aufruf „as the fulfilment of long-cherished eschatological expectations“ verstanden. Für Bernhard sei es um einen gottgewollten, gerechten Krieg, um „a defensive war“ gegen vom Teufel gegen die Christen aufgebotene verbrecherische Heiden gegangen. Und da wendische Piraten immer wieder dänische Inseln heimsuchten, fand Lotter: „So Bernhard had reason enough to accuse the pagans of hostility and aggression.“ (alle Zitate: Friedrich LOTTER, *The Crusading Idea and the Conquest of the Region East of the Elbe*, in: BARLEY / MACKAY, *Medieval Frontier Societies* (1989), S. 290). Lotter muss es mit sich selbst ausmachen, wenn er „reasons enough“ dafür sieht, dass man von allen Seiten über die Slawen herfiel mit der finalen Alternative christlicher Unterwerfung oder Ausrottung. Der Versuch, Bernhard von Clairvaux in ein schönendes Licht zu stellen, ist nur zu offensichtlich. Die Zeitgenossen haben Bernhards Aufruf schon so verstanden, wie er realiter gemeint war, wie beispielsweise den Magdeburger Annalen zu entnehmen ist: *Eodem anno [1147; RP] circa festum sancti Petri, divina inspiratione et apostolice auctoritatis exortatione et multorum religiosorum ammonitione, magna christiane militiae multitudo contra paganos versus aquilonem habitantes assumpto signo vivifice crucis exiverat, ut eos aut christiane religioni subdedere, aut Deo auxiliante omnino deleret.* (Ann.Magd., S. 188, Z. 32-36: „Im selben Jahr, um des Fest des heiligen Petrus herum, nahm eine große Christenmenge durch göttliche Eingebung und wegen der Ermahnung des Heiligen Stuhls und durch die Aufrufe vieler Geistlicher das Zeichen des Kreuzes auf sich und zog zum Krieg gegen die im Norden wohnenden Heiden aus, um sie entweder dem christlichen Glauben zu unterwerfen oder sie mit Gottes Hilfe vollständig zu vernichten.“). Wer in Bernhards Aufruf nicht die kirchlich-demagogische Propaganda für einen vorsätzlichen Eroberungskrieg zu erkennen vermag, argumentiert weit ab von den historisch-gesellschaftlichen Realitäten. Realität war z. B. das Folgende: Der Kriegszug gegen die Wenden unter dem Kreuz führte zur Wiederherstellung des Bistums

Auf dem erwähnten Fürstentag in Frankfurt waren die für die Geschieke Lübecks und der nordelbischen Gebiete maßgeblichen sächsischen Großen, Graf Adolf II. von Schauenburg und sein Lehnsherr, der welfische Sachsenherzog Heinrich der Löwe anwesend.⁴⁵ Während die beiden Hauptheere des zweiten europäischen Kreuzzugs zum einen über den Balkan nach Kleinasien zogen, zum anderen vor Lissabon in den Kampf gegen die Mauren eingespannt waren, blieb das dritte Heer vor Ort.

Teilnehmer und
Formierung zum
Kriegszug

*Tertium signatorum exercitus devotaverunt se ad gentem Slavorum, Oboteritos scilicet Luticios nobis confines, . . .*⁴⁶

Während Bernhard noch von einem einzigen Ostheer ausging, zu dem sich alle *apud Magdeburg convenire debent*,⁴⁷ griff man entsprechend unterschiedlich gelagerter territorialer Ambitionen und Beutezielsetzungen in verschiedene Abteilungen von verschiedenen Seiten an. Von Osten griffen die Polen an.⁴⁸ Von Norden hatten der Dänenkönig und seine Bischöfe *maxima multitudine classium collecta*, also eine große Flotte für den Seetransport eines angeblich 100 000 Mann starkes Heer zusammengezogen.⁴⁹

Havelberg (J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 210-212). Konrad III. sprach gemäß dem Siegerrecht des Stärkeren dem rückeroberten Bistum von Havelberg in einem detaillierten Privileg umfangreiche, slawische Ländereien und Dörfer, Burgen, und deren Burgwarde zur freien Verfügung zu. Und so sahen die „eschatologischen Erwartungen“ in der Praxis aus: *Omnes itaque eiusdem ecclesie possessiones, tam in aries quam edificii, mancipiis utriusque sextus, terris cultis et incultis, pascuis, pratis, campis, silvis, venationibus, aquis aquarumve decursibus, molendinis, piscationibus, que ullo modo dici aut nominari possunt, ea libertate donamus, ut episcopus liberam habeat potestatem qualicumque modo ad utilitatem supradicte ecclesie convertendi.* (HELBIG, Herbert/WEINRICH, Lorenz (Hrsg.), Urkunden und erzählende Quellen zur deutschen Ostsiedlung. Erster Teil: Mittel- und Norddeutschland, 2. verb. Aufl., Darmstadt 1975, Quelle 31, S. 140-147: „Alle Besitzungen dieser Kirche also - und zwar die Hausstellen und Gebäude, die Hörigen beiderlei Geschlechts, das bebaute und unbebaute Land, die Weiden, Wiesen, Felder, Wälder, Jagdgründe, Gewässer, Wasserläufe, Mühlen, Fischgründe, Wege und unwegsamen Gebiete, Erträge und die schon erhebenden und noch zu erhebenden Abgaben, alles, was irgendwie genannt und bezeichnet werden kann - all das statten wir mit der Freiheit aus, dass der Bischof die uneingeschränkte Verfügungsgewalt haben soll, sie auf jede beliebige Weise zum Nutzen der genannten Kirche zu verwenden.“).

⁴⁵ J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 127.

⁴⁶ H.v.Bos. 62, S. 220, Z. 24-25: „Das dritte Heer der Kreuzfahrer wandte sich mit Eifer gegen das Volk der Slawen, gegen unsere Grenznachbarn, nämlich die Obodriten und die Lutizen, . . .“

⁴⁷ B.v.Cl. Epist. 457, S. 433, Z. 24..

⁴⁸ *Item frater ducis Poloniae cum viginti milibus armatorum exiverat.* (Ann.Magd., S. 188, Z. 46: „Des Weiteren brach der Bruder des Herzogs von Polen mit 20 000 Bewaffneten auf.“).

⁴⁹ So berichten es die Magdeburger Annalen voller zeitgenössischer Übertreibung: Ann.Magd., S. 188, Z. 44-46. Selbst wenn auf jedem Schiff 100 Mann an Bord gewesen wären – zu dieser Zeit sehr viel – hätte es 1000 Schiffe gebraucht. Der dänische Chronist Saxo Grammaticus bringt nicht solche Phantasiezahlen und erzählt detaillierter. Er

Von Westen her erfolgte der Einmarsch mit getrennten Heeren,⁵⁰ deren Teilnehmer sich als Parteigänger der Staufer oder der Welfen um die beiden mächtigsten Kriegsherren im Osten, den Markgrafen der Nordmark Albrecht den Bären und den Sachsenherzog Heinrich den Löwen gruppierten.

Kriegsführung
der Slawen

Die Wenden haben sich natürlich nicht tatenlos in Ihr Schicksal ergeben, sondern Gegenmaßnahmen getroffen. Zum einen wechselte angesichts der nicht mehr beeinflussbaren Kriegsvorbereitungen der deutschen geistlichen und weltlichen Fürsten der bis dahin kollaborierende Slawenfürst Niklot wieder umgehend die Fronten, mobilisierte die Obodriten und überfiel in einer Art Vorwärtsverteidigung Wagrien.⁵¹

Die eigentlichen slawischen Vorbereitungen in Erwartung der westlichen Heere waren jedoch defensiver Art und ganz allgemein typisch für Volkskriege zur Verteidigung des eigenen Landes.⁵² Man lockte den Gegner weit in das eigene Land, in für ihn unbekanntes und teilweise undurchdringliches Territorium, um nach Art der Guerillataktik vorzugehen. Zugleich verschanzten sich die Slawen in den stark ausgebauten Burgen Dubin und Dimin, in denen sie von ihren Feinden belagert wurden.⁵³ Diese slawischen Burgen erwiesen sich in der nur kurzen, den Kreuzfahrern zur Verfügung stehenden Zeit⁵⁴ als nicht einnehmbar. Hinzu kam, dass die Rügenlawen, die traditionell kämpferischen Ranen, die Schiffe der Dänen, die deren

berichtet von der Sammlung und Zusammensetzung der dänischen Flotte, die an der südlichen Ostseeküste landete. *Occurrunt in littore Saxones, et ipsi uindicandę religionis cupientissimi, militię socii Danis futuri.* (Sax.Gram. 14.3.6, S. 162, Z. 7-9. dän. Übers.: „Inde på stranden ankom nu sachserne for at slutte sig til danskerne, også de fulde af iver efter a forsvare kirken.“) In deutscher Übersetzung lautet die Textstelle bei Saxo Grammaticus: „Die Sachsen, die selbst von tiefstem Eifer durchdrungen sind, den Glauben zu verteidigen, strömen an der Küste zusammen, um im Krieg Bundesgenossen der Dänen zu werden.“ Interessant ist, das Saxo Grammaticus aus dänischer Sicht den Dänen die Vorreiterrolle im Kreuzzug zuschreibt. Helmold hingegen, der Sachse, sieht die Dänen als Verstärkung der sächsischen Belagerer von Dubin, wenn er schreibt: *Venit quoque Danorum exercitus et additus est his qui obsederant Dubin, . . .* (H.v.Bos. 65, S.228, Z. 7-8: „Auch das Heer der Dänen ist herbeigekommen und hat die Truppen verstärkt, die Dubin eingeschlossen hatten.“) Ich bedanke mich an dieser Stelle bei Frau Dr. Ingeborg Braisch, Hamburg für ihre kompetente Beratung bei der deutschen Übersetzung der obigen Textstelle bei Saxo Grammaticus.

⁵⁰ Zum Ablauf des Wendenkreuzzuges siehe J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 132-141.

⁵¹ H.v.Bos. 63, S. 222, Z. 28-32:

⁵² J.-Chr. Herrmann behandelt ausführlich und anschaulich die Kriegsführung der Elbslawen: J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 142-150.

⁵³ H.v.Bos. 65, S. 228, Z. 5-7.

⁵⁴ Die Kreuzfahrerheere brachen erst im Juli oder August 1147 auf (diskutiert von J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 133), und hatten nur ca. drei Monate Zeit, ehe die Witterung, d. h. der einbrechende Winter, weitere Aktivitäten verhinderte.

Heer an der Küste zurückgelassen hatte, angriffen und zerstörten. Durch geschickte Ausfalltaktik gelang es den Slawen vor Dubin, den Dänen große Verluste zuzufügen.⁵⁵

Zumindest militärisch war der Wendenkreuzzug aus Sicht der Angreifer eine Niederlage, aus Slawensicht natürlich ein erfolgreicher Abwehrkampf. Die belagerten Slawen verhielten sich am Ende des Kriegs sehr flexibel. Sie gingen formal auf die Taufe ein, entzogen damit der Kreuzzugspropaganda den Boden und ermöglichten den Invasionsstruppen einen Rückzug unter Gesichtswahrung.⁵⁶ Die weltlichen sowie die erzbischöflichen und bischöflichen Kriegsherren scheiterten - außer an den Slawen - vor allem an sich selbst:

Ausgang und
Ergebnis des
Wendenkreuzzugs

- Auf Grund der unterschiedlich gelagerten, feudalen Interessen und territorialen Begehrlichkeiten gab es von Anfang an eine in zwei unabhängig voneinander operierende Heere geteilte Streitmacht.
- Wegen unterschiedlicher Kriegsziele - die Dänen waren eher auf traditionellem Beutezug, den Fürsten ging es um Landeroberung - gab es heftige Differenzen im Lager der Kreuzfahrer.
- Die ursprünglich harte „Falken“-Linie einer völligen Unterwerfung oder Ausrottung wurde angesichts des militärischen Stillstandes aufgeweicht. Die „Tauben“-Linie der weicheren Vereinnahmung der slawischen Länderreien tritt hervor.⁵⁷

Auch wenn die Slawen sich im Kampf behaupteten, war ihr Preis hoch und sie konnten sich letztlich von diesem Krieg nicht mehr erholen. Zu groß waren die Verheerungen und die Bevölkerungsdezimierung.⁵⁸ Selbst nach Einschätzung des kirchlich-parteiischen Helmold war der Wendenkreuzzug nur von bescheidenem Nutzen.⁵⁹ Aber längerfristig hatte speziell die Kirche ihr Kriegsziel erreicht, indem sie sich nach bald 200 Jahren in den ostelbischen Gebieten organisatorisch wieder festsetzen konnte. Die untergegangenen Missionsbistümer⁶⁰ aus dem 10. Jahrhundert Havelberg,

⁵⁵ H.v.Bos. 65, S. 228, Z. 10-11.

⁵⁶ H.v.Bos. 65, S. 228, Z. 22-26. Natürlich kann man auf diese Weise keinen neuen Glauben erzwingen und Helmold muss vermelden: *Multi igitur eorum falso baptizati sunt* (ebd. Z. 24).

⁵⁷ Als man sich im Kampf festgefahren hatte, kamen Bedenken an der Kriegsführung auf, die Helmold sehr freundlich verpackt: *Nonne terra, quam devastamus, terra nostra est, et populus, quem expugnamus, populus noster est? Quare igitur invenimur hostes nostrimet et dissipatores vectigalium nostrorum?* (H.v.Bos. 65, S. 228, Z. 15-18: „Ist es nicht unser Land, das wir verheeren, und unser Volk, das wir bekämpfen? Warum machen wir uns zu unseren eigenen Feinden und zu Vernichtern unserer Einnahmequellen?“).

⁵⁸ J.-CHR. HERRMANN, *Der Wendenkreuzzug* (2011), S. 221.

⁵⁹ *Taliter illa grandis expeditio cum modico emolumento soluta est* (H.v.Bos. 65, S. 228, Z. 26/27: „So ist jene große Unternehmung mit mäßigem Erfolg beendet worden“).

⁶⁰ Deren Bischöfe wurden *in partibus infidelium* berufen - waren also sozusagen lebender Beweis eines dauerhaften expansiven Herrschaftsanspruchs der Kirche gegenüber

Brandenburg⁶¹ und Oldenburg sowie die jüngeren, die Bistümer Mecklenburg und Ratzeburg, konnten nun reaktiviert werden.⁶² „Das Erzbistum Magdeburg trieb seine Expansionspolitik im Odergebiet und östlich der Oder vor allem durch Stifts- und Klostergründungen voran“.⁶³

Nach dem Wendenkreuzzug griff Heinrich der Löwe weiter nach der gesamten ehemaligen Billungermark und blieb bei seiner „Falken“-Politik, indem er das Aboditenreich 1160 zerschlug, das Land durch Burgen und die Burgwarde durch sächsische Ministeriale sicherte.⁶⁴ Im Norden wurde Graf Adolf in innerdänische Machtkämpfe hineingezogen und die Dänen überfielen Wagrien. Es kam zu einem Aufstand in Nordelbien.⁶⁵ Nicht nur Heinrich der Löwe, auch der Graf Adolf II. griff in jenen 50er Jahren durch, denn der Kreuzzug hatte noch nicht jeden Widerstand abgetötet:

*Quociens enim motionis aliquid insonuit aut de Danis aut de Slavis, statim collocavit exercitum in loco oportunis, videlicet Travemunde sive ad Egderam. Fueruntque parantes mandato eius plebes Holzatorum, Sturmriorum atque Marcomannorum.*⁶⁶

Insgesamt aber galt für die Zeit nach dem Wendenkreuzzug, dass die innere Kraft der ostelbischen Slawen soweit gebrochen war, dass die Kolonisierung mit Siedlern aus dem Westen, die Adolf II. schon 1143 in Angriff genommen hatte, nun in größerem Stil in Gang kam und einen neuen, christlich-sächsischen Landesausbau ermöglichte. In diesem Zusammenhang kam es zur Gründung der für die zukünftige Geschichte bedeutsamen Mark Brandenburg des Askaniers Albrecht des Bären.

dem heidnischen Osten.

⁶¹ Symptomatisch für die Jahrhunderte währenden, wechselvollen Kämpfe im Grenzgebiet zwischen Sachsen und Slawen ist das Schicksal der Brandenburg, deren Besitz in den Jahren zwischen 928/929 und 993, also in 64 Jahren, achtmal von Sachsen auf Slawen und zurück übergang, d. h. im Durchschnitt ein Besitzwechsel alle acht Jahre. Von 1100 bis 1157 geschah das noch fünfmal, wobei auch nach dem Wendenkreuzzug die Lage noch unruhig blieb. In den 50er Jahren ging die Burg noch einmal in slawischen Besitz über, bis sie 1157 endgültig in askanische Hand kam: Lutz PARTENHEIMER, Die Entstehung der Mark Brandenburg, Köln (u.a.) 2007, S. 73-75 und Anhang Tab. 1, S. 199-200. Das Domkapitel kehrte erst 1165, sozusagen aus dem Exil, nach Brandenburg zurück (J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 222).

⁶² Siehe Karte Abb.17.1, S. 583.

⁶³ J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 221.

⁶⁴ J.-CHR. HERRMANN, Der Wendenkreuzzug (2011), S. 213.

⁶⁵ H.v.Bos. 67, S. 230 ff.

⁶⁶ H.v.Bos. 67, S. 236/238: „So oft etwas über Unruhen bei Dänen oder Slawen zu hören gewesen ist, hat er sofort sein Heer an einem passenden Ort aufgestellt, sei es Travemünde, sei es an der Eider gewesen. Und die Menge der Holsten, Stormaren und Grenzsiedler haben seinem Befehl gehorcht.“

18. Sächsische Fürsten, Ostelbien und Lübeck

In dem vorangegangenen Kapitel ist relativ ausführlich auf die Grundlagen der mittelalterlichen Welt, ihre Macht- und Hierarchieverhältnisse allgemein und den nach Osten gerichteten Expansionsdruck der hochentwickelten, sächsisch-deutschen Feudalgesellschaft und der Missionsexpansion der römischen Kirchenorganisation eingegangen worden. Das ist aus dem Grunde notwendig, weil in der deutschen Hanseforschung genau diese Zusammenhänge in den Hansetheorien und den Theorien zur Entwicklung der Kaufmannsstädte und des kaufmännischen Bürgertums zu kurz kommen. Es wird gewissermaßen eine separate hansische Welt innerhalb der wirklichen Welt des Mittelalters isoliert, in der ein frühes niederdeutsches Kaufmannstum regiert, seine Fäden spinnt und gezielt und systematisch an seiner Hegemonie in der Ostsee arbeitet. Es gilt jedoch das gesamte Panorama jener Zeit zu erfassen: die Welt der ostelbischen Sachsen und der Ostseeslawen, die Welt der weltlichen und geistlichen Prälaten und deren ständige Bedrohung der Ostvölker, die Welt voll Kriegslärm, ständiger Überfälle und einer in ihrer Existenz oft bedrohten, abhängigen, Tribute und Abgaben leistenden Landbevölkerung und der noch mühsam durch das unruhige Land und über das Meer ziehenden, sozial untergeordneten, rauen Truppe der wandernden Kaufleute. In dieser Welt entstanden Lübeck und Hamburg mit seiner Neustadt, und als Teil dieser Welt des reichsdeutsch-klerikalen „Dranges nach Osten“ breiteten sich die niederdeutschen Kaufleute entlang der südlichen Ostseeküste aus und stachen ihre indigenen Konkurrenten aus.

18.1. Das slawische Liubice im Spiel der Kräfte

Die trichterförmige Einbuchtung der Ostsee, an deren Ende die Trave in das Meer mündet, wurde schon immer, solange uns die Quellen Auskunft über die Vergangenheit geben, für Schifffahrt genutzt und hatte zumindest immer einen Hafen. Eine Tagesreise von Hamburg entfernt gab es dort die *civitas Aldinburg maritima*¹: *Aldinburg civitas magna Slavorum, qui Waigri dicuntur, sita est iuxta mare, quod Balticum dicuntur, itinere diei ab Hammaburg.*² Auch der Chronist Adam von Bremen, der um 1070 schrieb, kennt schon die alte *civitas Liubice* an der Trave.³

Aldinburg maritima
und *civitas Liubice*

¹ A.v.Brem. II.19, S. 248, C Schol 15.

² A.v.Brem. II.21, S. 250, C Schol 16 („Oldenburg ist die große Stadt der Slawen, die Wagrier heißen. Sie liegt nahe am Meer, das das baltische oder barbarische genannt wird und ist eine Tagesreise von Hamburg entfernt.“). Es konnte bisher nicht ermittelt werden, wo die Küstenlage des Seehafens Oldenburg *maritima* genau zu verorten ist.

³ *Travena flumen est, quod per Waigros currit in mare Barbarum, iuxta quem fluvium mons est unicus Alberc et civitas Liubice* (A.v.Brem. II.19, S. 248, C Schol 16: „Die

Beide Seeorte waren in das größere Ganze einer frühen Ostseeschiffahrt eingebettet, von der schon 200 Jahre vor Adam der Bremer Erzbischof Rimbert in seiner *Vita Sancti Ansgarii* spricht. Er erzählt von Ansgars Wirken in dem dänischen *Sliaswich*. In Schleswig *ex omni parte conventus fiebat negotiatorum*.⁴ Beide Chronisten berichten ferner vom schwedischen Birka - Rimbert von einer zwanzigtägigen Seereise Ansgars von Schleswig nach Birka⁵ und Adam, dass es ein Platz sei, an dem

... solent omnes Danorum vel Nortmannorum itaque Sclavorum ac Semborum naves aliique Scithae populi pro diversis commerciorum necessitatibus sollempniter convenire.⁶

Iumne, eine slawische Metropole

Den größten Eindruck machte auf den aus dem Mainfränkischen stammenden Adam⁷ allerdings Jumne, der bedeutendste, slawische Seehafenort an der südlichen Ostseeküste, am Süden der Insel Wollin an der Odermündung gelegen. Er schwärmt regelrecht von dieser *nobilissima civitas Iumne celeberrimam prestat stacionem Barbaris et Grecis, qui sunt in circuitu*.⁸ Iumne sei *sane maxima omnium, quas Europa claudit, civitatum*.⁹ „Diese Stadt ist reich an Waren aller Völker des Nordens, nichts Begehrtes oder Seltenes fehlt.“¹⁰ Und abgesehen davon, dass die Einwohner Heiden seien und Christen nicht öffentlich auftreten dürften,¹¹ gäbe es im Übrigen

Trave ist der Fluss, der bei den Wagriern hindurch in das Barbarische Meer fließt. Nahe dem Fluss liegt ein einzigartiger Berg, der Kalkberg, und der Ort Liubice.“)

⁴ Rim.vit.An. 24, S. 80, Z. 17: „kamen Händler von überall her zusammen“.

⁵ Rim.vit.An. 26, S. 86, Z. 22-23.

⁶ A.v.Brem. I.60, S. 230, Z. 19-21: „... sich gewöhnlich alle Schiffe der Dänen und Normannen, ebenfalls der Slawen und Samen und von skythischen Völkerschaften feierlich zu verschiedensten Handelsaktivitäten einfinden.“

⁷ Adam von Bremen, *Hammaburgensis ecclesia*, Einleitung v. Werner Trillmich, S. 127.

⁸ A.v.Brem. II.22, S. 252, Z. 15-16: „... berühmten Stadt Jumne“, die „einen oft besuchten Treffpunkt für Barbaren und Griechen in weitem Umkreis bietet“.

⁹ A.v.Brem. II.22, S. 252, Z. 18/19 (Sie sei „wirklich die größte aller Städte, die es in Europa gibt.“).

¹⁰ A.v.Brem. II.22, S. 252, Z. 24-25: *Urbs illa mercibus omnium septentrionalium nationum locuples nihil non habet iocundi aut rari*.

¹¹ An dieser Stelle ist folgende Bemerkung angebracht. Es ist von Griechen, Barbaren und christlichen Sachsen die Rede. Die Slawen unterschieden also zwischen griechischen und westlichen Christen, wobei das Zusammenleben mit den östlichen Christen offenbar problemlos verlief als mit den Sachsen, denen man Auflagen erteilte. Wenn man also die Möglichkeit hatte, unterband man offenbar mögliche Missionsaktivitäten römisch-katholischer Art, die gewöhnlich mit Intoleranzpredigten und Angriffen auf die slawische Kultur und Lebensweise verbunden waren. Die östlichen Christen verhielten sich dagegen offenbar weniger aggressiv. Das bestätigt ein späterer Chronist der Kirche, Heinrich von Lettland, wenn er ein lasches und inkonsequentes Verhalten russisch-orthodoxer Fürsten anspricht: *Est enim consuetudo regum Rhuthenorum, ut quancunque gentem expugnaverint, non fidei christiane subicere, sed ad solvendum sibi tributum et pecuniam subiugare*. (H.v.Let. XVI,2 (S. 150/152): „Es ist nämlich die Gewohnheit der russischen

„kein Volk, das in Sitte und Gastfreundschaft ehrenhafter und großmütiger sein könne“.¹²

Bei dem Bild des frühen Ostseehandelsnetzes seiner Anrainervölkerschaften sind aber nicht nur exponierte Seehandelsemporien zu bedenken. Die gegenseitigen, maritimen Kontakte wurden noch zu einem großen Teil durch saisonale Anlandestellen und Ufermärkte vermittelt, wie die archäologische Forschung in Skandinavien herausarbeiten konnte. Es zeigte sich, „daß ein Großteil des Seehandels mit dem Küsten- und Binnenland außerhalb der frühen Städte stattgefunden hat“.¹³ Bei Helmold von Bosau finden sich Hinweise, dass die Ostseeslawen aktive Seefahrer waren und ganze Flotten zusammenstellen konnten. Sie standen zweifellos den skandinavischen Seefahrern in nichts nach, sowohl was ihre Fähigkeiten und Erfahrungen als auch ihre Schiffe anging.¹⁴

Das slawische Liubice an der Mündung der Schwartau in die Trave war mehr als nur ein kleiner Hafen. Anfang des 12. Jahrhunderts spielte es mit Burg, Kaufmannssiedlung am Flussufer und Steinkirche bei dem Versuch einer obodritischen Staatsbildung unter dem christlich orientierten Nakonidenfürsten Heinrich als Fürstensitz eine zentrale Rolle.¹⁵ Helmold

Liubice:
obodritischer
Zentralort

Herrscher, dass sie, wenn sie ein heidnisches Volk besiegt haben, es nicht dem christlichen Glauben unterwerfen, sondern es zur Entrichtung von Tribut und Geld unterjochen.“). Die Glaubenskrieger der römischen Kirche vollzogen beides, materielle und religiöse Unterwerfung.

¹² A.v.Brem. II.22, S. 252, Z. 23/24: *moribus et hospitalitate nulla gens honestior aut benignior poterit inveniri*.

¹³ CRUMLIN-PEDERSEN, Schiffahrt und Herausbildung früher Städte (2002), S. 67 (siehe auch Anm. 170, S. 453). Diese Art von kleinen Küstenorten „hörten ganz offensichtlich in der Zeit um 1200 auf, sofern sich die Siedlungen nicht zu mittelalterlichen Städten entwickeln“ (ebd. S. 69).

¹⁴ Selbst noch 1154, als sich Wagrien schon recht fest im Griff der sächsischen Kolonisierer befand, weiß Helmold zu vermelden: *Verumptamen predas Slavorum necdum inhibere poterant, siquidem adhuc mare transfretabant et vastabant terram Danorum, necdum recesserant a peccatis patrum suorum*. (H.v.Bos.84, S. 298, Z. 11-14: „Aber die Beutezüge der Slawen konnten sie [Bischof Evermod und Graf Heinrich von Ratzeburg; RP] nicht verhindern, denn immer noch kamen sie über das Meer, verwüsteten das Land der Dänen und begingen so die Sünden ihrer Väter“).

¹⁵ Evamaria Engel ordnet Liubice folgendermaßen ein: „Landfriedenspolitik im Innern, die Förderung des in Alt-Lübeck entstehenden frühstädtischen Siedlungskomplexes und sein Ausbau am Schnittpunkt von Wagrien, Polabien und dem Obodritenland, eine eigene Münzprägung, ein durchorganisiertes Heer- und Gefolgschaftswesen, die verwaltungsmäßige Organisation und Sicherung seines Gebietes durch Burgenbau und eine Art „Statthalterschaft“ seiner Söhne und anderer Adliger in abhängigen oder unterworfenen Stammesgebieten waren Kennzeichen der Politik Heinrichs von Alt-Lübeck, die den Versuch einer slawischen Staatsbildung in diesem Gebiet darstellte.“ (Evamaria ENGEL, Kap. VII. „Die feudale deutsche Ostexpansion im 12. und 13. Jahrhundert und die Herausbildung der vollentwickelten Feudalgesellschaft zwischen Elbe und Oder“, Abschn. 2.: „Die militärisch-politische Eroberung“, in: HERRMANN, Slawen in Deutschland (1995), S. 380).

spricht von der *urbs Lubeke*, wo von dem Missionspriester Vizelin geschickte Priester freundlich aufgenommen wurden „... von den Kaufleuten, denen der Fürst Heinrich in seiner Fürsorge und Güte ihre nicht gerade kleine Siedlung zugestanden hatte“.¹⁶

Mit Pribislaw, einem Neffen des Slawenfürsten Heinricus¹⁷ in Wagrien und dem Fürsten Niklot im mecklenburgischen Obodritenland kippten die unübersichtlichen Verhältnisse erneut, war doch inzwischen ein Däne, Knut Laward – vom Kaiser Lothar III. mit dem Obodritenland belehnt – 1131 ermordet worden. Dynastische Kämpfe im Hochadel zwischen Staufern, Welfen und Askaniern wurden im Norden hinuntergebrochen in einer Rivalität zwischen dem Schauenburger Grafen als Welfenanhänger und Heinrich von Badewide von der Askanierfraktion. Dieser konnte sich aber nicht mehr halten, als Albrecht von Ballenstedt, genannt der Bär, die sächsische Herzogswürde durch das Wirken der Kaiserin Richenza von Northeim für ihren Enkel Heinrich, den späteren Löwen, verlor. Der erste Staufer Konrad III. belehnte jedenfalls 1142 den jugendlichen Welfen Heinrich den Löwen mit dem Herzogtum Sachsen.¹⁸ In der Folge bekam der Schauenburger Graf Adolf II. zu Holstein noch Wagrien und Segeberg hinzu, während Heinrich von Badewide mit Ratzeburg und dem Land der Polaben abgefunden wurde.

Liubice zweimal
zerstört

Das Schicksal Liubices wurde aber zunächst durch innerslawische Kämpfe besiegelt. Die Ranen ließen sich nur schwer an die Tributkette legen, auch nicht von Obodritenfürsten. Sie griffen 1128 an, als gerade keine Schiffe vor

¹⁶ H.v.Bos. 48, S. 186, Z. 15-17: *a mercatoribus, quorum non parvam coloniam Heinrici principis fides et pietas ibidem consciverat.*

¹⁷ Dieser Heinricus war der jüngere Sohn des Obodritenfürsten Godescalus (H.v.Bos. 24, S. 108, Z. 11-14; 25. 110, Z. 14-15). Die Forschung bezeichnet ihn als 'Heinrich von Lübeck'. Die Quelle Helmold von Bosau bringt ihn zwar in Verbindung zu *Vetus Lubika* und *urbs Lubeke*, bezeichnet ihn aber nicht nach diesem Ort. Helmold nennt Heinrich (a) *princeps Slavorum* (H.v.Bos. 36, S. 148, Z. 6/7; 46, S. 180, Z. 6/7), (b) *princeps* (H.v.Bos. 38, S. 154, Z. 35; 46, S. 180, Z. 17), (c) *rex Slavorum* (H.v.Bos. 46, S. 180, Z. 23/24), (d) *vocatus rex in onmni Slavorum et Nordalbingorum provincia* (H.v.Bos. 36, S. 150, Z. 26-27), (e) *Slavorum regulus* (H.v.Bos. 41, S. 168, Z. 22/23). Heinricus wird von Helmold zweimal mit Liubice in Verbindung gebracht: Es gebe im Slawenland noch keine Kirchen und Priester *nisi in urbe tantum quae nunc Vetus Lubika dicitur, eo quod Heinricus cum familia sua sepius illic moraretur* (H.v.Bos. 34, S. 146, Z. 1-3: „außer in der Burg, die jetzt 'Alt-Lübeck' heißt, weil sich dort Heinrich öfter mit seinem Gefolge aufhielt“). Ähnlich heißt es im Kap. 41: *... nisi tantum in urbe Lubeke, eo quod fuerit illic Heinrici familiare contubernicum* (H.v.Bos. 41, S. 168, Z. 26-27: „... in der Burg Lübeck, weil dort jenes Heinrichs Stammsitz gewesen ist“). Die Bezeichnung Heinrich von Lübeck bzw. von Alt-Lübeck ist zum einen sächsisch-christlich tendenziös (siehe hierzu Anm. 39, S. 589) und müsste 'Heinrich von Liubice' lauten, zum anderen benennt die Quelle Helmold von Bosau selbst den Slawenfürsten nicht nach einem Ort.

¹⁸ Obwohl dessen Vater Heinrich der Stolze vorher bei dem Staufer in Ungnade gefallen war. Es wird auch hier deutlich, wie kompliziert und verwoben die internen, dynastischen Auseinandersetzungen im um Einfluss, Macht und Besitz ringenden Hochadel waren.

Ort waren, und zerstörten Siedlung und Burg Liubice das erste Mal.¹⁹ In den Wirren nach dem Tod Kaiser Lothars Ende 1137 zwischen Welfen und Askaniern überfiel und zerstörte *Pribizlaus de Lubeke*,²⁰ also von Liubice, 1138 die den Slawen verhasste Burg Segeberg. In dieser Zeit wurde Liubice erneut angegriffen, dieses Mal durch Abodriten, d. h. durch einen gewissen Race aus der, dem Pribislaw feindlichen Linie des Kruto, Liubice wurde zum zweiten Mal zerstört: *Race cum suis castrum et circumiacentia demoliti sunt*.²¹ Gemäß Helmold trauerte der Missionspriester Vizelin „... darüber, dass die neue Pflanzung schon in ihren Anfängen dahingeschwunden sei“.²²

Jetzt aber, 1138 und 1139, holten die westlichen Sachsen zu einem entscheidenden Schlag gegen das slawische Wagrien aus. Eine im Stillen zusammengestellte Streitmacht von Holsten und Stormaren unter Führung Heinrichs von Badewide fiel im Winter in Wagrien ein und wütete gegen die Slawen, gegen Land und Leute, Burgen und Siedlungen, wobei die ostelbischen Sachsenkrieger offenbar dermaßen ihre Wut an den Slawen ausließen, dass sie sogar gebremst werden mussten.²³

Helmold schrieb dazu einen entscheidenden Satz nieder: *Nam principes Slavos servare solent tributis suis augmentandis*.²⁴ Schlaglichtartig wird zweierlei klar: Zum einen wird deutlich, dass es dem Adel weniger um ethnische Auseinandersetzungen, weniger um das Seelenheil, sondern um Ausbeutung der einheimischen Bevölkerung ging. Zum zweiten erscheint der Widerstand der Slawen offenbar so weit gebrochen, dass man zur Landesherrschaft meinte übergehen zu können und nicht mehr, um ein Sprichwort heranzuziehen, das Huhn schlachten musste, das goldene Eier legte. Adolf II. von Schauenburg setzte sich – wie oben bereits angemerkt – in den dynastischen Kämpfen 1142 als Vasall im Gefolge Heinrichs des Löwen durch und begann nun umgehend auf der erreichten, territorialen Grundlage als Graf von Holstein, Stormarn und Wagrien eine umfassende Kolonisierungspolitik.

¹⁹ ... *et ecce Rugiani urbem vacuam navibus offendentes oppidum cum castro demoliti sunt* (H.v.Bos. 48, S. 186, Z. 18-20: „... und die Ranen griffen den von Schiffen entblößten Ort an und zerstörten Siedlung und Burg“).

²⁰ H.v.B. 55, S. 205, Z. 1/2.

²¹ H.v.Bos. Kap. 55, S. 204, Z. 18/19: „Burg und Umgebung wurden von Race und den Seinen zerstört“.

²² H.v.Bos. Kap. 55, S. 204, Z. 22-23: *eo quod novella plantatio in ipsis iniciis emarcuerit*.

²³ H.v.Bos. 56, S. 206-208. Siehe auch Wilhelm MEYER, Heinrich von Badewide (Bode) 1142(38)–1164, in: JbbVMecklG 76, 1911, S. 12-13.

²⁴ H.v.Bos. 56, S. 208, Z. 24-25: „Denn die Fürsten pflegten die Slawen zu schützen, denn ihnen ging es um die Erhöhung der Abgaben.“

18.2. Die gräfliche Neugründung an der Trave

Das alte, slawische Liubice erholte sich von seinen Rückschlägen nicht mehr. Da früher schon *Aldinburg maritima*, also Oldenburg in seiner Bedeutung als Hauptort der Slawen von Liubice ausgestochen worden war, dürfte der wagrische Ostseehandel zusammengebrochen gewesen sein und ein Handels- und Gewinnpotential hinterlassen haben, das man neu beleben und ausnutzen konnte. Immerhin war die Travemündung schon lange eine bekannte und frequentierte slawische Anlaufregion im Handel der Ostseeanrainer mit dem weiten Hinterland gewesen. Das erstreckte sich nach Süden und Westen auf slawischem Gebiet bis zu dem unwegsamen Waldgürtel des *Limes Saxoniae*. Dahinter aber, auf der anderen Seite der Elbe bei dem Grenzort Bardowick an der Ilmenau begann das Stammesgebiet der Sachsen und römisch-katholisches, deutsches Reichsgebiet.

Während in jenen Jahren in Europa die Ideen und Pläne für einen zweiten Kreuzzug heranreiften, ging Adolf II. seinen eigenen Kolonisierungs- und Besiedelungsplänen im Norden nach. 1143 warb er um Siedler in seiner Grafschaft unter den Holsten und Stormarern. Er schickte seine Herolde aber auch weiter nach Westen, um Siedler für die eroberten und von Slawen „gesäuberten“ Gebiete in Wagrien zu gewinnen.²⁵ Wir erfahren von Helmold, wie der Graf die Werbung aufzog und mit welchen Versprechungen er die Menschen im entfernten Westen und die nordelbischen Nachbarn für das Siedlungsprogramm gewinnen wollte:

„Da das Land verlassen war, hat er Boten in alle Lande ausgeschickt, nämlich nach Flandern und Holland, Utrecht, Westfalen und Friesland. Jeder, dem es wegen zu wenig Ackerland schlecht ginge, sollte sich mit seiner Familie auf den Weg machen, um bestes, weites Land für ergiebige Ernten zu erhalten, Land reich an Fisch und Fleisch und um der Weiderechte willen. Und den Holsten und Stormarern hat er gesagt: Habt ihr euch nicht das Land der Slawen unterworfen und ist es nicht mit dem Tod eurer Brüder und Eltern erkaufte worden? Warum also kommt ihr als letzte, es in Besitz zu nehmen? Seid die ersten und kommt in das gelobte Land, bewohnt es und habt teil an seinen Gaben, denn für

²⁵ Die Slawen wurden, sofern sie nicht als Einwohner zweiter Klasse blieben (hierzu Thomas HILL, Von der Konfrontation zur Assimilation. Das Ende der Slawen in Ostholstein, Lauenburg und Lübeck vom 12. bis zum 15. Jahrhundert, in: HILL / MÜLLER-WILLE / MEIER / UNVERHAU, Slawen und Deutsche (1995), S. 85-88), in die nordöstliche Ecke Wagriens, in die Ländereien um Lütjenburg und Oldenburg reservatmäßig abgedrängt: Helmold schreibt: *Aldenburg vero et Lutiburg et ceteras terras mari contiguas dedit Slavis incolendas, facti sunt ei tributarii* (H.v.Bos. 57, S.212, Z. 5-7; „Oldenburg aber und Lütjenburg sowie die übrigen Küstengebiete hat er [Graf Adolf; RP] Slawen zum Bewohnen zugewiesen und sie sind ihm tributpflichtig gemacht worden.“

euch, die ihr es der Feindeshand entrissen habt, ist der beste Teil bestimmt. Dem Aufruf folgend ist eine unzählige Menschenmenge aus verschiedenen Volksstämmen aufgebrochen und sie sind mit ihren Familien und ihrer Habe in das Land Wagrien zum Grafen Adolf gezogen, um das Land in Besitz zu nehmen, das ihnen verheißen worden war“.²⁶

Natürlich war die Lage nicht so abgesichert und friedlich, wie sie sich in der Kolonisationsrhetorik ausmacht. Neben der Kolonisierung des Landes mit dem Grafen ergebenden Siedlern musste das Land auch noch militärisch gesichert werden, was in jenen Zeiten Burgenbau bedeutete. An dieser Stelle kommt die gräflische Neugründung Lübeck in das Spiel. „Erste Burggründung nach Einverleibung Wagriens in die Grafschaft Holstein war Lübeck 1143,“²⁷ bzw. die Reaktivierung einer alten slawischen Burg auf einem Werder zwischen Trave und Wakenitz. Aber es ging nicht nur um die Burg.

urbs Lubeke:
Absicherung der
Landnahmen

*Videns igitur industrius vir competentiam loci portumque nobilem cepit illic edificare civitatem vocavitque eam Lubeke, eo quod non longe abesset a vetari portu et civitate, quam Heinricus princeps olim constituerat.*²⁸

Es ist festzuhalten, dass das gräflische Lübeck zum einen in der Tradition und Nachfolge des alten slawischen Ostseehandelsplatzes Liubice Trave abwärts gesehen wurde. Zum zweiten ist festzuhalten, dass das neue Lübeck direkt an slawische Vorbesiedelung mit Burg und Kaufleutesiedlung anknüpfte.²⁹

²⁶ H.v.Bos. 57, S. 210, Z. 18-31: *Quia autem terra deserta erat, misit nuntios in omnes regiones, Flandriam scilicet et Hollandriam, Traiectum, Westfaliam, Fresiam, ut, quicumque agrorum penuria artarentur, venirent cum familiis suis accepturi terram optimam, terram spaciosam, uberem fructibus, redundantem pisce et carne et commoda pascuarum gratia. Dixitque Holzatis et Sturmariis: 'Nonne vos terram Slavorum subegistis et mercati eam estis in mortibus fratrum et parentum vestrorum? Cur igitur novissimi venitis ad possidentum eam? Estote primi et transmigrate in terram desiderabilem et incolite eam et participamini deliciis eius, eo quod vobis debeantur optima eius, qui tulistis eam de manu inimicorum. Ad hanc vocem surrexit innumera multitudo de variis nacionibus, assumptis familiis cum facultatibus venerunt in terram Wairensium ad comitem Adolfum, possessuri terram, quam eis pollicitus fuerat.*

²⁷ Torsten KEMPKE, Slawen und Deutsche in Ostholstein bis zum frühen 13. Jahrhundert aus archäologischer Sicht, in: HILL / MÜLLER-WILLE / MEIER / UNVERHAU, Slawen und Deutsche (1995), S. 18.

²⁸ H.v.Bos. 57, S. 212, Z. 16: „Als der geschäftige Mann [Graf Adolf; RP] gesehen hat, wie geeignet der Ort und wie vortrefflich der Hafen war, hat er es unternommen, dort eine Stadt zu bauen und hat sie Lübeck genannt, denn sie lag nicht weit von dem alten Hafen und dem Ort entfernt, den einst der Fürst Heinrich errichtet hatte.“ Zur Diskussion der Namensgebung und Beziehung der beiden Travehäfen siehe Anm. 39, S. 589 („Anmerkung:“).

²⁹ Torsten Kempke führt aus: „Dies gilt nicht nur für die 1143 wiederhergestellte Burg im Norden des Stadthügels, sondern auch für die Kaufleutesiedlung zwischen

Lubeke war also ein wichtiges Element der Siedlungspolitik des Grafen von Holstein, Stormarn und Wagrien und der territorialen Sicherung seines neuen Herrschaftsgebietes, wobei er im Übrigen Hand in Hand mit seinem alten Rivalen Heinrich von Badewide vorging, der inzwischen von Heinrich dem Löwen zum Grafen von Ratzeburg in Polabien gemacht worden war.³⁰ Die Kaufmanns- und Hafensiedlung wurde zweifellos – ebenso wie alle übrigen Siedlungsprojekte – von den zugezogenen Menschen aus dem Westfälisch-Niederländisch-Friesischen angelegt.³¹

Ebenso wie bei allen agrarischen Gründungen ging es dem Adel auch bei städtischen und gewerblichen Ansiedlungen vornehmlich um Abgaben und Einnahmen zwecks Absicherung ihres gehobenen, herrschaftlichen Standes. Das hieß im Falle der Gründung Lübecks sicher Wiederaufnahme und Förderung des Ostseehandels, zunächst in Zusammenarbeit mit dem obodritischen Fürsten Niklot. Um Lübeck zu einem lukrativen Emporium zu machen, war zweierlei notwendig. Zum einen musste der neue Hafen Anschluss an das slawisch-skandinavisch-baltisch-russische Seehandelsnetzwerk erlangen, in dem deutsche Händler bisher im slawischen Bereich gar keine Rolle gespielt hatten und eine Gastrolle in der Ostsee bis dato nur über das christlich-dänische Schleswig möglich war. Das bedeutet, dass den östlichen Seefahrern und Händlern der wiederbelebte Seehandelsort an der Trave bekannt und attraktiv gemacht werden musste. Zum zweiten musste die Kolonie der westfälisch-friesisch-niederländischen, kaufmännischen und gewerblichen Neusiedler sich ihrerseits eine eigene Position in Handel und

Fuß fassen im
slawischen Osten

heutigem Markt und Traveufer im Westen sowie für die Südspitze der Halbinsel, wo ab 1160 der Dom entstand.“(KEMPKE, Slawen und Deutsche in Ostholstein (1995), S. 24) Die Problematik und der unsichere Forschungsstand zu den Vorgängen 1147 wird diskutiert von HAMMEL-KIESOW, Die Anfänge Lübecks (2008), S. 38-44 . Er stellt fest: „Bei der deutschen Gründung des Jahres 1143 handelte es sich folglich keineswegs um eine Rodungssiedlung auf zuvor unbesiedelter Halbinsel. Eine kontinuierliche slawische Besiedlung seit frühslawischer Zeit bis ins 12. Jahrhundert hinein konnte im Falle der Vorbürgsiedlung im Norden der Halbinsel nachgewiesen werde.“ (ebd. S.44). Siehe auch Hans SPETHMANN, Der Stadthügel zur Zeit von Lübecks Gründung. Skizzen und Studien. Erster Teil, Lübeck 1956, S. 195.

³⁰ Über Lübeck führt Rolf Hammel-Kiesow aus: „Der Fernhandel war der siedlungsbildende Faktor, so daß die von Bardowick kommende Fernhandelsstraße, die an Stelle der seit 1160 überlieferten Mühlenbrücke die Wakenitz mit einer Furt querte, und der Hafen für die Seeschiffe entscheidende Kriterien für die Anlage der Stadt waren.“ (Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Entstehung des sozialräumlichen Gefüges der mittelalterlichen Großstadt Lübeck. Grund und Boden, Baubestand und mittelalterliche Struktur, in: MEINHARDT / RANFT, Sozialräumliches Gefüge Lübeck Sozialstruktur und Sozialtopographie vorindustrieller Städte, S. 142).

³¹ Hammel-Kiesow beschreibt: “Für das Jahr 1147 ist eine Dreiteiligkeit des Siedlungskomplexes mit *urbs* (Burg), *civitas* und *forum* bezeugt, wobei die *civitas* die (Wohn-)Stadt der deutschen Siedler und das *forum* das mit Marktrecht ausgestattete Areal gewesen sein dürfte, auf dem Handel getrieben wurde.“ (HAMMEL-KIESOW, Sozialräumliches Gefüge Lübeck (2005), S. 142).

Schiffahrt der Ostsee erarbeiten.

Es ist zu bezweifeln, dass in dieser Anfangszeit schon systematische Handels- und Seeroutenerschließungen auf der Tagesordnung standen. Aufbau und Sicherung von Burg und Siedlung Lübeck und überhaupt die Konsolidierung des gesamten Siedlungsprogramms mussten mit Sicherheit zunächst absoluten Vorrang in den Nahzielen des alles bestimmenden Grafen als Landesherrn haben. Die Siedlertrecks³² mussten über das Land verteilt, Holz musste beschafft, Häuser und Befestigungen gebaut, Wälder gerodet, Felder angelegt oder vorhandenes Kulturland reaktiviert werden. Uferbefestigungen und Anlandestege für Schiffe wurden benötigt, Feuchtgebiete waren trockenzulegen, Bauuntergründe aufzuschütten, Weideflächen für Tiere zu erschließen und Vorsorge zu treffen, um über die nächsten Winter zu kommen, ehe die ersten Ernten genügend abwarfen.

Auch umsiedelnde Kaufleute, die sich mit Sack und Pack auf den Weg machten, gehörten dazu. Man reiste ja nicht, wie in späteren Jahrhunderten, z. B. zu Verwandten in einen andere Stadt oder zu Geschäftspartnern. Auch für sie ging es vorerst ins Ungewisse eines Neuanfangs. Alle Siedler waren von Hoffnung erfüllt und hatten das Ziel vor Augen, in der Fremde ein besseres Leben zu finden, ihr Gewerbe auszuüben und dort ihr jeweiliges Glück zu machen.

Aber abgesehen von dieser Mühsal und Unsicherheiten standen die nächsten fünfzehn Jahre der neuen Siedlung unter keinem guten Stern. Es sollten bald Umstände eintreten, die die Vorreiterrolle der sächsischen Grafen in Wagrien und Polabien und das gesamte Siedlungsprogramm in der Art, wie es Adolf II. anging, völlig in Frage stellten. Ganze vier Jahre nach Adolfs Kolonisierungsinitiative inklusive der Gründung eines sächsischen Lübecks wurde europaweit der nächste Kreuzzug in Angriff genommen, der eine harte Erobererlinie gegen die Slaven beinhaltete.³³

Für Adolf II. ergab sich eine heikle Situation, denn zwischen ihm und dem Obodritenfürsten Niklot herrschte Einvernehmen. Dieser Niklot hatte sich mit dem Grafen arrangiert. Helmold legte ihm nun folgende Worte in den Mund:

Decreveram quidem esse oculus tuus et auris tua in terra Slavorum, quam incolere cepisti, ne quas patereris molestias Slavorum, qui olim Wagirensium terram possederunt et causantur se privatos

³² Solche Bevölkerungsbewegungen, die es überall in Europa gab, werden von Robert Bartlett realistisch so geschildert: „Recruiting agents travelled in the overpopulated parts of Europe collecting emigrants; wagons full of anxious new settlers creaked their way across the continent; busy ports sent off ships full of colonists to alien and distant destinations; bands of knights hacked out new lordships.“ (BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 2).

³³ Zum Wendenkreuzzug siehe Kap. 17.3, S. S. 591–596.

*iniuste hereditate patrum suorum.*³⁴

Adolf II. von Schauenburg musste dennoch als Vasall des Sachsenherzogs den Kreuzzugsbeschluss der „Falken“, d. h. die Strategie „Taufe oder Tod“ des Bernhard von Clairvaux, des Papstes Eugen III. und der Kriegsherren Heinrich des Löwen und Albrecht des Bären mit tragen und sich gegen seinen Parteigänger Niklot³⁵ stellen, was dieser mit Feindschaft quittierte und u. a. den Marktort und den Hafen Lübeck überfiel und schwer schädigte.³⁶

das Ringen um den
Besitz Lübecks

In dem Maße, wie sich Lübeck als Markt und Seehafen entwickelte und Einkünfte abwarf, wurde der Ort Zankapfel zwischen dem Herzog und seinem gräflichen Vasallen, denn Lübecks Erfolg ging zu Lasten des herzoglichen Bardowick.³⁷ Die Auseinandersetzung zwischen den beiden Feudal- und Stadtherren behinderte Lübeck massiv in seiner Entwicklung und demonstriert die unbeschränkte Verfügungsgewalt des Hochadels über Land und Stadt und frühe Kaufmannschaft. Der Streit spitzte sich zu: *... mandavit dux, ne de cetero haberetur forum Lubike, nec esset facultas emendi sive vendendi, nisi ea tantum quae ad cibum pertinet.*³⁸ Das bedeutet, dass der Herzog nur den Fernhandel, nicht jedoch den Ort als solchen treffen wollte, denn bei dem Lebensmittelhandel ging es um die lokale Versorgung von Siedlung und Burg, die also aufrechterhalten blieb. Tatsächlich scheinen die Kaufleute in Lübeck geblieben und nicht, wie es Heinrich der Löwe wollte, nach Bardowick umgesiedelt zu sein, denn 1157 lässt Helmold sie sagen:

Diu est, ex quo inhibitum est forum Lubike auctoritate iussionis

³⁴ H.v.Bos. 62, S. 222, Z. 8-11: „Ich hatte mich doch entschieden, dein Auge und dein Ohr im Slawenlande zu sein, das du zum Besiedeln eingenommen hast, damit du keine Belästigungen von Seiten der Slawen erfahren mögest, denen einst das Land Wagrien gehörte und die anführen, sie seien zu Unrecht um das Erbe ihrer Väter gebracht worden.“ [Übers. überarb.; RP]

³⁵ Aus der Zitat Helmolds geht hervor, dass man Niklot heute wohl als einen Kollaborateur bezeichnen würde.

³⁶ Siehe auch Anm. 51, S. 594. Nur die Burg hielt einer erbitterten, zweitägigen Belagerung stand. Der Ort selbst wurde zwar gewarnt. *Sed populus multa potacione [temulentus] neque staro neque navibus amoveri potuit, quo usque hostibus circumvalli naves mercibus onustas iniecto igne perdidierint.* (HvBos Kap. 63, S. 224, Z. 5-8: „Aber das Volk konnte wegen Trunkenheit sich weder aus den Betten erheben noch die Schiffe verlassen, bevor die Feinde die warenbeladenen Schiffe einschlossen, Feuer legten und sie vernichteten.“). Das ist zugleich ein eindeutiger Hinweis auf aktiven Seehandel der Neulübecker.

³⁷ Hinzu kam noch die Konkurrenz des gräflich-oldenburgischen Salzes für die herzogliche Saline in Lüneburg.

³⁸ H.v.Bos. 76, S. 264, Z. 22-24: „... ordnete der Herzog an, dass Lübeck keinerlei Markt mehr habe und keine Möglichkeit zu Kauf und Verkauf mehr existiere außer für Lebensmittel“. Helmold baut diese Episode zeitlich bei den Jahren 1152/1154 ein. Rolf Hammel-Kiesow vermutet das Marktverbot 1156: HAMMEL-KIESOW, Die Anfänge Lübecks (2008), S. 44.

*vestrae. Nos autem hactenus detendi sumus in civitate hac spe recuperandi fori in beneplacito gratia vestrae, sed nec edificia nostra multo sumptu elaborata nos abire sinebant.*³⁹

Aber die Kaufleute in Lübeck hat es zu der Zeit noch härter getroffen, denn in diesem Jahr 1157 brannte die aus Holzhäusern bestehende Siedlung nieder. In seinem Konkurrenzkampf mit dem unnachgiebigen Grafen ging der Herzog noch einen Schritt weiter, indem er an einem offenbar ungeeigneten Ort eine neue Kaufmannssiedlung *super flumen Wochenice* [Wakenitz; RP] *non longe a Lubeke in terra Raceburg* anlegen ließ und sie *Lewenstad, Leonis civitas*, also „Löwenstadt“ nannte. Dieser Platz jedoch *minus esset ydoneus et portu et munimento nec posset adiri nisi navibus parvis.*⁴⁰ Es zeigte sich, mit wie wenig Sachverstand der Herzog vorging und dass die Fachleute für Fernhandel, Hafen und Schifffahrt, also die Kaufleute und Schiffer, nicht gefragt wurden und nichts zu sagen hatten.⁴¹

Gegensiedlung
Lewenstad

Aber unabhängig vom Streit der weltlichen Herrschaftsträger Graf Adolf und Herzog Heinrich hatte Lübeck eine über Handel und Gewinnmöglichkeiten hinausgehende Bedeutung als Mittelpunktort und kirchliches Zentrum. Auch wenn Lübeck wohl von eingewanderten Kolonisten aus den westlichen Altländern aufgebaut wurde, war es dennoch nicht nur Sicherungsfestung in Feindesland, sondern erfüllte offenbar sogar eine Funktion als ein Mittelpunktort, wie wir sie aus slawischer Stammeszeit her kennen. Als Bischof Gerold von Oldenburg, nachdem er heimlich und hinterrücks eigenhändig ein slawisches Heiligtum niedergebrannt hatte,⁴² und dann den nichts ahnenden gastfreundlichen slawischen Fürsten Thessemar besuchte, berichtet Helmold weiter:

Proxima die dominica convenit universus populus terrae ad forum Lubicense, et veniens dominus episcopus / habuit verbum exhortationis ad plebem, ut relictis ydolis colerent unum Deum, qui est

³⁹ H.v.Bos. 86, S. 302/304: „Schon seit langer Zeit wird der Markt Lübeck durch die Macht eures [Herzog; RP] Befehls verhindert. Wir haben zwar bis jetzt in der Stadt ausgeharrt in der Hoffnung, durch euer gnädiges Wohlwollen den Markt zurück zu erhalten, und unsere mit großen Kosten errichteten Gebäude erlaubten uns nicht, fortzugehen.“

⁴⁰ H.v.Bos. 86, S. 304, Z. 7-10: „... war kaum geeignet sowohl für einen Hafen als auch für eine Befestigung und er konnte nur mit kleinen Schiffen angelaufen werden.“

⁴¹ Hans Spethmann hat sich geographisch, geologisch und topographisch genauer mit der *Lewenstad*, ihrer möglichen Lage bei Herrsburg an der Wakenitz und den möglichen wasserbaulichen Intentionen der Zeit (u.a. einem Kanalbau von Schlutup nach Herrsburg) beschäftigt (SPETHMANN, *Der Stadthügel Lübecks* (1956), S. 182-191). Insofern relativiert seine Untersuchung die hier getroffene „Sachverstand“-Aussage. Mir scheinen allerdings die von Spethmann angestellten und grundsätzlich sicherlichen möglichen Optionen in dem damaligen politischen und machtmäßigen Gerangel zwischen Graf und Herzog nicht unbedingt im Vordergrund gestanden zu haben.

⁴² H.v.Bos. 84, S. 288, Z. 32 bis S. 290, Z. 4.

*in celis, . . .*⁴³

Neuaufbau Lübecks
1159

Nun schließlich setzte sich der Herzog gegen den Grafen durch, *multa spondens*, d. h. vermutlich zu einem hohen Kaufpreis, denn der Graf steckte offenbar in finanziellen Schwierigkeiten mit seinem Lebensunterhalt und Heinrich der Löwe bekam endlich, was er wollte, nämlich *castrum et insulam* des gräflichen Lübeck.⁴⁴

Die „Löwenstadt“ wurde aufgegeben, die Kaufleute kehrten zurück und bauten das abgebrannte Lübeck wieder auf. Heinrich der Löwe errichtete eine Münzstätte, führte einen Zoll ein und gewährte „ein höchst ehrenhaftes Stadtrecht“.⁴⁵ Zusätzlich aber lancierte er – man würde heute sagen – eine „internationale Werbekampagne“ für *civitatem suam Lubike*:

*Et transmissit dux nuntios ad civitates et regna aquilonis, Daniam, Suediam, Norwegiam, Ruciam, offerens eis pacem, ut haberent liberum commeatum adeundi civitatem suam Lubike.*⁴⁶

Aber noch fand Lübeck keine Ruhe, denn die Slawen hatten unter Führung Niklots die Abwesenheit der Landesherren⁴⁷ zum Aufstand ausgenutzt. Niklots Söhne scheiterten bei einem Überfall auf Lübeck.⁴⁸

endgültige Nieder-
werfung und Unter-
gang der Slawen

Aber nun zog Heinrich der Löwe endgültig die harte Falken-Linie durch. Dieses Mal nützten Niklot auch keine verbrannte-Erde-Rückzugstaktik und kein Verschanzen in der letzten Burg Werle mehr. Gefangene Gegner ließ der Herzog aufhängen. Niklot wurde bei einem Ausfall getötet, sein abgeschlagener Kopf als Beweis in das Heerlager gebracht. Niklots Söhne flüchteten, wurden jedoch von Heinrich begnadigt.⁴⁹ Als sie drei Jahre später, 1163, erneut aufstanden, wurden sie besiegt. Der ältere Bruder Pribislaw gab auf und unterwarf sich und der jüngere Bruder Wertislaw geriet als Geisel in die Gefangenschaft Heinrichs des Löwen.⁵⁰

⁴³ H.v.Bos. 84, S. 290, Z. 11-13: „Am folgenden Sonntag [Fußn. Übers. Stoob: 1156, wahrsch. Jan. 15] versammelte sich die gesamte Bevölkerung der Gegend auf dem Marktplatz von Lübeck und als der Herr Bischof erschienen war, hat er mahnende Worte zu dem Volk gesprochen, von den Götzen abzulassen und nur den einen Gott, der im Himmel ist, zu verehren . . .“

⁴⁴ *Tandem victus comes fecit quod necessitas imperarat et resignavit ei castrum et insulam.* (H.v.Bos.86, S. 304, Z. 12-13: „Schließlich gab sich der Graf geschlagen und tat, was seine Notlage ihm gebot: Er überließ ihm [dem Herzog] Burg und Insel“).

⁴⁵ H.v.Bos. 86, S. 304, Z. 18/19: *Et statuit illic monetam et theloneum et iura civitatis honestissima.*

⁴⁶ H.v.Bos. 86, S. 304, Z. 15-18: „Und der Herzog hat Boten in die Hauptorte und die Reiche des Nordens ausgesandt, nach Dänemark und Schweden, nach Norwegen und Russland. Er bot ihnen Frieden und garantierte freien Verkehr, wenn sie in seine Stadt Lübeck kämen.“

⁴⁷ Sie kämpften in der Heerfolge für den Staufer Friedrich I. über ein Jahr, 1159 bis Mitte 1160, in Oberitalien.

⁴⁸ H.v.Bos. 87, S. 306, Z. 34 bis S. 308, Z. 12.

⁴⁹ H.v.Bos. 88, S. 308-310.

⁵⁰ H.v.Bos. 93, S. 324-326.

Als es im Folgejahr erneut Unruhe im Slawenland gab, trat die alte Koalition von Dänen, Herzog Heinrich und Markgraf Albrecht wieder an. Die Geisel Wertislaw wurde öffentlich vor der Burg Malchow aufgehängt. Es wurde ein mörderischer Krieg. Graf Adolf fand den Tod und die kämpfenden Slawen wurden Richtung Pommern vertrieben.⁵¹ Die Reste der Slawen in ihrem verwüsteten Land litten Hunger und mussten auch zu den Pommern und Dänen flüchten, *quos illi nichil miserantes Polanis, Sorabis atque Boemis vendiderunt.*⁵²

So hatte es noch 17 Jahre gebraucht, bis die Ziele des Wendenkreuzzuges schließlich doch durchgesetzt worden waren. Die Slawen haben sich bis zum bitteren Ende gewehrt und Pribislaw, der Sohn des Niklot, zeigte sich auch 1164 noch unbeugsam, als er seinen Landleute zurief:

*Notum est omnium vobis, quantae calamitates et pressurae apprehenderint gentem nostram propter violentam ducis potentiam, quam exercuit in nos, et tulit nobis hereditatem patrum nostrorum et collocavit in omnibus terminis eius advenas, scilicet Flamingos et Hollandros, Saxones et Westfalos atque nationes diversas.*⁵³

Und so war es. Ihr Land und ihre Welt gingen unter. 1160 heißt es bei Helmold: *Porro terram Obotritorum divit militibus suis possidendam.*⁵⁴ Im Bereich der Mecklenburg wurde eine Menge Flamen angesiedelt.⁵⁵ Der Herzog verteilte Land an die Kirche. Die Slawen hatten nun kirchliche und weltliche Abgaben zu zahlen. Albrecht der Bär ging genauso vor. Er holte aus Utrecht und den Rheingegenden, aus Holland, Seeland und Flandern auswanderungswilliges Volk in seine slawischen Eroberungen, *et habitare eos fecit / in urbibus et oppidis Slavorum.*⁵⁶

In diese unruhige Zeit fiel also der Neustart Lübecks unter herzoglicher Stadtherrschaft. Die bereits von Adolf in das Land gerufenen Städter wurden nun sicherlich durch weitere Altländer ergänzt, die im Zuge der verstärkten Einwanderung auch nach Lübeck kamen, wobei eine solche Ansiedlung für Kaufleute und Handwerker besonders interessant gewesen sein dürfte. Eine Burg und Kaufleutensiedlung mit Hafen wie Lübeck war

Neustart Lübecks
und der Herzog

⁵¹ H.v.Bos. 100, S. 346-352.

⁵² H.v.Bos. 101, S. 352, Z. 27-28: „... , welche sie ohne Erbarmen an Polen, Sorben und Böhmen (in die Sklaverei) verkauften.“

⁵³ H.v.Bos. 98, S. 342, Z. 24-29: „Euch ist allen bekannt, wie viel Unheil und Bedrückung unser Volk durch die gewalttätige Macht des Herzogs erlitten hat, die er gegen uns ausgeübt hat, indem er uns das Erbe unserer Väter genommen und überall innerhalb unserer Grenzen seine Zuwanderer angesiedelt hat, diese Flamen und Holländer, Sachsen und Westfalen und Leute noch anderer Herkunft.“

⁵⁴ H.v.Bos. 88, S. 310, Z. 11/12: „Das Obotritenland aber teilte er [Herzog; RP] seinen Rittern als Besitz auf“.

⁵⁵ H.v.Bos. 88, S. 310, Z. 16.

⁵⁶ H.v.Bos. 89, S. 312, Z. 20: „... und ließ sie in den Burgen und Orten der Slawen wohnen.“

für einen großräumig denkenden und langfristig planenden Fürsten wie den Löwen nur ein einzelner, allerdings gewichtiger, Baustein in seinen Machtplänen.

Robert Bartlett hat solche Leute wie Heinrich den Löwen oder Albrecht den Bären treffend charakterisiert:

„The conquerors and colonizers who spread outwards from western Europe into the continental peripheries in the High Middle Ages thus looked forward to an expansionary future. When they looked back they saw formative periods of conquest and settlement. The conquerors recognized that their right lay in conquest and was not aboriginal, and indeed, celebrated that fact. For the descendants of a conquest aristocracy the conquest became mythologized as a founding moment and a defining breach in time“.⁵⁷

Ein Herzog von Sachsen und Bayern, einer der Mächtigsten an der Spitze des Reiches, hatte weit gesteckte Ambitionen. Er machte Politik in großen, europäischen Zusammenhängen. Ein solcher Mann sah die Bedeutung Lübecks nicht nur im Rahmen des Landesausbaus Wagriens und eines beschränkten Territoriums. Sein Blick, wie der seiner Standesgenossen aus der Spitzenaristokratie, ging weiter nach Osten. Er förderte diesen ersten sächsisch-deutschen Ostseehafen nicht nur der Einnahmen wegen. Über Lübeck öffnete sich für ihn die Ostseewelt. Das alles muss man sich vor Augen führen, wenn man von Fritz Rörig eine Gründungskonsortiumstheorie über strategisch weitblickende, in Lübeck als bürgerliche Behörde wirkende, westfälische Unternehmergruppe, der Heinrich der Löwe angeblich alle städtische Macht verkauft und abgetreten haben soll, aufgetischt bekommt.

18.3. Das kaufmännische Gründungsunternehmerkonsortium

Die mystifizierende Vorstellung von einem überlegenen Kaufmann aus dem westfälischen Altland, der von Anfang an die planmäßige Vereinnahmung der Ostsee im Blick und die Idee von der deutsche Hanse im Hinterkopf hatte,⁵⁸ musste von Fritz Rörig konkretisiert, d. h. in die oben geschilderte Welt Mitte des 12. Jahrhunderts eingearbeitet werden. Das führte zwangsläufig zu Stütztheorien, die mit Lübeck zu tun hatten.

Zum ersten Mal legte Rörig seine Theorien zum Gründungsvorgang Lübecks im Jahre 1915 vor.⁵⁹ Seine wichtigste Darstellung des Themas

⁵⁷ BARTLETT, *The Making of Europe* (1983), S. 92.

⁵⁸ Siehe Kap. 14.3, S. S. 520–524

⁵⁹ Fritz RÖRIG, *Lübeck und der Ursprung der Ratsverfassung*, (1915), in: RÖRIG, *Hansische Beiträge*, S. 11-39.

wurde jedoch die Ausarbeitung „Der Markt von Lübeck“ von 1921.⁶⁰ 1926 findet sie sich in zusammengefasster Form in einem Beitrag zu einem Buch zur lübischen Geschichte.⁶¹

Rörigs stad-
gründendes
Konsortium

Die von Rörig ausgearbeiteten Vorstellungen beinhalten die erneute Ansiedlung Lübecks 1158 als „der damals in Altdeutschland bereits entwickelte, organisatorisch durchgearbeitete deutsche Städtetyp“.⁶² Danach verkaufte Heinrich der Löwe einem kapitalmächtigen Kaufleuterkonsortium aus dem westlichen Altland den gesamten Grund und Boden der geplanten Stadt mit allen dazugehörenden Rechten. „Durch Herzog Heinrich wurde also das Unternehmerkonsortium zugleich zur bürgerlichen Behörde; diese private Vereinigung wurde Träger öffentlicher Rechte“.⁶³

Dieses kaufmännische Unternehmerkonsortium als kollektive Besitzerin und Gründungsbehörde habe Lübeck systematisch zur einer „Gründungsstadt großen Stils“ von Anfang an gemacht. Es habe anfänglich kein städtisches Eigentum bestanden. Alles habe sich im kollektiven „privatrechtlichen Eigentum“ des Gründerkonsortiums befunden.

„Schon zur Zeit der Neugründung stand das Unternehmerkonsortium der Masse der Einwohner gegenüber nicht als Gemeindeausschuß, sondern als übergeordnetes herrschaftliches Organ. Bis zum Ausgang des Jahrhunderts hatte sich diese Stellung soweit gestärkt, daß sich das Konsortium zum Rat entwickelt hatte“.⁶⁴

Luise von Winterfeld umreißt Rörigs Gründungstheorie, die auf dem in die Lübecker Verfassungsgeschichte neu eingeführten Begriff des Unternehmerkonsortiums aufbaut,⁶⁵ treffend:

„Dieses Konsortium habe dem Stadtherrn große Teile des Stadtbodens abgekauft und sei von ihm als bürgerliche Behörde mit verbrieften wirtschaftlichen und richterlichen Befugnissen eingesetzt worden. [...] Diese Unternehmerkonsortien teilten den Stadtboden auf, richteten den Markt ein und verwalteten ihn zuerst in der Form des Gesamteigentums aller Unternehmer. Auf eigene Kosten stellten sie die Marktbaulichkeiten, legten die Stra-

⁶⁰ Fritz RÖRIG, Der Markt von Lübeck. Topographisch-statistische Untersuchungen zur deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, (1921), in: KAEGBEIN, Rörig, Wirtschaftskräfte (1971), S. 36-133 .

⁶¹ RÖRIG, Lübeck im Mittelalter (1926), S. 28-34.

⁶² RÖRIG, Lübeck im Mittelalter (1926), S. 29. Es ist typisch für Rörig, dass er immer wieder Behauptungen und Schlagwörter wie selbstverständlich in den Raum stellt, wie hier „organisatorisch durchgearbeitete Städte“ in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts.

⁶³ RÖRIG, Ursprung der Ratsverfassung (1915), S. 23.

⁶⁴ RÖRIG, Lübeck im Mittelalter (1926), S. 32.

⁶⁵ Luise von WINTERFELD, Gründung, Markt- und Ratsbildung deutscher Fernhandelsstädte. Untersuchungen zur Frage des Gründerkonsortiums vornehmlich am Beispiel Lübecks, Münster/Westf. 1954, S. 10.

benzüge an und gaben an die Menge der zuziehenden Neubürger Grundstücke gegen einen Wortzins ab“.⁶⁶

Kritik des
Rörigschen
Konstrukts

Nach Rörig entwickelte sich nichts aus kleinen Anfängen. Vom Start weg gab es eine patrizische Herrschaft von, in einem Gründerkonsortium zusammengefassten, Groß- und Grundbesitzern.⁶⁷ „Von Anfang an war also in Lübeck eine bürgerliche Behörde vorhanden, die zugleich verwaltend und richtend auftritt“.⁶⁸

Es finden sich vereinzelt Kritiker des Rörigschen Konstrukts. Der alte Georg von Below äußert sich 1928 kritisch zu Rörig.⁶⁹ 1928 kommt Kritik von dem Germanisten und Mediävisten Willy Krogmann, der den von Rörig eingeführten „hypothetischen Begriff des Gründerkonsortiums“ ablehnt.⁷⁰

⁶⁶ L. v. WINTERFELD, Gründung, Markt- und Ratsbildung (1954), S. 10.

⁶⁷ RÖRIG, Der Markt von Lübeck (1921), S. 60, Anm. 56.

⁶⁸ RÖRIG, Ursprung der Ratsverfassung (1915), S. 20.

⁶⁹ Es ging um die Gildetheorie und um die Stadt Freiburg und darum, ob „die Unternehmergeilde, eine Gilde kapitalistischer Unternehmer“ oder auch „ein nicht gildenmäßig gebundenes Unternehmerkonsortium“, zu dem Rörig tendierte, der Ausgangspunkt politisch-kommunaler Organe gewesen seien. Von Below meint: „Das ist eben der Hauptfehler der Gildentheorie, daß sie gar zu leichtfertig das Hervorgehen von staatlichen oder gemeindlichen Verfassungskörpern aus sozialen Vereinigungen oder gemeindlichen Verfassungskörpern aus sozialen Vereinigungen behauptet.“ Georg von BELOW, Eine Erneuerung der hofrechtlichen Theorie, in: VSWG 20, 1928, S. 132. Rörig wehrt sich vehement gegen v. Below, spielt den Ahnungslosen („Ich begreife gar nicht, wie von Below mir gegenüber diesen Vorwurf erheben konnte. . . . Wo ich doch schon immer betont habe, . . .“ (RÖRIG, Der Markt von Lübeck (1921), S. 62, Anm. 61a) und geht zum Gegenangriff über: ebd.).

⁷⁰ Auch Krogmann sieht eine frühe Gruppe einflussreichster Familien, stellt aber klar: „Die so entstehende Gruppe hat mit dem Unternehmerkonsortium RÖRIGS nichts zu tun. Dieses ist zu sehr eine Nachbildung moderner Aktiengesellschaften.“ (Willy KROGMANN, Die Eigentumsverhältnisse des Lübecker Marktes um 1300 und ihre Erklärung, in: VSWG 20, 1928, S. 170). Rörig antwortet umgehend in einem Nachwort zu der Veröffentlichung des „Markt von Lübeck“ von 1928 (in: Rörig, Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte, Breslau, 1928. Abgedruckt in: RÖRIG, Der Markt von Lübeck (1921), S. 113-119) und zwar auf eine ätzend arrogante Weise („... den jungen Kämpfen drückt noch nicht einmal die Last des Doktorhutes. Umso erstaunlicher ist, was Krogmann alles weiß“ (S. 115). „Aber sein Wissen geht noch viel weiter. Zwar finde ich Gnade vor seinen kritischen Augen [...] (ebd.). „Es ist wohl das humanste Verfahren, wenn man in diesem Falle dem jugendlichen 'Gegner' den wohlmeinenden Rat gibt, sich zunächst einmal so weit in die Anfangsgründe historischen Denkens zu vertiefen, daß er seine Hypothesen nicht mit bezeugten Geschehnissen verwechselt“ (S. 116).) Willy Krogmann promovierte im Übrigen im selben Jahr in Germanistik und habilitierte sich 1939. Luise von Winterfeld gibt sachlich die Meinung Krogmanns wieder, dass die herzogliche Neugründung eigentlich ein Wiederaufbau des abgebrannten gräflichen Ortes sei: „Aus diesem zeitgenössischen Bericht Helmolds folgerte Krogmann, dem sich Häpke anschloß und dem auch Th. Mayer später im Wesentlichen zustimmte, daß Heinrich der Löwe 1158 für die Neugründung bzw. den Wiederaufbau Lübecks keine Lokatoren oder Unternehmer nötig hatte, weil dieselben Menschen an ihre alte Stelle zurückgegangen seien.“ (L. v. WINTERFELD, Gründung, Markt- und Ratsbildung (1954), S. 13/14).

Luise von Winterfeld hat die Unhaltbarkeit der Rörigschen Ansätze aufgezeigt. Es ist im Übrigen ihr großes wissenschaftliches Verdienst, dass sie als Einzige aus dem Kreis der Hanseforschung Rörig entgegengetreten ist. Mit einer 123 Seiten starken Abhandlung kommt sie 1929 zu ganz anderen Ergebnissen als Rörig.⁷¹ 1954 greift sie die Themen der Gründung Lübecks erneut auf,⁷² nachdem zwischenzeitlich (1937) Rörig⁷³ ihre Forschungen angeblich „erledigt“ hatte.⁷⁴ Unmittelbar aus den lübischen Quellen des 12. Jahrhunderts waren Rörigs Hypothesen nicht nachweisbar. Die Rückschlüsse aus späteren Zeiten mit denen er operierte, waren anfechtbar. Die Analogien zu angeblichen Gründungskonsortien anderer Städte erwiesen sich durch die Forschung allesamt als haltlos.⁷⁵ L. v. Winterfeld legte dar, dass Lübeck sich grundsätzlich nicht von anderen Städten abhob.

wiss. Verdienst
Luise von
Winterfelds

„Vergleicht man indes die Lübecker Verhältnisse mit denen der älteren Städte, so überwiegen die grundlegenden Ähnlichkeiten. Die junge Städtegemeinde hatte einen Stadtherrn, in dessen Hand die wirtschaftlich sehr einträglichen Regalrechte geblieben waren. Sie gehorchte stadtherrlichen Beamten und hatte daneben von Anbeginn an Organe für eigene Verwaltungsaufgaben“.⁷⁶

Inzwischen hat sich letztlich doch der Standpunkt Luise von Winterfelds gegen die Konstruktionen Rörigs durchgesetzt und es ist heute allgemeiner Tenor, dass Rörig falsch lag. 1989 fährt Erich Hoffmann die Gründerkonsortiumstheorie zurück. Er erklärt den herzoglichen Wiederaufbau Lübecks als einen ganz normalen Vorgang einer der Zeit entsprechenden Stadtgründung durch einen Stadtherrn mit einer ihm unterstehenden Bürgerschaft:

Erich Hoffmann
(1989)

„Die seit etwa 1143 bestehende Bürgerschaft des neuen Lübeck wird sich also, wie in den Städten Altdeutschlands, zu einer „Schwurgemeinschaft“ der gesamten Bürgerschaft zusammengeschlossen haben. [...] Ein die Stadt eigenständig lenkender Rat war damals jedoch noch nicht vorhanden“.⁷⁷

⁷¹ Luise von WINTERFELD, Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ursprung der Ratsverfassung in Lübeck, in: ZVLGA 25, 1929, S. 365-488.

⁷² L. v. WINTERFELD, Gründung, Markt- und Ratsbildung (1954).

⁷³ Fritz RÖRIG, Heinrich der Löwe und die Gründung Lübecks. Grundsätzliche Erörterungen zur städtischen Ostsiedlung, (1937), in: KAEGBEIN, Rörig, Wirtschaftskräfte (1971), S. 447-489.

⁷⁴ Luise von Winterfeld berichtet 1954, dass sie ihre Replik auf Rörigs Entgegnung bereits 1938 abgeschlossen hatte, sie aber wegen der Kriegs- und Nachkriegsumstände nicht vorlegen konnte. „Wegen dieses Schweigens galt mein „Versuch“ bei Rörig und den Historikern seiner großen Schule als widerlegt und abgetan“ (L. v. WINTERFELD, Gründung, Markt- und Ratsbildung (1954), S. 19).

⁷⁵ L. v. WINTERFELD, Gründung, Markt- und Ratsbildung (1954), S. 14-17.

⁷⁶ L. v. WINTERFELD, Entstehung des Marktes in Lübeck (1929), S. 439.

⁷⁷ Erich HOFFMANN, Lübeck und die Erschließung des Ostseeraums, in: BRACKER /

Es fällt jedoch auf, dass Hoffmann nicht die Implikationen der Rörigschen Theorien behandelt. Man berichtigt einen Punkt und lässt es dabei bewenden, d. h. die Fragen werden oberflächlich berichtigt, aber nicht analytisch aufgearbeitet. Ein schon fast bedauernd-bewunderndes Statement wie das folgende aus dem Jahr 2008 ist aber nicht geeignet, die Tragweite Rörigscher Theorien zu erfassen:

„So bestechend die in sich geschlossene These Rörigs auf seine Zeitgenossen auch wirkte, so hat es sich doch inzwischen gezeigt, daß seine Indizienbeweise in der vorgelegten Form nicht mehr haltbar sind.“⁷⁸

Rolf
Hammel-Kiesow
(1995)

Lediglich Rolf H a m m e l - K i e s o w hat 1995 den ideologischen Kern, den politischen Hintergrund und die innere Logik der Gründerkonsortiumslegende zumindest einmal angesprochen. Er zeigt die Indizienkette, mit der man die Existenz einer Leitungsbehörde, eben das Gründungsunternehmerkonsortium, begründete, auf. „Aus einer Behörde mit solchem Weitblick mußte sich der Lübecker Rat entwickelt haben.“⁷⁹ Und Hammel-Kiesow fährt fort:

„Aber die Kette von sogenannten Indizien reicht noch weiter: Der

HENN / POSTEL, Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos (Textband), S. 38.

⁷⁸ Erich HOFFMANN, Teil 2: Lübeck im Hoch- und Spätmittelalter: Die große Zeit Lübeck. in: GRASSMANN, Lübeckische Geschichte (2008), S. 81 (auch schon in der 1. Aufl. 1988 enthalten). Wesentlich „bestechender“ ist allerdings die Standhaftigkeit Luise von Winterfelds gegen die breite „Rörig-Phalanx“, d. h. den Rörig-dominierten Mainstream der Hanseforschung. Hoffmann beschreibt in aller Freundlichkeit Rörigs Geschichtslegende: „Nach Rörigs Ansicht übertrug der Herzog einem Gründerkonsortium von Fernkaufleuten aus dem Rheinland und Westfalen als Vertretern „moderner“ unternehmerischer Initiative und Kennern der neuesten Methoden des Fernhandels, die dem Ostseeraum noch unbekannt waren, gegen finanzielle Leistungen das Recht auf die eigenständige Anlage und Selbstverwaltung eines modernen Fernhandelszentrums. Das neue Lübeck verdanke also seine Entstehung dem „Bund zwischen politischer Macht und kaufmännischer Initiative“. Die Mitglieder des Unternehmerkonsortiums hätten dabei als bereits erfolgreiche Fernkaufleute schon über ein beträchtliches Kapital verfügt, dass sie nun in die neue Gründung investierten. Von vornherein sei es das Programm dieser rheinisch-westfälischen Kaufleute gewesen, aktiv in den Fernhandel des Ostseeraums einzugreifen, um in diesem eine hervorragende Stellung einzunehmen“ (ebd.). Mir drängt sich der Eindruck auf, dass Hoffmann es bedauert, dass diese schöne, brauchbare Theorie leider nur eine Konstruktion ist. Er denkt zumindest nicht darüber nach, welchen wissenschaftlichen, ideologischen und praktisch-politischen Schaden Rörig mit dieser Geschichtslegende angerichtet hat. In diesem Zusammenhang sei auf die von Peter Johaneck angesprochenen, von der Forschung „in der Karolingerzeit so schmerzlich“ vermissten „freien, ungebundenen und unternehmerischen Fern- und Wanderhändler“ verwiesen: Kap. 11.3, S. 410.

⁷⁹ ROLF HAMMEL-KIESOW, Lübeck als Vorbild zahlreicher Städtegründungen im Ostseeraum? Überlegungen zum Verhältnis zwischen geschichtlichen Vorgängen und historiographischer Erklärung, in: HOFFMANN / LUBOWITZ, Die Stadt im westlichen Ostseeraum. Bd. 1 (1995), S. 288.

planende Kaufmann des Altreichs stieß, das Lübecker 'Vorbild' in sich tragend, an die städtebaulich nicht erschlossene Ostküste und an die 'auf weite Strecken tote Südküste der Ostsee' [Fn: Nachweis Rörig] vor, schuf hier Städte und bewies damit bereits im 12. und 13. Jahrhundert die in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts so erwünschte Überlegenheit des Deutschtums über die Slawen. Was nicht in dieses Bild paßte, wurde entweder unterdrückt, oder die Glaubwürdigkeit der Quelle wurde in Zweifel gezogen.⁸⁰

Er spricht die „Affinität zum NS-Geschichtsbild“ an, die sich aus völkischer „Überlegenheit des Deutschtums“ herleitete:

„Diese ideologische Sicht der Geschichte belegt für den Bereich der hansischen Ostseegeschichte die schon oft festgestellte Affinität der meisten deutschen Historiker zu völkisch-germanischem Ausschließlichkeitsdenken, das sie auf der weltanschaulichen Ebene zu Verbündeten des NS-Geschichtsbildes werden ließ.“⁸¹

Die Hauptstrategie Rörigscher Geschichtsverzerrungen bestand darin, dass er massiv Modernismen der bürgerlichen Gesellschaft in das Mittelalter verpflanzte. Er übertrug den durch moderne, wirtschaftswissenschaftliche Verwendung festgelegten Begriff des **K o n s o r t i u m s**, das als Gesellschaft bürgerlichen Rechts vor allem im Zusammenhang mit Bankkonsortien zur Emission von Wertpapieren ein Begriff ist,⁸² in die oben geschilderte Welt von Kreuzzügen und feudalen Eroberungen. Dasselbe gilt für den Begriff des **U n t e r n e h m e r s**, den Rörig sehr wohl gemäß heutigem Verständnis dem frühbürgerlichen Wanderkaufmann zuordnet und ihn auf diese Weise als kapitalistischen Unternehmer⁸³ aus seinem mittelalterlichen Zusammenhang reißt. Er operiert an hochmittelalterlichen Verhältnissen vorbei und verzerrt die Gemeinschaft der kommunalen *coniuratio* der frühen Städte. In ihnen gab es noch keine bürgerlichen **B e h ö r d e n**, noch keine bürgerliche **O b r i g k e i t**, ausgestattet mit Befugnissen „öffentlich-rechtlicher Art“,⁸⁴ ausgestattet mit patrizischer,

enthistorisierende
Modernismen

⁸⁰ HAMMEL-KIESOW, Lübeck als Vorbild (1995), S. 288/289

⁸¹ HAMMEL-KIESOW, Lübeck als Vorbild (1995), S. 289.

⁸² Dabei würde als Erklärung für Konsortium noch am ehesten – und dennoch völlig unpassend – der Begriff einer Ad-hoc-Kooperation zutreffen (GWL, Stichwort 'Bankenkonsortium': URL <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/2303/bankenkonsortium-1-v11.html> (16.08.2015)).

⁸³ „Entrepreneur; im nicht-rechtlichen Sinne gemeint ist immer eine natürliche Person, die eine Unternehmung plant, mit Erfolg gründet und/oder selbstständig und verantwortlich mit Initiative leitet, wobei sie persönliches Risiko oder Kapitalrisiko übernimmt.“ (GWL, Stichwort 'Unternehmer': URL <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/2537/unternehmer-v10.html> (16.08.2015)).

⁸⁴ RÖRIG, Der Markt von Lübeck (1921), S. 62, Anm. 61a.

herrschaftlicher⁸⁵ Machtfülle.⁸⁶

Des weiteren verdrängt Rörig die oft sehr verschachtelten Besitz- und Verfügungsverhältnisse über Land und Regalien.⁸⁷ Er geht davon aus, dass eine organisierte Gruppe von kapitalkräftigen westfälischen Kaufleuten die neue Siedlung Lübeck mit allem Grund und Boden und den Verfügungsrechten kollektiv vom Herzog – quasi wie an einer Immobilienbörse – aufkaufen konnte. „Weitgehende Rechte“ verlieh Herzog Heinrich – wie ein Arbeitgeber und Banker – „als Entgelt für Arbeit und als Risikoprämie.“⁸⁸

⁸⁵ Rörig schreibt: „Das tatsäc h l i c h e Verhältnis des Unternehmerkonsortiums der Masse der Zuziehenden gegenüber und der von beiden gebildeten Bürgergemeinde ist ein herrschaftliches, ein V e r h ä l t n i s d e r Ü b e r o r d n u n g; mochte auch nach außen die Sache so scheinen, daß die Unternehmervereinigung als Organ der Gesamtheit handelt.“ RÖRIG, Der Markt von Lübeck (1921), S. 60.

⁸⁶ Ernst Pitz hat solcherart modernistischen Angang treffend zurückgewiesen: „Solange wir die Verfassung der Hansestädte und der deutschen Hanse nur unter Verwendung von Worten wie Repräsentation, Kooptation, Revolution, aktivem Wahlrecht, Organ (...), Befugnissen, Widerstandsrecht, Demokratie oder gar bürgerlicher Rechtsstaat darzustellen vermögen, verfehlen wir ihr Verständnis und bleibt die Aufgabe des Historikers unvollkommen.“ (Ernst PITZ, Bürgereinung und Städteeinung: Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse, Köln / Weimar / Wien 2001, S. 244/245). Otto Gerhard Oexle hat die städtische Kommune auf eine Weise umschrieben, die Rörigs „Unternehmerherrschaft“ entgegengesetzt ist: Die städtische Kommune bildete eine *coniuratio*, „also 1. eine durch wechselseitige „Verschwörung“, d. h. durch einen gegenseitig geleisteten promissorischen Eid konstituierte „Einung“ [...], die als Einung 2. eine auf Vertragshandeln (*pactum*), also auf Vereinbarung und Konsens beruhende Verbindung von Individuen darstellt, mit dem Ziel 3. einer umfassenden gegenseitigen Hilfe.“ (Otto Gerhard OEXLE, Gilde und Kommune. Über die Entstehung von „Einung“ und „Gemeinde“ als Grundformen des Zusammenlebens in Europa, in: BICKLE, Theorien kommunaler Ordnung (1996), S. 77). Die freie Einung (mit Schwur besiegelt eine *coniuratio*) „war eine grundlegende Organisationsform der mittelalterlichen Gesellschaft“ stellt Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Hanse, 4. Aufl., München 2008, S. 44 fest. Das Prinzip der *coniuratio* findet auf verschiedenen gesellschaftlich-organisatorischen Ebenen unterhalb des die Gesellschaft beherrschenden Feudaladels und seiner hierarchischen Verästelungen Anwendung. Auf ihr beruhen die kaufmännischen Fahrtengemeinschaften zu Land und zur See, die einzelstädtischen Kaufmannsgilden, die Handwerksämter, die städtischen Bruderschaften (*fraternitates*), bäuerliche Eidgenossenschaften oder die Universitäten jener Zeit. Wir finden die Einung in der städtischen Kommunalverfassung und nur über sie lässt sich offenbar die Hanse als Gesamtgebilde verstehen. Diese Erkenntnisse der neueren Forschung waren jedoch nicht Anlass, das Rörigsche herrschaftliche Obrigkeitskonsortium aufzuarbeiten. Damit, dass es heute einfach niemand mehr vertritt, ist nicht gesagt, dass es auch widerlegt ist. Nicht in die Tiefe gehend wissenschaftlich aufgearbeitete Themen feiern oft in veränderter Aufmachung Urständ.

⁸⁷ Siehe hierzu Kap. 18.4: Exkurs 7, S. 623–630.

⁸⁸ RÖRIG, Ursprung der Ratsverfassung (1915), S. 31. Aus den Reihen der in das Land gerufenen Kolonisten, unter denen sich auch Städter und Kaufleute befanden, zaubert Rörig patrizische Kapitalisten hervor, „die bereit waren, das Risiko eines solchen Unternehmens nach Gewinn und Verlustseite hin auf sich zu nehmen.“ (RÖRIG, Der Markt von Lübeck (1921), S. 65). Alle in den Osten einwandernden

18.4. Konsortiumslegende und Deutungshoheiten

Ohne dass es ihr klar war, traf Luise von Winterfeld 1929 am Ende ihrer Abhandlung den wunden Punkt aller Rörigscher Geschichtsverzerrungen, als sie feststellte:

„Sie sind tüchtige Kauffleute gewesen, ohne deren Wirken der Lübecker Markt nie zur Blüte gekommen wäre [. . .] aber sie dachten nicht daran, Lübeck auf der Grundlage eines Konsortiums mit Unternehmergeamteigentum zu errichten, da es ihnen als mittelalterliche Menschen fern liegen mußte, in bewußtem Rationalismus neue Rechtsverhältnisse klar vorauszusehen und zu gestalten“.⁸⁹

Rörig reagiert auf diesen Punkt mit äußerster Heftigkeit. Er wirft ihr „Kampf gegen die ratio“, „Feldzug gegen die „ratio““, und „schwere Fehlgriffe“ vor⁹⁰ und stellt heraus:

„Gegen diese Vorstellung von dem „mittelalterlichen Menschen“, der keine ratio gekannt haben soll, kann nicht scharf genug Einspruch erhoben werden“.⁹¹

Es ging natürlich nicht um „ratio“ sondern um „den mittelalterlichen Menschen“. Rörigs Hanse- und Gründungsstadttheorie steht und fällt, wie wir gesehen haben, mit dem mystischen „Herrenkaufmann“,⁹² den er nicht aus der Entwicklung des Kaufmannsstandes in der mittelalterlichen Welt

Volksschichten trugen ein enormes Existenzrisiko. Wie kompliziert die Besitz- und Verfügungsverhältnisse waren, sieht man etwa daran, dass ein Herzog seinen gräflichen Vasallen nur in schwerwiegenden Fällen von Verfehlung sein Lehen nehmen konnte, das andererseits im Todesfall an ihn zurückfallen konnte, wenn nicht erbrechtliche Ansprüche anderes erzwangen. Adolf II. wehrte sich z.B. lange erfolgreich gegen eine Übergabe Lübecks an den Herzog, ja er verweigerte sogar die Teilung der Einnahmen (*Rogamus igitur, sprach der Herzog, ut detis nobis medietatem civitatis vestrae Lubike et sulicae, possimusque tolerabilius ferre desolacionem civitatis nostrae. [. . .] Sed cum rennueret comes, . . . mandavit dux, . . . ne de cetero haberetur forum Lubike, . . . nisi ea tantum quae ad cibum pertinent.* (H.v.Bos. 76, S. 264, Z. 15-17 u. 21/22: „Wir bitten euch deshalb, uns die Hälfte eurer Stadt Lübeck und der Saline [von Oldesloe; RP] abzutreten, damit die Verödung unserer Stadt für uns erträglicher gemacht wird.[. . .] Als nun der Graf ablehnte,. . . ordnete der Herzog an, dass nunmehr Lübeck keinen Markt mehr abhalte dürfe, mit Ausnahme desjenigen für Lebensmittel.“)) Andererseits konnte er aber den Markt in der Grafenstadt verbieten (H.v.Bos. ebd. Z. 22-24), was wiederum mit der Verfügung der Herzogs über das königliche Marktregal seines Veters Friedrich Barbarossa zu tun hatte (hierzu HAMMEL-KIESOW, Die Anfänge Lübecks (2008), S. 44).

⁸⁹ L. v. WINTERFELD, Entstehung des Marktes in Lübeck (1929), S. 460.

⁹⁰ ... in einer zweieinhalb Seiten langen Fußnote: RÖRIG, Heinrich d. Löwe und Lübeck (1937), Anm. 42, S. 461-463.

⁹¹ RÖRIG, Heinrich d. Löwe und Lübeck (1937), Anm. 42, S. 461.

⁹² Zu Rörigs völkischen Mystifizierungen siehe Kap. 14.3, S. S. 520–524.

heraus begründen kann und der als fertiger bürgerlich-kapitalistischer Unternehmer mit dem Mittelalter nicht kompatibel ist.⁹³

Diese Überhöhungen zeigen sich 1926 deutlich, wenn Rörig fabuliert: „Die wirkliche Kraftquelle, aus der Lübeck entstand, war der zähe Wille des nordwestdeutschen Bürgertums, sich nicht wieder aus dem Platz an der Ostsee verdrängen zu lassen“.⁹⁴ Damit war er dann praktisch bei den „geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung“, also bei seinem Vortrag von 1928 auf dem internationalen Historikerkongress in Oslo angelangt, in welchem er den völkischen, in die nationalsozialistische Herrenmenschenvahnwelt passenden Hansekaufmann in voller Herrlichkeit erstehen ließ.⁹⁵

Niemand war seinerzeit in der Lage, diese enge Verknüpfung zwischen völkisch-nationalistischer Hanseverzerrung und lübischer Konsortiumgründungslegende zu erkennen. Dazu wäre ein politisches Herangehen an die Forschung und eine Aufarbeitung deutscher Hybris nach dem Ersten Weltkrieg nötig gewesen. Aber der Chauvinismus saß in Staat, Gesellschaft und Zeitgeist tief und suchte nach neuen Ausdrucksmöglichkeiten, die er in völkischer Ausrichtung fand. Die Hanseforschung schwamm im nationalen Zeitgeist mit.

Es war Fritz Rörig, der die passenden Theorien lieferte. Genau wie Dietrich Schäfer war Fritz Rörig ein politischer Mensch, der bewusst Wissenschaft betrieb und der gezielt seine Forschung und sein Auftreten den jeweils herrschenden Gegebenheiten anpassen konnte. Gepaart mit umfassendem Fachwissen und bedenkenlos in seiner Argumentations- und Vorgehensweise war ihm eine unpolitische Elfenbeinturm-Mediävistik nicht gewachsen. Er selbst ging politisch-strategisch vor, verfolgte bewusst ideologische Grundüberzeugungen und ordnete dem sein wissenschaftliches Vorgehen unter. Bei genauem Hinsehen findet man in seinen Argumentationssträngen immer wieder geschickt eingestreute, unbewiesene Halbwahrheiten, glatte Behauptungen und Unterstellungen. Er bleibt keine Antworten schuldig, greift konsequent alle auftauchenden Zweifel und Fragestellungen auf, um sie in angepassten Spezialdiskussionen geschickt so auf seine Linie zu trimmen, dass am Ende in einem Sammelsurium von Einzelpunkten kaum noch erkennbar ist, um welche grundsätzlichen Fragen es eigentlich geht. Sein Vorgehen besteht darin, in Einzelpunkten und bei Fragen, bei denen sich sein Gegner unklar ausdrückt, einen Fehler begeht, sich eine Blöße gibt oder etwas übersieht, eine akademisch-rechthaberische Auseinandersetzung anzuzetteln, bei der es nur noch darum geht, den Gegner abzuwerten, als

⁹³ Zur den Voraussetzungen und den historischen Umständen der Herausbildung eines Standes von Berufskaufleuten im Mittelalter siehe Kap. 10.1, S. 339–345, besonders Exkurs 4, S. 333–339.

⁹⁴ RÖRIG, Lübeck im Mittelalter (1926), S. 32/33.

⁹⁵ Siehe Kap. 14.3, S. 520–523.

die ideologische
Plattform der
Gründungstheorie

Rörigs taktisches
Vorgehen

unglaublich und fachlich inkompetent und unterlegen hinzustellen und ihm so, nicht durch Klärung der Grundfragen, als „widerlegt und erledigt“ hinzustellen.

Luise von Winterfeld war die politisch-gesellschaftliche Dimension ihre Auseinandersetzung mit Fritz Rörig leider nicht bewusst.⁹⁶ Sie führt von ihrer Seite aus die fachwissenschaftliche Auseinandersetzung mit Rörig im Elfenbeinturm. Sie widerlegt die Gründungskonsortiumstheorie und deckt die spekulative und legendenmäßige Herleitung auf. Sie kann zeigen, dass auch Lübeck „eine ganz normale Stadt“ ihrer Zeit war. Sie ist selbst so befangen in bürgerlicher Geschichtsüberhöhung, dass auch sie das Fehlen der mittelalterlichen Gesellschaft, in der die entstehenden Städte eingebettet waren, übersieht. Und am Ende wundert sie sich 1954:

L. v. Winterfeld
im Elfenbeinturm

„Zu einem vollen Austrag aller strittigen Fragen kam es auch jetzt nicht. Rörig lehnte ihn ab. Er griff nur einzelne Probleme heraus, um an ihnen zu zeigen, daß sich eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit einem Andersurteilenden nicht lohne, da dieser sich durch entscheidende „schwerste Fehlgriffe“ als methodisch und sachlich unzulänglich bewiesen habe.“⁹⁷

⁹⁶ Da Fritz Rörig inzwischen verstorben war, übernahm es Ahasver von Brandt, Luise von Winterfelds Ausarbeitung von 1954 zu besprechen: Ahasver von BRANDT, Stadtgründung, Grundbesitz und Verfassungsanfänge in Lübeck, in: ZVLGA 36, 1956, S. 79-95. Diese Rezension ist Anschauungsmaterial dafür, wie man unliebsame Kritiker in das akademische Abseits befördert. Im Eingang stellt v. Brandt bedauernd, man könnte auch sagen scheinheilig, fest: „Dieser höchst komplizierte Sachverhalt macht die Auseinandersetzung mit der neuen v. Winterfeldschen Arbeit zu einer fast unlösbaren Aufgabe.“ (ebd. S.80). Eigentlich könne nur Rörig selbst antworten, denn es sei „technisch unmöglich und auch niemandem zuzumuten“, „den gesamten Denk- und Beweisführungsvorgang dieser vierzigjährigen Polemik noch einmal nachzuvollziehen.“ (ebd.). Die Diskussion hätte schon vorher begonnen, „unfruchtbar zu werden“, „weil man anfang, sich im Kreise zu drehen.“ (ebd.). V. Brandt spricht im Folgenden die betroffenen Spezialthemen an (Markt, Stadtgründungsakt, Grundbesitzformen, Sondergemeinden, Jurati, Konsortium, Gilde, Ratsverfassung). Und siehe da, er löst die „fast unlösbare Aufgabe“ dadurch, dass er Punkt für Punkt in dem „höchst komplizierten Sachverhalt“ Rörigs Ausführungen und Schlussfolgerungen wiedergibt und sie – bis auf Kosmetik – für richtig erklärt, um dann am Ende dort anzugelangen, wohin es ihn offensichtlich von Anfang an zog: „Damit ist nach unserer Auffassung die „Gründungsunternehmertheorie“ – einmal zurückgeführt auf ihren durch die Diskussion eher verdunkelten wesentlichen Kern – mehr als Theorie; vielmehr der einzig brauchbare Erklärungsversuch für eine organisch aufzufassende Entwicklung, deren Endstufe im 13. Jahrhundert für uns quellennäßig sichtbar wird.“ (ebd. S. 93). Natürlich ist in einem freischwebenden stadt- und hansebürgerlichen Denkraum auch wieder das Mittelalter ausgeschlossen. Die Plattform des v. Brandt'schen „modernen“ Nationalismus ist bereits in Kap.16.1, S. 553–560 behandelt worden. Nur in diesem Zusammenhang wird die „sich im Kreis drehende Diskussion“ plausibel. Mit der „Gründungsunternehmertheorie“ für Lübeck steht und fällt das gesamte Gebäude der überzogenen Hansetheorie des Rörigschen „Ganzen ohne Teile“, d. h. das Heroenzeitalter des deutschen Kaufmanns.

⁹⁷ L. v. WINTERFELD, Gründung, Markt- und Ratsbildung (1954), S. 19.

L. v. Winterfeld wollte wohl nicht wahrhaben,⁹⁸ dass es in solchen Diskursen nicht um Persönliches geht. Es ging immer um die Deutungshoheit und Meinungsführerschaft, immer um eine offizielle, staatlich und systemseitig favorisierte Auslegung und Instrumentalisierung von Geschichte. Und das ist dann kein akademisches Denkspiel, sondern Machtpolitik, bei der oft mit repressiven Methoden gearbeitet wird und bei dem die beteiligten Akteure wechseln können, wie oben gesehen.⁹⁹

Man muss sich bei den Fragen des deutschen Mainstream-Nationalismus vor Augen führen, dass es immer um Dienst an dem jeweiligen deutschen politischen System ging, bei dem sich in der Forschung immer diejenigen als Lehrmeinungsbildner durchsetzten, die es am geschicktesten verstanden, die geforderten zeitgenössischen Grundlinien und den herrschenden Zeitgeist in historische Theorie und Geschichtsschreibung umzusetzen und dabei mit einer entsprechenden wissenschaftlichen Methodik die Quellen in einer passenden Weise gewichteten, fokussierten und verwerteten.¹⁰⁰ Dabei entstand (und entsteht) das Geschichtsbild nicht aus der „Wahrheit und Objektivität der Quellen“ heraus, sondern umgekehrt: Erst war (und ist) da in den Köpfen und Seelen der Forscher ein herrschendes Grundverständnis und die gesellschaftlich favorisierte Richtung, in der man bei aller damit verbundenen Konkurrenz und eines Profilierungszwangs zu Anerkennung, Ehren, Ruf und Karriere kommen konnte. Auf der Basis solcherart vorgelagerter Motivationen ergaben (und ergeben) sich – meist wohl unreflektiert, aber oft auch gezielt und bewusst¹⁰¹ – Erkenntnisinteressen, die in praktischer Forschungsarbeit und entsprechenden Veröffentlichungen

⁹⁸ Es hat etwas Tragisches, wenn Luise von Winterfeld trotz aller Klarheit der Gedanken und der Widerlegung Rörigscher Verzerrungen, trotz der Tatsache, dass dieser gegen sie „unterhalb der Gürtellinie“ polemisiert, jedes Mal den Kotau vor Rörigs Autorität vollführt: L. v. WINTERFELD, Entstehung des Marktes in Lübeck (1929), S. 367 und L. v. WINTERFELD, Gründung, Markt- und Ratsbildung (1954), S. 9 und 11-12.

⁹⁹ Anm. 96, S. 619.

¹⁰⁰ Welche Kräfte im Wissenschaftsbetrieb wirksam sind, kann hier nicht weiter vertieft werden. Es sei nur ein Zitat erlaubt. In ihrer höchst aufschlussreichen Dissertation führt Jaana Eichhorn aus: „Allein in den 30 Jahren zwischen 1954 und 1984 stieg die Zahl der Geschichtsprofessoren von 84 auf 551, ihre Zahl erhöhte sich also um das sechs- bis siebenfache. Gerade das Festhalten an den alten Normen und Werten belegt jedoch deren Bedeutung: Es waren die Ordinarien, die die Zugangsmöglichkeiten zu ihrer privilegierten Stellung zu beschränken suchten und den schnellen Aufstieg habilitierter Wissenschaftler mit aller Macht verhindern wollten. Sie erreichten damit eine zusätzliche Absicherung ihres herausgehobenen Status, der für viele zum einzigen erstrebenswerten Ziel in der Hochschulwelt wurde - auch wenn der Wissenschaftsrat resigniert rügte, statt einer ›Gelehrtenrepublik‹ herrsche in Deutschland eine ›Oligarchie der Lehrstuhlinhaber‹ und eine ›Monokratie der Institutsdirektoren‹.“ (Jaana EICHORN, Geschichtswissenschaft zwischen Tradition und Innovation. Diskurse, Institutionen und Machtstrukturen der bundesdeutschen Frühneuezeitforschung, Göttingen 2006, S. 77).

¹⁰¹ Ich unterstelle das für die Leitfiguren Dietrich Schäfer und Fritz Rörig und denke, dass auch Ahasver von Brandt hier einzuordnen ist.

ihre zweckdienliche Umsetzung fanden (und finden).

In diesem Prozess kam es mitunter zu heftigen Auseinandersetzungen mit nicht angepassten Querdenkern. Dabei wurde gewöhnlich versucht, durch Nebenkriegsschauplätze und abgehobene Spezial- und Diskussionsbeiträge die wirklichen, grundsätzlichen Gegensätze und Hintergründe unter der Decke eines anständigen, nur der wissenschaftlichen Wahrheit verpflichteten Diskurses zu halten – und so die bestehende Posten-, Macht- und Hoheitsverteilung zu konservieren. Nur wenige Fälle wurden allerdings so scharf und ehrverletzend ausgetragen wie der Fall v.Brandt–Neugebauer–Spethmann, der sich in den 50er Jahren in Lübeck abspielte.

Der Lübecker Hans Spethmann, Jg. 1885, Wirtschaftsgeograph und Geologe, lehrte lange Zeit an verschiedenen Universitäten, arbeitete intensiv über das Ruhrgebiet und ist mit dem Begriff der Dynamischen Länderkunde verknüpft.¹⁰² Im Alter kehrte er nach Lübeck zurück und betrieb geologisch-geographische Studien, in denen er 1953 auch zu historischen Aspekten der Siedlungen Liubice und Lübeck Stellung nahm.¹⁰³ Der Eklat brach offen aus, als 1954 mit einem offenbar sehr negativen, internen Gutachten der Lübecker Archivdirektor Ahasver von Brandt und der Archäologe und Ausgrabungsleiter Werner Neugebauer ein Veröffentlichungsprojekt Spethmanns unterliefen, obwohl ihnen nur ein zweiseitiger 15-Punkte-Plan Spethmanns bekannt sein konnte.¹⁰⁴ Zumindest bei dem Punkt 14 der

der Fall v.Brandt-
Neugebauer-
Spethmann

¹⁰² Er hatte ein offenbar sehr Streitbares und aufgeregtes, eher konservatives Professorenleben hinter sich, in dem er sich allerdings auch einmal im Dritten Reich über rassistischer Denunziation schuldig gemacht hatte: Frank GOLCZEWSKI, Der Fall Spethmann/Thorbecke. Ein langwieriger Streit um Wissenschaft und Politik, in: Geschichte in Köln: Studentische Zeitschrift am Historischen Seminar Heft 25, Juli 1989, S. 43-72, hier S. 58-59.

¹⁰³ Hans SPETHMANN, Forschungen im innersten Winkel der südwestlichen Ostsee, Lübeck 1953. Er veröffentlichte auch kleinere Artikel und nahm lebhaft an den Lübeckischen Kulturdiskussionen teil.

¹⁰⁴ Hans Spethmann veröffentlichte den Fall in einer eigenen Denkschrift: Hans SPETHMANN, Denkschrift zu dem geheimen Gutachten der Herren Ahasver von Brandt und Werner Neugebauer über mich, deren Antworten darauf und meine Replik, Lübeck Mitte Januar 1955. Dort heißt es, die beiden „haben in einem Geheimen Gutachten über mich ein derart vernichtendes Urteil gefällt, daß die Stadtverwaltung Lübeck einen zur Drucklegung meiner Arbeit „Bau und Bild des Stadthügels zur Zeit von Lübecks Gründung“ erbetenen Zuschuss abgelehnt hat.“ (ebd. S. 1). Und Spethmann schreibt weiter: „Da besteht zunächst die erstaunliche Tatsache, daß die beanstandete wissenschaftliche Arbeit überhaupt noch nicht erschienen ist. Sie liegt nicht einmal im Manuskript vor, sondern ist erst in der Ausarbeitung begriffen! Die beiden Genannten können meine Arbeit lediglich nach einer Disposition beurteilen, die dem Gesuch beilag. [...] Es ist unmöglich, anhand dieser Disposition ein Urteil über Wert oder Unwert einer Arbeit zu fällen.“ (ebd. S. 2). Hans Spethmann war zutiefst in seiner Ehre als altgedienter Wissenschaftler und Professor verletzt und bestritt umgehend seinerseits den beiden in aller Schärfe die wissenschaftliche Qualifikation zu einer Beurteilung seiner geologisch-topographischen Untersuchungen. Spethmann begriff in seiner akade-

Disposition wird schlagartig klar, worum es inhaltlich ging und warum von Spethmann eine Gefahr für das offizielle Lübeck- und Hansebild ausging. Er lautet (faksimilisiert):

„14. Das angebliche Gründerviertel. Es gibt weder ein solches Viertel, von dem man in Lübeck allgemein redet, noch ist ein Gründer-Konsortium in der ersten Frühzeit der Stadtgründung wahrscheinlich, geschweige denn nachweisbar. Das Kernstück der Altstadt ist das Werk eines Städtegründers, der die territoriale Macht in Händen hatte.“¹⁰⁵

Hans Spethmann war offenbar nicht klar, dass in dieser Ankündigung ideologischer Sprengstoff enthalten war und welche Implikationen für das Gebäude der nationalistischen Nachkriegsausrichtung der Lübeck- und Hanseforschung dieser Punkt 14 beinhaltete.

1956 veröffentlichte Hans Spethmann dann den inzwischen fertiggestellten, ersten Teil seines Buches „Der Stadthügel zur Zeit von Lübecks Gründung“.¹⁰⁶ A. v. Brandt und Neugebauer hatten nicht die Größe, für eine Rezension des Spethmannschen Buches durch einen halbwegs neutralen Fachmann zu sorgen. Als Beteiligte in einem total verhärmten Streit fielen sie posthum regelrecht über Spethmanns Buch her.¹⁰⁷

mischen Abgehobenheit offenbar überhaupt nicht, was gespielt wurde und nahm die ganze Angelegenheit rein persönlich. Es ist aber kein persönliches Motiv erkennbar, warum v. Brandt und Neugebauer den Menschen Spethmann angegangen sein sollten. Das Vorgehen der beiden Genannten musste also andere Gründe gehabt haben.

¹⁰⁵ SPETHMANN, Denkschrift (1955), Anlage: „Bau und Bild von Lübecks Stadthügel zur Zeit seiner frühesten Besiedelung“, S. 2, Fasimile-Nachstellung.

¹⁰⁶ SPETHMANN, Der Stadthügel Lübecks (1956). Zu einem zweiten Teil kam es nicht, denn Hans Spethmann verstarb im März 1957. Im Vorwort nimmt er – nebenbei bemerkt – auch zu Luise von Winterfelds Arbeit – auch der von 1954 – positiv, ja fast prophetisch, Stellung: „Ihre Arbeit, die mit der Zeit von Bedeutung werden wird, selbst wenn sie zunächst wiederum auf Ablehnung stoßen sollte, ist im Sommer 1955 [...] erschienen.“ (ebd. S. 8).

¹⁰⁷ Ahasver von BRANDT/Werner NEUGEBAUER, Lübecks Frühgeschichte in neuer Sicht? Bemerkungen zu dem Buch von H. Spethmann, Der Stadthügel zur Zeit von Lübecks Gründung, 1956, in: ZVLGA 37, 1957, S. 125-144. Allein die benutzten Ausdrücke zeigen den Versuch an, Spethmann alle, aber auch alle wissenschaftliche Fähigkeit und Kompetenz auf historischem Gebiet abzusprechen. „Unkenntnis wesentlicher methodischer Voraussetzungen“ (ebd. S.125); er versuche, sich mit fremden Federn zu schmücken („Dergleichen ist gut und lobenswert, wenn auch nicht so neu, wie der Verfasser glauben machen möchte“ (ebd.)); Spethmann sei kritikunfähig („will auch nicht belehrt werden und nimmt keine Notiz von Einwendungen gegen seine Ansichten“); geologisch-geographisch habe Spethmann zwar Fortschritte, allerdings schwer auswertbare und unkartographiert, erzielt, sie aber entwertet mit „größtenteils indiskutablen Schlüssen aus historischem Material“ (ebd. S.126); „alle chronologischen Fragen seien ihm „vollkommen gleichgültig“ (ebd.). Mit „verblüffender Selbstsicherheit“ habe er „allzu günstige Besprechungen erfahren, aber nur, weil diese Rezensenten „nicht in der Lage waren, die Problemstellung und die Quellengrundlagen selbst kritisch nachzuprüfen.“ (ebd. S.126/127). Der 48-jährige A. v. Brandt lässt jeglichen Respekt vor dem gerade

Die Stadt Lübeck und ihre wissenschaftlichen Sachwalter hätten dankbar und erfreut sein müssen, dass ein Mann wie Hans Spethmann aus freien Stücken und aus reinem wissenschaftlichem Interesse heraus sich in den Dienst der Stadtforschung gestellt hat. Das Gegenteil war der Fall.

Es fällt auf, dass in der Auseinandersetzung v.Brandt und Neugebauer erstaunlicherweise das zentrale Thema des Gründungskonsortiums mit keinem Wort ansprechen. Gerade zu diesem jedoch hatte Spethmann ausführlich und in zusammenhängender Betrachtung mit der „Löwenstadt“, die er in dem Areal südlich des Ortes Herrnburg an der Wakenitz verortet, und der gräflich-schauenburgischen Ansiedlung von 1143, Stellung bezogen.¹⁰⁸

Der eigenständige, hilfswissenschaftliche Ansatz für das historische Verständnis der frühen Städte des 12. Jahrhunderts, den Hans Spethmann am Beispiel für Lübeck ausarbeitete, hätte ein wertvoller Beitrag und ein Ansatzpunkt für ein tieferes, historisches Verständnis spätmittelalterlicher Stadtgeschichte sein können. Er scheiterte nicht an mangelhafter Spethmann'scher Wissenschaft, sondern an wissenschaftsfeindlicher Macht- und Hoheitsverteidigung damaliger nationalistischer Vordenker.

Exkurs 8: Feudaler Besitz und bürgerliches Eigentum

Rörigs Theorie von einem kaufmännischen Gründungskonsortium scheidet schon von seinem Ansatz her an der Ausklammerung der grundlegenden Besitz- und Verfügungsverhältnisse, wie sie in hochmittelalterlichen Zeiten, d. h. auch zu der Zeit der Gründungen von Lübeck und Hamburg herrschten. Ein Mann wie der Kriegsherr Heinrich der Löwe und seine aristokratischen Standesgenossen waren Eroberer. Sie unterwarfen Land und Leute unter ihre Herrschaft und sie übergaben dieses Land und die dazugehörigen Menschen ritterlichen Vasallen zur Nutznießung; sie stellten es zur Verfügung, d. h. sie belehnten ihren Anhang, damit dieser von den Einkünften aus diesen Lehen seinen Lebensunterhalt bestreiten konnte; oder sie gaben Land und Bewohner in die Verfügung von Bistümern und Klöstern, wobei genau Umfang, Rechte und Pflichten festgelegt wurden.

Die ihren feudalen Besitz bewirtschaftenden Grund- und Stadtherren wa-

verstorbenen 72-jährigen Spethmann vermissen und trumps arrogant auf.

¹⁰⁸ SPETHMANN, *Der Stadthügel Lübecks* (1956), S. 176-196. Spethmann begründet ausführlich, warum er von Grafenstadt und Herzogsstadt spricht und was er unter „Löwenstadt“ versteht (SPETHMANN, *Der Stadthügel Lübecks* (1956), S. 182-183). A. v.Brandt fällt nichts Besseres ein, als über Spethmann „die Nase zu rümpfen“, anstatt sich mit der Spethmann'schen Beweisführung auseinanderzusetzen: „Der dritte Hauptabschnitt des Buches befaßt sich mit der von Sp. „entdecken“ (so wörtlich!) „Herzogsstadt““ (A. v. BRANDT / NEUGEBAUER, *Lübecks Frühgeschichte in neuer Sicht?* (1957), S. 133.

ren bemüht, ihn so zu organisieren, dass er florierende und maximalen Gewinn abwarf. Das einfachste, herrschaftliche Vorgehen gegenüber den hörigen Bevölkerungen bestand im Eintreiben festgesetzter Feudalabgaben und des Kirchenzehnten. Diese Verhältnisse konnten im Konkreten unterschiedlichste Erscheinungsformen annehmen und galten für alle hörigen *laboratores* unabhängig von ethnischer Zugehörigkeit.¹⁰⁹ Gewöhnlich verhielten sich die erobernden Herren zuvorkommender, wenn es darum ging, Siedler und Kolonisten für ländlichen Landesausbau und städtische Gründungen aus anderen Gegenden in ihren Herrschaftsbereich zu locken.¹¹⁰

Es bestanden grundsätzliche Unterschiede zwischen landwirtschaftlich-grundherrlichen Verhältnissen und den Beziehungen zwischen einer städtischen Markt- und Hafensiedlung und ihrem Stadtherren. Bei einem feudalen Lehen bzw. einer ländlichen Grundherrschaft ging es darum, landwirtschaftliche Produktion, einen Dorfverbund und Salland zu verwalten. Bei dem Unterhalt eines Marktes und Hafens und bei der Ansiedlung von Handwerkern und Handeltreibenden, galt es, Schiffsbauufer und städtische Infrastruktur wie Märkte, Straßen, Plätze, Brücken, Hafenanleger oder Verteidigungsanlagen anzulegen und zu erhalten. Ein Feudalherr war ein ländlicher Grundherr, der sich mit der Villikation auskannte, selbst aber mit städtischer Organisation, Arbeitsteilung und Geldwirtschaft in der

¹⁰⁹ Helmold vom Bosau bringt dafür ein aufschlussreiches Beispiel. Es waren die Slawen gewesen, deren Aufstände sich immer wieder gegen die Bedrückung durch die Abgaben und Tribute der sächsischen Herren und der Kirche richteten. 1164 jedoch weigerten sich auch die sächsischen Holsten, die 1143 noch zur bevorzugten Landnahme in Wagrien angestachelt worden waren (siehe Anm. 26, S. 603), den geforderten Zehnten zu zahlen: *At viri Holzati, qui Wagirensium terram propulsis Slavis inhabitabant, devoti quidem in ecclesiarum constructione et hospitalitis gratia, sed decimis iuxta divinum preceptum legaliter persolvendis rebelles existebant.* (H.v.Bos. 92, S. 318, Z. 28-31: „Es gab jedoch die Holsten, die nach Vertreibung der Slawen das Land Wagrien bewohnten, die zwar eifrig Kirchen bauten und gastfreundlich waren, aber gegen den nach göttlicher Vorschrift rechtmäßig zu leistenden Zehnten rebellierten.“) Die sächsischen Bauern und die unterjochten Slawen fanden sich somit auf derselben Seite der Barrikade wieder.

¹¹⁰ Ein anschauliches Beispiel liefert noch ca. 100 Jahre später der Vizemeister des Deutschen Ordens in Livland, *frater Georgius* in einem Schreiben an Lübeck, in dem er um Siedler auf Kurenland wirbt: *... , quos uolumus infeodare in locis uacantibus, in quibus Curones apostate sunt, ... Istud erit feodum militi vel honesto burgensi, qui ibi esse uoluerit cum dextrario, LX mansos saxonicos; item probo famulo cum dextrario cooperto XL mansos; item probo seruo cum equo X mansos; item agricole, quantum colere uoluerit, relinquimus ei liberum ad sex annos, posterea uero de suis decimam nobis soluet.* (UBStL 1, Nr. 256 (S. 236): „... wir werden sie mit Lehen ausstatten in verlassenem Gegenden, in denen die Kuren abtrünnig geworden sind ... Es steht ein Lehen für den Ritter oder den ehrenhaften Bürger bereit, der dort mit einem Streitross eintrifft, und zwar 60 sächsische Hufen; für einen tüchtigen Bediensteten mit gesatteltem Pferd 40 Hufen; für einen Diener mit Pferd 10 Hufen; für den Bauern so viel Land, wie er beackern kann und wir erlassen ihm für sechs Jahre die Abgaben; danach aber zahlt er uns den Zehnten“).

Regel überfordert gewesen sein dürfte.

Im Verständnis eines Grafen oder Herzogs musste die Einrichtung und Privilegierung einer städtischen Siedlung einen zwiespältigen Charakter gehabt haben. Einerseits entstand mit der Einrichtung der städtischen Siedlung eine Art Herr-Vasall-Verhältnis, was sich – ganz im Bewusstsein der Zeit – in einem städtischen Treueverhältnis gegenüber dem Stadtherrn und der Pflicht zur Kriegsfolge ausdrückte. Andererseits gab es aber keinen greifbaren Vasallen, denn dieser privilegierte Lehensnehmer war kein einzelner Gefolgsmann, sondern eine verschworene Kommune von ein paar hundert oder tausend Menschen, die zugleich als produktiv arbeitende Einheit die Rolle der Einnahmen liefernden hörigen Bevölkerung einzunehmen hatte.

Genau an dieser Stelle baut die Rörigschule den mittelalterlichen Kaufmann gewissermaßen „hinten herum“ in die mittelalterliche Herrschaftsordnung ein. Sein vom Sachsenherzog mit Siedlungsland und allen Rechten ausgestattetes Gründungskonsortium kommt wie ein kollektiver Vasall daher, der anschließend das macht, was auch die „normalen“ grundherrlich-ritterlichen Vasallen tun, nämlich das in Hufen aufgeteilte Land an „ihre“ hörigen Bauern zur Bearbeitung zu übergeben. Angewendet auf die Stadt wird daraus in der Zusammenfassung Ahasver von Brandts:¹¹¹

Verwirrspiel
Rörig'scher
Konstruktionen

- a) „Die Vertragspartner, denen der Grund und Boden zu eigen gegeben wird [. . .] müssen eine geschlossene, handlungsfähige und rechtsfähige Gruppe gebildet haben, weil in anderer Weise eine handlungsfähige Eigentumsübertragung nicht denkbar ist“:¹¹² deshalb also ein „Unternehmerkonsortium“. Eine Belehnung erfolgte im Mittelalter nie an eine Gruppe, sondern nur an ein Vasallenindividuum. Das ist nun aber für Rörig/v.Brandt kein Grund, von einem Konsortium abzusehen – im Gegenteil. Sie erfanden den – wie ich ihn nenne – kollektiven „Konsortiumvasallen“.
- b) Der Konsortiumvasall verfügte über den Grundbesitz „im Block“ und musste dieses Lehen nun, wie jeder Grundherr, parzellieren, es aufteilen nicht in Hufen, sondern in städtische, zu Wortzins weiterverlebene Grundstücke.
- c) Der Konsortiumvasall sichert sich selbst sein „Salland“: So „haben die Gründer als Risiko-Entschädigung teils ganze Baublöcke, teils besonders wertvolle Grundstücke und Grundstücksgruppen unter sich verteilt. . . “.¹¹³

Der „Konsortiumvasall“ hatte zugleich als Obrigkeit die Herrschaft über das gesamte „Stadtlehen“ inne und ging dann in die patrizische Rats Herrschaft

¹¹¹ A. v. BRANDT, Stadtgründung in Lübeck (1956), S. 86-87.

¹¹² A. v. BRANDT, Stadtgründung in Lübeck (1956), S. 86.

¹¹³ A. v. BRANDT, Stadtgründung in Lübeck (1956), S. 87.

über.¹¹⁴ Um solche Theorien zu plausibilisieren, mussten noch weitere Konstrukte folgen. Es mussten nämlich mittelalterliche Beimischungen wie Hörigkeit und völlige Besitzlosigkeit der ein Lehen bearbeitenden Menschen im bürgerlichen Sinne eliminiert werden:

- a) Zunächst einmal musste aus einem Lehen vergebenden Herzog ein bürgerlich-rechtlicher Landverkäufer gemacht werden, - nach Rörig floss Kapital von Seiten der reichen Kaufmannsunternehmer an den Feudalherrn.
- b) Ein mittelalterliches Lehen konnte nur weiter aufgeteilt werden, indem es in eigenständige Lehen an Untervasallen verteilt wurde. Zwei Grundherren auf einer Grundherrschaft waren nicht möglich, ebenso wenig wie zwei Landesherren gleichzeitig. Also musste das „Kollektivlehen“, also eigentlich feudaler Grund und Boden, zu Gemeineigentum erklärt werden, um es dann zu Privateigentum aufteilen zu können: Es musste sich jene „Umwandlung aus Gemeineigentum in Einzeleigentum“ - auch und vor allem der Gründerkonsorten! - vollzogen haben ...“.¹¹⁵

Also: Aus dem eigentlich belehnten kollektiven Konsortiumvasallen entstanden durch Kapitaleintrag die „Gemeineigentümer“ einer bürgerlichen Obrigkeit, die aus diesem Gemeineigentum ihren eigenen privaten („Sal“-) Besitz und stadtbürgerliches Einzeleigentum herauslösten, um dann in patrizischer Rats Herrschaft das städtische Kommunaleigentum zu verwalten. Was für ein Verwirrspiel! Diese zweckdienlich konstruierten Rörig-Theorien verfolgten das Ziel, einen bürgerlichen Überkaufmann als gesellschaftlich bestimmendes Agens des 12. und 13. Jahrhunderts abzuleiten.

In Anlehnung an die ländliche Grundherrschaft lag in den Anfängen einer Markt- und Hafensiedlung die Verwaltung in den Händen des Stadtherren und seiner Ministerialen und Vögte. In der Gerichtshoheit drückte sich im Mittelalter die zentrale Verfügungsgewalt des Herren über die von ihm abhängigen Menschen aus. Diese Gerichtshoheit, unterteilt nach Hoch- und Niedergerichtsbarkeit, lag wie selbstverständlich beim Feudalherrn und seinen Beauftragten. Das gleiche galt für die Marktaufsicht und die Einnahme von Gebühren, Abgaben und Zöllen. Zentral für stadtherrliche Pfründe waren der Betrieb und die Aufsicht über eine Münzstätte.

Regalien dienten nicht nur der Bereicherung des Herren. Sie beinhalteten ebenfalls die Verpflichtung zur Verwaltung und zur Organisation des immer arbeitsteiliger und anspruchsvoller werdenden Lebens in der neuen gesellschaftlichen Einheit. Das Knowhow und die angemessene Umsetzung konnten nur aus den Reihen der betroffenen Städter selbst heraus erfolgen. Immer mehr Gemeinschaftsaufgaben wurden von der Kommune selbst ausgeführt. Jede Verwaltung benötigt Verwaltungsorgane, benötigt zu

¹¹⁴ siehe auch S. 615–616.

¹¹⁵ A. v. BRANDT, Stadtgründung in Lübeck (1956), S. 87.

Entscheidungen befugte Personen. Es fällt schwer, die ersten Verwaltungsstrukturen zu erfassen. Kirchspielgeschworene mögen eine Rolle gespielt haben, *coniurati*, Ausschüsse, *discreti*, Wittegesten, *wise lude* oder frühe *burmester*.¹¹⁶ Die Vögte bekamen bald Beisitzer in den Niedergerichten. Zölle und Abgaben mussten laufend bei autorisierten Personen eingezahlt werden. Eine erste Buchführung über privaten, erbblassenen Grundbesitz wurde nötig. Offenbar verdichtete sich die anfängliche städtische Verwaltung nach wenigen Jahrzehnten zu einem kompetenten, steuernden, kommunalen Zentralgremium, dem Rat der Stadt, denn die notwendige Verwaltung und die Verwaltungsstrukturen wuchsen mit den Aufgaben, die zu erledigen waren. Dieser Stadtrat wurde naturgemäß zum Sprecher und Repräsentanten der Stadt nach außen gegenüber Stadtherren, adligen und urbanen Nachbarn und überhaupt den übrigen gesellschaftlichen Kräften. Stadtherrschaft und Fürstengewalt wurden mit der Zeit bei den größeren, urbanen Orten mehr oder weniger ausgeprägt zu einer bloßen Hülle, hinter der sich eine eigenständige, städtische Welt entwickelte, die nach anderen Prinzipien aufgebaut war und sich auf andere Weise differenzierte, als es die Stände der *bellatores* und *oratores* des Mittelalters praktizierten und kannten.

Es passte nicht zu dem zunächst grundherrlichen Charakter von Markt und Siedlung, dass sie nicht von Hörigen, sondern von bewaffneten Bürgern gebildet wurden. Die feudale Klassengesellschaft beruhte darauf, dass es im Zuge der frühmittelalterlichen Staatsbildungen dem Kriegeradel gelungen war, die breite Masse der ehemaligen bäuerlichen Stammeskrieger zu entwaffnen und in die hörige Abhängigkeit zu drücken. Die wehrhafte, städtische Bürgerkommune war von anderer Machart und schützte sich bewaffnet hinter Stadtmauern.¹¹⁷ In ihrer *coniuratio* kam, zumindest in

bewaffnete Bürger

¹¹⁶ Es sei hier auf die die Untersuchungen von Burchard SCHEPER, Frühe bürgerliche Institutionen norddeutscher Hansestädte, Beiträge zu einer vergleichenden Verfassungsgeschichte Lübecks, Bremens, Lüneburgs und Hamburgs im Mittelalter, Köln / Wien 1975 verwiesen. Er führt zusammenfassend aus: „Der Rat bleibt in den Grenzen der Legitimität, um daneben allerdings Institutionen wie die Konjuraten in Bremen, die Wittigesten in Hamburg, die Burmeister in Lüneburg, in ihren Funktionen auszuhöhlen, zu absorbieren oder in Abhängigkeit zu bringen, ohne jedoch zunächst die Ämter als solche abzuschaffen.“ (ebd. S. 194/195).

¹¹⁷ So waren beispielsweise die Bürger Hamburgs verpflichtet, ständig ihre Waffen parat zu haben, deren Anschaffung nicht billig war. Die Thome-Bursprake von 1358 bestimmt: *En iewelik user borghere schal hebben also uele wapene, also he behæuet, unde scal se hebben rede vnde scal se nenen manne lenen; se enschal eme ok nen man afpanden. Wie der nicht enheft, de schal id beteren mit III marken sülvers. Vnd dar tū wille wie eme wapene kopen uan sinen eghenen penninghen.* (BOLLAND, Burspraken (Texte), S. Nr. 2.11., S. 2: „Ein jeder unserer Bürger soll so viele Waffen haben, wie er benötigt und er soll sie in Bereitschaft haben und sie keinem Mann ausleihen. Er soll sie auch niemandem verpfänden. Wer sich nicht daran hält, der soll das mit drei Mark Silber büßen. Und außerdem werden wir ihm von seinem eigenen Geld Waffen kaufen.“).

den Anfängen, noch viel von der uralten Tradition des bewaffneten Kriegers einer egalitären Stammesgemeinschaft zum Ausdruck. In diesem Sinne bildeten die Städte des Spätmittelalters Fremdkörper in der feudalen, mittelalterlichen Adelsverfassung.

Entscheidend für alle spätere Entwicklung aber wurde die Art und Weise, wie sich die Städter untereinander differenzierten, wie sich in der Stadt ein Oben und Unten einstellte. Reichtum differenzierte auch hier die Menschen, aber anders als in der ritterlichen Adelswelt. Nicht nur Prunk, Protz und Schatzbildungen waren die Anzeichen für Reichtum; nicht Raub, Eroberungen und gewaltsam erzwungene, direkt enteignende Ausbeutung waren seine Grundlage. Die städtische Macht beruhte auf Marktmacht, auf Geldwirtschaft und Kapital, auf Investitionen, einer Produktion für diesen Markt und auf einem Fernhandel mit Massengütern in sich ausweitenden Netzwerken. Nicht mehr der feudale Besitz an Land, Grund und Boden gab den Ausschlag, sondern bürgerliches Eigentum an kleinen städtischen Grundstücken, an Produktionsmitteln, an Schiffen und kollektives, bürgerliches Eigentum, angelegt im Ausbau ihres gemeinsamen Lebensraumes, ihrer Stadt.

Kaufmannskapital gab es schon immer, solange Zivilisationen sich austauschten. Hier, in den Städten jedoch wurde zunächst das Kaufmannskapital und in der frühbürgerlichen Epoche überhaupt Produktionskapital zur bestimmenden gesellschaftlichen Größe. Die Bürger wurden immer nachdrücklicher die Protagonisten der Geldwirtschaft, welche im Zuge des Spätmittelalters immer weitere gesellschaftliche Bereiche erfasste. Alles bekam seinen Preis, alles wurde unter dem Blickwinkel des Profits beurteilt – mochte sich die Kirche auch noch so hartnäckig mit kanonischen Zinsverböten und der Androhung von Gefahren für das Seelenheil der Entwicklung entgegenstellen.¹¹⁸ Die Feudalherren kamen an die Städter immer weniger heran, die, abgeschottet hinter Stadtmauern, kollektiv durch Ratsgremien gewiefter Kaufleute und Diplomaten vertreten wurden.

Feudaler Besitz ordnet sich im Prinzip hierarchisch in eine Lehnspyramide ein und ist gekennzeichnet von einem komplizierten, sich ständig verändernden Geflecht von Verfügungsgewalten, Teilungen, Gewinnanteilen, familiären und dynastischen Ansprüchen, Rückfall und Neubelehnungen und gewaltsamen Veränderungen. Das Besitz- und Verfügungsrecht stellt sich unmittelbar als Recht des Sieger und des Stärkeren dar. Das bürgerliche Eigentum ist demgegenüber reines, individuelles Privateigentum und geht auf die Römer zurück. „Bei ihnen ist das entstanden, was wir heute Eigentum nennen, nämlich die Zuordnung einer Sache einzig und allein zu einer Person, in der Weise, dass ausschließlich sie darüber völ-

¹¹⁸ Am Ende bekam sogar dieses Seelenheil seinen eigenen kirchlichen Preis in Form des Ablassbriefes.

Marktmacht und
Kaufmannskapital

bürgerliches
Privateigentum

lig frei verfügen kann, unter Lebenden und von Todes wegen“.¹¹⁹ Dieses private, bürgerliche Eigentum ist exakter messbar und in Geld bewertbar und dadurch gut kauf- und verkaufbar. Es ging damit prinzipiell von der juristischen Gleichwertigkeit von Privateigentümern aus. Privateigentum und Geld- und Marktwirtschaft passten gut zusammen.

In der Mitte des 12. Jahrhunderts stehen wir zumindest im Norden mit Wanderhandel und mit Emporien und ersten städtischen Ansiedlungen inmitten einer agrarischen, feudalen, nach Osten expandierenden Welt noch ganz am Anfang der Entwicklung bürgerlichen Privateigentums und bürgerlicher Kapitalmacht. Es dauerte noch einige Zeit, ehe die Fürsten aus Geldmangel begannen, Regalien und Ländereien an kapitalkräftige Städte zu verpfändeten und zu verkauften.

Gründung und
Emanzipation der
Städte

Die Herausbildung von eigenständigen städtischen Verwaltungen und einer Ratsverfassung ist jeweils entsprechend den Umständen und Bedingungen der Stadtentwicklung erfolgt. Das trifft erst recht für die jeweiligen Stadtgründungsvorgänge selbst zu. Dabei war immer die Notwendigkeit vorhanden, die Parzellen auf dem für die Stadt in das Auge gefassten Land planmäßig an die gewerblichen und kaufmännischen Ansiedler zu verteilen und mit ihnen die Bedingungen dieser, ihrer privaten Eigentumsnahme zu vereinbaren. In dieser Parzellenvergabe für Haus und Gewerbestätte ist der entscheidende Bruch zu feudal-mittelalterlichen Grundeigentumsverhältnissen zu sehen. Ob das über fürstlich autorisierte Lokatoren in Wikorten, wie in Hamburg durch Wirad von Boizenburg, geschah oder durch andere Institutionen wie beispielsweise von einer herrschaftlichen Stadtburg aus oder dem Ausbau einer vorhandenen Altstadt, muss im Einzelnen geklärt werden, soweit die Quellen darüber Aussagen zulassen.¹²⁰

Das private, städtische, vererbare, grundbuchmäßig erfasste Grundstück als bürgerlicher Privatbesitz bedeutete aber nicht, dass damit schon das grundherrliche Verhältnis des Stadtherrn als Ganzes beseitigt war. Die Markt- und Zollprivilegien, die es zu verwalten, das Gerichtswesen, das es zu organisieren, und die Kriegsfolgepflicht, die es einzulösen galt, blieben zunächst ureigenstes Herrenrecht und in seiner nutznießenden Verfügungsgewalt.¹²¹

¹¹⁹ Uwe WESEL, *Geschichte des Rechts. Von den Frühformen bis zur Gegenwart*, 3., überarb. u. erw. Aufl., München 2006, S. 189/190.

¹²⁰ Zur Burgstadt, Wik- und Marktorten und Handelsemporien sei auf die Diskussion bei Evamaria ENGEL, *Wege zur mittelalterlichen Stadt*, in: BRACHMANN, *Burg – Burgstadt – Stadt* (1995), S.17-22 verwiesen.

¹²¹ Evamaria Engel weist darüber hinaus darauf hin, dass die inneren Stadtverhältnisse in der Regel nicht nur von bürgerlichen Kräften bestimmt waren: „Ein weiterer Aspekt des Verhältnisses von Grundherrschaft und Stadt ist darin zu fassen, daß sich zunächst an den politisch-herrschaftlichen Zentren werdender Städte, etwa den römischen *civitates*/Bischofssitzen, den Königshöfen, Burgen und Pfalzen und später auch in den vollentwickelten Städten eine Vielzahl von grundherrschaftlichen Haushaltungen

Für Lübeck ist 1158 der konkrete Ablauf der herzoglich-sächsischen Neuansiedlung und der Restitution der niedergebrannten gräflich-schauenburgischen Stadtsiedlung von 1143 leider nicht weiter belegt.¹²² Dadurch wurde es Fritz Rörig möglich, durch indirekte und Indizienrückschlüsse aus einer über 100 Jahre späteren Sachlage etwas zu konstruieren, was es im Hochmittelalter des 12. Jahrhunderts in Wagrien mit Sicherheit so noch nicht geben konnte: Ein ausgesprochen kapitalkräftiges, kaufmännisches, in der Städteplanung erfahrenes Unternehmerkonsortium einerseits und einen Herzog und mittelalterlichen Kriegsherren Heinrich den Löwen, der sich auf Augenhöhe zu diesen eingewanderten Kaufleuten herabließ und mit diesen ins Geschäft kam, indem er das Siedlungsterritorium zwischen Wakenitz und Trave einem solchen Konsortium als bürgerliches Privateigentum verkaufte.

18.5. Lübeck und die zweite Etappe deutscher Osteroberungen

1. Etappe der Ostexpansion

Für den Bereich der südlichen Ostsee kann man deutlich zwei Etappen der Ostexpansion unterscheiden. Die erste Phase ist Teil des jahrhundertelangen Drucks des fränkisch-sächsischen Reiches an seiner Ostgrenze gegen die Stämme und Völker des Ostens. Im Norden des Reiches bedeutete das die Überwindung des Grenzflusses Elbe und der Grenzwüstungen des *Limes Saxoniae*. Diese Phase kam in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts zum Abschluss, indem das kolonisierte Wagrien als Grafschaft Holstein zu sächsischem Reichsgebiet wurde, ebenso wie Mecklenburg, das ebenfalls der Lehnshoheit des Sachsenherzogs Heinrich der Löwe unterstand, sowie durch die neue Mark Brandenburg des askanischen Markgrafen Albrecht der Bär. Die „Heidengrenze“ hatte die Ostsee erreicht und die noch freien, heidnischen Gebiete lagen nun jenseits des Meeres. Grenzort war nun gewissermaßen das neue, christlich-deutsche Lübeck, der Hafen- und Marktort an der Trave. Die sächsischen Fürsten waren direkte Anrainer der Ostsee geworden.

Damit waren wichtige Voraussetzungen für eine zweite Etappe deutscher

konzentrierte. Das betrifft die zahlreichen städtischen Abteien, Klöster und Stifte, die Ritterorden und Spitäler, die z. T. ja größte Grundherren waren und die Stadt mit ihrem näheren oder weiteren Umland durch grundherrschaftlichen Besitz verbanden, [...]“ (ENGEL, Wege zur mittelalterlichen Stadt (1995), S. 15).

¹²² Rolf Hammel(-Kiesow) stellte 1979 klipp und klar fest: „Wir können somit festhalten, daß weder die Kaufleutesiedlung der 'Erstgründung' von 1143 zu lokalisieren ist, noch das Zentrum der 'Neugründung' von 1158/59, das bisher in der Marktgegend gesucht wurde. Archäologisch nachweisbar ist die deutsche Besiedlung bisher erst ab der Wende vom 12. zum 13. Jh.“ (Rolf HAMMEL, Ein neues Bild des alten Lübeck. Archäologische Ergebnisse aus der Sicht des Historikers, in: ZVLGA 59, 1979, S. 215).

Osterweiterung gegeben, die nun heidnische Gebiete im Baltikum ins Visier nehmen konnte – Gebiete, die von Westen her nur über die Ostsee erreichbar waren.¹²³

2. Etappe der Ostexpansion

In der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts – noch auf sich allein gestellt – konnten westliche Kaufleute als Gäste, bestenfalls als gleichgestellte, in den Ostseebereich reisende Händler über das dänische Schleswig/Haithabu oder das slawische Liubice, wohl auch schon über den frühen slawischen Hafen Oldenburg *maritima* in Wagrien am Handel rund um die Ostsee teilnehmen. Die Stellung der niederdeutschen Kaufleute änderte sich nachhaltig, als sie sich in den Prozess der deutschen Ostexpansion in die Ostsee hinein Richtung Baltikum einbringen konnten.

Lübecks frühe Rolle als erstes deutsches Marktzentrum für die direkte Teilnahme am Ostseehandel, sowohl als Besuchsort für Kaufleute der Ostseeanrainer, als auch als Ausgangsort für eigene Handelsfahrten niederdeutscher Kaufleute hätte den Ort zu einem Handelsplatz von der Art Schleswigs gemacht. Aber Lübeck war für Heinrich den Löwen, die deutschen Fürsten und die expandierende Kirche eben zu mehr nütze als nur zu einer Einnahmequelle aus Ostsee- und Transithandel. Gegen Ende des 12. Jahrhunderts setzten auf das Baltikum ausgerichtete Missions-, Handels- und Eroberungsaktivitäten *trans mare* ein. Lübeck war der einzig mögliche Hafen für die jährlichen Kämpfer- und Kolonistenströme nach Livland und Lettland.¹²⁴ Als die baltischen Aktivitäten Ende des Jahrhunderts einsetzten, wurde die inzwischen 40 bis 50 Jahre alte sächsische Gründung Lubeke zum militärischen Etappen- und Einschiffungshafen für regelmäßige Kreuzfahrer- und Kolonistenströme. Zugleich war sie Magnet für sichere Geschäfte witternde, kaufmännische Auswanderer in die entstehenden deutschrechtlichen Kaufmannsstädte des Ostens. Die Stadt Lübeck spielte bei der Durchführung und Logistik der kirchlich-niederdeutschen Ostaggression in das Baltikum eine zentrale Rolle. Ihre exponierte Stellung in diesem Konzert der Großen des Reiches und der Kirche kam auch in ihrem Status als freie Reichsstadt zum Ausdruck.

Lübeck:
Etappenort
nach Osten

¹²³ Über Land konnten Angriffe nur von bereits in den westlich-römischen Feudalverbund integrierten, östlichen Länder aus erfolgen. Während des Wendenkreuzzuges wurden die heidnischen Slawen von Osten her von Polen angegriffen. Zugleich erfahren wir aus den Magdeburger Annalen : *Cuius etiam frater maior* [der ältere Bruder des *dux Poloniae*; RP] *cum infinito exercitu adversus Pruscos crudelissimos barbaros venit, et diutius ibi moratus est.* (Ann.Magd., S. 188, Z. 47-48: Auch der Bruder des Herzogs von Polen brach mit 20 000 Bewaffneten auf. „Dessen älterer Bruder ist mit einem gewaltigen Heer gegen die Prußen, diese grausamsten der Barbaren, gezogen und dort eine längere Zeit geblieben.“).

¹²⁴ In diesem Zusammenhang muss man nachdrücklich auf die Livländische Chronik des Zeitzeugen Heinrich von Lettland verweisen, die erst in neuester Zeit wieder mehr Beachtung in der Forschung findet: Eine kritische Einschätzung hierzu: PAULSEN, Koggendiskussion (2010), Anm. 313, S. 84/85.

päpstliche
Rückendeckung
für Lübeck

Dem Papst selbst war die Bedeutung Lübecks, des Hafens und der ungestörten Abläufe für die Ostpenetration seiner Kirche sehr klar. Von apostolischer Seite sind zwei spezielle Schutzbriefe bekannt. 1226 schreibt Honorius III. direkt an Lübeck. In dem Schreiben heißt es u. a.:

*Dilectis filijs Ciuibus lubicensibus Salutem et apostolicam benedictionem. Etsi omnes Cruce signati generaliter sub apostolice sedis protectione consistant, specialiter tamen cruce signatos, quos ad portum Lubicensem undecumque uenire contigerit, siue in terre sancte subsidium, siue contra paganos Liuonie ac pruscie profecturos, sub nostra et apostolice sedis protectione recepimus cum omnibus bonis supplicationibus et specialiter, que ad portum ipsum deferent uel deducunt.*¹²⁵

Die Bischöfe von Schwerin, Ratzeburg und Lübeck werden nachdrücklich angewiesen, dafür zu sorgen, dass diese Reisenden in ihrem Gebiet unbehelligt bleiben, *quominus per portum ipsum secure transeant cum omnibus bonis suis*.¹²⁶ Zu diesen *personae cum omnibus bonis suis, que ad portum ipsum deferunt uel deducunt* zählten sicher auch durchreisende Kaufleute, die sich mit den Pilgern in Lübeck nach Osten einschifften und vielleicht sogar selbst unter dem Kreuz reisten.

1234, also acht Jahre später, stellte auch Gregor IX. den Lübecker Hafen und die von dort aus nach Livland segelnden Seefahrer, „Pilger“-Kämpfer und Landbesetzer ausdrücklich unter seinen apostolischen Schutz:

*Ipsorum igitur supplicationibus benignum impertinentes assensum, predictos peregrinos et nauas, qui eos in nauigijs suis ducunt, quamdiu fuerint in seruitio iehsu christi cum omnibus bonis suis, que impresentiarum iuste ac rationabiliter possident, ac portum eundem sub beati petri et nostra protectione suscepimus et presentis scripti patrocinio communimus.*¹²⁷

Man sieht also, welche herausragende Bedeutung dem Hafen von Lübeck

¹²⁵ UBStL 1, Nr. 36 (S. 48): „Den geliebten Söhnen der Stadt Lübeck Gruß und apostolischen Segen. Obwohl alle, die das Kreuz nehmen, grundsätzlich unter dem Schutz des apostolischen Stuhles stehen, gilt das ganz besonders für die Kreuzfahrer, die, von woher auch immer, zum Lübecker Hafen kommen mit der Absicht, die heilige Erde zu verteidigen oder gegen die Heiden in Livland und Preußen vorzugehen. Wir unterstellen sie dem Schutz des apostolischen Stuhles mit all ihrem Hab und Gut, im Besonderen mit den Sachen, die sie zu eben diesem Hafen hinbringen und wegführen.“

¹²⁶ UBStL 1, Nr. 36 (S. 49): „... , sodass sie mit allen ihren Gütern sicher jenen Hafen passieren mögen.“

¹²⁷ UBStL 1, Nr. 55 (S. 64): „Also haben wir wohlwollend deren [der Pilger; RP] inständige Bitten erhört und stellen die Pilger und die Seefahrer, die jene in ihren Schiffen mit all ihrer Habe mitnehmen und das, was sie gegenwärtig zu Recht und vernünftigerweise in Besitz nehmen werden, unter des heiligen Petrus und unseren Schutz, solange sie der Sache Jesu Christi dienen. Dasselbe gilt auch für besagten Hafen [Lubicensem portum]. Und wir bekräftigen das mit dem vorliegenden Schutzschreiben.“

und den lübischen Schifffern bei der deutschen Ostseeexpansion und den Kreuzzugsaktivitäten schon Anfang des 13. Jahrhunderts, ca. schon 50 Jahre nach der erneuten Gründung Lübecks durch Heinrich den Löwen, zukam.

Diese Hafenstadt war für die obersten Herrschaftskreise von strategischer Bedeutung. Es kam nicht von ungefähr, dass Lübeck freie Reichsstadt wurde und sich stolz mit den Insignien der Macht präsentierte. Während die frühen Siegel der Stadt noch ein Schiff abbildeten,¹²⁸ erschien 1256 erstmalig der Kaiser auf einem Siegel, und zwar auf dem ersten Sekretsiegel¹²⁹ der Stadt. Es zeigt ihn mit gerafftem Gewand sitzend mit Krone, Lilienzepter und Reichsapfel. „Der kaiserliche Stadtherr erscheint hier erstmalig als Symbol der Reichsfreiheit der Stadt“.¹³⁰ Die Siegel ab dem 14. Jahrhundert stellen Lübeck mit dem doppelköpfigen Reichsadler als reichsfreie Stadt heraus.¹³¹ Es wird deutlich, dass es der Lübecker Ratsführung um die Betonung der Reichsunmittelbarkeit, um die privilegierte Stellung der Stadt im hierarchischen Gefüge des Reiches ging. Selbst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, als Lübeck unangefochten das „Haupt der Hanse“ war, betonten die Lübecker die Reichsunmittelbarkeit ihrer Stadt, aus der sich offenbar ein Großteil ihres städtischen Selbstbewusstseins speiste – nicht jedoch aus hansischen Aktivitäten.

Freie Reichsstadt
Lübeck

Bei den niederdeutsch-sächsischen Osteroberungen übernahmen geistliche Prälaten zunächst die Führung, wobei schließlich auch die baltischen Länder über europäische Kreuzzugspropaganda von „pilgernden“ Adelskontingenten, deren Tross und einfachen Kolonistenkämpfern angegriffen wurden.¹³² Zu dieser zweiten Etappe des Griffs nach dem Osten gehörte

¹²⁸ Zu der Problematik der Interpretation der ersten lübischen Schiffssiegel siehe PAULSEN, Koggendiskussion (2010), Abschnitt VII, S. 86-96. und die umgehende Replik zu diesem Artikel von ELLMERS, Koggen kontrovers (2010), S. 113-140 sowie JAHNKE, Koggen und kein Ende (2011), S. 305-320. Das Stadtsiegel von 1280 war das letzte Lübecker Siegel, auf dem ein Schiff dargestellt wurde, das aber bis zum Ende des alten Reiches benutzt wurde (Hinweis Rolf Hammel-Kiesow).

¹²⁹ „Trotz seiner Bezeichnung als 'Geheim'siegel ist es auch in Lübeck anfänglich nur als Rück-(Kontroll-)Siegel auf den großen Schiffssiegeln, dann auch zur Besiegelung einfacher Schreiben und minder wichtiger Urkunden benutzt worden.“ (Georg FINK, Die Lübecker Stadtsiegel, in: ZVLGA 35, 1955, S. 14).

¹³⁰ FINK, Lübecker Stadtsiegel (1955), S. 18 und Siegelabbildung Nr. 3.

¹³¹ Ein zweites Sekretsiegel von 1352 und ein Pfundzollsiegel von 1368 bildeten ebenfalls den Kaiser ab, den wir dann noch zweimal auf einem dritten Sekretsiegel von Anfang des 17. Jahrhunderts und einem vierten aus der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts finden. Als Siegelmotiv wurde Ende des 16. Jahrhunderts auch das in der Mitte horizontal geteilte lübische Wappenschild benutzt, wobei zweimal der Doppeladler im Schild selbst enthalten ist (FINK, Lübecker Stadtsiegel (1955), S. 24-25, 28 und Siegelabbildungen Nr. 10-13 und 23). Das zentrale Motiv der lübischen Siegel wurde jedoch der doppelköpfige Reichsadler. Erstmals taucht ein solches Signetsiegel 1436 auf.

¹³² Zu diesem Thema PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 21-25 und S. 96-102.

schließlich auch das Eingreifen des Deutschen Ordens, in dem sich weltliche und geistliche Herrschaft verbanden.

einfache Siedler
im Schlepptau
militanter Führer

Diese Ostpenetration war umso erfolgversprechender, als auch die unteren Stände für sie gewonnen werden konnten. Feudal-klerikale Eroberungen schufen den Rückhalt für den Zustrom von Wanderkaufleuten, denen reiche Gewinne durch einen Zwischenhandel winkten, der die steigende Nachfrage des entwickelten atlantisch-europäischen Westens befriedigen konnte. Und so beteiligten sich teilweise militant mitkämpfende Kaufmannshansen bei der Erschließung des eroberten Landes durch die Organisierung von oft als Brückenköpfe fungierenden neuen Städten. Den bäuerischen *laboratores* im niederdeutschen Kernland bot sich als Siedler die Gelegenheit, aus ihrem armseligen Los und fronherrlicher Not zu entkommen, und anstatt in die Städte zu entweichen, in den Osten auszuwandern und als „Pilger“ unter Führung des militanten Klerus an der Vertreibung und Verdrängung von einheimischen Bevölkerungen und entsprechender Landnahme teilzunehmen. Dieses Vordringen der westlichen Ständegesellschaft in den Ostseeraum stieß dort, wie früher im slawischen Ostelbien, auf oft erbitterten Widerstand der einheimischen Bevölkerung und konnte nur durch jährlich herangeführte frische Kontingente aus den niederdeutschen Kernländern aus Sicht des westlichen Expansionismus erfolgreich gestaltet werden.

Nur vor diesem Hintergrund konnten sich Handelsniederlassungen festsetzen und neue deutsch-rechtliche Städte halten. Nur so gelang es, den Handel in die Hand zu bekommen und die einheimischen Händler und Kaufleute auf den großen Routen von der See zu verdrängen. Aggression und Gewalt der Herrschenden deckten - nicht das erste Mal in der Geschichte - dem Kaufmann und dem Handel den Rücken. Das, und keine irgendwie geartete Übergröße deutscher Kaufleute, waren die Startbedingungen, die den deutschen Kaufleuten und den frühen Ostseestädten den Weg ebneten, um den weiten, ost-westlichen Handelsbogen zu spannen. An der Wiege niederdeutscher Handelshegemonie im Osten standen die gewaltsame Eroberung von Land, die feudale Unterwerfung und die religiös-kulturelle Brechung der Identität der einheimischen Bevölkerungen.

VI. „Hansische Schifffahrt“ und „hansischer Geist“

19. Gab es ein hansisches Schiffswesen?

Schiffe wurden immer im Rahmen eines spezifischen Schiffahrtswesens entwickelt, gebaut und in Betrieb gesetzt. Es existierte immer eine bestimmte Nachfrage nach Schiffen einer bestimmten Größe, Anzahl und Zweckmäßigkeit. Eine Schiffahrt gewinnt ihre Konturen allein durch diesen gesellschaftlichen Bedarf, den eine Waren produzierende, verteilende und entsprechend staatlich, also politisch, militärisch und juristisch aufgestellte Gesellschaft hervorbringt. Schiffe - Schiffahrt
- Gesellschaft

Die Untersuchung hat bisher gezeigt, wie weit die Kogge als deutsches und Hanseschiff ideologisch ausgeschlachtet worden ist. Unterstellt man eine *H a n s e* kogge, unterstellt man zugleich eine *h a n s i s c h e* Schiffahrt, in der dieses Schiff anzusiedeln wäre und die sich erkennbar von dem Schiffswesen anderer Gegenden unterscheidet. Ein solches hansisches Schiffswesen bräuchte seinerseits den Unterbau einer organisierten, Anforderungen stellenden *H a n s e* gesellschaft.

Die Frage nach einer besonderen Schiffahrt geht über die Einschätzung von einzelnen Schiffstypen hinaus. Auch ohne eine „Hanse“kogge als Aushängeschild könnte es durchaus ein hansisches Schiffswesen gegeben haben. Nicht nur in vergangenen Forschungsepochen, auch in der heutigen Forschung gibt es bisher kaum Zweifel daran, dass dem so gewesen ist, dass es also eine Hanseschiffahrt gegeben hat. Einzig Carsten Jahnke hat 2008 Zweifel angemeldet. Jahnke formuliert das Problem passgenau:

„Ein weiteres Problem, welches die bisherige Forschung tunlichst umgangen hat, ist die Frage nach der Existenz einer „hansischen“ Schiffahrt als einer rein hansischen, durch Beschlüsse der Hanse-tage lenkbaren Einrichtung.“¹

Er kommt zu dem Ergebnis: „Die Vorstellung einer rein hansischen Schiffahrt muss sich, wie gezeigt wurde, als Illusion erweisen.“²

19.1. Stand der Schiffahrtforschung

Stellvertretend sollen zwei aktuelle, größere Arbeiten zu dem Themenkomplex „hansisches Schiffswesen“ befragt werden. Thomas Förster legte von schiffsarchäologischer Seite aus im Jahre 2009 ein Buch mit dem Titel „Schiffe der Hanse“ vor.³ Förster grenzt sich deutlich vom „Mythos Hanse und Mythos Kogge“ ab⁴ und setzt den Begriff „Hansekogge“ in Thomas Förster
und „Schiffe der
Hanse“

¹ Carsten JAHNKE, Hansisches und anderes Seerecht, in: CORDES, Hansisches und hansestädtisches Recht (2008), S. 61.

² JAHNKE, Hansisches und anderes Seerecht (2008), S. 63.

³ FÖRSTER, Schiffe der Hanse (2009).

⁴ FÖRSTER, Schiffe der Hanse (2009), S. 7 (Überschrift erstes Kapitel).

Anführungszeichen.⁵ Er rückt also von dem nationalistischen deutschen „Mythos Kogge“ ab, siedelt dessen Herkunft aber allein in der Seegeltungs-ideologie des Deutschen Kaiserreiches von 1871 an. Er springt von Vogel und Hagedorn unter *A u s l a s s u n g* des Dritten Reiches direkt in die 50er Jahre zu Paul Heinsius.⁶ Trotz eines „Mythos Hanse“ kennt er ein „Wirtschaftssystem der Hanse“,⁷ „Schiffe der Hanse“ (Titel des Buches) und eine „hansische Schifffahrtsgeschichte“.⁸ Er erklärt aber nicht, was denn etwa an der Seeschifffahrt Revels, Lübecks, Hamburgs oder Kampens anders, bzw. „hansisch“ war – im Vergleich z.B. zu der Kopenhagens oder Southamptons. Förster problematisiert die Kennzeichnung „hansisch“ im Zusammenhang mit Schifffahrt und Wirtschaftssystem nicht. Andererseits liest man bei ihm folgenden Bezug zur Gegenwart:

„Von der Gründung Lübecks und weiterer Hansestädte bis zur Entwicklung zur führenden Wirtschaftsmacht im Norden Europas vergingen nur wenige Jahrzehnte. Heutige Bestrebungen für ein vereintes Europa und auch die allgemeine Globalisierung der Wirtschaftssysteme lassen hierzu Parallelen erkennen. Der uneingeschränkte Seeverkehr und internationale Wirtschaftsabkommen bilden auch gegenwärtig eine Grundvoraussetzung für den Fernhandel.“⁹

In diesem Zitat wird eine, heute im Trend liegende Hansedeutung sichtbar, die ich unter „euronationalistisch“ einordne.¹⁰ Von daher erklärt sich für mich, warum Thomas Förster „Hanseschifffahrt“ und „Hansewirtschaftssystem“ nicht hinterfragt, denn diese Begriffe sind für die neueste Spielart einer instrumentalisierenden Hansesicht unabkömmlich.¹¹

Günter Krause
und die Hanse

Anders verhält es sich mit der Monographie Günter Krauses von 2010 „Handelsschifffahrt der Hanse“, die sich noch dem Geist und dem Hansebild den 50er bis 80er Jahren des letzten Jahrhunderts verbunden weiß. Bei ihm ist der „mächtige Städteverbund der Hanse“¹² der Kulturbringer bürgerlicher Lebensnormen, Entwickler von Architektur, bildender Kunst

⁵ „... eine ganze Flotte nachgebauter »Hansekoggen«“ (FÖRSTER, Schiffe der Hanse (2009), S. 7; „Wie sah sie wirklich aus, die legendäre »Hansekogge«?“ (ebd. S. 9).

⁶ FÖRSTER, Schiffe der Hanse (2009), S. 7-8. Für Walther Vogel waren 'hansische Seeschifffahrt' und 'deutsche Seeschifffahrt' Synonyme. Die Kogge wurde in diesem Zusammenhang als das „meistgenannte und gebräuchlichste größere deutsche Seeschiff“ angesehen (VOGEL, Deutsche Seeschifffahrt (1915), S. 492). Zu einem eigentlichen „Mythos Hansekogge“ wurde das Schiff erst durch die völkisch-mystischen Verklärungen Rörigs und nationalsozialistischer Propagandaforschung.

⁷ FÖRSTER, Schiffe der Hanse (2009), S. 9.

⁸ FÖRSTER, Schiffe der Hanse (2009), S. 8.

⁹ FÖRSTER, Schiffe der Hanse (2009), S. 15.

¹⁰ Definition von „euronationalistisch“: Anm. 34, S. 667.

¹¹ Zu diesem Komplex siehe auch Kap. 20.2, S. 664–668.

¹² G. KRAUSE, Handelsschifffahrt (2010), S. 13.

und Universitäten. Diese epochale Rolle „konnte die Hanse,“ so meint Krause, „nur dank ihrer entwickelten Seeschifffahrt übernehmen“.¹³ War es in der älteren Forschung die „Hansekogge“, die der Hanse Überlegenheit garantierte, ist es nun bei Krause die hansische Seeschifffahrt als solche. Alles ist bei ihm „hansisch“. Es habe sogar eine „hansische“ Steuermannskunst gegeben und die Hansen schufen sich angeblich „ihr Seerecht“.¹⁴ Er legt noch einmal Denkweisen und Einstellungen im Stile der älteren Forschung an den Tag, die Probleme damit hatte, die Entwicklung der anderen Länder, oft sogar ihre Existenz, zur Kenntnis zu nehmen, um die Hanse über Gebühr herauszustellen.¹⁵ Entsprechend gilt Krause die „hansische Seeschifffahrt als die wichtigste Säule – Voraussetzung und Mittel zugleich – im hansischen Handelssystem“.¹⁶

Zu den Aktivitäten der Hanse im Schiffswesen zählt Krause gezielte Schiffbaukontrolle, Festlegung von Tiefademarken, Verbot der Winterschifffahrt, Instandhaltung der Häfen, das Baggern der Zufahrten, das Hervorbringen „verschiedenster Schiffstypen“, die Entwicklung „hansischer Steuermannskunst“ zur Nautik und die Schaffung von Seerecht.¹⁷

Es müssen drei Fragenkomplexe angesprochen werden, die, sofern sie existierten, als konstituierend für ein hansisches Schiffswesen anzusehen wären: (a) Ein Rechtssystem „hansisches Seerecht“, (b) die Frage territorialer Zuständigkeiten und damit einer Normsetzungskompetenz der Hanse in Form von Beschlüssen von Hansetagen und (c) die Frage von Seekrieg der Hanse.

19.2. Frühe seerechtliche Verhältnisse an Bord

Zunächst soll ein Seerecht im engeren Sinn von Seehandelsrecht unterschieden werden, obwohl beide ineinander übergehen. Einen seerechtlichen

¹³ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 294.

¹⁴ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 11.

¹⁵ Wenn Krause einen frühen „deutschen“ Kaufmann, und die Anfänge „einer deutschen Handelsschifffahrt“ ausmacht (G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 14), bewegt er sich noch im Schema von Dietrich Schäfer und Walther Vogel (siehe hierzu Kap. 14.1, S. 504–505; auch Anm. 40, S. 513), für die in der frühen Zeit der Schifffahrt alles Germanische unter „deutsch“ geführt worden ist. Es ist heute nun schon über 55 Jahre her, dass Heinrich Sproemberg seinen bemerkenswerten Vortrag über „die Anfänge eines ‚deutschen Staates‘ im Mittelalter“ gehalten hat, in dem er der Frage nachgegangen ist, was eigentlich wann deutsch war und klarstellte, dass das alte Reich im Mittelalter „eben kein deutsches Reich war“ (SPROEMBERG, „Deutscher Staat“ im MA (1956), S. 24), sondern: „Es war ein Reich vieler Völker und seine Erben sind eine Reihe von Staaten und Nationen geworden, ebenso wie es schon bei dem römischen Imperium der Fall war und danach bei dem Karls des Großen.“ (ebd. S. 26). Entsprechend gab es angelsächsische, friesische, sächsische, dänische oder slawische Kaufleute.

¹⁶ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 12.

¹⁷ G. KRAUSE, *Handelsschifffahrt* (2010), S. 11.

Regelungsbedarf gab es immer dann, wenn auf einer Seereise direkt durch die Natur von Seefahrt und das Ringen mit den Elementen Situationen eintraten, die zu Problemen zwischen den Beteiligten führen mussten, also

- wenn man im Sturm Ladung über Bord werfen musste, damit das Schiff den Seegang besser abreiten konnte und weniger überspült wurde;
- wenn man den Mast kappen musste, weil der Winddruck allein auf das stehende Gut das Schiff vor sich her trieb, und jedes Anluven die Gefahr des Kentern mit sich brachte oder unter dem Druck auf der Takelage die Ankerleinen zu brechen drohten;
- wenn das Schiff auf Sände und Strände getrieben wurde und verloren war.

In diesen Fällen stellten sich sofort eine Reihe schwieriger Fragen, - vorausgesetzt, man überlebte das Unglück überhaupt:

- Wer war dafür verantwortlich, dass man ausgelaufen und in den Sturm hinein geraten war?
- Wessen Güter und Ladung gingen bei dem Seewurf verloren und wer hatte über die Auswahl entschieden?
- Wer hatte bei der Bergung von Ladungsgut eines gestrandeten Schiffes welche Aufgaben?
- Was bedeutete der gegenseitige Schutzzeit der Fahrtgenossen in so einer Situation?
- Wie wurden die Schäden und Verluste getragen?
- Wie hatte man sich zu verhalten, wenn im Unglücksfall an der Küste feindliche Strandräuber lauerten, die einem nach Gut und Leben trachteten?

Diese Fragen allein zeigen schon, dass es entscheidend darauf ankam, in welchem gesellschaftlichen Verhältnis die Seefahrer zueinander standen, welche Hierarchie an Bord herrschte, wie Befehlsgewalt und Kollektivbestimmung verteilt und wie die Besitzverhältnisse an Schiff und Ladung beschaffen waren. Solange Transport- und Handelsschiffahrt existierten, gab es die unterschiedlichsten Problemlösungen zu diesen unvermeidlich auftretenden Situationen.

Der antike und spätrömisch-byzantinische Mittelmeerraum brauchte als zusammenhängender und entwickelter Rechtsraum immer seine Antworten auf die oben gestellten Fragen. Rhodisches Seerecht geht auf das vierte vorchristliche Jahrhundert zurück. Im zweiten Jahrhundert v. Chr. machten die Römer Bekanntschaft mit rhodisch-griechischem Seerecht und es fand Eingang in die römischen und byzantinischen Rechtsvorschriften.¹⁸

¹⁸ Hans KRELLER, *Lex Rhodia. Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechts*, in: *ZfHK* 85, 1921, S. 257-367; K. M. T. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, in: *IVRA* 25, 1974; Ashburner hat 1909 unter der Bezeichnung des Rhodian

Inwieweit römisch-byzantinisches Seerecht nach dem Abzug der Römer aus dem Westen die „Dark Ages“ der Völkerwanderung überdauerte, kann nicht gesagt werden, spielte aber wohl als Grundlage für ein späteres Seerecht keine erkennbare Rolle. Wesentlich für das Seerecht der spätmittelalterlichen Mittelmeerschifffahrt wurde das *Consolat de Mar* von Barcelona aus der Mitte des 14. Jahrhunderts.¹⁹

Der Austausch und Handel im gallo-britannischen, atlantischen Raum blieb auch nach dem Niedergang der Römer erhalten. Sind in den „Dark Ages“ überhaupt bereits seerechtliche Regelungen erkennbar? Die Probleme, die damals schriftlichen Niederschlag fanden, waren eher handels- als seerechtlicher Natur. In den *Leges Visigothorum*, dem Stammesrecht der Westgoten finden sich vier Kapitel zu fremden *transmarini negotiatores*.²⁰ Diese Bestimmungen entstammen der zweiten Hälfte des 6. Jahrhunderts und können sich entsprechend der eroberten Räume der Westgoten sowohl auf das Mittelmeer als auch auf die Biskaya beziehen. Es heißt dort:

*transmarini
negotiatores*

*I. Si transmarini negotiatores rem furtivam vendere degantur. Si quis transmarinus negotiator aurum, argentum, vestimenta vel quelibet ornamenta [V 4. 8 addunt: aut aliam rem] provincialibus nostris vendiderit, et competenti pretio fuerint vendundata, si furtiva postmodum fuerint adprobata, nullam emtor calumniam pertimescat.*²¹

Sea-Law alle Manuskripte römisch-byzantinischer Seerechtsbestimmungen bis in das 14. Jahrhundert zusammengetragen, sodass sich dadurch eine Zusammenstellung des „Mediterranean maritime law of the Middle Ages“ ergibt: ASHBURNER, Rhodian Sea-Law (1909), S. iv. Für den Nord- und Ostseebereich siehe Karl-Friedrich KRIEGER, Die Anfänge des Seerechts im Nord- und Ostseeraum (von der Spätantike bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts), in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel der Karolinger- und Wikingerzeit (1987), S. 246-265.

¹⁹ Krieger charakterisiert es so: „Der Erfolg des *consolat* beruhte in erster Linie wohl auf seiner Ausführlichkeit und seiner ausgeklügelten Kasuistik, die für unsere Begriffe übertrieben und eher verwirrend wirkt, die aber den praktischen Erfordernissen der vielfältigen und komplizierten Rechtswirklichkeit des Mittelmeerraums durchaus entsprach.“ Karl-Friedrich KRIEGER, Die Entwicklung des Seerechts im Mittelmeerraum von der Antike bis zum *Consolat de Mer*, in: Jahrbuch für internationales Recht 16, 1973, S. 207.

²⁰ Leg.Visig. XI.3.1-4, S. 404-405. Die *Leges Visigothorum* wurden ausführlich kommentiert von Harald SIEMS, Die Organisation der Kaufleute in der Merowingerzeit nach den *Leges*, in: JANKUHN / EBEL, Organisationsformen, Abschn. II, S. 65-86, hier S. 65. Diskussion der *transmarini negotiatores* auch bei Herrmann NEHLSSEN, Kaufmann und Handel im Spiegel der germanischen Rechtsaufzeichnungen, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel des frühen Mittelalters (1985), S. 128-142.

²¹ Leg.Visig. XI.3.1, S. 404: „I. Wenn Seehändler des Verkaufsgestohlener Sachen überführt werden. Ein Seefernhändler verkauft an unsere Provinzialen Gold, Silber, Kleidung oder Schmuck [oder andere Dinge] und es wird ein angemessener Preis bezahlt. Wenn sich im Nachhinein herausstellen sollte, dass es sich um geraubtes Gut gehandelt hat, so soll der Käufer keinerlei üble Nachrede zu

Vermutlich sind in diesem Zusammenhang unter *transmarini negotiatores* wohl auch zu Händlern mutierte Piratenmannschaften zu verstehen. Bei dem Abschnitt über den Verkauf von gestohlenen Waren könnte es auch um Beutegut gegangen sein. Weil ein solcher Gesetzesabschnitt nur Sinn macht, wenn er sich mit real existierenden Problemen auseinandersetzt, wird es des Öfteren vorgekommen sein, dass auch Güter aus Küstenüberfällen zum Verkauf standen.

freie
Stammeskrieger
in Gefolgschaften

Wie ging es auf den Schiffen der Germanen zu? Die Schiffsbesatzungen der nordischen Ausfahrten haben sich aus Kriegergemeinschaften zusammengesetzt. Die Berichte der Römer Cäsar und Tacitus beschreiben ein mehr oder weniger ausgeprägtes Gefolgschaftswesen, bei denen sich Gruppen freier Männer um Mitglieder einer Oberschicht, um Führungspersonen eines Stammesadels scharen.²² Die frühe nordwestliche Seefahrt von genossenschaftlichen, oft wohl durch Blutbrüderschaft und Verwandtschaft verbundenen Fahrtengemeinschaften fand also vor dem gesellschaftlichen Hintergrund alter Stammes- und Sippenorganisation statt. Genaueres erfahren wir erst durch die skandinavischen Germanen, die ihre Siedlungsgebiete, mit Ausnahme der Jüten, nicht verlassen hatten und nach Ausklang der Völkerwanderungszeit nun ihrerseits eine große Mobilität an den Tag legten. Hans K. Schulze stellt heraus, dass die gesellschaftlichen Strukturen der Wikingerzeit in der Kontinuität der früheren Germanenstämme zu sehen sind.

„In Dänemark, Norwegen und Schweden vollzog sich der Übergang von der archaischen Gesellschaftsordnung der altgermanischen Zeit zum Feudalismus des Mittelalters nur sehr zögernd. Es ist daher nicht erstaunlich, daß das Gefolgschaftswesen im germanischen Norden im hohen Mittelalter eine wichtige Rolle gespielt hat. [...] Das nordgermanische Gefolgschaftswesen besaß im Mittelalter noch die gleichen Merkmale wie die altgermanische Gefolgschaft, so daß man mit einem hohen Grad an Kontinuität rechnen muss, obgleich kontinentale und angelsächsische Einflüsse mitgewirkt haben können“.²³

Wir sind wesentlich besser über die seerechtlichen Gewohnheiten der Normannen des hohen Mittelalters informiert. Else Ebel hat in Auswertung der nordischen Sagas wesentliche Erkenntnisse zur Schifffahrt beigetragen.²⁴ Klaus Düwel hat entsprechende Auswertung aus den Inschriften der

befürchten haben“.

²² Hans K. SCHULZE, Grundstrukturen der Verfassung im Mittelalter. Band I: Stammesverband, Gefolgschaft, Lehnswesen, Grundherrschaft, 4. Aufl., Stuttgart 2004, S. 41-43.

²³ SCHULZE, Verfassung im Mittelalter I (2004), S. 45.

²⁴ E. EBEL, Fernhandel nach altnordischen Quellen (1987), S. 266-312.

Runensteine beigesteuert.²⁵

Es gab Schiffe, die sich in kollektivem Dorfbesitz oder im Besitz eines Großbauern und Stammesadligen befanden. Für Fahrten dieser Schiffe gab es sowohl friedliche als auch feindliche Motive. Überfälle und Beutezüge gegen befeindete Stämme oder die Bewohner fremder Küsten gereichten in diesen Stammesgesellschaften durchaus zu Ehre und Ansehen. Aber es war auch die Zeit von Bauernhändlern, die saisonal mit ihren Überschüssen im Angebot nach Süden fuhren. Gruppen von Auswanderern machten sich per Schiff und über das Meer in andere nord- und westeuropäische Regionen auf. Entsprechend der Sozialstruktur dieser sich hierarchisch differenzierenden alten Stammesgesellschaften kann man sowohl von genossenschaftlichen Fahrtengruppen freier Männer ausgehen als auch von Schiffeigentümern, die ihre Fahrt mit Hilfe von Sippenangehörigen und unfreien Knechten durchführten. In den christlichen und schon deutlicher feudalgemeinschaftlich ausgeprägten merowingischen und karolingischen Gegenden wurden Angehörige der grundherrlichen *familia* im Auftrag ihres weltlichen oder geistlichen Grundherren auf Fahrt geschickt.²⁶

Betriebsarten
normannischer
Seefahrten

Weitreichende Änderungen kündigten sich mit der Herausbildung des Berufshändlers und des professionellen Seehandels an. Wohl meist in Fahrtengemeinschaften fuhren Kaufleute mit ihren Schiffen die Küsten entlang, trieben Handel auf Ufermärkten, an den Schiffsländen und Anlegestellen von Küstensiedlungen und steuerten auch größere Seemportien in fernen Ländern an, wie das friesische Dorestad, das dänische Haithabu oder das schwedische Birka.²⁷ Der Zusammenhalt an Bord wurde nicht von Sippenzugehörigkeiten und persönlichen Abhängigkeiten bestimmt, sondern von dem Gewerbe als Kaufmann.

die beteiligten
gesell. Gruppen

19.3. Die schriftliche Fixierung von Seerecht

Wir kennen für die frühe Zeit also keine konkreten Antworten auf die oben formulierten seerechtlichen Probleme einer aktiven Seeschifffahrt. Im Rahmen der karolingischen und angelsächsischen Reichsbildungen finden wir im Nordseegebiet die Angelsachsen, Friesen und Dänen, im zentralen Ärmelkanal ein Gemisch aus westeuropäischen Seefahrern und zwischen Britannien und dem französisch-flämischen Kontinent und entlang der Atlantikküste nach Süden noch lange Zeit gallo-irisch-bretonische Schifffahrt. Das verschriftlichte Seerecht entstand bezeichnenderweise dort, wo

²⁵ Klaus DÜWEL, Handel und Verkehr der Wikingerzeit nach dem Zeugnis der Runenschriften, in: DÜWEL / JANKUHN / SIEMS / TIMPE, Handel der Karolinger- und Wikingerzeit (1987), S. 313-357.

²⁶ K-F. KRIEGER, Anfänge des Seerechts, S. 264.

²⁷ Es wurde in anderem Zusammenhang bereits auf das lehrreiche Beispiel des Godric von Finchal aus der Zeit um 1100 hingewiesen: Anm. 67, S. 539.

Handel und Schifffahrt einen regelmäßigen und professionellen Charakter angenommen hatten, wo den Richtern immer wieder ähnliche Probleme und Streitigkeiten vorgelegt wurden und wo Präzedenzfälle und Urteile normierende Wirkung auf die Abläufe eines bestimmten Seewesens entfalteten. Diese entwickelte Schifffahrt stand im Dienst eines ausgeprägten, systematischen Weinhandels von der Gascogne entlang der atlantischen Biskayaküste in den Kanal hinein nach England und Flandern statt. Auf dieser Seehandelsroute lag zentral, der Mündung der Garonne nördlich vorgelagert, die Île d'Oléron, deren Schiffer eine wichtige Rolle in besagtem Weinhandel spielten. Hier tauchte im 13. Jahrhundert ein schriftlich fixiertes Seerecht auf: die Rôles d'Oléron.²⁸ Dieses Seerecht erfasste die Probleme und den Stand der Gewohnheitsrechte in der Seefahrt weit über die Grenzen seines ursprünglichen Geltungsbereichs hinaus. Das Seerecht von Oléron diente als Vorlage und Orientierung, als man in den anderen Regionen der nördlichen europäischen Schifffahrt damit begann, die seerechtliche Gepflogenheiten und Gewohnheitsrechte schriftlich zu fixieren. Das geschah dann allerdings bereits in einer Zeit, in der sie anachronistisch zu werden begannen, nämlich im Verlauf des 13. Jahrhundert, meist in Zusammenhang mit den kodifizierten Stadtrechten.

19.4. Hansisches Seerecht aus Hanserezessen?

Bei der Beschäftigung mit dem Hamburger Schiffswesen zeigt sich, dass alle die Schiffe und die Schifffahrt betreffenden Fragen rein städtische Angelegenheiten waren. Eine Hanse tauchte dabei in der Praxis nicht auf. In den Hamburger Burspraken regelte der Hamburger Rat alle, auch die Schifffahrt betreffende Probleme, nur für Hamburg. Auch die Kämmerei-rechnungen geben keine Hinweise auf eine, von Krause hervorgehobene „hansische Seeschifffahrt“. Das gleiche galt für alle anderen Seehafenstädte. Über die Regulierung der Schifffahrt, über die Häfen, den Schiffbau und die Schiffe wurde allein auf Stadtebene entschieden. Der Hansetag konnte zwar Beschlüsse zu Seefahrtsfragen fassen, hatte aber keine verbindliche Normsetzungskraft. Hierzu gehörten die, auch von Krause angeführten, Punkte wie Winterfahrverbot, Schiffsbaukontrolle, Tieflademarken. Das waren allgemeine Punkte, die sich aus den geographisch-klimatischen Bedin-

²⁸ Theodor KIESSELBACH, Der Ursprung der Rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme, in: HGbl. 33, 1906, mit dem Text der Rôles d'Oléron nach dem Manuskript Nr. 462 der Bodleian Library, Oxford, und der Vonnesse von Damme nach der Niederschrift im Purpurenbouc des Brüsseler Stadtarchivs. Karl-Friedrich KRIEGER, Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron, (QDHansG, N.F. XV), Köln / Wien 1970, mit Text der Rôles d'Oléron nach dem Ms. Liber Horn, Guildhall Archiv, London und deutscher Übersetzung der Rôles. Datierung nach K-F. KRIEGER, Rôles d'Oléron (1970), S.70/71, S. 37-70 (Diskussion der Datierung).

gungen der Schifffahrt ergaben und für jeden Seefahrer Sinn machten. Sie waren deshalb ein Teil der städtischen Abläufe und soweit im seestädtischen Leben verankert, dass sogar Termine wie Ratskore und Bursprakenverlesung auf den jahreszeitlichen Rhythmus der Schifffahrt abgestimmt waren. Beispielsweise wurden Winterfahrverbote eingehalten und Winterlager, auch in fremden Häfen, waren gang und gäbe. Schifffahrtsbeschlüsse auf Hansetagen zu Tiefgang, Winterfahrverbot, Schiffbau für Fremde, etc. beruhten zudem auf allgemeinen seerechtlichen Bestimmungen, die allgemeine Seefahrtsgewohnheit waren, sich auf die Rôles d'Oléron zurückführen lassen und in den Schiffsrechten der Seestädte im Rahmen des Stadtrechts Niederschlag fanden²⁹ – und von daher einzelstädtisch, nicht jedoch hansisch waren.

Die Frage nach einem „Seerecht d e r Hanse“ hängt entscheidend davon ab, welche Qualität man grundsätzlich in der Hanse sieht. Die Hansetage, auf denen sich oft mehrheitlich Ratssendboten der Seestädte versammelten, beschäftigten sich allerdings auch mit Seefahrtsfragen und fassten auch diesbezügliche Beschlüsse. Was diese Beschlüsse aber wert waren, entschied sich in den Städten und blieben damit letztlich einzelstädtische Verantwortung, nicht erzwingbares Recht. Nur wenn der Rat sie für s e i n e Stadt übernahm und dann als s e i n e Bestimmung verkündete, erlangte eine Regelung für die Stadt Gültigkeit. Götz Landwehr sieht im Hansetag das „oberste Organ der Gemeinschaft, das unter Leitung Lübecks stand“,³⁰ wobei er „Mitglieder des Hansebundes“ ausmacht.

„Der Rat einer jeden Stadt war durch seine Mitgliedschaft in dem Hansebund und aufgrund der wirksamen Verwillkürung durch die Beschlussfassung des Hansetages verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß die hansischen Rechtssetzungen auch unter ihren Bürgern Wirkungen entfalten konnten.“³¹

Landwehr geht von einer Hansevorstellung aus, nach dem nur der Stadtrat Mitglied eines Bundes war, die Stadtbürger „persönlich nicht Mitglieder der Hanse waren“.³² Die Abgesandten dieser Mitgliederräte schufen angeblich normatives Recht. „Die in den Hanserezessen niedergelegten normativen Rechtssätze waren Einungsrecht der Hansestädte“.³³ „Nach und nach wurde

²⁹ „Die für die Seefahrt geltenden Rechtsgrundsätze sind seit dem 13. Jahrhundert zunächst in den einzelnen Markt- und Stadtrechten entlang der Nord- und Ostsee niedergelegt und werden recht bald in Hamburg und Lübeck in selbständigen Schifffrechten geregelt.“ Götz LANDWEHR, *Das Seerecht der Hanse (1365-1614)*. Vom Schifffordnungsrecht zum Seehandelsrecht, Hamburg 2003, S. 11/12.

³⁰ LANDWEHR, *Seerecht der Hanse* (2003), S. 27.

³¹ LANDWEHR, *Seerecht der Hanse* (2003), S. 30.

³² LANDWEHR, *Seerecht der Hanse* (2003), S. 30.

³³ Götz LANDWEHR, *Das Seerecht im Ostseeraum vom Mittelalter bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts*, in: ECKERT / MODÉER, *Recht im Ostseeraum* (2002), S. 30.

in immer umfangreicheren Ordnungen ein gesamthansisches Schifffrecht geschaffen.³⁴ Also auch für Schifffrecht gilt:

„Die Rechtsgeltung der normativen Hansebeschlüsse verwirklicht sich also in einem gestuften Prozess. Der Hansetag bindet durch seine Entscheidungen die durch ihren Rat vertretenen Städte. Diese transformieren das Hanserecht durch Bekanntgabe als Ratsatzung in städtisches Recht, das für die einzelnen Bürger auf Grund ihres Bürgereids rechtsverbindlich war.“³⁵

Dieses juristische Konstrukt von normsetzenden Ratssendboten und Mitgliedsräten eines Bundes ohne ihre städtischen Mitbürger dient nach meinem Dafürhalten nur dazu, ganz im Sinne älterer Forschung eine Hanse jenseits und über den einzelnen Städten zu konstruieren, die mit Hanserecht über städtischem Recht und mit hansischem Schifffrecht jenseits einzelstädtischen Schiffswesens eine eigene, überlegene, hansische Qualität in dem weiten Netz zusammenhängender europäischer Schifffahrt sehen möchte. Eine Hanse jenseits der Einzelstädte führt zur Begründung hoheitlicher, legislativer, staatsähnlicher Zentralfunktionen und Aufgaben und ist letztlich eine verklausulierte Anlehnung an die von der wilhelminischen Forschung offen propagierte Hanse als „Handelsstaat“. Nur von dieser, letztlich weltanschaulichen Plattform aus kann man von einem „Seerecht der Hanse“ und somit von der juristischen Grundlage eines „hansischen Schiffswesens“ sprechen.

19.5. Hansestädtische Machtpolitik zur See und Kaper

Wenn überhaupt von „hansischer Schifffahrt eines mächtigen Städteverbundes“ gesprochen werden kann, dann noch am ehesten bei den seekriegerischen Aktivitäten der Hanse. Hierher gehören die Flotten der Hanse in den Kämpfen gegen Waldemar IV. von Dänemark in den 60er und 70er Jahren des 14. Jahrhunderts, die Aufgebote gegen die Piraten in der Nordsee Anfang des 15. Jahrhunderts und „hansische“ Kaper- und Ausliegeraktivitäten im Westen gegen Flandern und England im 15. Jahrhundert, speziell in seiner zweiten Hälfte.

Im Spätmittelalter waren Seestädte in unseren Breiten nur in begrenztem Umfang in der Lage, territoriale Machtpolitik zu betreiben. Das einzige Beispiel, das man als gesamthansisch einstufen kann, ist der 15-jährige Besitz der Sundschlösser im Rahmen des Stralsunder Friedens 1370 zwischen der Kölner Konföderation und Dänemark. Abgesehen von diesem im Nachhinein gesehen singulären historischen Ereignis, war Territorialpolitik in der Regel nur im engeren, regionalen Umkreis möglich. Hamburg ist

einzelstädtische
Machtpolitik

³⁴ LANDWEHR, Seerecht der Hanse (2003), S. 281.

³⁵ LANDWEHR, Seerecht der Hanse (2003), S. 30.

dafür ein gutes Beispiel mit seiner niederelbischen, auf Sicherung und Kontrolle des Wasserweges zur Nordsee angelegten Territorialpolitik auf beiden Seiten der Elbe, – an der Elbmündung mit Neuwerk, Ritzebüttel und Hadeln ebenso wie rechtselbisch in der Kremper- und Wilstermarsch.³⁶ Auf dem Wasser, in Durchsetzung seiner Stapelpolitik, hatte Hamburg aus reinem Eigennutz die Anzahl kommunaler Patrouillenschiffe im Einsatz, deren Unterhalt der Stadt möglich war.³⁷ Diese Aktivitäten zu Lande wie zu Wasser waren nicht hansisch ausgerichtet. Es ging um rein hamburgisch bestimmte und motivierte Politik, bei der man sogar immer wieder Interessenskonflikte und Auseinandersetzungen mit anderen Hansestädten der Elberegion, also mit Stade, Lüneburg oder Magdeburg, auszutragen hatte.

Auch im weiter gesteckten Raum der Nordsee und der Sicherheit der Seewege nach Flandern und nach England, war Hamburg nicht „hansisch“ engagiert. In Ostfriesland zog man zeitweise mit Bremen an einem Strang; gegen die Vitalienbrüder kam schon mal eine größere Flotte von interessierten Städten zustande.³⁸ Aber letztlich blieben die Kosten und Mühen nur zu oft bei der unmittelbar und am meisten betroffenen Stadt hängen.³⁹

Selbst bei den größeren gemeinsamen Flottenaufgeboten, die man noch am ehesten als hansisch einstufen könnte, handelte es sich nicht um Auf-

Flottenaufgebote
und Pfundzoll

³⁶ Peter Gabriëlsson spricht ausdrücklich von Verkehrssicherungs- und Stützpunktpolitik, da Hamburg nie die Territorialhoheit angestrebt habe und es nur um die Beherrschung der Verkehrswege gegangen sei: Peter GABRIËLSSON, Die Zeit der Hanse 1300-1517, in: JOCHMANN / LOOSE, Hamburg. Geschichte (1982), S. 146-147. Andererseits herrschten in den Pfandschaften die hamburgischen Amtsmänner und delegierte Ratsherren wie vorher die Landesherrschaften. Es wurden von Hamburg ebenfalls die herrschaftlichen Abgaben eingetrieben, so dass es für die ansässige Bevölkerung keinen großen Unterschied ausgemacht haben dürfte, wem sie dienen. Insofern war der Ausdruck „Territorialpolitik“, wie ihn Reincke benutzte (Heinrich REINCKE, Hamburgische Territorialpolitik, in: ZVHG 38, 1939, S. 28-116) nicht abwegig. Tschentscher spricht von hamburgischer Elbehoheit und von „Territorialgewässern“. „Mitten durch fremde Territorien hindurch war auf der Elbe eine hamburgische Gebietshoheit entstanden, obschon Hamburg nur an wenigen Stellen des Laufes Landgebiete an den Ufern besaß.“ (TSCHENTSCHER, Hamburgische Elbehoheit (1956), S. 3). Wie man das hamburgische Vorgehen auch jeweils einschätzt, eines ist aber unzweifelhaft: Mit „Hanse“ und „hansisch“ hatte das nichts zu tun.

³⁷ Zu den ständigen *expeditiones* Hamburgs zu Wasser siehe Anh. D, S. 780–800.

³⁸ Zu dem Aufgebot siehe Kap. 6.1, S. 192.

³⁹ Ein anschauliches Beispiel hierzu ist das hamburgische Engagement im ostfriesischen Emden in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, das Hamburg 1453 „nach mehrfachen schweren Niederlagen und unmittelbar vor dem völligen Ruin“ (REINCKE, Hamburgische Territorialpolitik (1939), S. 78/79), u. a. auch wegen fehlender Hilfestellung durch andere Hansestädte, aufgeben musste. Nirrnhheim stellte, ganz im Geiste der älteren Hanseforschung, bedauernd fest: „Auf das Fühlbarste machte sich die größte Schwäche des Hansebundes geltend: der Mangel einer festen Bundesverfassung. [...] Das gemeinsame Wohl, das mochten die meisten Städte vielleicht damals nicht genugsam bedenken.“ (Hans NIRRNHEIM, Hamburg und Ostfriesland in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur hansische-friesischen Geschichte, Hamburg 1890, S. 1345).

gebote der Hanse oder um h a n s i s c h e Schifffahrt. Diese See- und Flottenaktivitäten waren die Summe einer begrenzte Anzahl einzelstädtischer Kontributionen. Die Städte stellten jeweils Schiffe, die unter ihrem eigenen, städtischen Kommandanten fuhren. Die Hanse war ohne zentrale Kasse und entsprechende Organisationsstrukturen also nur punktuell in der Lage, eine „hansische Flotte“ zusammenzubringen, die aber realiter nur die Summe einzelstädtischer Schiffsaufgebote unter einem für eine bestimmte Expedition bestimmten Flottenverantwortlichen darstellte. Das Pfundgeld, ein in den Seestädten erhobener und auf dem Hansetag abgerechneter Zoll, könnte vielleicht den Anschein einer gemeinsamen hansischen Kasse und Finanzverwaltung erwecken. Aber diese, von ein- und auslaufenden Schiffen und ihrer Fracht erhobene Abgabe war allein dazu bestimmt, den einzelnen Städten jeweilige Aufwendungen und Unkosten zu kompensieren. Der Pfundzoll war also kein verkappter Mitgliedsbeitrag oder womöglich eine gemeinsame Kriegskasse einer hansischen Admiralität, sondern Finanzierungsversuche ohne zentrale, autorisierte Bürokratie. Sowohl die Einnahmen durch die einzelnen Städte als auch die Auszahlungen ließen sich kaum koordiniert handhaben. So stellte schon Wilhelm Stieda fest:

„Die einzelnen Städte, in beständiger Geldverlegenheit, können von dem erhobenen Pfundgelde nur schwer sich trennen und schieben die festgesetzten Abrechnungen immer wieder gerne hinaus“.⁴⁰

begrenzte
finanzielle
Möglichkeiten und
Kaperkrieg

Selbst eine gut organisierte Stadtkommune ihrerseits war aus finanziellen Gründen nicht in der Lage, eine permanente Hochseeflotte zu unterhalten, denn das hätte bei weitem die ökonomischen Möglichkeiten einer 5000-15000 Einwohner zählenden Seestadt des Spätmittelalters überfordert. Darin ist der Grund zu sehen, dass für die Städte bei seekriegerischen Auseinandersetzungen nur auf einen Einzelkonflikt bezogene, zeitlich begrenzte Kaper- und Ausliegeraktivitäten möglich waren. Die einzelnen Kaperkapitäne verfuhrten auf eigene Faust. Es gab keine größeren, zusammenhängend operierenden Geschwader. Die Kaperfahrt, d. h. der durch einem Kaperbrief städtisch legalisierte, auf Raub und Beute ausgerichtete, private Kriegszug gegen einen Gegner der autorisierenden Stadt ist nur schwer als ein „Seekrieg“ zwischen Ländern bzw. Staaten einzuordnen.

Bei größeren Kaperaktivitäten wie z. B. jenen Fällen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ist ein Bezug zur Hanse gegeben. Diese privatkommunalen Kaperaktivitäten standen im Zusammenhang mit schweren Konflikten an den westlichen Kontoren und in der Frage hansischer Privile-

⁴⁰ STIEDA, Revaler Zollbücher (1887), S. XLIX. Wilhelm Stieda behandelt sehr übersichtlich die ersten Pfundzölle von 1361, 1367 und 1376 aus den Kriegen gegen Waldemar IV. von Dänemark: ebd. S. I-XLIX.

giensicherung in England. Aber wie wenig auch in diesem Zusammenhang von einem hansischen Seewesen oder dem Aufmarsch einer hansischen Schiffahrt gesprochen werden kann, zeigt das Verhalten der Hansestadt Köln in den 60er und 70er Jahren des 15. Jahrhunderts.⁴¹ Die Stadt verweigerte hansische Schoßzahlungen für das Brügger Kontor. Dieser zunächst innerhansische Konflikt wurde sogar vor dem Gericht Karls des Kühnen, des Herzogs von Burgund ausgetragen. Im zu der Zeit ausbrechenden hansisch-englischen Konflikt, in dem sich angestaute Konkurrenzspannungen entluden, ging Köln seinen sogenannten „Sonderweg“.⁴² Tatsächlich entschied sich Köln für eine eigene Privilegierung durch Edward IV. von England. Man stellte sich also des eigenen Vorteils wegen gegen die hansischen Mehrheitsinteressen in England und nahm sogar die Verhansung 1471 in Kauf. Durch seine Entscheidung gerieten Kölner Kaufleute und Frachtschiffe zu Gegnern und zur Zielscheibe offiziell hansischer Kaperschiffe. d. h. genau genommen Kaperschiffen aus den aktiven Einzelstädten Danzig, Lübeck und Hamburg.⁴³

Kölner Hansen als Beute hansestädtischer Kaperere

Dieser Fall macht einmal mehr deutlich, dass im Prinzip für den Rat jeder Stadt sein für ihn vorteilhaftester, eigener, realistischer Sonderweg oberste Priorität hatte.

19.6. Hanseschiffahrt – eine zweckdienliche Konstruktion

Die Hanse hat sich weder auf der Grundlage eines eigenen Schiffahrtswesens entwickelt, noch hat sie ein spezifisch hansisches Seewesen hervorgebracht. Es gab keine abgestimmte Schiffahrtspolitik, keine exekutiven Organe für Schiffahrtsverordnungen, keine Weisungsbefugnisse früher hansischer oder etwa landesherrlicher Admiräle, also Seefahrtszentralen mit autorisierten Verantwortlichen, und keine Machtorgane zur Durchsetzung einer Schiffahrtspolitik. Es gab keine gemeinsame Kasse, die ein hansisches Seewesen hätte tragen können.⁴⁴

Um von „hansischer Schiffahrt“, von „Hanseschiffen“ allgemein und der „Hanse“ speziell sprechen zu können, muss man schon im Vorwege von einem bestimmten Grundverständnis und legendenhaften Hansebild geleitet werden. Die Wurzeln dieser mehr oder weniger ausgeprägten, heute

„Kaufleuteimperium“ mit eigenem Schiffswesen?

⁴¹ DOLLINGER, Die Hanse, (5. Aufl., 1998), S. 394-401.

⁴² In der 5. Auflage des „Dollinger“ findet sich als Zwischenüberschrift: „Der Abfall Kölns und der englisch-hansische Krieg“ (DOLLINGER, Die Hanse, (5. Aufl., 1998), S. 394). In der von Dollinger nicht autorisierten 6. Neuauflage (hierzu Anm. 30, S. 665) wurde die Überschrift auf „Der Kölner Sonderweg und der englisch-hansische Krieg“ abgeändert.

⁴³ Siehe Anh. G.3.7, Tab. G.3.7, S. 894, Nr. 7. In diesem Zusammenhang ist auch ein Eintrag von 1471 interessant: Tab. G.3.7, S. 893, Nr. 5 incl. c.

⁴⁴ Zum Pfundzoll siehe oben S. 647.

wohl eher unterschwellig wirkenden Legende liegen in der nationalistischen Forschungsvergangenheit. Sie hat die notwendigen Theorien ausgearbeitet, die Voraussetzung für die Konstruktion von einer „Hanseschiffahrt“ waren: einen staatlichen Charakter als Handelsstaat, Deutschland zur See, einen auf Lübeck ausgerichteten Städtebund, eine mit einem überlegenen Spezialschiff „Hansekogge“ den Osten erobernde Organisation. Propagandistische Verlautbarungen dieser Provenienz tauchen auch heute noch auf – weniger in der Forschung selbst als in öffentlicher und werbeträchtiger Hanse-PR, wenn etwa die Hanse als heimliche Supermacht, als Europa prägendes Imperium angepriesen wird.⁴⁵ Auch neuere, qualifizierte Forschungsliteratur kann sich nicht zum Bruch mit alter Forschungstradition und -kontinuität durchringen.⁴⁶

Nicht nur ein Gebilde wie die Hanse, auch die spätmittelalterlichen, feu-

⁴⁵ So findet sich leider auf dem rückseitigen Schutzumschlag des jüngsten Hansemonographie folgender Text zum Animieren des Buchkaufs: „VISIONÄR UND UNERBITTLICH: DIE HANSE, DAS ERSTE IMPERIUM DER KAUFLEUTE. DIE ERFOLGSGESCHICHTE EINER EUROPÄISCHEN SUPERMACHT, DIE EINEN GANZEN KONTINENT PRÄGTE (Gisela GRAICHEN/Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht, Reinbek bei Hamburg 2011).

⁴⁶ Kommen wir noch einmal auf Thomas Försters „Schiffe der Hanse“ von 2009 zu sprechen. Die einzigen Hinweise, die den Titel des Buches erklären, finden sich in kurzen Fragestellungen: „Welche Rolle spielte die Schiffahrt in den Hansestädten? Wie sah sie wirklich aus, die legendäre „Hansekogge“? Welche anderen Schiffe spielten im Wirtschaftssystem der Hanse eine Rolle?“ (FÖRSTER, Schiffe der Hanse (2009), S. 9). Diese Fragen sind an sich schnell beantwortet: In der Mehrzahl der Hansestädte spielte die (See-)Schiffahrt gar keine Rolle, weil es sich um Binnenstädte handelte, in den bestenfalls Binnenschiffe verkehrten. In den hansischen Seestädten spielten Schiffe die gleiche Rolle wie in jeder anderen Seehandelsstadt auch, nahm sie nun an den hansischen Privilegien im Ausland teil oder nicht oder genoss anderweitige Privilegien, schickte sie nun Sendboten zu Städteversammlungen oder nahm, wie Bremen, über lange Zeiträume nicht an der Hanse teil, oder stieß, wie Emden, erst sehr spät zur Hanse hinzu. In dem „Wirtschaftssystem der Hanse“ spielten Schiffe die gleiche Rolle wie im englischen, flandrischen oder niederländischen „Wirtschaftssystem“: Nämlich die Rolle des Transportvehikels einer Seespedition, der Frachtbeförderung von Handelsgütern, organisiert in spätmittelalterlichen Zeiten in diesem Raum als Partenreederei. Es wird letztlich auch von Förster, wenn auch sehr subtil, unterstellt, dass die Hanse Schiffe besaß, dass in den Hansestädten Schiffahrt eine eigene Rolle spielte und dass es ein speziell hansisches Wirtschaftssystem gab, d. h. die Art und Weise, wie produziert und ausgetauscht wurde. Das aber gab es nach meiner Sicht der Dinge nicht, denn zum einen waren gerade die Aktivitäten der hansischen Kaufleute eingebunden in das Wirtschaften vieler anderer Länder. Zum zweiten war die Hanse fast nirgendwo Bestandteil des gesellschaftlichen Produktionssystems, das immer den Kern eines Wirtschaftssystems bildet. Ein Handelsnetzwerk, wie das der Hanse, war lediglich ein nördlicher Bestandteil eines sich integrierenden europäischen Wirtschaftssystems. Ein hansisches Wirtschaftssystem hätte sich nur in den Städten selbst, nur als Bezug zur jeweiligen innerstädtischen Produktion ergeben können, - die Hansestädte unterschieden sich hierin nicht von anderen Städten des nördlichen europäischen Städteraums.

daladligen Herrschaftsgebilde waren noch nicht in der Lage, ein dauerhaftes, staatliches Schiffswesen, also eine stehende, königliche oder herzogliche, zentrale Marine zu unterhalten.

Im 15. Jahrhundert war die Zeit der großen, nationalen Seekriege mit staatlichen, von zentralen Admiralitäten geführten Marinen noch längst nicht angebrochen. Auch ein relativ zentralisiert organisierter Staat wie England war im 15. Jahrhundert noch nicht in der Lage, dauerhaft stehende staatliche Flotten zu unterhalten, wie das traurige Ende der königlich-englischen Flotte Henrys V. in den 30er und 40er Jahren des 15. Jahrhunderts gezeigt hat.⁴⁷ Auch die königlichen Schiffe Henrys VII. Ende des Jahrhunderts waren erst der Beginn einer Entwicklung, die sich bis weit in das 17. Jahrhundert zu einer administrativ durchgebildeten Royal Navy hinzog.⁴⁸

frühneuzeitliche
Staaten und
Schiffahrt

Susan Rose beschreibt mit der Situation Ende des 15. Jahrhunderts zugleich das Ende spätmittelalterlicher Seekriegsführung:

„The reliance on pressed merchantmen which had served the Crown so well for so long was beginning to come to an end. The disruption to trade was one factor and another was the need for true war ships carrying more weaponry than was practicable for merchant vessels.“⁴⁹

Parallel zu den frühneuzeitlichen Mächten hat es durch die späte Hanse in den Zeiten des 16. und 17. Jahrhunderts nie einen Ansatz für ein eigenes, hansisches Schiffswesen gegeben. Auch die Zeit hansestädtischen Kaperkriegs war vorbei, also die Zeit einzelstädtischer Ausliegerschiffe *up eventur*.⁵⁰ Niemals wurden h a n s i s c h e Kaperbriefe ausgestellt. Auch Prisenordnungen waren einzelstädtisch und nicht hansisch.⁵¹ Es sind auch keine erkennbaren Unterschiede in dem Erscheinungsbild der die See unsicher machenden Schiffseinheiten auszumachen. Auch englische oder holländische Auslieger werden in den Quellen jeweils als Akteure einer bestimmten Heimatstadt gekennzeichnet. Diese Seeräuber oder Kaperfahrer agierten nicht anders als diejenigen aus Hansestädten. Ihre Methoden und ihre Schiffe unterschieden sich nicht voneinander. Auch von diesem Aspekt

Ende des europ.
Mittelalters auf See

⁴⁷ Kap. 5.6, S. 170 und Anm. 81, S. 171.

⁴⁸ David Loades führt aus: „The whole sixteenth century had been a time of development and achievement, not always even, but very pronounced and taking place in each Tudor reign.“ (David LOADES, *From the King's Ships to the Royal Navy 1500-1642*, in: HILL, *History of the Royal Navy* (1995), S. 55).

⁴⁹ ROSE, *Wall of England* (1995), S. 23.

⁵⁰ Andreas Kammler erläutert diesen, von ihm im Titel seiner Dissertation benutzen Ausdruck: „Dieser Begriff entstammt der Fehdeführung an Land. Er sagt aus, dass die Handelnden **nicht im Auftrag des Rates**, sondern als Privatpersonen Aktionen **mit Genehmigung des Rates** ausführen werden.“ (KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 56).

⁵¹ Wir kennen die lübische Prisenordnung von 1472: HUB 10, Nr. 109 (S. 64-66).

her gab es kein „hansisches“ Schiffswesen. Noch 1987 subsummierten Konrad Fritze und Günter Krause alle Kaperaktivitäten hansischer Seestädte unter „Seekriege der Hanse“ und zählen sie sogar zu einem „ersten Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte“.⁵² Das jedoch ist doppelt falsch. Der Ausdruck „Seekriege der Hanse“ weist der Hanse einen organisierten Bundescharakter zu, und die Hanse als „deutsche Seekriegsgeschichte“ war ursprünglich die nationalistische Erfindung der wilhelminischen Forschung. Hier zeigt sich, wie weit die Hanseforschung der ehemaligen DDR, zu der Fritze und Krause gehörten, noch – trotz aller gegenteiligen Deklamationen seinerzeit – in den alten, nationalistischen Konzepten und Traditionen der Hanseforschung verstrickt war.

Wir haben gesehen, dass die Epoche der Koggen und Holke, der Ketzen und Kreier, der einmastigen, geklinkerten Frachtschiffe nach der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts wohl überall in Europa endgültig ausgelaufen war. Takelagen, Schiffsrümpfe und integrierten Aufbauten in Kraweelbauweise und die dreimastige, mit Stengen ausgerüsteten Takelagen, also der vollgeriggte europäische Grundtyp, war nun allgemeine Grundlage des Schiffbaus.

Wie sich die verschiedenen Gegenden konkret einbrachten, ist im Einzelnen schwer zu eruieren. Sicher ist nur, dass die Entwicklung nicht synchron ablief und dass es „Trendsetter“ und Nachzügler gab. Über solche Nachzügler bzgl. der Einführung von Kraweelbau rümpfte man beispielsweise in England die Nase. Michael Oppenheim führt für die Mitte des 16. Jahrhunderts aus: „Vessels were now mostly carvel built, and those clenched, or clinker, built, were regarded as too weak to stand the shock of collision when boarding was intended.“⁵³ Er weiß von einem Schreiben aus dem Jahr 1545 zu berichten:

„Speaking of some foreign ships brought into Portsmouth, Suffolk⁵⁴ wrote that some of them were „clenchers, both feeble, olde, and out of fashion,“ and therefore not to be taken up for service with the fleet.“⁵⁵

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ging also keine „hansische“ Schifffahrtsepoche zu Ende, sondern das Schiffswesen des gesamten europäischen Westens und Nordostens, das Schiffswesen des Mittelalters, folgte dem europäischen Süden und iberisch-atlantischen Westen in eine neue Zeit.

⁵² FRITZE / KRAUSE, *Seekriege der Hanse* (1997), Titel und Untertitel der Abhandlung.

⁵³ Michael OPPENHEIM, *A history of the administration of the Royal Navy and of merchant shipping in relation to the Navy, from MDIX to MDCLX with an introduction treating of the preceding period*, ¹1896, Neudr. North Haven 1961, S. 54.

⁵⁴ Die Rede ist vom Lord High Admiral William de la Pole, Duke of Suffolk.

⁵⁵ OPPENHEIM, *Administration of the Royal Navy* (1896), S. 54.

Die wilhelminische Konstruktion vorbildlicher deutscher Flottenmacht im Spätmittelalter mit der Hanse als „Deutschland zur See“ erlitt – man muss schon sagen – recht heftigen Schiffbruch. Die Schäfersche Ausrichtung der Forschung, über die Hanse hinaus den Fokus auf eine historisch durchgehende deutsche Seefahrt- und Flottenperspektive zu legen und Deutschland als eine Seemacht darzustellen, musste einfach daran scheitern, dass das mitteleuropäische, kontinentale Reich keine Seemacht war, - auch nicht einige seiner zersplitterten Teilstaaten. Es ist Walther Vogel nie gelungen, den zweiten Band seiner „Geschichte der Deutschen Seefahrt“ bis an die Neuzeit heran zu schreiben, weil es diese Geschichte nicht gab. Weder die Episode einer Kurbrandenburgischen Marine Ende des 17. Jahrhunderts noch spätere der Versuch der Nationalsozialisten, die Ostsee zum zentralen historischen Weltmeer zu erheben, können darüber hinwegtäuschen, dass es selbst solchen Seefahrtexperten wie Walther Vogel nicht gelingen konnte, die deutsche Flottenmacht Wilhelms II. auf den Weltmeeren mit geschichtlicher Legitimation und Kontinuität zu schmücken.⁵⁶

imperialistische
Träume von deut-
scher Seemacht

19.7. Die Hanse als Summe überlappender Sonderwege

Kein Kaufmann und kein städtischer Rat war solidarisch um einer „höheren Sache“ willen, wenn sie ihm keine eigenen Vorteile brachte. Einen „hansischen Geist“ gab es nicht. Eher riskierte man die Verhansung als dass man die eigenen, egoistischen Interessen und städtischen Vorteile vernachlässigte. Gemeinsames, solidarisches, hansisches Vorgehen war also nur möglich, wenn das einzelstädtische Interesse sich als deckungsgleich mit dem aller anderen, bzw. dem einer Gruppe von anderen Städten erwies. War das nicht der Fall, nahm man an einem Vorhaben nicht oder nur bedingt teil oder der eigene Sonderweg trennte sich ganz von noch überwiegend deckungsgleichen Sonderwegen der anderen Städte.

Das war im 16. Jahrhundert immer weniger der Fall. Immer mehr Städte sahen für sich in der Hanse keinen Sinn mehr und gingen ihren getrennten „Sonderweg“.⁵⁷ Das ging einher mit dem allgemeinen Abbröckeln einer sowieso nie wirklich verlässlichen innerhansischen Solidarität und Verbindlichkeit und führte dazu,

„daß manche Kommunen ausdrücklich gegen Beschlüsse der Hanse- tage agierten bzw. es mit hansischen Regeln und Gepflogenheiten nicht mehr genau nahmen, etwa dem Gästerecht oder dem Verbot des Zusammenschlusses zwischen den eigenen Bürgern und Ausländern.“⁵⁸

⁵⁶ Hierzu auch Kap. 14.1, S. 509.

⁵⁷ Heinz STOOB, Die Hanse, Granz 1995, S. 357-358.

⁵⁸ Heinz DUCHHARDT, Die Hanse und das europäische Mächtesystem des frühen 17.

Nach Köln in den 60er Jahren des 15. Jahrhunderts war Hamburg der prominenteste Fall in dieser Richtung, da sich die Stadt für Ausländer, speziell für die Engländer 1567 öffnete.

„Die Hanse mochte mit dem Ziel der Ausschaltung eines unliebsamen Konkurrenten und des Ausübens von Druck auf die Londoner Regierung noch so viele Beschlüsse fassen: wenn eine Stadt wie Hamburg dies alles unterlief und sich mit Macht und weitem Entgegenkommen um die Ansässigmachung und den Tuchstapel der Merchant Adventurers in ihren Mauern bemühte.“⁵⁹

1567 privilegierte man in Hamburg die Engländer offiziell und erneuerte 1611 den Merchant Adventurers diese alten Privilegien gegen alle Widerstände. Niemand hatte zu der Zeit noch die Kraft, Hamburg, wie seinerzeit Köln, zu verhasen.

Man muss allerdings vorsichtig sein mit der Klage über einen „Niedergang der Hanse“ bzw. über einen „Vorrang eigennütziger Motive in der städtischen Politik“.⁶⁰ Die Politik der einzelnen Stadträte war nach meiner Einschätzung immer von „eigennützligen Motiven“ bestimmt. Kaufmännisch-sachliche Politik konnte nur auf, für den eigenen Handel und Kommerz nützliche Politik hinauslaufen, wobei es immer Konkurrenten und Mitbewerber auszustechen galt, - und zwar nicht nur Ausländer, sondern, wenn es sein musste, ebenfalls innerhansische Konkurrenz.

Für Hamburg wurde die Hanse spätmittelalterlicher Provenienz, d. h. protektionistische Interessendurchsetzung in der eigenen Stadt und hegemonistische Privilegienpolitik in der Fremde, offenbar zu einem Hemmschuh der weiteren Entwicklung in einer geänderter frühneuzeitlichen Welt. Hamburg geriet nicht gewissermaßen in den Strudel eines „Niedergangs der Hanse“, sondern blühte auf und entwickelte sich nachhaltig, gerade weil man sich nicht mehr an überholte Spieregeln einer anachronistisch werden- den Hanse hielt.

„Der rapide Verfall der Städtehanse im 16. Jahrhundert bedeutete keineswegs das Ende oder auch nur den Rückgang der Wirtschafts- und Handelstätigkeit dieser Kommunen.“⁶¹

Es galt für die Städte, sich in neuzeitliche Verhältnisse des Handels und der Politik mit aufstrebenden Territorialstaaten und sich ankündigender Kräftenverteilung zur See in einem sich weltweit gestaltenden Machtspiel einzupassen.

Jahrhunderts, in: GRASSMANN, Niedergang oder Übergang? (1998), S. 13.

⁵⁹ DUCHHARDT, Hanse und das frühe 17. Jh. (1998), S. 13.

⁶⁰ Rainer POSTEL, Der Niedergang der Hanse, in: BRACKER / HENN / POSTEL, Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos (Textband), S. 165.

⁶¹ Georg SCHMIDT, Städtehanse und Reich im 16. und 17. Jahrhundert, in: GRASSMANN, Niedergang oder Übergang? (1998), S. 26.

Hamburg öffnet
sich „unhansisch“

anachronistisches
Hindernis

20. Der „Geist der Hanse“ und das fehlende Mittelalter

Im Kap. 16 wurde die Mainstream-Linie der Nachkriegszeit zum Ostseeraum und der Hanse, sowohl in der zurück nach alter Größe strebenden Bundesrepublik Deutschland als auch der Deutschen Demokratischen Republik in der Zeit des Kalten Krieges kritisch begleitet. Stimmungslage und seelisch-fachliche Ausrichtung der Hanseforscher, gewissermaßen den Zeitgeist in den Jahrzehnten nach dem Krieg, hat Karl Pagel im Vorwort zur 3. Auflage seines Hanse-Buches 1962 klar zum Ausdruck gebracht:

„Und möge es dem Buch vergönnt sein, dazu beizutragen, daß der Geist der Hanse, den es zu beschwören versucht, lebendig bleibe und den Zukunftsweg unseres geschlagenen Volkes erhellen helfe - der echte Geist der Hanse, der so viel Gemeinsinn und Bürgertugend umschließt, so viel Zähigkeit und Widerstandskraft, so viel Geschicklichkeit und Tüchtigkeit - zum Segen für unser Volk.“¹

Dieser „Geist der Hanse“ ist heutiger deutscher Nationalismus, ist heutige „moderne“ und sich meist friedfertig präsentierende, subtile, deutsche Überlegenheitsideologie. Pagel schrieb schon früh im Geiste des „friedli-

¹ PAGEL, Die Hanse (³1963), S. 7. Als Gegenentwurf zum nationalsozialistischen Propagandisten Hans Hering [die Rede ist von Ernst Hering; RP] führt Rolf Hammel-Kiesow über Pagel aus: „Es ging allerdings auch anders. Mitten im Zweiten Weltkrieg erschien «Die Hanse» von Karl Pagel. Er war ebenfalls kein Historiker, schrieb sein Buch jedoch für eine breite Leserschaft ohne jegliche nationalistischen und rassistischen Bezüge.“ (GRAICHEN / HAMMEL-KIESOW, Die Deutsche Hanse (2011), S. 370). Ich kann Hammel-Kiesows Einschätzung von Pagel nicht ganz teilen. Pagel schrieb in der Tradition der wilhelminisch-Schäferschen Schule als jemand, der nicht mit der völkisch-chauvinistischen Überspitzung Rörigs und der Faschisten ging und deshalb nach deren ideologischem Zusammenbruch erstaunlich modern und abgeklärt erschien. Es trifft jedoch nicht zu, dass Pagel ohne nationalistische Bezüge schrieb. Völkische Nazi-Ideologie ist nicht identisch mit deutschem Nationalismus, sondern nur dessen übelster und grausamster Auswuchs. Der ideologische Kern des deutschen Nationalismus besteht in der Überhöhung Deutschlands auf Kosten anderer, ist die Herausstellung der Überlegenheit der Deutschen gegenüber anderen Völkern und Nationen – auf welchem Gebiet und auf welche Weise auch immer. Das kann auf plump-plakative oder sehr psychologisch-subtile Weise geschehen. Der von Pagel beschworene „Geist der Hanse“ ist der Geist hanseatischer Überlegenheit in Zähigkeit, Widerstandskraft, Geschicklichkeit und Tüchtigkeit, wie Pagel schreibt. Er befindet sich damit im Dunstkreis von NS-Propaganda. Auch er beschwört den „Geist der Hanse, der auf diszipliniertes Gemeinschaftsarbeit beruht und das „gemeine Beste“ im Auge hat“ und nicht der Gesinnung „der Gier des Gelderwerbs um jeden Preis“ erliegt. „Er fühlt sich der großen Vergangenheit verpflichtet. Diesen Geist der Hanse hat auch die Katastrophe des zweiten Krieges nicht brechen können. Er hat sich in der Bewältigung neuer Aufgaben bestätigt und bewährt. Er wird es in aller Zukunft tun“ (PAGEL, Die Hanse (³1963), alles auf S. 351).

chen“ Nationalismus, was ihn für die Zeit des Nationalsozialismus ehrt. Heute jedoch gilt es, auch mit diesem „Geist der Hanse“, dieser deutschen Selbstbespiegelung, zu brechen. Es ist nicht damit getan, einen plumpmystisch-deutschen Hansegeist Rörigscher Prägung hinter sich zu lassen, obwohl der immer noch vorrangig aufzuarbeiten ist, denn nach wie vor ist die Stellung zu der Historiographie Fritz Rörigs die Wasserscheide zwischen der Tradition des deutschen Nationalismus und des notwendigen Bruchs mit ihr.

20.1. Rörigs langer Schatten

Für die jetzige eigene Rechenschaftslegung und die zukünftige Forschung ist es entscheidend, wie die Enkel- und Urenkelgeneration der Umbruchforschung heute mit dem Thema „Wesen der Hanse“ und „Rörig und die NS-Zeit“ umgehen. Um es vorweg zu sagen: Es ist bedenklich, dass die Lehren Fritz Rörigs nach 50 Jahren in der heutigen Zeit bestenfalls punktuell registriert und nur in Einzelfällen bearbeitet,² nicht aber das dahinter stehende System analytisch hinterfragt, noch in seiner Tragweite dargestellt werden. Zwar gibt es seit Ende der 90er Jahre eine kompromisslose und sehr verdienstvolle Aufarbeitung der Historikerproblematik im „Dritten Reich“.³ Diese Wissenschaftshistoriker konnten jedoch speziell zur Hanseforschung wenig erarbeiten. Die Aufdeckung der Biographien und Tätigkeiten der damaligen Forscher ist zwar sehr wichtig. Es kommt jedoch heute vorrangig auf die inhaltliche Aufarbeitung und Entwicklung der Lehrmeinungen und deren jeweilige Einbindung in Gesellschaft und Staat an.

inhaltliche
Aufarbeitung der
Vergangenheit

Rörig weiter hofiert

An neueren Arbeiten zeigt sich, dass die nationalistischen Inhalte der Hanseforschung noch nicht aufgedeckt werden und folglich auch heute noch den Blick von Historikern trüben. Klaus Schreiner nimmt 1989 Rörigs „Wendeworte“ von 1947 für bare Münze, obwohl selbst in den zitierten Stellen die alte Mystik vom „inneren Gehalt der hansischen Geschichte“ fortlebt:

Klaus Schreiner
(1989)

„Fritz Rörig plädierte als Vorsitzender des Hansischen Geschichtsvereins für eine neue Geschichtswissenschaft im Geiste

² Siehe die Anmerkungen zu Birgit Noodt: Anm. 90, S. 548 und zu Luise von Winterfeld: Kap. 18.3, S. 612–613; Kap. 18.4, S. 617–619.

³ Ich möchte hier aus der Menge der beteiligten Forscher Ingo Haar und Michael Fahlbusch hervorheben: Ingo HAAR, Historiker im Nationalsozialismus. Deutsche Geschichtswissenschaft und der „Volkskampf“ im Osten, 2. Aufl., Göttingen 2002; HAAR, Ingo/FAHLBUSCH, Michael (Hrsg.), Handbuch der völkischen Wissenschaften. Personen - Institutionen - Forschungsprogramme - Stiftungen, München 2008; FAHLBUSCH, Michael/HAAR, Ingo (Hrsg.), Völkische Wissenschaften und Politikberatung im 20. Jahrhundert: Expertise und „Neuordnung“ Europas, Paderborn [u.a.] 2010.

der Wahrhaftigkeit und Objektivität, für die behutsame Pflege eines 'in sich selbst objektiv wertvollen Abschnitts der deutsch-europäischen Geschichte ... aus einer sich wandelnden und erneuernden Geisteshaltung' heraus, um den „inneren Gehalt der hansischen Geschichte fruchtbar machen“ zu können „für die allmähliche Überwindung unserer großen deutschen Not.“⁴

Anna Christine Nagel stellt noch 2005 fest, Fritz Rörig habe sich in der NS-Zeit im Hintergrund gehalten „oder gar eine gewisse Distanz zum Dritten Reich“ gewahrt.⁵ Das ist das gängige, von Rörig selbst lancierte, von seinen Schülern gepflegte und heute ungeprüft übernommene Klischee.

Christine Nagel
(2005)

Diese „Blauäugigkeit“ gegenüber Rörig findet sich nicht nur in der westlichen Forschung, sondern herrscht bis zu ihrem Ende auch in der DDR. In einer Rörig-Biographie Neumeisters von 1989 liest man z.B.:

Peter Neumeister
(1989, 2002)

„Es steht zu vermuten, daß Rörig durch sein Auftreten, das getragen war von dem Streben nach „fachlicher Objektivität“, ein Bild vom faschistischen Deutschland mit zu zeichnen half, das mit der Realität nur wenig übereinstimmte.“⁶

Das sind beachtliche, tendenziöse Formulierungskünste. Also im Klartext: Durch „Streben nach fachlicher Objektivität“ habe Rörig das faschistische Deutschland hochgehalten, aber nur vermutlich. Das ist eine Zumutung für den denkenden Leser. Zur Beurteilung Rörigs beruft sich Neumeister außerdem u. a. ausgerechnet auf die Selbstauskunft Rörigs in einem von ihm verfassten Lebenslauf vom 26. September 1945.⁷ 2002, also 13 Jahre später, äußert sich Neumeister erneut zu Rörig.⁸ Neumeister ist nach wie vor nicht bereit, die Rolle und Bedeutung der Geschichtswissenschaft im Dritten Reich, die Mitverantwortung an allem, was damals in deutschem Namen passierte, zu erkennen und zu benennen. Im Gegenteil, er geht sogar zur Entlastung damaliger brauner Historiker zum „Gegenangriff“ über, wenn er sagt:

„Ein Großteil der Historiker, die heute das Wirken und Han-

⁴ Klaus SCHREINER, Wissenschaft von der Geschichte des Mittelalters nach 1945. Kontinuitäten und Diskontinuitäten der Mittelalterforschung im geteilten Deutschland, in: SCHULIN, Dt. Geschichtswissenschaft nach dem 2. WK (1989), S. 100. Siehe oben die Auseinandersetzung mit genau diesen Stellungnahmen, d. h. mit dem „Rörigschen Irrwahn“: S. 532–535.

⁵ NAGEL, Mittelalterforschung 1945–1970 (2005), S. 28.

⁶ Peter NEUMEISTER, Fritz Rörig 1882 bis 1952, in: HEITZER / UNGER / SCHMIDT, Wegbereiter (1989), S. 221.

⁷ NEUMEISTER, Fritz Rörig, S. 220, Anm. 26 und 27.

⁸ Peter NEUMEISTER, Fritz Rörig – Tradition und Neuanfang historischer Forschung an der Berliner Universität und Akademie 1945/46 bis 1952, in: Sitzungsberichte der Leibniz-Sozietät 54, 2002, S. 115–126.

deln der Fachgenossen, die zwischen 1914 und 1945 und darüber hinaus Karriere machten, mit hehren moralischen Wertmaßstäben beurteilen, sind eine Generation von Wissenschaftlern „ohne Biographie“. Seit 1945 waren diese Wissenschaftler im Grund genommen nie vor tiefgreifende schicksalhafte oder gar lebensbedrohliche Lebensentscheidungen gestellt. Ihre Lebensläufe sind normiert und auswechselbar.“⁹

Er führt „hehre moralische Wertmaßstäbe“ ins Feld, mit denen man von heute her die systemimmanenten Historiker von damals quasi überheblich beurteile und spricht damit der nachfolgenden, – also meiner eigenen – und sogar der heutigen Enkelgeneration das Recht ab, „ohne eigene Biographie“ mit ihren „normierten und auswechselbaren Lebensläufen“ Kritik zu üben. Das ist dreist! Gott sei Dank existierten selbst in jenen finsternen Zeiten „hehre moralische Maßstäbe“, d. h. demokratisch gesinnte, einer freien Wissenschaft verpflichtete Wissenschaftler – nur eben nicht bei der völkisch-nationalsozialistischen Richtung. Diese Maßstäbe fanden sich unter den deutschen Exilhistorikern, in England, den USA, der Sowjetunion oder Palästina. Sie gab es bei denen, die wegen ihrer demokratischen Gesinnung oder ihrer jüdischen Abstammung aus dem Amt gejagt wurden, die standhaft gegen den braunen Sumpf blieben, für die es tatsächlich lebensbedrohlich wurde, die emigrierten und im Exil weiterarbeiteten.¹⁰ Mario Keßler zeigt das Ausmaß des Vorgangs an, den Neumeister ausklammert:

Das politische Spektrum der Vertriebenen war sehr breit: Es reichte von national-konservativen Wissenschaftlern wie Hans Rothfels oder Hans-Joachim Schoeps bis zu entschiedenen Marxisten, so dem bereits parteilosen Arthur Rosenberg oder den KPD-Mitgliedern Ernst Engelberg und Jürgen Kuczynski. Juden und Nichtjuden, Männer und Frauen mussten flüchten. Die Exilstationen lagen auf vier Kontinenten: In England, den USA und Lateinamerika, in der Sowjetunion, der Türkei und natürlich in Palästina waren deutsche Historiker tätig. Die große Mehrzahl der Vertriebenen kehrte nicht auf Dauer nach Deutschland zurück.¹¹

Schon vor 2002 gab es Untersuchungen und Darstellungen zu diesen Fragen,

⁹ NEUMEISTER, Rörig – Tradition und Neuanfang (2002), S. 116.

¹⁰ „Neuesten Schätzungen entsprechend wurden im Laufe der dreißiger Jahre von 5.744 habilitierten Wissenschaftlern, die gegen Ende der Weimarer Republik an deutschen Universitäten, Technischen Hochschulen und sonstigen wissenschaftlichen Hochschulen hauptamtlich und aktiv noch lehrten, etwa 1.500 entlassen.“ (Heinz WOLF, Deutsche Emigrationshistoriker in den USA und der Nationalsozialismus, Bern 1988, S.9/10).

¹¹ Mario KESSLER, Alternativen zu Hitler. Deutsche Historiker im Exil, in: KESSLER, Deutsche Historiker im Exil (2005), S. 11.

die man hätte einbeziehen können, ehe man Rörig goldene Brücken baute.¹² Der Jubiläumsartikel zu Rörig von Peter Neumeister disqualifiziert sich selbst.

Wie steht es mit dem Forschungsstand des engeren Kreises der Hanseforschung? Wichtige Beiträge lieferte Volker Henn, die auch heute noch für die verbreitete Rezeption von Fritz Rörig stehen. In dem hier behandelten Zusammenhang ist besonders ein Aufsatz aus dem Jahr 1994 von Bedeutung, in dem er über „Wege und Irrwege der Hanseforschung“ referiert.¹³ Volker Henns Aufsatz ist von einer starken Zerrissenheit geprägt.

Hanseforschung
heute

(A) Einerseits schreibt er als ein Bewunderer und Parteigänger Rörigs. Henn präsentiert komprimiert die Kernpunkte der Rörig-Legende.

Volker Henn
(1994)

1. Rörigs „tiefe Einsichten“.

„Ihnen [Rörigs Beiträgen; RP] verdankt die Forschung tiefe Einsichten in das Wesen und die Entstehungsbedingungen sowohl der Hanse als auch des europäischen Städtewesens überhaupt“.¹⁴

Tatsächlich handelt es sich um die Propagierung einer mystischen Hanse, umgesetzt durch kaufmännische Übermenschen.

2. Rörigs angebliche Wirtschafts- und Sozialkompetenz.

Sein Verdienst bestehe darin, ...

„der Hanseforschung das weite Arbeitsfeld der allgemeinen Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgeschichte erschlossen ... zu haben“.¹⁵

Tatsächlich finden sich bei Rörig Bekämpfung von stadtgeschichtlichen Ansätzen (Anti-Bücher) und wirtschaftlichen, entwicklungsgeschichtlichen Betrachtungen (Anti-Sombart) zwecks völkischer Legendenbildung.

3. Der Blick auf Europa.

Sein Verdienst bestehe darin,

„... der Hanseforschung ... den Blick für die europäischen

¹² Z. B.: WOLF, H., Deutsch-jüdische Emigrationshistoriker (1988); LEHMANN, Hartmut/SHEEHAN, James J. (Hrsg.), An Interrupted Past. German-Speaking Refugee Historians in the United States after 1933, Washington, D.C. / Cambridge 1991; ALTER, Peter (Hrsg.), Out of the Third Reich. Refugee Historians in Post-War Britain, London / New York 1998; Mario KESSLER, Exilerfahrung in Wissenschaft und Politik. Remigrierte Historiker in der frühen DDR, Köln / Weimar / Wien 2001. Nach 2002: Gabriela Ann EAKIN-THIMM, Geschichte im Exil. Deutschsprachige Historiker nach 1933, München 2005 und KESSLER, Deutsche Historiker im Exil (2005).

¹³ Volker HENN, Wege und Irrwege der Hanseforschung und Hanserezeption in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, in: NIKOLAY-PANTER / JANSSEN / HERBORN, Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande (1994), S. 388-414.

¹⁴ HENN, Wege und Irrwege (1994), S. 408.

¹⁵ HENN, Wege und Irrwege (1994), S. 408.

Bezüge geöffnet zu haben“.¹⁶

Tatsächlich war sein Bezug die NS-Strategie eines von Deutschland beherrschten, europäischen Großraums, die er u. a. über den Begriff der „hansischen Großraumwirtschaft“ mit historischer Legitimation versah.

4. Kritik an der älteren Forschung.

Einzig die Kritik Rörigs an einer einseitigen Bindung der wilhelminischen Forschung an die politische Geschichte ist nachvollziehbar. Allerdings hat Rörig sie durch völkische, wirtschaftsexpansionistische und kulturchauvinistische Bindungen an das Nazi-Regime ersetzt.

(B) Andererseits listet Henn Rörigsche Verzerrungen und Entgleisungen auf, wie „das Ganze war früher da als die Teile“; die Blut-und-Volkstum-Ausrichtung; die Verherrlichung der Ostkolonisation aus „inneren Notwendigkeiten ihres [der Deutschen, RP] Volkstums“ heraus; er sieht, dass Rörig die Werteordnung eines totalitären Systems stabilisierte mit einer Hanse „als Wille und Tat aus nordisch-germanischem Geist“. Henn spricht die „Schicksals- und Opfergemeinschaft“ an und die Lebensraum-im-Osten-Politik der Nazis.¹⁷

(C) Am Ende versteht man nicht, wie Volker Henn dennoch zu der Einschätzung gelangt:

„Die Forschungen Fritz Rörigs haben schließlich auch die Befreiung der hansischen Geschichtsforschung aus der Enge deutschnationaler Betrachtungsweisen ermöglicht und der Einsicht in die europäischen Dimensionen und Wirkungszusammenhänge der hansischen Geschichte den Weg geebnet.“

Noch inkonsistenter aber wird es, wenn Henn meint, mit Rörig hätten sich

„... für die wissenschaftliche Hanseforschung ganz neue Perspektiven [ergeben; RP], die ihr zugleich manche Möglichkeiten boten, sich von den völkisch-nationalistischen Verzerrungen des Geschichtsbildes in den Jahren der nationalsozialistischen Herrschaft einigermaßen frei zu halten und relativ unbehelligt die fachwissenschaftliche Arbeit fortsetzen zu können“.¹⁸

Am Anfang des hier behandelten Aufsatzes regt Volker Henn an:

„Eine Wissenschaft [...] tut gut daran, sich von Zeit zu Zeit auf sich selbst zu besinnen; [...] in der Absicht, die den Gang der Forschung leitenden Fragestellungen [...] zu überprüfen, sie in ihrer [...] weltanschaulichen Standortgebundenheit zu begreifen [...], um gegebenenfalls neue Wege einschlagen zu können“.¹⁹

¹⁶ HENN, Wege und Irrwege (1994), S. 408.

¹⁷ Alle Punkte auf HENN, Wege und Irrwege (1994), S. 409-411.

¹⁸ HENN, Wege und Irrwege (1994), S. 409.

¹⁹ HENN, Wege und Irrwege (1994), S. 391. Die „[...]“ in dem Zitat mögen entschuldigt

Wendet man das Wort von der weltanschaulichen Standortgebundenheit auf Henns eigenen Artikel an, so wird deutlich, dass es an der Zeit ist, die Zöpfe der Vergangenheit zu kappen und eine klare Linie zu erarbeiten. Die Voraussetzung dafür ist, der überkommenen Tradition des deutschen Nationalismus und seine Durchdringung der Hansegeschichtsforschung von Anfang an bis heute eine wissenschaftliche Absage zu erteilen.

Wie schwer sich auch die jüngste Hanseforschung immer noch mit dem Thema 'Rörig' tut, wird an folgendem Zitat deutlich. Carsten Jahnke merkt en passant an:

Carsten Jahnke
(2013)

„Wie neuere Forschungen gezeigt haben, schlüpfte die Stadt Lübeck nicht fix und fertig aus dem Ei, parat, ihre führende Rolle im Ostseeraum sofort und mit Macht zu übernehmen. Insofern ist Rörigs Theorie einer „metaphysischen“ Hanse, die seit 1158 mit dem Entstehen des modernen Lübecks manifestiert habe, heute widerlegt.“²⁰

Wie hoffentlich in dieser Abhandlung deutlich geworden ist, reicht es nicht, Rörigs „Eischlüpftheorie“ Lübecks anzuführen, um sein ganzes Ideologiegebäude einer „metaphysischen“ Hanse zu widerlegen.²¹

20.2. Stand und Perspektive

Jegliche Art von deutsch-nationaler Hanseverzerrung lebte und lebt von der Legendenbildung, von publikumswirksam ausschaltbaren, im öffentlichen Bewusstsein festsitzenden Stereotypen, die nicht mit den gesellschaftlichen, d. h. den politischen, wirtschaftlichen, soziologischen und kulturellen Abläufen der historischen Zeit zusammengehen. Der Historiker hat die wissenschaftliche Pflicht, zu dieser Öffentlichkeit Distanz zu halten, die historischen Abläufe methodisch sauber und ohne opportunistische Rücksichten aufzuarbeiten. Die heutigen nachgewiesenen Autoritäten der Forschung stehen in der Pflicht,²² den ererbten Legenden und Stereotypen deutscher

werden, aber Volker Henn hat leider seine wichtigen Gedanken in einem über eine halbe Seite laufenden Schachtelsatz „versteckt“.

²⁰ Carsten JAHNKE, Die Hanse. Überlegungen zur Entwicklung des Hansebegriffs und der Hanse als Institution resp. Organisation, in: HGbl. 131, 2013, S. 5.

²¹ Als es 2010 in der Koggendiskussion um die „ideologischen Verzerrungen“ der Hanseforschung ging (PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 19-112), hätte Carsten Jahnke in Replik und Diskussionsbeitrag (JAHNKE, Koggen und kein Ende (2011), S. 305-320) einen aktuellen Anlass und die geeignete Plattform gehabt, seine eigene Sicht auf die entscheidenden, politisch-gesellschaftlichen, nationalistischen Implikationen deutscher – auch neuerer – Hansebilder darzustellen. Leider zog er es vor, genau diese Fragen auszuklammern. Hierzu auch Anm. 105, S. 138.

²² Man geht nicht falsch in der Annahme, dass es sich hierbei vor allem um den Vorstand des Hansischen Geschichtsvereins handelt.

Hybris – heute in aktualisierter, europäistischer Vorreiterperspektive – entgegenzutreten.

der heutige Griff
nach der Hanse

Die Entstehung deutscher Städte im Osten und die Herausbildung niederdeutscher und dann hansischer Handelshegemonie im Bereich der Ostsee sind Bestandteil einer im wesentlichen gewaltsamen Ostexpansion des deutschen Reiches in unheiliger Allianz mit lateinisch-zentralistischer Kirchenmacht. Um diese, für moderneren, „europeanistischen“ Umgang mit der Hansegeschichte und für die Propagierung friedlicher, deutscher, kulturell-kommerzieller Kaufmannsüberlegenheit kaum brauchbaren Zusammenhänge auszuschalten, wurden sie aus der historischen Betrachtung ausgeblendet. So ist es gekommen, dass neben und zusätzlich zu der Geschichte des Mittelalters und der mittelalterlichen Stadtgeschichte ein quasi eigener Forschungszeitweig der Hansegeschichte fortbestehen konnte, der in einer eigenen, isolierten, bürgerlichen Hansewelt Kaufmanns- und Handelsgeschichte betreibt und die Hanse seit einiger Zeit zu einer Vorreiterin europäischer Integration „aktualisiert“. Der Hamburger Altbürgermeister Henning Voscherau malt dieses entsprechende Bild, wenn er schwärmt:

„Bürgerstolz, faire Wahrung des gegenseitigen Vorteils, Austausch von Waren, Ideen, Kultur, Zusammenarbeiten und Respektieren über Grenzen hinweg, Verständnis für den anderen, voneinander lernen, dieses hansische Denken hat sich in der Gründung der EG und der EU Bahn gebrochen – insofern ist die Hanse ein Vorbild für das Zusammenwachsen in der Europäischen Gemeinschaft, der Grundgedanke der europäischen Integration von heute.“²³

Solchen Tönen aus Politik und Wirtschaft muss deutlich entgegengetreten werden.²⁴ Der PR-Griff länderübergreifender Öffentlichkeiten nach der Hanse über den neuzeitlichen „Städtebund DIE HANSE“ nötigt dem Mediävisten und Hansehistoriker Diskussionen über „einige strukturelle Ähnlichkeiten zwischen der Hanse und der Europäischen Union“ ab,²⁵ die allein von heutigen Instrumentalisierungsbestrebungen gewissermaßen „an den historischen Haaren herbeigezogen werden“, sich fachlich jedoch für einen Mediävisten überhaupt nicht stellen. Rolf Hammel-Kiesow muss unmissverständlich für die Politik und für Altbürgermeister wie Voscherau eine Binsenweisheit aussprechen: „Dennoch war die Hanse keine Vorläuferin des vereinten Europas! Sie war

²³ Zitiert nach GRAICHEN / HAMMEL-KIESOW, Die Deutsche Hanse (2011), S. 7-8.

²⁴ Genügt da eine zaghafte, relativierende Erwiderung wie die folgende? Der Begriff „hanseatisch“ werde verwendet, „um Zuverlässigkeit, Korrektheit, Toleranz und Anstand zu demonstrieren. Dabei waren die Hansekaufleute in ihrem Geschäftsgebaren um keinen Deut besser als die heutigen ...“ GRAICHEN / HAMMEL-KIESOW, Die Deutsche Hanse (2011), S. 8.

²⁵ Rolf Hammel-Kiesow in: GRAICHEN / HAMMEL-KIESOW, Die Deutsche Hanse (2011), S. 372-375.

eine niederdeutsche Organisation, keine europäische.“²⁶

Die Optionen für nationalistische und Hanseinstrumentalisierung scheinen heute zunehmend ausgereizt zu sein. Rolf Hammel-Kiesow stellte 2002 fest, dass „die hansische Geschichtsforschung in den letzten Jahrzehnten einen grundlegenden Paradigmenwechsel vorgenommen hat“, indem die Forschung realistisch „die Hanse z.B. als bloße Interessengemeinschaft, als handelspolitisches Eventualbündnis für den Notfall bzw. als nur in ihren auswärtigen Privilegien existierenden Rechtsgemeinschaft“ charakterisiert.²⁷ Es habe eine Abkehr von der Hanse als einer von Lübeck geleiteten, hierarchisch organisierten, geschlossenen, politischen Organisation gegeben.

opportunistische Anpassung oder Paradigmenwechsel?

Von allem nationalistischen, mystischen und selbstherrlichen Ideologie“müll“ befreit, bleibt etwas völlig Unspektakuläres übrig, wie man auch aus den Worten von Hammel-Kiesow schließen kann: eine Hanse als politische Hilfskonstruktion einzelstädtischer Kaufmannsgruppen in der mittelalterlichen Welt, ein politisches Zusammengehen bei vorliegenden gemeinsamen, meist regional begrenzten Auslandsinteressen; ein fragiles Konstrukt, in dem jeder „Player“ nur solange abgestuft mitspielt, wie er seine egoistischen und einzelstädtischen Kaufmannsinteressen bedient sieht. Ich möchte die Einschätzung von Hammel-Kiesow um den Aspekt ergänzen, in der Hanse auch eine Art Solidarverbindung patrizischer Ratsgruppen, d. h. der reichsten, und deshalb obersten, städtischen Gruppierung zu sehen für den Fall der Gefährdung und Anfeindung einer ihrer Gruppierungen durch innerstädtische Unruhen.²⁸

²⁶ Rolf Hammel-Kiesow in: GRAICHEN / HAMMEL-KIESOW, Die Deutsche Hanse (2011), S. 374; Hervorh. RP.

²⁷ Rolf HAMMEL-KIESOW, Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung. Einführung zu den Hansischen Studien XIII, in: HAMMEL-KIESOW, Vergleichende Ansätze (2002), S. 2.

²⁸ Dieser Blick auf die Hanse ist nicht neu. Es war die DDR-Forschung, die diesen wichtigen Aspekt hansisch-städtischer Funktionalität betont hat. Allerdings wurde er in die Präsentation der Hanse als eine bündisch-städtische Klassenorganisation eines sich national formierenden Bürgertums eingebunden, was sie in dieser Form nicht war. Die westliche Forschung lehnte Klassenanalytisches ab. Für sie war schon allein der Gebrauch des Begriffs „Klassenkampf“ realer forschungspolitischer Klassenkampf „zwischen den Systemen“ – zumal die westliche Ausrichtung der Hanseforschung nach dem Krieg auf die Leugnung der Rolle der Gewalt in der Geschichte hinauslief (siehe Kap. 16.1, S. 555–556). Und so kam es, dass das Kind sozusagen mit dem Bade ausgeschüttet wurde. 2001 hat Stuart Jenks sich des Themas angenommen: Stuart JENKS, Die Einstellung der Hanse zu den Stadtaufständen im Spätmittelalter, in: HENN, Hansische Tagfahrten (2001), S. 75–108. Er versucht, Hansereaktionen und städtische Unruhen aus aktuellen Ereignissen, politischen Abläufen und juristischen Umständen abzuleiten. Er nimmt nur scheinbar eine dritte Position ein, wenn er zusammenfasst: „Der Greifswalder Schule kann man also nicht zustimmen: Die Hanse war nicht reaktionär.“ (ebd. S. 107). Man muss jedoch der Greifswalder Schule in dem Ansatz zustimmen, dass sich solche historischen Ereignisse wie städtische Unruhen nur auf der Grundlage

bisher kein
Paradigmenwechsel

Ich sehe allerdings nicht, dass die Hanseforschung bereits einen paradigmatischen Wechsel vollzogen hat. Ein Paradigmenwechsel muss von einem neuen, dem Erkenntnisinteresse und folglich der Forschung zugrunde liegenden Denk- und Erklärungssystem und von einem, nicht nur vorgeschobenen, europäischen Geist getragen werden. In unserem Falle muss gefragt werden, ob die nationalistischen Grundeinstellungen, von denen aus man die vergangene Welt betrachtete und beurteilte, wirklich der Vergangenheit angehören. Das bedeutet,

- dass nicht mehr die Deutschen, bzw. die Niederdeutschen in den Vordergrund, in die Führungsposition qua „eingebauter“ Überlegenheit gehievt werden,
- dass die Realitäten in Europa, die Leistungen und Erfahrungen der anderen Völker und Länder mit unserer Region abgeglichen werden,
- dass wir in allen wissenschaftlichen Fragen möglichst vorurteilsfrei komparatistisch an einem realistischen Europabild arbeiten,
- dass allen Ansätzen von nationalen Überheblichkeiten und Schönfärbereien auf Kosten anderer sofort ein scharfer wissenschaftlicher Wind entgegenweht.

Man muss realistisch feststellen, dass wir diese Kriterien heute noch längst nicht erfüllen. Die Hanseforschung ist verunsichert, hat sie doch die Rörig-v. Brandt'sche Ausrichtung durch die neuere Forschungsarbeit selbst un-

soziologisch-ökonomischer, wenn man so will klassenanalytischer, Gruppenbildungen mit sich daraus ergebenden Interessenlagen, politischen Richtungen und Allianzen erklären lassen. Jenks fährt bei obigem Zitat fort: „Aber Dollinger hat auch nicht recht, denn die hansischen Statuten waren nicht so unbedeutend, wie er meint. Gerade sie zeigen den Versuch der Hanse, das Defizit an Staatlichkeit wettzumachen, zu der sie als freiwillige Vereinigung von Städten von Anfang an verurteilt war. Die Hanse konnte eben nicht so schnell entscheiden, wie die westeuropäischen Monarchien“ (ebd.). Dieses „Defizit an Staatlichkeit“ sieht Jenks in fehlenden Zwangsmitteln – einem fehlenden Beamtenapparat und fehlender gerichtlicher Zwangsgewalt. Für mich besteht das Faszinosum der Hanse aber gerade in diesem „Defizit“. Die Städte verfügten mit ihrer Ratsverfassung und der Organisationsstruktur der Bevölkerung in Bruderschaften, Ämtern und Gilden auf der Basis von *coniurationes* über eine im Mittelalter einzigartige, relativ herrschafts- und zwangsmittelfreie Verwaltung und Organisation ihrer Lebenswelt, die sich letztlich gegen die feudalstaatliche Welt außerhalb der Stadtmauern nicht nur behauptete, sondern sich von ihr sukzessive emanzipieren konnte. „Defizit“ bedeutet, dass Jenks der Meinung ist, dass es der Hanse- und Bürgerwelt an Staatlichkeit mangelte. Die Diskussion „Hanse und Staatlichkeit“ ist nicht neu und war immer Teil der vergeblichen Suche nach einem „Wesen der Hanse“. Es gab Zeiten, da wurde ein hansischer Bund unter Führung Lübecks stolz als Handelsstaat propagiert. Nun stellt Jenks immerhin noch ein „Defizit an Staatlichkeit“ fest, das man statutenmäßig wettzumachen suchte, – und „man“ waren nicht die Städte, sondern eben diese oberste, dünne, patrizische Schicht. „Hanse“ in der Fremde, an den Kontoren, auf den Märkten und Handelsrouten war offensichtlich etwas anderes als Hanse bei Verhansungsmaßnahmen nach innen. Die jeweiligen Akteure waren nicht unbedingt identisch.

terminiert.²⁹ Aber sie hat es bis heute nicht geleistet, der *g e s a m t e n* bisherigen Hansegeschichtswissenschaft selbstkritisch den nationalistischen Boden zu entziehen. Sie hat es bisher nicht geleistet, mit der oft haarsträubenden deutschen Forschungstradition *z u b r e c h e n* und sich wirklich neu in einem heutigen Europa und der globalisierten Welt zu positionieren und einzubringen.³⁰ Entscheidend ist heute, wie man die Frage nach Europa

²⁹ Den heutigen Stand der inhaltlichen Bewertungen aller mit der Hanse zusammenhängenden Problemfelder kann man der Hansemonographie von Stephan Selzer aus dem Jahr 2010 entnehmen, in der es dem Autor gelingt, auf die meisten Fragen sachliche und nüchterne Antworten zu geben: Stephan SELZER, *Die mittelalterliche Hanse*, Darmstadt 2010.

³⁰ In der Forschung sind zwei Dinge nicht erlaubt: Plagiat, d. h. sich fremder Texte und Urteile ohne Nachweis zu bedienen und die Verfälschung fremder Texte, d. h. deren Abänderung ohne Kenntlichmachung. Genau letzteres ist aber mit DOLLINGER, *Die Hanse*, (5. Aufl., 1998) geschehen. Dollinger, der 1999 verstarb, war an den ersten fünf Neuauflagen seiner Hansemonographie beteiligt (zu Dollinger: Antjekathrin GRASSMANN, Philippe Dollinger (1904-1999), in: *HGbl.* 119, 2001, S. 1-3). Volker Henn und Nils Jörn haben nun das Hansebuch Philippe Dollingers auf eine Weise überarbeitet, die nicht zu tolerieren ist: Philippe DOLLINGER, *Die Hanse* (neu bearb. v. Volker Henn und Nils Jörn), 6., vollst. überarb. u. aktual. Aufl., Stuttgart 2012. Sie haben den Text Dollingers substantiell abgeändert mit der Begründung: „Nach fast einem halben Jahrhundert erschien es jetzt aber doch ratsam, für diese sechste Auflage auch den Text selbst im Lichte der neueren Hanseforschung zu überarbeiten und zu aktualisieren. Dabei wurde versucht, möglichst schonend mit dem Originaltext umzugehen und so viel wie möglich zu erhalten. Dennoch war es unvermeidlich, einige Abschnitte neu zu schreiben oder Wertungen Dollingers an die moderne Forschung anzupassen, [...]“ (ebd., Vorwort der Bearbeiter, S. X). Begründet wurde das Vorgehen außerdem damit, „dass »der« Dollinger auch weiterhin ein gutes und verlässliches, weil aktuelles Handbuch zur hansischen Geschichte bleiben möge, ...“ (ebd.). Die jeweiligen Eingriffe in den Text wurden nicht gekennzeichnet und es ist für den Leser nicht klar, was von wem stammt. Henn und Jörn zählen eine Reihe wichtiger Fragen auf, in denen Dollingers Buch nicht mehr mit dem heutigen Forschungsstand übereinstimmt. Das kann nicht anders sein, denn Dollinger stand selbstverständlich in der Denk- und Forschungsrichtung seiner Zeit, die seinen Darstellungen und Urteilen zugrunde lag. Es wäre Henn und Jörn, beide ausgewiesene Hanseexperten, unbenommen gewesen, ein eigenes Hansebuch vorzulegen. Stattdessen bemühen sie sich, Dollingers zweifellos brillante Monographie zum Standardwerk und aktuellen Handbuch zu erheben. Es hat in der Geschichte der Hanseforschung, beginnend mit Georg Friedrich Sartorius (auch *Anm.*, 1, S. 503) Anfang des 19. Jahrhunderts bis heute hin eine so große Anzahl von Hansedarstellungen gegeben, dass man sie hier nicht aufzählen kann. Das hängt damit zusammen, wie in dieser Arbeit nachzuweisen war, dass die Hanseforschung immer stark auf das jeweils herrschende System und seine Ideologie ausgerichtet war. „Den“ Dollinger zum, immer jeweils anzupassenden, und dann gültigen Standardwerk zu erklären, setzt eine entsprechende Autorisierung voraus, für die es aber keine Entscheidungsinstanz gibt und auch niemals geben sollte. Der Klappentext formuliert offenbar komprimiert, was Verlag und Bearbeiter heute als Standard ansehen: „Die Hanse, ein Zusammenschluss von norddeutschen Kaufleuten, der sich Mitte des 14. Jahrhunderts, zu einer Städtegemeinschaft wandelte und zur nordeuropäischen Großmacht avancierte, ist ein einzigartiges, historisches Gebilde. Je mehr heute die Nationalstaaten an Bedeutung verlieren, desto deutlicher wird die

beantwortet.

Auf dem 45. Kieler Historikertag 2004 wurde zum Globalisierungsaspekt einer Hansebetrachtung Folgendes ausgeführt:

„Provokanter ist die Betrachtung der hansischen Geschichte unter dem Aspekt der Globalisierung. Liegt darin mehr als nur eine erneute historisch problematische Aktualisierung nach der deutschnationalen Überhöhung, die bis 1945 das Bild bestimmte, und dem seitdem und bis heute beliebten Blick auf die Hanse durch eine europäische Brille?“³¹

die Hanse und
Europa

Hier werden große Defizite bzgl. des „Blicks auf die Hanse durch eine europäische Brille“ deutlich. Es wird der Eindruck vermittelt, als habe man erst nach 1945 die Hanse in europäischen Kontexten wahrgenommen. Es ging nie darum, 'ob' oder 'ob nicht' die Hanse im Rahmen von Europa gesehen wurde. Der europäische Hansebezug war sogar geradezu konstituierend für die Beschäftigung mit ihr. Die Frage war jeweils nur, durch welche Brille man blickte, und was man durch sie jeweils erkannte, d. h. welche europäische Bedeutung und europäische Aufgabe die Hanseforschung der Hanse jeweils zuordnete. Wir haben gesehen, wie über die Hanse in ihrer Rolle als „Deutschland zur See“ England herausgefordert wurde. Noch nachhaltiger haben die Nationalsozialisten die Hanse vor ihren Großraum-Europakarren gespannt. Birgit Kletzin macht unmissverständlich klar, dass damals „die rein deutschen Ambitionen mit dem Deckmantel 'europäischer' Interessen“ versehen wurden, und führt weiter aus:

„Dabei wurden europäische Traditionen und Gemeinsamkeiten genauso vehement beschworen wie man den nationalsozialistischen Führungsanspruch, der scheinbar aus Prädestination und Verantwortung geboren sei, mit den europäischen Bedürfnissen gleichsetzte.“³²

erstaunliche Dimension dieser Wirtschaftsgemeinschaft, die den gesamten Nord- und Ostseeraum erfasste und nahezu ein halbes Jahrtausend existierte.“ (ebd. Klappentext vorn). Ich zumindest erkenne hier eher die Anpassung an deutschen Euronationalismus. Die neue, 6. Auflage „des Dollingers“ erfüllt nach meiner Ansicht nicht die Kriterien geschützten Umgangs mit geistigem Eigentum. Deshalb wird in dieser Arbeit mit der vom Autor autorisierten 5. Auflage gearbeitet. Vgl. hierzu die Problematik um die Überarbeitung von Karl Pagel, „Die Hanse“ 1983: Anm. 39, S. 472.

³¹ Albrecht CORDES/Antjekathrin GRASSMANN/Rolf HAMMEL-KIESOW, Zwischen „Globalisierung“ und Konfessionalisierung: Kommunikation und Raum in der Hansischen Geschichte. Einleitende Bemerkungen zur Sektion des Hansischen Geschichtsvereins auf dem 45. Deutschen Historikertag in Kiel 2004, in: HGBll. 123, 2005, S. 3. Die Bedeutung dieses Zitates wird dadurch unterstrichen, dass es zwei Jahre später von Rolf Hammel-Kiesow wieder vorgebracht wurde: Rolf HAMMEL-KIESOW, Europäische Union, Globalisierung und Hanse. Überlegungen zur aktuellen Vereinnahmung eines historischen Phänomens, in: HGBll. 125, 2007, S. 19/30.

³² Birgit KLETZIN, Europa aus Rasse und Raum, Die nationalsozialistische Idee der

Solange wir Rolle und Lehre Fritz Rörigs und seiner Nachfahren in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts gerade im Hinblick auf Europa nicht wirklich hinterfragen und solange nicht offen analysiert wird, dass und warum in den letzten ca. 30 Jahren in der Hanseforschung ständig Rückzugsgefechte stattfanden, solange man – und diese sehr persönliche Bemerkung sei mir verziehen – das Gefühl nicht los wird, dass die heute führenden Hanseexperten sich dessen eigentlich bewusst sind, aber vor den Konsequenzen zurückschrecken, die eine nachhaltige Reduktion der Hanse auf historisches Normalmaß in der Öffentlichkeit implizieren würde, solange ist es vermessen, von einem Paradigmenwechsel zu sprechen.

Es besteht immer die Gefahr, dass die Hanseforschung vor der nach wie vor nationalistischen Vereinnahmung der Hanse in der Öffentlichkeit kein Populismus! einknickt,³³ anstatt diesem öffentlichen Hansemisbrauch nachhaltig entgegenzutreten. Es ist wiederholt betont worden, dass Paradigmenwechsel einen Bruch mit der Vergangenheit voraussetzt. Solange in der Forschung Idee- und Theoriewechsel „einfach so“ stattfinden, ohne sie aus der Kritik des Alten zu gewinnen, kann man schwerlich von Paradigmenwechsel sprechen.

Angesichts der heutigen Führungsrolle Deutschlands als „heimlicher Supermacht“ in Europa ist die Hanse immer noch ausschlagbar als übertragende, europäische Einigerin und Brückenbauerin im Spätmittelalter. Hanseforschung muss den politischen Abstand und das wissenschaftliche Rückgrat wahren, um dieser neuesten, euronationalistischen³⁴ Vereinnah-

Neuen Ordnung, 2. Aufl., Münster 2002, S. 210.

³³ Beispiele dafür, wie – aus welchen Gründen auch immer – den PR-Bedürfnissen von Verlagen nachgeben wurde, gab es immer wieder. 1976 beispielsweise wurde die Hanse „interessant gemacht“ durch Darstellungen wie diese: „Die Hanse handelt auf der politischen Bühne Europas wie ein souveräner Staat und war doch nichts anderes als ein loses Bündnis vieler einzelner Städte. Sie führte Kriege wie ein souveräner Staat, verfügte aber nicht einmal über Kriegsflotte und Heer.“ (Dieter ZIMMERLING, Die Hanse. Handelsmacht im Zeichen der Kogge, Düsseldorf / Wien 1976, S. 9). Der Spiegel betitelte einen Artikel im Zusammenhang mit Zimmerlings Buch „Multis von damals. Als Aufstieg und Fall des ersten Multis der europäischen Wirtschaft wird in einem neuen Buch die Geschichte der Hanse beschrieben.“ (DER SPIEGEL, Nr.39, 1976, S. 223). 1997 betitelte Uwe Ziegler die Hanse reißerisch aber glatt an der historischen Wahrheit vorbei als „die erste europäische Wirtschaftsgemeinschaft“: Uwe ZIEGLER, Die Hanse. Aufstieg, Blütezeit und Niedergang der ersten europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Einer Kulturgeschichte von Handel und Wandel zwischen 13. und 17. Jahrhundert, 2. Aufl., Bern / München / Wien 1997. Die jüngste Hansemonographie bezeichnet die Hanse reißerisch als „heimliche Supermacht“: GRAICHEN / HAMMEL-KIESOW, Die Deutsche Hanse (2011), mit dem Untertitel „Eine heimliche Supermacht“.

³⁴ Der Begriff „euronationalistisch“ definiert sich für mich wie folgt: Unter dem Deckmantel eines „vereinten Europa der Völker“ wird nach wie vor von den beteiligten Ländern national-egoistische Politik betrieben. Es geht nach wie vor im Inneren um Hegemonie, Finanzprofitabilität und Marktbeherrschung. Nach außen ist ein „vereintes Europa“ im Wesen einer der Wirtschafts-, Macht- und Politikräume in einer von solchen

mung der Hanse zu begegnen und ihre Hintergründe und Traditionen aufzudecken.

Im Zusammenhang mit der Tatsache, dass die Museen das Thema „Hanse“ entweder gar nicht oder als eines von mehreren Phänomenen der Stadtgeschichte ansprechen, stellt Matthias Puhle 2010 sehr berechtigte Fragen:

„Muss denn die Hanse überhaupt in unseren Museen so präsent sein? Was fehlt denn eigentlich? Was unterscheidet denn die Hansestädte des Nordens von den Nicht-Hansestädten in der Mitte und im Süden Deutschlands? War die Kirchengestaltung oder -architektur signifikant von der Hanse geprägt? Waren Frömmigkeit und Mildtätigkeit, Alltagsleben, Markttreiben, Handwerk und Handel, Rat und Verfassung, Wohnhäuser und Kaufmannshäuser, das Verhältnis zwischen dem Stadtherren und der Gemeinde typisch hansisch? Oder ist ganz Mitteleuropa nicht vielmehr sehr ähnlich ausgeprägt und die Unterschiede einzig und allein auf regionale Spezifika zurückzuführen? Gab es eigentlich eine Kunst, gab es eine Kultur der Hanse?“³⁵

Das sind eigentlich rhetorische Fragen und beinhalten als Antwort, dass eine Hanse mit einem speziell hansischen Wesen nicht greifbar ist.³⁶ Puhle rekurriert deshalb auf Volker Henns einführenden Aufsatz „Was war die Hanse?“ im Katalog zur Hamburger Hanseausstellung von 1989.³⁷ Henn stellt dort fest, „wie sehr sich das Phänomen ‚Hanse‘ dem erkennenden Zugriff des Historikers immer wieder entzieht“.³⁸ Es entziehe sich weitestgehend „kategorialen Denken“, „lasse sich mit modernen staatsrechtlichen Begriffen nicht erfassen“³⁹ und - ist hier zu ergänzen - ebenso wenig mit den Mitteln spätmittelalterlicher Juristerei, wie das berühmte Gutachten des Lübecker Dompropstes Johannes Osthusen vom 14. Mai 1469 über den Charakter der Hanse belegt.⁴⁰ Henn stellt das Gutachten in Frage, wenn er schreibt:

Räumen geprägten, globalisierten Welt.

³⁵ Matthias PUHLE, Hanse und Museen - keineswegs ein unproblematisches Verhältnis, in: HAMMEL-KIESOW / HOLBACH, Geschichtsbewusstsein (2010), S. 90.

³⁶ Matthias Puhle kann denn auch in dem Artikel keine Antworten auf seine Fragen geben, macht sich jedoch am Ende für ein Hansemuseum in Lübeck stark, wobei er meint, über Hanse-Projekte europäische Identität stiften zu können. Allerdings bleibt gemäß seiner eingangs gestellten Fragen unklar, durch welche *s p e z i f i s c h h a n s i s c h e n* Themen das erreicht werden soll.

³⁷ Volker HENN, Was war die Hanse? in: BRACKER / HENN / POSTEL, Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos (Textband), S. 14-23.

³⁸ HENN, Was war die Hanse? (1999), S. 15.

³⁹ HENN, Was war die Hanse? (1999), S. 22.

⁴⁰ HUB 9, Nr. 584 von vor dem 14. Mai 1469 (S. 462-474). Das Schriftstück war die Entgegnung auf ein Schreiben der Engländer, in dem man die Hanse juristisch-organisatorisch greifbar, verantwortlich und kollektiv haftbar für die Handlungen ihrer

entzieht sich die Hanse dem „erkennenden Zugriff“?

„Solche Selbstdarstellungen, die bewußt mehr verschleiern als erhellen, finden sich in der Überlieferung immer wieder.“ Anschließend jedoch stellt er Punkt für Punkt fest, dass Osthusen nichts verschleiern. Die Forschung hat dieses Gutachten bestätigt. Der Dompropst und die Hanse, so meint Volker Henn jedoch, haben alle „über ihr Wesen und ihre Rechtsnatur im unklaren gelassen“.⁴¹ Wie schon Ahasver v. Brandt, ist auch Volker Henn immer noch auf der Suche nach dem „Wesen der Hanse“ und kann sich mit der deutlichen Auskunft der Quelle von 1469 nicht zufrieden geben.

Ist es nicht so, dass die Hanse sich dem „Zugriff der Historiker“ deshalb entzog, weil man immer wieder, je nach herrschender politischer Konjunktur, gesellschaftlichem System und jeweiligen nationalen Zielsetzungen versuchte, in die Hanse ein „Wesen“ hineinzuzinterpretieren und die Hanse entsprechend zurechtzulegen? Die einfache Wahrheit scheint zu sein: Wo nichts ist, da kann man auch nichts finden.

„Die neuere hansegeschichtliche Forschung hat des Öfteren auf das flüchtige Erscheinungsbild der Hanse hingewiesen – auch die Zeitgenossen scheinen die Hanse vielerorts in ähnlicher Weise wahrgenommen zu haben“.⁴²

Das stellen Volker Henn und Jürgen Sarnowsky 2010 fest. Dabei drängt sich sofort die Frage auf: Wie ist es möglich, dass die Hanseforschung etwa 150 Jahre benötigte, um das festzustellen? Nur wenn solcherart

Kaufleute machte: HUB 9, Nr. 570 vom 29. März 1469 (S. 453-457). *Quoad primum veritas facti (hec) est, quod a longo tempore, cuius inicii memoria hominum non existit, fuit et est in Almania quedam societas [Gesellschaft], collegium [Genossenschaft], universitas [Gemeinschaft], seu unum corpus [Körperschaft] vulgariter nuncupatum Hanza Theutonica . . .* Diese Hanza habe, so die Engländer, einen gemeinsamen Rat (*commune consilium*), ein gemeinsames Siegel (*commune sigillum*) und gemeinsame Rechtsprechung (*jurisdictio*). Sie unterstehe keinem Fürsten und habe niemanden über sich. Demgegenüber stellte die hansische Seite fest, was die Hanse nicht ist und worüber sie nicht verfügt: *Ansa Theutonica non est societas*. Es gebe kein gemeinsames Vermögen und Besitz. *Non est etiam collegium*, denn die Städte liegen zu weit verstreut voneinander. *Non est etiam universitas*, weil man nach Zivil- und Kirchenrecht dazu gemeinsame Einrichtungen bräuchte wie *communem archam, commune sigillum, communem sindicum et communem actorem, communia negocia gerentem* [gemeinsame Kasse, gemeinsames Siegel, einen Syndikus, bestellte Verhandlungsführer]. *Sed nullum illorum est reperire in Ansa Theutonica.* [gesperrt durch RP] Die Hanse unterstehe der Königsmacht und sei *aggregatam et constitutam per mutuum consensum mutuaque confederationem diversarum civitatum*, also ein freiwilliger Zusammenschluss und ein gegenseitiges Bündnis verschiedener Städte. Der Hanse fehle aber alles, was sie juristisch zu einer *societas*, einem *collegium* oder einer *universitas* machen würde. Die Hansestädte unterständen einer Vielzahl von weltlichen und geistlichen Stadtherren.

Siehe zu diesem Problemfeld auch oben Kap. 16.1, S. 556.

⁴¹ HENN, Was war die Hanse? (1999), S. 16.

⁴² HENN, Volker/SARNOWSKY, Jürgen (Hrsg.), Das Bild der Hanse in der städtischen Geschichtsschreibung des Mittelalters und der frühen Neuzeit, Trier 2010, Einführung der Herausgeber, S. X.

Fragen und Aufarbeitungen zur Selbstverständlichkeit werden, kann sich der Zweig der Stadt- und Handelsgeschichte, der sich Hanseforschung nennt, von den Geistern der Vergangenheit befreien. Ich behaupte, dass es kein historisches Phänomen gibt, das sich dem „erkennenden Zugriff“ des methodisch fragenden und kritisch forschenden Historikers verschließen kann. Das Problem ergibt sich wohl meist aus der Prädisposition der Forschung selbst.

Zumindest in dem Hansebuch von Stephan Selzer haben die Strukturen und die innere Logik der Hanse sich „dem erkennenden Zugriff des Historikers“ nicht verschlossen.⁴³ Selzer erklärt, welche Gebilde sich hinter den Fakten des Osthusenschen Gutachtens von 1469 verbergen und wie sich fernhändlerische Institutionen, die Auslandshansen, die Kontore, die Tagfahrten und der Städterückhalt formierten. Er arbeitet heraus, dass sich letztlich alles aus den Geschäftsinteressen des Einzelkaufmanns ableitet, und dass das jeweilige Verhalten, alle Aktivitäten, Maßnahmen und Organisationsformen als Absicherung des eigenen Gewinns erklärbar werden. Es wird deutlich, dass der Kaufmann nur solange solidarisch und gemeinschaftsdienlich handelt, wie er dabei seine privaten Geschäftsziele bedient sieht. Es zeigt sich, dass er immer abwägt und jederzeit bereit ist, um seines eigenen Vorteils willen die Solidargemeinschaft aufzugeben.

Das „Wesen der Hanse“ ist nichts anderes als das, was den Kaufmann als Protagonisten von Handelskapital und Geldwirtschaft schon immer in der Geschichte ausgemacht hat: Der auf ihm lastende Zwang, sein Kapital zu vermehren und einen größtmöglichen Profit aus seinen Geschäften herauszuschlagen. Die Hanse ist eine der mittelalterlichen Ausgestaltungen und gesellschaftlichen Realisierungen dieses allgemeinen „Kaufmannswesens“.

das profane „Wesen“
des Kaufmanns und
der Hanse

Die Hanse ist so weit erforscht, dass sie nur noch schwer mit „Höherem“, Mystischem, Deutsch-Nationalem oder europäischer Vorreiterrolle zu etikettieren ist, ohne dass man sich in deutliche Widersprüche verstrickt. Man muss in der Art, wie Matthias Puhle zu fragen begonnen hat, weiterfragen. Wenn etwas als „hansisch“ apostrophiert wird, ist zu fragen, was die Angelegenheit speziell „hansisch“ macht und sich damit grundsätzlich von anderen vergleichbaren Phänomenen der Zeit unterscheidet. Die Hanse wird auf diese Weise aus dem Olymp deutscher Großartigkeit in die Realitäten des spätmittelalterlichen Europa herabsteigen. Wer, wenn nicht die Wissenschaft, muss sich der Tradition der Hanseausschlachtung und der öffentlich brauchbaren Hansestereotypen entgegenstellen?

Die Hanse bleibt eine den jeweiligen Gegebenheiten angepasste Methode fernhändlerischer Interessenvertretung in wichtigen spätmittelalterlichen Handelszentren und ein urban gestützter Bestandteil der Ständegesellschaft

⁴³ Ich beziehe mich hier speziell auf SELZER, Die mittelalterliche Hanse (2010), Kap. III.2. („Strukturen der Hanse“).

des Mittelalters. Sie ist eine historische Anpassung an gesellschaftliche Machtverteilung im nördlichen und westlichen Europa. Sie bleibt eine spätmittelalterliche Reaktion auf eine, von einem europäischen Süd-Nord-Gefälle geprägten, wirtschaftliche Entwicklungs- und Handelssituation am Vorabend des kolonialen Griffs Europas nach dem Globus.

Die Hanse ist ein gründlichst erforschtes Phänomen der mittelalterlichen Stadt- und Wirtschaftsgeschichte. Die Hauptaufgabe der deutschen Hanseforschung kann heute nur darin bestehen, ihre nationalistische Enklave zu verlassen und ihre Ergebnisse in eine europäische Historiographie einzubringen, die in dem Maße Konturen annehmen wird, wie es überall gelingt, den in jedem europäischen Land tief verwurzelten Nationalismus zu überwinden. Ob es dann am Ende überhaupt noch gerechtfertigt sein wird, von einer eigenständigen Gattung der „Hanseforschung“ und „Hansegeschichtsschreibung“ zu sprechen, bleibt dahingestellt. Zumindest das „hansische Wesen“ alter Schule hat schon jetzt ausgedient.

Das Gebiet der Schiffs- und der Schifffahrtforschung ist nach meiner Einschätzung dabei besonders geeignet, in europäischer Zusammenarbeit der Geschichtswissenschaft mit der Unterwasserarchäologie eine Vorreiterrolle übernehmen.

Plädoyer für einen anderen Umgang mit Geschichte

In dieser Arbeit wird mit polemischem Unterton von notwendiger „Ent-rümpelung deutscher Ideologie-Arsenale“⁴⁴ gesprochen. Es wird ein nötiger „Bruch mit alter Forschungstradition und -kontinuität“,⁴⁵ „Bruch mit der Vergangenheit“⁴⁶ und ein „notwendiger Bruch“ mit der Tradition des deutschen Nationalismus⁴⁷ eingefordert und wiederholt ein „wissenschaftlicher Elfenbeinturm“ kritisiert.⁴⁸ Die Kritik an anderen Forschungsmeinungen muss nach meinem Verständnis in ihnen zum Ausdruck kommende Forschungsrichtungen und Erkenntnisinteressen berücksichtigen, es sei denn, es werden lediglich rein handwerkliche Fragen behandelt. Die Auseinandersetzung bekommt dadurch natürlich oft eine persönliche und aktuell-gesellschaftliche Note. Das wird von Historikern, die die reine Fachdiskussion, d. h. die Diskussion um Quellen-, Einzel- und Spezialfragen getrennt von heutigen gesellschaftlichen Implikationen favorisieren, als sachfremde Polemik und Politisiererei kritisiert, als mitunter schwer erträglich empfunden und als wissenschaftsfremd abgelehnt. Diese angesprochenen Fragen und Begriffe müssen zum Abschluss genauer beleuchtet werden, damit sie nicht als bloße Schlagworte und sachfremde Polemik missverstanden werden.

schwer erträgliche Polemik und Politisiererei?

In der wissenschaftlichen Arbeit begegnet einem immer wieder das Problem, wie man mit der wissenschaftlichen Leistung von Forschern umzugehen hat, deren persönlich-weltanschauliches, politisches Handeln sie eigentlich auch als Wissenschaftler kompromittiert, deren wissenschaftliche Arbeit aber zum Fundament der eigenen Forschungsdisziplin gezählt wird. Hierunter fallen im Zusammenhang mit den behandelten Themen z. B. Forscher wie Dietrich Schäfer, Heinrich Reincke oder Fritz Rörig.

Man muss immer wieder deutlich festhalten: Die deutsche Geschichtswissenschaft hat sich nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches nicht aus eigener Kraft und Stärke von ihren ideologischen Abwegen im NS-Reich befreit. Sie ist vielmehr mit dem Regime, dem sie diente, gestürzt worden. Das Schicksal der nationalen Traditionslinie hing, wie überall in den Nationalstaaten, am Wohl und Wehe dieses Staates. Man kam nicht durch wissenschaftliche Kraft und selbstkritische kulturelle Stärke zur Besinnung, sondern bejammerte sein Schicksal. Ohne an die Substanz gehendes

die Tradition weitergeführt

⁴⁴ Anm. 17.1, S. 580.

⁴⁵ S. 650.

⁴⁶ S. 667.

⁴⁷ S. 656.

⁴⁸ S. 26 („im scheinbar sicheren und friedlichen Elfenbeinturm der unpolitischen Fachdiskussion“); S. 503 („Spezial- und Expertenfragen im Elfenbeinturm“); S. 548 („Elfenbeinturm der Wissenschaft“); S. 618 („eine unpolitische Elfenbeinturm-Mediävistik“); S. 576 („im wissenschaftlichen Elfenbeinturm“).

Ringen um grundsätzliche intellektuelle Erneuerung und Bruch mit einer chauvinistischen Traditionslinie blieb es oft bei gezielten Lippenbekenntnissen oder oberflächlich deklamierten, und damit letztlich heuchlerischen Ideologiewechseln, - wie im Westen so im Osten Nachkriegsdeutschlands.

Das ging nicht ohne erhebliche ideologische und politische Verrenkungen vonstatten. Es war auch in der Hanse- und Schifffahrtforschung nicht einfach, die Traditionslinie fortzuschreiben und kompromittierende *curricula vitae* aus dem Spiel zu lassen. Es sind zwei Vorgehensweisen zu konstatieren, das Problem der politischen Belastung der Wissenschaft durch das Engagement in der Nazi-Zeit und im Dienste des Kaiserreiches zu handhaben.

(1) Die erste Methode bestand in einem quasi klammheimlichen, taktischen Herausstellen aus Vergangenheit und Verantwortung. Die Forscherpersönlichkeiten wurden von den Alliierten nur relativ vage, von außen und unter schwierigen Verwaltungszwängen eingeschätzt. Man fand die alten Experten bald wieder – gewissermaßen rehabilitiert – in offiziellen Funktionen und Lehrtätigkeit. Die Viten waren entschärft, der Einsatz für das alte System soweit wie möglich verschwiegen oder verharmlost und Legenden um die entsprechenden Personen lanciert worden.⁴⁹ Bis heute wird z. B. Fritz Rörig eine mehr oder weniger kritische Distanz zum NS-Regime nachgesagt.⁵⁰

(2) Bei den Forschern des Kaiserreiches und der Weimarer Nachkriegszeit

⁴⁹ Beispiel des Direktors des Hamburger Staatsarchivs Heinrich Reincke: „Heinrich Reincke wurde im Dezember 1945 auf Weisung der Britischen Militärregierung als Archivdirektor entlassen, auf seine Beschwerde hin im August 1946 jedoch wieder eingesetzt. In seinem Fragebogen für das Entnazifizierungsverfahren hatte er in der Spalte „Publikationen während der NS-Zeit“ eingetragen: *Nur unpolitische geschichtliche Reden und Veröffentlichungen*“ (GROLLE, Hamburgs Historiker (1997), S. 147 mit Aktennachweis). Tatsache aber ist, dass völkisches, rassistisches und antisemitisches Gedankengut, Blut-und-Boden-Theorien, Führerkult und Demokratiefindschaft zum Ideologierepertoire des Historikers Reincke gehörten; entsprechende Nachweise finden sich bei GROLLE, Hamburgs Historiker (1997), S. 124-147, ohne sie hier im Einzelnen aufzuführen. Dem Mann wurde dennoch zum 75. Geburtstag 1956 die Ehrendoktorwürde der philosophischen Fakultät der Universität Hamburg und die höchste Auszeichnung des Vereins für hamburgische Geschichte, die Lappenbergmedaille in Gold, verliehen: KELLINGHUSEN, Heinrich Reincke (1961), S. 1-15, hier S. 8 u. 15 (zu Reincke siehe auch Kap. 13.2, S. 470). Wilhelm Koppe, Historikerkollege aus NS-Zeiten, bescheinigte 1953 Fritz Rörig „einen glühend demokratischen Geist stark sozialkritischer Richtung“, und „daß allein heiße Vaterlandsliebe ihn bei der Einschätzung der politischen Kräfte seiner Zeit bisweilen hat täuschen lassen“; „... in die Geschichte aber hat er Gegenwart niemals hineinprojiziert“ (Wilhelm KOPPE, Fritz Rörig und sein Werk, in: BRANDT, A.V. / KOPPE, Gedächtnisschrift für Fritz Rörig (1953), S.17); auch: PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S.80, Anm.299. Grolle markiert ganz allgemein „eine die NS-Zeit diskret umgehende Rücksicht, die unter Historikerkollegen beim wechselseitigen Zitieren weitgehend üblich war“ (GROLLE, Hamburgs Historiker (1997), S. 123).

⁵⁰ Siehe oben S. 656–658.

lagen die Dinge so offen zutage, dass man die politisch-propagandistische Tätigkeit, öffentlichen Bekenntnisse und die weltanschaulichen Verirrungen nicht nachträglich ausblenden kann. Steffen Bruendel stellt fest:

akademische
Mittäterschaft

„Den Geisteswissenschaftlern, Philosophen, Historikern und Theologen, blieb vor allem der „Kriegsdienst mit der Feder“ [Marburger Altphilologe Theodor Birt; Zitatnachweis in Fn.; RP]. Ihnen ging es darum, schrieb der Jenaer Philosoph Eucken im Rückblick, wei- te „Kreise des Volkes ermutigend zu stärken und zu beleben“ und die neutralen Staaten aufzuklären [Zitatnachweis in Fn.; RP]“⁵¹

Die folgenschwere Mittäterschaft der Intelligenz am historischen Geschehen muss nachdrücklich betont werden:

„Die apologetische Rechtfertigung der eigenen Kriegsführung, die Versuche einer Sinngebung des Krieges verfestigten Mentalitäten, schufen Ideologien, produzierten Haltungen, die den Krieg über- dauerten, die politische Kultur der Nachkriegszeit vergifteten und schließlich die Argumente für das neue Völkermorden lieferten, das im September 1939 begann.“⁵²

Auf welche Weise wurde bei dieser Sachlage immer wieder versucht, deut- sche Forschungstradition und ihre Forschungsinhalte zu retten?

Ernst Pitz führt das 1996 an Dietrich Schäfer beispielhaft vor.⁵³ Zunächst referiert und kritisiert auch Pitz dogmatisch-chauvinistische Ausführungen Schäfers, wie z. B.: „Bei aller Gefahr des Chauvinismus sei es krankhaft,

⁵¹ Steffen BRUENDEL, *Volksgemeinschaft oder Volksstaat. Die „Ideen von 1914“ und die Neuordnung Deutschlands im Ersten Weltkrieg*, Berlin 2003, S. 36.

⁵² Bernhard vom BROCKE, *Wissenschaft und Militarismus.* Der Aufruf der 93 ›An die Kulturwelt!‹ und der Zusammenbruch der internationalen Gelehrtenrepublik im Ersten Weltkrieg, in: CALDER / FLASHAR / LINDKEN, *Wilamowitz nach 50 Jahren* (1985), S. 649. Als Anhang finden sich bei vom Brocke die Aufrufe „Erklärung der Hochschullehrer des Deutschen Reiches“ vom 16. Oktober 1914 (hier in der Marburger Version vom 23.10.1914 in deutscher und französischer Sprache) und „An die Kulturwelt!“ - beide Aufrufe als Faksimile. Bei der „Erklärung der Hochschullehrer“ war Dietrich Schäfer stark involviert: „Anreger und Verfasser war Ulrich von Wilamowitz-Moellendorff (1848–1931). Dank der Werbetätigkeit seines Berliner Kollegen, des Historikers Dietrich Schäfer (1845–1929), der schon in den Jahren vor Kriegsausbruch über agitatorische Erfahrungen von großer Breitenwirkung verfügte, brachte die ›Erklärung‹ mit mehr als 4000 namentlich aufgeführten Unterzeichnern fast die gesamte Hochschullehrerschaft aller 53 deutschen Universitäten und Hochschulen hinter sich - vom Ordinarius bis zum Lehrbeauftragten und Lektor“ (ebd. S. 651). Am Ende der Erklärung findet sich der Hinweis: „Pur Copia conforme Professor Dr. Dietrich Schäfer, Berlin-Steglitz, Friedrichstrasse 7“ (Faksimile plus alle Unterschriften URL: <http://publikationen.ub.uni-frankfurt.de/frontdoor/index/index/docId/2180> (16.08.2015)). Weitere Aufrufe in Klaus BÖHME (Hrsg.), *Aufrufe und Reden deutscher Professoren im Ersten Weltkrieg*, Stuttgart 1975 .

⁵³ Ernst PITZ, Dietrich Schäfer als Hanseforscher, in: *HGbl.* 114, 1996, S. 141-166.

„gespaltene
Persönlichkeiten“?

in der Staatsgeschichtsschreibung nach Unparteilichkeit zu streben.“⁵⁴ Er charakterisiert Schäfers mit der „Lehre der Hanse“ begründete „innerste Überzeugung“, „die ihm u.a. „die Abstempelung als ultrarechter, expansionistischer deutscher Nationalist“ einbrachte.⁵⁵ Anschließend startet Pitz den Versuch, Schäfer zweizuteilen in den methodisch strengen, gewissenhaften, akademischen Lehrer, Historiker und Hanseforscher einerseits und den ultrarechten Flottenmilitaristen andererseits, bei dem er „rechtsextremistisches politisches Engagement“ feststellt.⁵⁶ Pitz meint, er könne „Schäfer als Hanseforscher“ würdigen und den „politischen Überzeugungstäter“ fortlassen. Aber, so Pitz bedauernd, es sei ja in den letzten Jahrzehnten üblich geworden,

„auch Schäfers außerwissenschaftliche Tätigkeiten in die Betrachtung einzubeziehen, obwohl es noch niemandem gelungen, auch wohl noch gar nicht ernsthaft versucht worden ist, zwischen ihr und der historischen Forschungsarbeit einen plausiblen Zusammenhang herzustellen oder gar nachzuweisen.“⁵⁷

Für ihn sei wichtig, dass der Forscher „in der akademischen Lehre von jeder politischen Stellungnahme zu den Zeitereignissen“ absieht.⁵⁸ Ansonsten könne „uns keine fachwissenschaftliche Einsicht davor bewahren [...], außerhalb des Faches in Lebensgestaltung, Glauben und Politik zu irren.“⁵⁹ Das methodische Vorgehen von Pitz besteht darin, dem Wissenschaftler eine Art gespaltene Persönlichkeit zu unterstellen, ihm eine Art „Dr. Jekyll and Mr. Hyde“-Existenz⁶⁰ unter umgedrehten Vorzeichen zuzuweisen. Mit dem guten Dr. Jekyll kann man trefflich die wissenschaftliche Fachdiskussion führen, bzw. sich auf die verlässliche Forschungsarbeit der Dr. Jekyll verlassen, ohne den störenden politischen und ideologischen Einfluss des bösen Mr. Hyde berücksichtigen zu müssen.

Pitz' Stellung zu Schäfer steht nach meiner Beobachtung stellvertretend für einen immer noch verbreiteten, gewissermaßen fadenscheinigen Umgang mit kompromittierten Historikern. Jeder Mensch hat nur eine

⁵⁴ PITZ, Schäfer als Hanseforscher (1996), S. 147, 155.

⁵⁵ PITZ, Schäfer als Hanseforscher (1996), S. 155-156.

⁵⁶ PITZ, Schäfer als Hanseforscher (1996), S. 158.

⁵⁷ PITZ, Schäfer als Hanseforscher (1996), S. 154. Ich hoffe, dass diese Studie genau diesen Zusammenhang aufzeigt. Im übrigen hat Schäfer selbst diese Zweiteilung ad absurdum geführt, als er 1896 zu mehr „popularisierender Verwertung“ der Forschungsarbeiten aufrief: „Ich glaube auch, daß diejenigen nicht ganz unrecht haben, die behaupten, der deutsche Gelehrte sei zu penibel, zu zaghaft, vielleicht zu wissenseitel in der popularisierenden Verwertung seiner Studien“ (SCHÄFER, Deutschland zur See (1897), S. 25.).

⁵⁸ PITZ, Schäfer als Hanseforscher (1996), S. 160.

⁵⁹ PITZ, Schäfer als Hanseforscher (1996), S. 163.

⁶⁰ In Anlehnung an die Novelle Robert Louis Stevensons, *Strange Case of Dr. Jekyll and Mr. Hyde*, 1886.

Grundüberzeugung und nur eine Weltanschauung, die er gleichzeitig auf unterschiedliche Weise anwenden und umsetzen kann, – mit den Mitteln des Politikers und Agitators, als auch auf dem Feld der Wissenschaft. Ein Chauvinist und Nationalsozialist produziert eine entsprechende Wissenschaft. Wenn er seine Grundüberzeugung nicht nachhaltig aufarbeitet, produziert er weiter nationalistische Wissenschaft, sei sie auch neuen Verhältnissen angepasst. Solches auszublenden und ungeprüft mit jedem eine „unschuldige Fachdiskussion“ zu führen, kennzeichnet einen akademischen Elfenbeinturm. In ihm lassen sich wissenschaftliche Diskussionen, oft abgehobener Art, unverbindlich führen, ohne auf den gesellschaftlichen Sinn und Zweck des Diskurses zu sprechen zu kommen. Dietrich Schäfer und Fritz Rörig waren wissenschaftliche Meinungsführer. Die zahlenmäßig große Schar ihrer Schüler bewegte sich natürlich im nationalistischen Fahrwasser des Doyen mit. Zieht man diesen Hintergrund nicht in Betracht, kann man diese Schulen nicht verstehen.

Wenn der Bruch mit den nationalistischen Forschungstraditionen eingefordert wird, geht es um mehr als nur einen geänderten Blick auf Nationalstaaten und Nationalbewusstsein. Entscheidend ist heute auch nicht der Mr. Hyde, sondern die Lehren des Dr. Jekyll, der eben nicht eine wertfreie, unpolitische Wissenschaft betrieb, sondern in aller Regel entsprechend einem neuen Zeitgeist alten nationalistischen Wein in neuen Schläuchen verkaufte. Bruch mit den Traditionen des deutschen Nationalismus in der Schiffahrts- und Hanseforschung bedeutet deshalb, in den Forschungen der Generationen vor uns, auf die wir uns heute noch beziehen, diesen fortgeschriebenen nationalistischen Kern freizulegen. Denn nur aus dieser Kritik und Aufarbeitung des Alten kann man zu einem neuen europäischen Forschungsparadigma finden, zu einer Historiographie im Dienste eines Europas der Völker.

Historiographie
für ein Europa
der Völker

Zusammenfassung

Hamburgs Schiffe im europäischen Vergleich

1.

Jede Hafenstadt und jeder Hafen haben eigene Entwicklungsbedingungen. Abgesehen von den historischen Umständen und den politisch-herrschaftlichen Bedingungen ihrer Entstehung und Entwicklung unterscheiden sich Hafenplätze vor allem in ihren topographischen Gegebenheiten. Jede Seestadt ist Drehscheibe zwischen Seefernhandel und Binnenhandel, in der Regel über ein Flusssystem mit einem Strom als Hauptader. Dennoch gibt es große Unterschiede. Es macht einen wesentlichen Unterschied, ob Hafen und Fahrrinnen frei von Gezeiten sind, wie die Ostseestädte, oder ob der Gezeitenstrom bis an Hafen und Stadt hineinreicht, wie an den übrigen Küsten Nord- und Westeuropas, u. a. in Hamburg. Es spielt eine Rolle, wie weit stromaufwärts der Hafen liegt und über welche Flussrinnen die Schiffe vom Meer her, eventuell noch in einen Nebenfluss hinein, ihren Weg finden müssen. Für den regionalen Schiffsverkehr spielt es eine Rolle, ob der Hafen Anschluss an mehrere Flüsse hat, wie Hamburg an Alster, Bille und Elbe, weswegen in Hamburg sogar zwei Stadthäfen entstanden. Es gibt Seehäfen, in denen der schiffbare Bereich am Stadthafen endet, wie in Stade oder Buxtehude. Man kann also unterschiedliche Hafentypen unterscheiden, auch wenn die vergleichende Hafenforschung noch zu wenig entwickelt ist.⁶¹

unterschiedliche
Seehafenarten

2.

Bei allen Unterscheidungen zwischen Häfen und den regionalen Schifffahrten gab es aber auch Einrichtungen und Abläufe, bei denen es kaum Unterschiede gab, weil sie überall den allgemeinen Anforderungen einer Schifffahrt Rechnung trugen. Sie wurden überall entsprechend den schiffstechnischen Möglichkeiten der Zeit gelöst. Wer das Geschäft der Seefahrt kannte, fand sich im Prinzip in jedem Hafen zurecht. Diese Ähnlichkeiten des jeweiligen Hafenbetriebs traten besonders bei den Zuliefer- und Hilfsgeräten und ihren Wasserfahrzeugen zutage. Die kleineren Wasserfahrzeuge eines städtischen Hafenbetriebs, die Kähne, Schuten, Prahme und Boote gab es überall. Es handelt sich um den Betrieb am Schiffsbauufer, um Leichterbetrieb, um Versorgungs- und Personentransporte und um die Dienstfahrzeuge städtischer Zöllner, Hafenmeister und Aufsicht führender

Ähnlichkeiten im
Hafenbetrieb

⁶¹ U. a. dieses Fazit zieht Christina Deggim in ihrer umfassenden Arbeit, in der sie Hamburg und Kopenhagen miteinander vergleicht: DEGGIM, Hafenleben (2005), S. 331.

Stadtbediensteter. Flöße wurden oft als Arbeitsplattformen bei Wasserarbeiten und Arbeiten am schwimmenden Schiff eingesetzt. Überall benötigte man flachgehende Wasserfahrzeuge für Fährbetriebe und Lastenahtransporte, mit denen man auch flache Ufer bzw. alle Wasserwinkel in einer Stadt wie Hamburg erreichen konnte. Für den regionalen Versorgungsbereich der Städte, bei dem es auch um Schwerlasttransporte von Steinen, Ziegeln, Kalk oder Holz ging, benötigte man größere, stabilere Plattbodenschiffe, die man schon nicht mehr staken oder wriggen konnte, sondern die man entweder treidelte, wenn der Wasserweg die Möglichkeit dazu bot, oder an einem oder an beiden Enden ruderte oder, wenn der Wind günstig stand, segelte, wobei der Mast auch zum Treideln gebraucht wurde. Für diesen Güter- und Lastenverkehr gab es in Hamburg Schuten und die größeren Prahme. Kähne waren eher etwas für Gräben, Kanäle, Fleete und Flösschen im flachen Umland, weniger für die Elbfahrt. Für den Nahverkehr unter Segel waren Boote mit schiffbauerisch anspruchsvollerem Unterwasserschiff unterwegs, die sich gut rudern und segeln ließen. Sie fanden ihren Einsatz bei Personenfähren und besonders als Beiboote größerer Schiffe. Die von den frühen Städte- und Hafenansichten aus dem 16. Jahrhundert bekannten Hafenszenen, in denen es überall in Europa in den Häfen von sich geschäftig hin- und her bewegenden kleinen Schiffen und Booten wimmelt, zeigen, dass die Bedürfnisse eines Hafen- und Nahverkehrs auf dem Wasser überall zu ähnlichen Lösungen führten. Insofern war Hamburg keine Ausnahme.

3.

lokale und regionale
Schiffsaktivitäten

Die Rechnungslegung in den jährlichen *libri expositorum et receptorum*, den Kammereirechnungen der Stadt Hamburg, nimmt natürlich auch Bezug auf die städtischen Ausgaben für die lokalen und regionalen Wasseraktivitäten, für die Kosten der Stadtbediensteten auf Stadtschiffen. Es geht um Fahrzeuge für die Hafenskapitäne, die *boomsluters* am Winsen- und am Niederbaum, die Zöllner im Hafengebiet, an der Eislinger Zollstation oberhalb von Hamburg und um den Verkehr zum Neuwerker Außenposten Hamburgs in der Elbmündung. Auch Aufsichtsbedienstete wie Akzise- und Brukvögte bekamen von der Stadt Schuten und Boote gestellt.

Im Rahmen von städtischer Getreidestapel- und Territorialpolitik im Umland und auf der Niederelbe sorgten im 15. Jahrhundert *naves civitatis* für machtpolitische Präsenz Hamburgs durch Elbpatrouillenfahrten und weitergesteckte *expeditiones* gegen unbotmäßige Regionen im eigenen Einflussgebiet, gegen adlige Fehdegegner und gegen Piratenunwesen vor der ostfriesischen Nordseeküste. Seit den 40er Jahren des 15. Jahrhunderts betonte Hamburg „sein“ Elbfahrwasser und unterhielt dafür Tonnenschiffe. Und schließlich stellte Hamburg mehrfach Koggen und Begleitfahrzeuge für Aufgebote der hansischen Seestädte. In den letzten Jahrzehnten des 15.

Jahrhunderts unternahmen Hamburger Auslieger- und Kaperschiffe kriegerische Expeditionen Richtung England, bei denen kaum mehr zwischen privater und städtischer Seeaktivität unterschieden werden kann.

4.

Für diese Aktivitäten unterhielt die Stadt unterschiedliche Schiffe. Durchgehend verfügte Hamburg über Stadtwere. Der Ewer war das Allround-Schiff der Niederelbe für sämtliche Transportangelegenheiten. Er ließ sich rudern und segeln und war von einer Größe und Bauart, die ihn auch als Küsten- und Wattschiff qualifizierte. Die Stadt setzte Ewer für Patrouillenfahrten und als Teilnehmer größerer Flottenausfahrten ein. Eigene Koggen, also große Lastschiffe, besaß die Stadt nicht. Diese in der Regel privat fahrenden Schiffe wurden bei Bedarf von der Stadt kurzfristig angekauft und ausgerüstet oder sie wurden von privat gechartert. Ansonsten waren solche tiefgehenden, behäbigen Schiffe für Hamburger Expeditionszwecke in der Regel nicht geeignet. In den KR wird dreimal in über 100 Jahren eine Stadtbutze erwähnt, die ein Arbeitsschiff mittlerer Größe mit Segel, einmal mit Beiboot, gewesen zu sein scheint. Die Stadt hielt sich zu Repräsentationszwecken, für Personendelegationen und Informationsdienste, sowie schnelle und bewegliche Vorstöße immer einen besonderen Typ von Schiff. Das waren im 14. Jahrhundert die Schnicken, im 15. Jahrhundert kamen die Bardesen hinzu, von denen immer mehrere unter der Verantwortung von Barsenmeistern für die Stadt fuhren. Einmal ist 1474 von einem Hamburger Balinger die Rede. Die Schnicken und Bardesen hatten eigene Schiffshäuser. Sie waren keine Last-, d. h. Arbeitsschiffe, sondern waren schmal geschnitten, mit durchgehenden Ruderreihen auf beiden Seiten und mit Mast und Quersegel ausgestattet. Sie wurden in der Tradition der geklinkerten nordischen Langschiffe hergestellt, waren also gewissermaßen Nachfahren der Wikingerschiffe. Es liegen somit zwei Arten von Stadtschiffen vor: geklinkerte Arbeitsschiffe mit flachem Schiffsboden und kriegerische Repräsentationsschiffe nordischer Machart. Es muss in diesem Zusammenhang bedacht werden, dass nur die städtischen Schiffe aktenkundig geworden sind, nicht jedoch die privaten Speditions- und Handelsschiffe der kaufmännischen Bevölkerung. Außer von den emsigen kleinen Hafenschiffen, wird das Bild des Hamburger Niederhafens von einer bunten Mischung von Seetransportschiffen geprägt gewesen sein, unter denen die meisten nicht aus Hamburg stammten, sondern die Hansestadt der Geschäfte wegen angelaufen hatten. Zu den wichtigsten und verbreitetsten Handels- und Transportschiffen der Nord- und Ostsee und des Ärmelkanals hinunter zum Atlantik zählten die Kreier, die auch das Hamburger Hafenbild mit geprägt haben dürften. Von ihnen ist aber in den KR nur zweimal Ende des 15. Jahrhunderts die Rede, was bedeutet, dass dieses

zwei Arten von
naves civitatis

Schiff für städtische Aufgaben weniger geeignet war.

5.

undurchsichtige
Lage Ende 15. Jh.

Die Lage wird in den letzten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts unübersichtlich. Entweder Schiffe werden vermehrt nur mit ihrem Namen oder ihrer Funktion (Tonnenschiff) bezeichnet oder tauchen als neue Typen, wie die Barke, auf. Wir befinden uns in Hamburg in der Situation, dass wir nicht genau angeben können, wie weit schon der Umschwung im Schiffswesen dieser Zeit im Hamburger Schiffbau vorangeschritten ist, nämlich der Kraewelbau und neue, mehrmastige Riggs und Aufbauten. Hinzu kommt, dass einige der Stadtschiffe damals entweder westeuropäische Prisen waren oder in Flandern gekauft wurden. Wir haben erste Nachweise für Schiffsartillerie an Bord der größten Hamburger Stadtschiffe, der „Katherine“ und der an Größe und Kosten alle anderen Schiffe überragenden „Marie“.

Es ergibt sich, dass die Hamburger Verhältnisse offenbar in engem Zusammenhang mit der allgemeinen Entwicklung des europäischen Schiffswesens im 15. Jahrhundert standen, und dass es deshalb wichtig ist, diesen allgemeinen entwicklungsgeschichtlichen Hintergrund zu durchschauen, um die Hamburger Schifffahrt zu verstehen. Des Weiteren ist es unumgänglich, die in den Hamburger KR erfassten Schiffstypen in einem größeren Zusammenhang abzugleichen, um Hamburger Besonderheiten von allgemeinen Erscheinungen des europäischen Schiffswesens in Hamburg unterscheiden zu können. Es erwies sich zusätzlich als Problemfeld, dass die Schifffahrtforschung selbst sich noch nicht von nationalistischen Einseitigkeiten der Vergangenheit bzgl. der Entwicklungsstränge und der inneren Typengeichtung der europäischen Schifffahrt des Spätmittelalters freigemacht hat.

6.

verwirrende
Bezeichnungen
von Schiffstypen

Der Abgleich der Hamburger Schiffe im europäischen Kontext erfolgte vor allem mit Hilfe des Hansischen Urkundenbuches. Es stellte sich heraus, dass einige Schiffstypen im Hamburger Gebrauch nur bestimmte Versionen der europäischen Schiffe dieses Namens waren. Während die Schute in Hamburg ein kleines, kostengünstiges, eher kastenförmiges Transportvehikel war, gab es auf der Ostsee Seetransportschuten und Kriegsschuten. Der Ewer existierte nicht nur als kleines bis mittleres Küstenschiff, sondern auch als holländisch-flämischer Großewer. Die Schnicken gab es verbreitet im Bereich der Ostsee. Bardesen oder Bardsen als Auslieger und Kaperschiffe finden sich auch in Ostfriesland, Holland, in England und ebenfalls in Danzig, wo um die Mitte des 15. Jahrhunderts ein Viertel aller Kaperbriefe für Bardesen ausgestellt wurde. Neben dieser kriegerischen Ausliegerbardese

gab es die Bardese oder Bardse oder Baardze aber auch als mittleres Fracht- und Handelsschiff, das nur zu oft von Ausliegern gejagt und aufgebracht worden ist. Nach Stichen des flandrischen Meisters W♠ um 1480 war die Frachtbaardse ein bauchig geschnittener, kraweelgeplankter Zweimaster, der in der ersten Hälfte des Jahrhunderts vermutlich noch einmastig und geklinkert gebaut wurde. Schnicken und Bardesen als geruderte Kampfschiffe fuhren in England als Balinger und Bargaen und standen auch dort in der Tradition nordischer Kampfschiffe. Unabhängig davon, dass oft nicht klar ist, wie die Schiffe aussahen, kann sogar ihre Bezeichnung unterschiedlich ausfallen bzw. ganz verschiedene Schiffe wurden mit der gleichen Bezeichnung belegt. Es wird zweierlei deutlich: es gab keinerlei definitorische Vereinbarungen oder verbindliche Schiffstypenbezeichnungen. Weiterhin hat die statistische Auswertung von Klage- und Schadenslisten aus dem 15. Jahrhundert im Hinblick auf Schiffsbezeichnungen ergeben, dass in 80–90 % aller Fälle nur der Name des Schiffers interessierte und genannt wird. Schiffstyp und Bauart spielten keine Rolle für die Schiffsbestimmung. Selbst die großen preußisch-livländischen Baiesalzflotten bestanden aus einer bunten Mischung unterschiedlicher Schiffstypen unterschiedlicher Größe, soweit sich das einschätzen lässt, denn in der Hälfte aller Schadensklagen gibt es keine Angabe zum Schiff und in weiteren 29 % wird nur von *schipp* gesprochen (Anh. H.1).

7.

Statt dieses Gesamtbild möglichst realistisch zu rekonstruieren, ist die Forschung in Deutschland von der Diskussion um die Schiffstypen Kogge und Holk geprägt. Die Kogge wurde vor dem Hintergrund eines völkisch-mystischen Hansebildes als „Hansekogge“ instrumentalisiert und als das „Schiff der Hanse“ geführt. Es entstand die Vorstellung von hansischen Koggenflotten, die unwiderstehlich die Interessen der Hanse durchsetzten. Das Bild ist erstens falsch, weil die Koggen des Spätmittelalters überall in Europa beheimatet waren. Zweitens ist es realistisch anzunehmen, dass Flotten aus hansischen Seestädten, genauso wie die aller anderen Seestädte der Hemisphäre, in der Mehrzahl von mittleren und kleineren Einheiten statt von den größten und teuersten Schiffen der Zeit gebildet wurden. Und drittens ist die „Hansekogge“-Vorstellung auch deshalb falsch, weil diese Flottillen nicht „hanserein“ gefahren sind, sondern sowohl butenhansische Schiffer mit ihren Schiffen in ihnen fuhren, oder die Partenreeder einer Hansestadt einen nichthansischen Setzschiffer für ihr Schiff gewählt hatten, oder dass das „Hanseschiff“ von Engländern oder Flamen befrachtet worden ist, während Schiffer aus Hansestädten ihrerseits in der Fremde Frachtaufträge dortiger Kaufleute annahmen.

„Hansekogge“ und
„Kampf der Schiffstypen“

Die ältere Schiffsforschung um Bernhard Hagedorn und Walther Vogel

sah in dem spätmittelalterlichen Schiffswesen noch Schifffahrt einzelner Seestädte. Der wissenschaftliche Rückschritt zu einer „Hansekogge“ als Kampfschiff und überlegenem Werkzeug einer mächtigen Hanse war eine Erfindung nationalsozialistischer Propaganda, untermauert durch die Theorien des damaligen Meinungsführers der Hanseforschung Fritz Rörig. Bei dieser forschungspolitischen Ausrichtung wurden Schiffe zu politischen Waffen im Ringen mit fremden Mächten. Die Kogge der Deutschen Hanse wurde in hartem Konkurrenzkampf zum englischen Holk gesehen, dem sie letztlich unterlag. In der Forschung standen sich eine Umbruchstheorie und eine Umetikettierungstheorie gegenüber. Letztere erklärte, dass sich Kogge und Holk eigentlich nur durch die Kastelle der Holke unterschieden und dass die Koggen, als sie mit Kastellen ausgerüstet wurden, nun auch Holke genannt wurden. Die Umbruchstheorie, die sich in der Forschung durchsetzte und bis heute die Szene beherrscht, sieht in dem Holk um 1400 das größere und leistungsfähigere Schiff, mit dem die Kogge nicht mithalten konnte, woraufhin sie fallengelassen und durch den größeren Holk ersetzt worden ist. Dieser Existenzkampf von Schiffstypen gegeneinander ist eine Konstruktion, die es in der Geschichte der Schifffahrt nicht gegeben hat. In der Entwicklung und Weiterentwicklung von Schiffen gab es keine Sprünge und Abstürze, sondern immer nur vorsichtige Anpassungen, oft tastende Weiterentwicklungen und konservative Absicherung, bei sich langsam durchsetzenden Neuerungen bzw. sukzessivem Auslaufen nicht mehr zeitgemäßer Typen. Die Vorstellung von der „Hansekogge“ konnte sich in Deutschland nur durchsetzen, weil in der Forschung im Dritten Reich ein Abgleich mit der Schifffahrt anderer konkurrierender europäischer Länder, der in der wilhelminischen Schiffsforschung noch selbstverständlich war, unterblieb.

8.

Die Konstellation
zum Ende eine
Epoche

Die europäische Geschichte des Schiffbaus im Spätmittelalter ist Wege gegangen, die man in der deutschen Forschung ignoriert. Es wollte aber nicht gelingen, die Hanse, bzw. den nordisch-germanischen Schiffbau mit irgendeiner Art von Vorreiterrolle auszustatten.

Nur mittelmittelmeerischer Schiffbau mit seiner langen Tradition des Baus kraweelgeplankter Schiffe – in antiker Zeit in höchst anspruchsvoller Schalenbauweise, anschließend Jahrhunderte in Skelettbauweise – verfügte in Europa über das Potential zukünftiger Entwicklungen in die Neuzeit hinein, über Potential für den Bau von Schiffen, die für globale Schifffahrt über die Ozeane geeignet waren, die entsprechend ökonomisch herstellbar waren und die Perspektive zum Bau riesiger, artilleriebestückter Kampfschiffe eröffnete. Südliche Bauweise war durch keinerlei Beschränkungen einer Klinkertechnik in Schalenbauweise behindert. Diese Grenzen der Klinker-

technik wurden schmerzlich im England Henry's V. sichtbar, als man in den 1416-1420er Jahren mit dem Eigenbau der großen Karacke „Grace Dieu“ als Klinkerschiff die Grenze des Machbaren überschritten hatte.

Spätestens im Verlauf des 15. Jahrhunderts ging es für die Seeschifffahrt im nordwestlichen und nordöstlichen Europa im Prinzip um die Existenzfrage, den Klinkerbau nach „shell-first“ Art zu überwinden und auf den südeuropäischen Schiffbau umzuschwenken. Diese historische Konstellation des europäischen Schiffswesens im Spätmittelalter bildete den Abschluss der gesamten Epoche mittelalterlicher Schifffahrt. Einmaliges

Man kann jedoch das Ende dieser Epoche in ihren historischen Dimensionen nur verstehen, wenn man sie sich in Gänze vor Augen führt. Die gesamte Epoche mittelalterlichen Schiffswesens diesseits von Alpen und Pyrenäen blickte um 1500 auf mehr als anderthalb Jahrtausende zurück. Es gilt, ihre Entstehung, ihre Grundzusammenhänge und die Entwicklungslinien bis zum Beginn der frühen Neuzeit zu verstehen.

Die Epoche mittelalterlicher Schifffahrt

9.

Auf dem Gebiet der Schifffahrt hat die Menschheit einige ihrer genialsten Erfindungen getätigt. Das Wesen dieser Erfindungen bestand darin, sich im Einklang mit den physikalischen Gesetzmäßigkeiten der Natur Transport- und Fortbewegungsmittel in einem Medium zu bauen, für das die Menschen von ihrer Veranlagung her nicht geschaffen sind. Mit Booten auf Flüssen und Seen und mit Schiffen auf dem Meer eröffneten sich ihnen ungeahnte kulturelle und gesellschaftliche Perspektiven. Man musste dazu die Natur und ihre physikalischen Bedingungen beherrschen lernen, die Physik des Archimedes, die Mechanik des Vortriebs, der Kraftübersetzung und der Materialbelastungen, die komplexe Technik des Segelns oder das Verhalten von Materialien. Diese Gesetzmäßigkeiten und Potentiale der Natur wurden von ihnen in einem langen Prozess des Lernens, von *trial and error* und geistiger Durchdringung nutzen gelernt. In dieser Auseinandersetzung von Mensch und Natur in dem Kulturkreis nördlich der Alpen und Pyrenäen im äußersten Westen des Kontinents ist es zuerst den atlantischen Kelten gelungen, sich ein hervorragendes Transportschiff zu bauen. Ihre Schifffahrt hat keine Vorgänger bei germanischen Stämmen des Nordens oder den Slawen des Ostens. Sie ist lange vor dem Auftauchen der römischen Seeschifffahrt und gallo-römischer Binnenfahrt in Nordwesteuropa vorhanden gewesen und sie hat bei späteren historischen Schiffsentwicklungen Pate gestanden. Die Wiege des Seetransportwesens in unserer nördlichen Hemisphäre Europas stand an der atlantischen Küste der Bretagne.

Physik, Technik
und Schifffahrt

10.

ein schwieriges See-
gebiet im Westen

Unbemerkt von und parallel zu der blühenden griechisch-römischen Zivilisation rund um das Mittelmeer, entwickelte sich in den Jahrhunderten vor unserer Zeitrechnung im äußersten Westen des europäischen Kontinents, zwischen der Atlantikküste und den Gegenden um die Keltische und Irische See und entlang des Englischen Kanals, eine Seeschifffahrt, die der Römer Cäsar bei seiner Eroberung Galliens 56 v. Chr. mit Erstaunen zur Kenntnis nehmen musste, und die ihm Hochachtung abverlangte. Das Zentralmeer für die Römer war ein klimatisch begünstigtes, verhältnismäßig verlässliches Binnenmeer: das Mittelmeer. Die keltische maritime Gesellschaft gruppierte sich um ein zentrales Seegebiet, das wesentlich schwieriger zu befahren war. Es lief nach Westen in den offenen Atlantik aus, produzierte mit seinen atlantischen Weststürmen auf dem kontinentalen Schelf schwersten Seegang und gefährliche Leeküsten, wies besonders im Bereich der Narrow Seas mächtige Tidenhübe und gefährliche Gezeitenströme auf.

11.

kelt. Transport-
schifffahrt; röm.
Provinz

Die Rekonstruktion dieser Schiffe der bretonischen Kelten um den Stamm der Veneter an der Südküste der heutigen Bretagne zeigt uns ein großes, flachbodiges, hochbordiges Transportsegelschiff. Es erweist sich den römischen Mittelmeerschiffen in dem rauen und gefährlichen Seegebiet des Atlantiks und der schwierigen Gezeitengewässer des Kanals an Seetüchtigkeit und Bauweise überlegen. Wie auch die römischen Schiffe waren sie kraweelgeplankt. Aber anders als die römischen Kraweele zu Cäsars Zeiten wurden die keltischen Seeschiffe in Skelettbauweise hergestellt, d. h. ein die Rumpfform vorgebendes Spantengerüst wurde im folgenden Arbeitsgang mit Planken Stoß auf Stoß belegt.

Diese ausgereifte Transportschifffahrt maritimer Kelten konzentrierte sich im westlichen Gallien. Sie wurde von einer komplexen keltischen Gesellschaft getragen, die sich von Zentralfrankreich im Westen bis in die Slowakei im Osten erstreckte, mit weiteren Siedlungsräumen auf der britannischen Insel und Irland. Die über Jahrhunderte sesshafte keltische Gesellschaft war dabei, die Zeit vorgeschichtlicher Stammeskultur in ihren Kerngebieten hinter sich zu lassen. Sie befand sich auf dem Weg in eine Feudalgesellschaft mit fortgeschrittener Arbeitsteilung zwischen Landwirtschaft und Handwerk, einer urbanen Siedlungskultur und Handel auf Edelmetall- und Münzbasis. Die römische Eroberung Galliens durch Cäsar in den 50er Jahren v. Chr. und die augusteische Organisation des Landes in den drei Provinzen Belgica, Lugdunensis und Aquitania setzten der eigenständigen keltischen Entwicklung ein Ende. Unter provinzial-römischer Herrschaft entstand eine gallo-romanische Mischgesellschaft. Die den Römern überlegene, eigenständige atlantische Transportschifffahrt blieb erhalten und wurde

unter dem Schutz der römischen Kriegsflotten der Region, den *classes Germanica* und *Britannica* betrieben.

12.

Die provinzial-römische und maritim-keltische Welt erlebt ab dem ersten nachchristlichen Jahrhundert das, was im Laufe der Geschichte der Zivilisation immer wieder zu beobachten ist. Wirtschaftlich entwickelte, kulturell fortgeschrittene und organisierte Staaten wurden das Ziel von Angriffen und Überfällen von außen durch archaische Naturvölker aus den Tiefen vorstaatlicher Urgesellschaft, die durch den Reichtum dieser Gebiete angezogen und von hartem Existenzkampf getrieben wurden. Die frühen Zivilisationsinseln und die antiken Staaten waren immer wieder Angriffen und Überfällen durch Bergvölker oder Nomadenstämme, durch kaum sesshafte Bauernkulturen auf der Suche nach Land oder durch Seevölker ausgesetzt gewesen. In den Jahrhunderten des Kaiserreiches geriet das Imperium Romanum an seinen Nordwestflanken zunehmend in Verteidigungsposition, sowohl an der Rheingrenze und in Britannien, als auch an den Küsten des Ärmelkanals und des Atlantiks. Limes, Hadrianswall oder die Küstenverteidigungslinie des *Litus Saxonicum* waren Maßnahmen der Abwehr. In diese historische Gesamtkonstellation passen sich die Angriffe über See durch germanische Stämme von den Nordseeküsten und Skandinaviens ein, von denen die entwickelten Gebiete Westeuropas betroffen waren – zuerst die gallo-römischen Provinzen, später die entwickelten Kerngebiete des fränkisch-karolingischen Reiches.

Kulturgefälle und Affinitäten

13.

Die germanischen Stämme waren nicht nur im Landesinneren an der Rheingrenze ein Unruheherd. Die durch die Jahrhunderte sich wiederholenden Überfälle nach Süden über das Meer entlang der Nordseeküste setzten noch vor der Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. ein. Die ersten waren die Chauken, die ihre Überfälle zunächst mit einfachen, gepaddelten Einbäumen vortrugen.

Das nordische Langschiff

Ihnen folgten die Franken, Sachsen, Angeln, Dänen und Norweger. Die sogenannte „Wikingerzeit“ bildete nur die Endphase dieser Epoche. Die maritimen Germanen waren nach der damaligen Weltvorstellung Küsten- und Inselbewohner am rauen, nebelumwobenen Nordmeer am dunklen, nördlichen Weltenrand. Ihr Kontakt zur übrigen Welt lief in ihrer lebensharten Weltgegend nur über Schiffe und Seefahrt. Sie ließen bald die Zeit der Einbäume und Rindenboote hinter sich und brachten etwas Großartiges und historisch Innovatives hervor: das zunächst geruderte, absolut seetaugliche, nordische Langschiff. Dieses, mit einzigartiger, dachziegelartiger Klinke-

nung in Schalenbauweise hergestellte Schiff, wurde von nordeuropäischen Völkern einer vorgeschichtlichen Stammeskultur an der Schwelle von Zivilisation, gesellschaftlicher Differenzierung und Staatsbildung entwickelt. Es war optimal ihrem gesellschaftlichen Entwicklungsstand angepasst, der zunächst Personentransporte vorsah – entweder auf Kriegszug oder der Beförderung ganzer Sippen auf der Suche nach Siedlungsland – bzw. bei bäuerlichem Tauschhandel entlang der Küsten. Die Technik des Segelns lernten sie in der Fremde von den keltischen Seefahrern. Kultur und Lebenswelt machten es zu einer Ehre, kriegerische Überfälle auf Nachbarvölker und beutereiche Raubzüge in fernere Küstenländer durchzuführen. Diese Schiffe, die nicht nur die offene See queren, sondern auch die Ströme hinauf in das Binnenland gelangen konnten, waren für solche Expeditionen ideal geeignet.

14.

geteiltes
NW-Europa,
getrennte
Schifffahrt

In den folgenden Jahrhunderten gingen fundamentale Veränderungen in der keltisch-westeuropäischen Welt vor sich: Völkerwanderungszüge, germanische Fremdherrschaften, Verdrängung, Assimilation, Christianisierung, fränkisch-karolingische Reichsentwicklung, die angelsächsischen Eroberungen auf der britannischen Insel, Normannenstürme und die Herausbildung eines feudalklerikalen europäischen Kerngebietes, des sogenannten „christlichen Abendlandes“.⁶² Die europäische Welt blieb noch lange Jahrhunderte gespalten in diesen „christlichen Abendland“-Teil und die „barbarischen“ Stammesgesellschaften hinter den Grenzen zum germanischen Norden und slawischen Osten. Dem entsprachen auf dem Meer und an den Küsten zwei Schifffahrtstraditionen.

In der globalen Geschichte der Seeschifffahrt stellte sich immer und in allen Weltgegenden eine grundlegende Zweiteilung im Schiffswesen ein: Speziell für Krieg und Kampf geeignete schnelle, leichtere, meist geruderte Schiffe einerseits und schwerere, füllige Segelschiffstypen für friedliche Transport- und Handelsschifffahrt andererseits. Die historische Entwicklung in unserer Weltgegend hatte dazu geführt, dass diese beiden Arten von Schiffen sich in völlig getrennten Schifffahrtstraditionen unterschiedlich weit entwickelter Gesellschaften ausprägten.

15.

keltischer u. nordischer Schiffsbau:
zwei Welten

Zu der alten keltischen Seeschifffahrt gesellte sich in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung im Norden also etwas Neues. Getragen von einer martialischen Bauernkriegerkultur, vor dem Hintergrund noch geringer gesellschaftlicher Arbeitsteilung, waren die nordisch-germanischen Völker

⁶² Kap. 17.1, S. 578–586.

die Spezialisten für Kampfschiffe. Ihre Transportschiffe waren lediglich verbreiterte Variationen ihres Kult- und Kriegsschiffs, des geklinkerten nordischen Langschiffes. Eine spezielle Transportschiffahrt mit entsprechend spezialisierten Seetransportern war die Sache der maritimen Kelten an den atlantischen Küsten der späteren Bretagne und Normandie im Seegebiet der Ärmelkanals, der Keltischen und der Irischen See.

Die beiden Schiffbautraditionen standen in keiner Konkurrenz zueinander, sondern waren eher geeignet, sich zu ergänzen und zu überlappen. Einerseits existierte das, den Skandinaviern im Laufe ihrer ökonomischen Weiterentwicklung fehlende große, spezielle Transport- und Handelssegelschiff bereits im keltischen Südwesten, wovon sich die Wikinger im Rahmen ihrer Vorstöße entlang der Küsten nach Süden überzeugen konnten. Andererseits wäre die den Kelten fehlende Erfahrung und Tradition an Kriegsschiffen durch die immer präsenter werdenden nordischen Drachenschiffe auszugleichen gewesen. Die keltische Lastschiffahrt stand jahrhundertlang unter dem Schutz römischer Flottenmacht und späterer Abwehrmaßnahmen fränkisch-maritimer Art. Eine Adaption der jeweils anderen Schiffstradition fand nicht statt. Die keltische und die nordische Schiffbautradition stellten gegenseitig eine unüberwindliche Hürde dar; es handelte sich um zwei nicht kompatible schiffbauerische Welten. Die keltischen Transportschiffe wurden nach der „skeletton-first“ Methode erstellt. Der Rumpf wurde dabei über ein zuerst erstelltes, formgebendes Spantengerüst Plankenstoß an Plankenstoß, also als glattes Kraweelschiff gebaut. Die skandinavischen Schiffbauer bauten nach der 'shell-first' Methode, indem sie zuerst eine Rumpfschale aus dachziegelartig überlappenden Plankengängen formten und diese anschließend mit Spanten aussteiften. Man war entweder Kraweelschiff- oder Klinkerschiffbauer.

16.

Kraweelschiffbau war in seinen Gestaltungsmöglichkeiten flexibler. Das keltische Seetransportschiff konnte über seinen flachen Kraweelboden beliebig in der Schiffsbreite variiert und mit entsprechend hohen Bordwänden ausgestattet werden. Dieser Schiffsbau war nicht durch die natürlich strakende Formgebung nordischer Schiffe mit ihrer breitenbegrenzenden S-Spantform eingeengt.

Anleihen beim keltischen Kraweelbau

Die Skandinavier gewannen im Laufe der Zeit immer nachhaltiger Raum in Britannien und an den kontinentalen Westküsten, wo sie oft jahrelang verweilten bzw. sich über Landnahme fest ansiedelten. Sie übernahmen nicht dortigen Kraweelbau, sondern brachten ihre anspruchsvolle Schalenbautechnik mit und drängten den dort praktizierten Kraweelschiffbau zurück. Sofern es auch für sie um den Bau von Transportschiffen in den dortigen Seegebieten ging, übernahmen sie die Merkmale des keltischen

Schiffbaus, die mit ihrer eigenen Schiffbautechnik noch vereinbar waren. Dabei handelte es sich in erster Linie um den flachen, kraweelgefügtten Schiffsboden, den man zunächst statt eines Kielbalkens, bzw. zusätzlich zu dem Kielbalken auflegte. Während Kraweelschiffbauer anschließend ihr Spantengerüst aufstellten, konnten die Schalenschiffbauer nun an Bug und Heck Stevenbalken errichten und sich selbst stabilisierende Klinkerbordwände über einer mehr oder weniger gerundeten Kimm hochziehen.

Mit der Übernahme des flachen Kraweelbodens setzte die Klinkerung der Schalenbordwände erst an der Kimmlinie, also der Kante des Plattbodens an. Dadurch war man in der Lage, Höhe, Form und Schräge der Bordwände frei zu gestalten, natürlich abgestimmt zur Größe des Plattbodens. Man erhielt auf diese Weise Schiffe, die in ihrem Bodenbereich und mit ihren Rumpfproportionen, Kennzahlen und Seitenriss variabel Lastenanforderungen erfüllen konnten – und sich zwangsläufig der bewährten Vorlage der Keltenschiffe annäherten. Dennoch wurden sie im Wesentlichen auf die traditionelle Weise hochgezogen, die man beherrschte: der nordischen Schalenbauweise mit Klinkerbordwänden.

17.

keltisch-nordische
Hybridschiffe

Das Ergebnis waren Hybridschiffe, die primäre und sekundäre Merkmale der keltischen Transportschiffe übernahmen und doch von ihrer traditionellen Bauweise her noch nordische Klinkerschiffe waren. In den verschiedenen Seegegenden des sich ausbreitenden Bereichs des nordischen Klinkerschalenbaus wurden diese Hybridtransportschiffe den verschiedenen Bedürfnissen des jeweiligen Seewesens angepasst. So erklärt sich wohl die Herkunft der kleinen Wattschiffe friesischer *cokingi*.⁶³ Spätere skandinavische Lastschiffe (Bergen, Kollerup) waren Ergebnis dieser Anleihen der skandinavischen Schiffbauer von dem keltischen Schiffbau. Auch der, vor allem in Britannien nachweisbare, Holk mit der Besonderheit vorn und achtern verlängerter und nach oben gezogener Bodenplanken eines Plattbodens entstammte vermutlich ebenfalls dieser Hybridtradition, was bisher jedoch noch nicht schiffsarchäologisch verifiziert werden konnte.

die Kogge, ein
Hybridschiff

Entsprechend der entstehenden Seehandelsrouten, mit dem Aufblühen von Seestädten in das Spätmittelalter hinein und den regelmäßigen Massenguttransporten zwischen sich integrierenden Wirtschaftsgebieten kristallisierte sich überall in der westlichen und nordöstlichen Sphäre des Seetransportes ein mit dem Bedarf immer größer werdendes europäisches Hybridschiff heraus: die Kogge, auch *liburna* genannt, wie wir sie von frühen skandinavischen Münzen, als Siegelschiffe, als bildliche Darstellungen in Schriftquellen und in verschiedenen Entwicklungsstufen nachgewie-

⁶³ Kap. 10.3.1, S. 357.

senen Funden der Schiffsarchäologie bis hin zu der aufwendig restaurierten Kogge Typ Bremen vorliegen haben. Erst die Schiffsarchäologie hat den kraweelgefügtten Plattboden nachgewiesen, der als primäres Erkennungsmerkmal dieser Schiffsgattung anzusehen ist, den man aber auf bildlichen Schiffsdarstellungen nicht erkennen kann, so dass nur sekundäre Merkmale wie hohe Bordwand, gerade Steven oder ein geringer Decksprung zur Identifizierung herangezogen werden können, wodurch Koggen nicht immer verlässlich zu erkennen sind, wie die Forschungsdiskussion um das Lübecker Siegelschiff zeigt.

18.

Gegenüber dem ursprünglichen keltischen Kraweeltransportschiff war die keltisch-nordische Hybridschiffsgattung Ergebnis einer Verkomplizierung des Schiffbaus, die jedoch nicht zu brauchbareren Transportschiffen führte. Sie war einzig den Problemen germanischer Klinkerschiffbauer geschuldet, eine fremde Schiffbautradition zu erlernen und Kraweelschiffbau nach der 'skeleton-first' Methode zu betreiben. Die Geschichte zeigt, dass der nordische Klinkerschiffbau am Ende des Mittelalters sich als entwicklungsgeschichtliche Sackgasse herausstellte. Die Entwicklung von Handel, Verkehr und Schifffahrt im spätmittelalterlichen Europa verlangte nach immer mehr und größeren Frachtschiffen. Dem kam man durch eine ständige Vergrößerung der Frachtschiffstypen, sowohl der Koggen als auch der Holke nach. Dabei stieß der Klinkerbau in Schalenweise bau- und größentechnisch sowie funktional an Grenzen des technisch Machbaren und ökonomisch Vertretbaren. Man stieß auf Schranken, die sich allein aus der Klinkerbautechnik ergaben. Die Geschichte des mittelmeerisch-iberischen Schiffbaus im Hoch- und Spätmittelalter, welcher immer Kraweelschiffe über ein Spantengerüst erstellte, und der großen Rundschiffe und mächtigen Dreidecker für den Transport von Kreuzfahrerheeren beweist, dass er nie entsprechenden Beschränkungen unterlag.

Verkomplizierung
des Schiffbaus

19.

Die Seeschifffahrt in West-, Nord- und Osteuropa kam aus dieser historischen Sackgasse klinkergebauter Seeschiffe nur mit Hilfe südeuropäischen – norditalienischen und katalanischen – Schiffbaus heraus. Es ist gewissermaßen eine Kuriosität der Geschichte, dass Anfang des 14. Jahrhunderts die historische Fehlentwicklung des Baus keltischer Transportkraweale in Klinkerausführung rückgängig gemacht worden ist. Die geklinkerten, atlantischen Koggen wurden in jener Zeit von großen See- und Handelsstädten des Mittelmeers wegen verschiedener Vorteile übernommen.⁶⁴ Sie orientier-

Kogge
cocha
Karacke

⁶⁴ Kap. 5.1, S. 143–146.

ten sich an den Bayonner Koggen und bauten sie für ihre Handelsfahrt als *cocha*, als Kraweelschiff. Ohne dass es den Südeuropäern damals bewusst gewesen sein dürfte, sind sie damit auf den alten keltischen Seeschiffbau zurückgekommen. Diese Kraweel-*cochae* hatten bei Vergrößerung und Weiterentwicklung nicht mit den physikalisch-technischen Beschränkungen und Nachteilen eines Klinkerbaus zu kämpfen. Die *cocha* wurde im Laufe des 14. Jahrhunderts vergrößert und als Zweimaster auf Fahrt geschickt und mündete in die Entwicklung des größten Schiffes des spätmittelalterlichen Europa ein, der mittelmeerischen dreimastigen Karacke.

Das Seewesen der frühen Neuzeit und einsetzende globale Seeschifffahrt verlangten nach Schiffen, die von ihrer Größe und ihren speziellen Einsatzzwecken her nur noch als Kraweelschiffe machbar waren. Das galt im Besonderen für die mit neuzeitlicher Schiffsartillerie ausgerüsteten und mit Stückpforten versehenen Kriegsschiffe. Der Bau von geklinkerten Seeschiffen, von Koggen und Holken, machte immer weniger Sinn. Im Verlauf der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts und in das 16. Jahrhundert hinein mussten der nordwest- und nordosteuropäische Schiffbau umlernen. Dabei zeigte sich, wie schwer sich ein mittelalterlicher Schiffbau tat, die ererbten, bewährten, mündlich und durch „learning by doing“ weitergegebene Schiffbautradition aufzugeben, bzw. sich zusätzlich auf eine grundlegend andere Art des Schiffbaus einzustellen.

20.

europäisches Süd-
Nord-Gefälle und
der europäische
Grundtyp

Der vom mittelmeerischen Süden ausgehende Kraweelbau wurde nach und nach im Nordwesten adaptiert. Eine große Rolle spielten dabei die großen Genueser Flotten, die nach Norden über die Biskaya bis nach Brügge, Southampton und London geschickt wurden, sowie Genueser Waffenhilfe mit großen Karacken für die Franzosen gegen die Royal Navy Henry's V. im zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts. Im gesamten Europa nördlich der Alpen und Pyrenäen konnte zunächst nur eine einzige Werft in Rouen sowohl mit Kraweel- als auch Klinkerbau umgehen. Ausgehend von den lombardischen Seestädten des Mittelmeeres fand der Kraweelschiffbau seinen Weg über Frankreich, speziell die Bretagne, England und die Niederlande nach Norden und fasste schließlich auch im niederdeutschen Schiffbau der Nord- und Ostseestädte Fuß. Je nach den Berührungspunkten mit den Schiffen des und den Verbindungen zum fortgeschrittenen Süden, setzte dieser Umstellungsprozess, für den man jeweils mindestens ein halbes Jahrhundert veranschlagen muss, früher oder später ein. Historisch betrachtet war das ein umfassender europäischer Integrationsprozess, der einen einheitlichen europäischen Schiffstyp hervorbrachte: ein vollgerigtes Kraweelschiff mit Bugspriet, Fock- und Großmast jeweils mit Marsverlängerungen, einem lateingerigten Besanmast, mit in den Schiffs-

rumpf integrierten, ausgeprägten Aufbauten in Vor- und Achterschiff und möglicher Schiffsartillerie.

Die geklinkerten Handels- und Transportschiffe, auch die Koggen und Holke, wurden sukzessive abgewandelt, bis sie schließlich verschwunden waren. Der entscheidende Schritt in diesem schleichenden Prozess war die Aufgabe des Klinkerbaus. Das Ende der geklinkerten Seetransporter und ihrer Bauweise signalisiert zugleich das Ende des Mittelalters in der nordwestlichen und nordöstlichen Hemisphäre europäischer Seefahrt.

21.

Es galt nachzuweisen, dass europäische Schiffahrtsgeschichte ohne die Bedeutung keltischer Transportschiffahrt ganz am Anfang nicht zu verstehen ist. In den nationalen Forschungen des 19. und 20. Jahrhunderts hatten die Kelten jedoch gewissermaßen „keine Lobby“. Die französische Forschung war deutlich romanisch ausgerichtet, d. h. keltische Eigenständigkeit wird eher unter 'gallo-romanisch' verbucht und als Teil provinzial-römischer Marinegeschichte gesehen. Entsprechend wurde keltische Schiffahrt in der Forschung als abgeschlossene Episode der Vergangenheit ohne wesentlichen Einfluss auf die mittelalterliche Schiffahrt beschrieben und fand angeblich mit dem Niedergang und Verschwinden römischer Macht aus der westeuropäischen Geschichte ihr Ende.

„Übersehen“
keltischer
Bedeutung

Neben der Unterschätzung der keltischen Transportschiffahrt existiert ein zweites Defizit nationaler Sichtweisen: Man übergeht das beherrschende Süd-Nord-Gefälle im hoch- und spätmittelalterlichen europäischen Schiffahrtswesen. In der französischen Seefahrtforschung kommt dieser Gesichtspunkt noch am ehesten zum Tragen, während die angelsächsische und skandinavische Forschung dieses Gefälle ausklammern. Im Besonderen aber deutsche Seefahrtforschung setzte von Anfang an alles daran, diese „schmachvolle“ Überlegenheit mittelmeerischen Schiffswesens wegzudiskutieren.

Ignorierung des
Süd-Nord-Gefälles

22.

Die Methode der Aushebelung des Einflusses keltischer Schiffbautradition bestand darin, einen vermeintlichen Bruch in der Geschichte der Seeschiffahrt in den Jahrhunderten der „Dark Ages“ zu unterstellen und einen germanisch-nordischen Neuanfang des Schiffswesens in merowingisch-karolingischer Zeit anzusetzen. Als Träger dieses Neuanfangs in der Transport- und Handelsschiffahrt wurde der Stamm der Friesen ausgemacht. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts bemühte sich die deutsche Forschung darum, diesen Friesen eine überragende Rolle in Seefahrt und Handel des Frühmittelalters und der Zeit fränkischer Staatsbildung nachzusagen. Tat-

Bruch, Neubeginn
und Friesen-
Koggen-Legende

sächlich waren die Friesen ein unauffälliges Randvolk an der Nordseeküste. Um ihnen dennoch eine überhöhte historische Bedeutung zuzuweisen, wurde systematisch, beginnend im Deutschen Kaiserreich, bis in die heutige Zeit hinein an einer Wissenschaftslegende um friesische Größe gewoben. Die Überprüfung der existierenden Quellennachweise ergab deren oft oberflächliche, durchgehend einseitige Auslegung oder gar deutliche Verzerrung der Sachverhalte durch eine tendenziöse Forschung. Diese Friesenlegende suggeriert vor allem in Deutschland friesisch-germanische Überlegenheit im europäischen Mittelalter. In diese Friesenlegende wurde die Legende um die Kogge als friesische Erfindung und als Vehikel eines monopolartigen, unwiderstehlichen Friesenhandels eingewoben, so dass man von einer Friesen-Koggen-Legende sprechen muss.

23.

Schiffe als
Werkzeug der
Machtpolitik?

In der Konstruktion von Friesen, Friesenhandel und Friesenkogge kommt ein Spezifikum nationalistisch verengter Sichtweisen zum Ausdruck. Man beurteilt Schiffe, Schiffbau und Schiffsbautraditionen in einem machtpolitischen Licht. Schiffe werden zu Werkzeugen in einem Machtkampf zur See. Auf dieser Schiene wurde aus der überlegenen Friesenkogge die noch überlegenere Hansekogge, – Werkzeug und Waffe im Kampf um Vorherrschaft, Konkurrenzbekämpfung und Eindringen in fremde Wirtschaftsräume. Bis heute unwidersprochen wurde im Spätmittelalter eine Art Verdrängungskampf und Stellvertreterringen zwischen dem englischen Holk und der hansischen Kogge konstruiert.⁶⁵ Dieser Umgang mit Schiffen ist weit von den historischen Realitäten entfernt.

Schiffe, ihre Qualität, ihr Einsatz und Nutzen waren also nie unmittelbares Ergebnis machtpolitischen Kalküls, sondern immer von dem Ringen mit der See, der Sicherheit auf dem Meer und der Erfahrung mit der Natur, also von dem handwerklich-technischen-seefahrerischen Entwicklungsstand einer maritimen Gesellschaft und ihres Bedarfs an Transportkapazität auf dem Meer bestimmt. Gerade wenn man feststellte, dass ein Konkurrent oder Gegner über ein für die eigenen Belange besser geeignetes Schiff verfügte, war man immer bestrebt, über ein ebensolches Schiff und dessen Möglichkeiten zu verfügen, – sei es, dass man sich das Knowhow besorgte oder gegnerische Schiffe als Prisen in die eigene Flotte integrierte. Es gibt kaum einen historischen Bereich, in dem dermaßen großräumig und länderübergreifend agiert wurde wie in der Seefahrt. Neue Typen und Weiterentwicklungen der Schiffe – wie Aufbauten, zusätzliche Masten, anders geplante Bordwände oder andere Größenordnungen – waren überall, wo so ein Schiffe auftauchte für jedermann in jedem Hafen sichtbar und unter

⁶⁵ Kap. 6.2 und 6.3, S. 188–197.

Seeleuten und Schiffbauern diskutierbar. Allerdings konnten sich auch, wie wir gesehen haben, im Rahmen ererbter Schiffsbaumethoden mitunter schwer zu überwindliche Schwierigkeiten bei einem Knowhow-Transfer ergeben.

24.

Es ist immer äußerst problematisch, wenn Schiffe und Schiffsbautraditionen eine Funktion für das nationale Selbstverständnis und für das kollektive Selbstbewusstsein von Nationen haben, zumal wenn es sich um Seefahrtsgeschichte der fernen Epoche des Mittelalters handelt. Es findet dann in der Regel eine legendenbasierte Vereinnahmung von Schiffen und Schiffbau durch die jeweilige Öffentlichkeit statt, die den Spielraum für nüchterne und distanzierte Forschung einengt und geeignet ist, die Forschung zu Inkonsistenz und opportunistischen Zugeständnissen, bzw. – wie in Deutschland geschehen – zur ständigen Verfeinerung und vertiefenden Ausgestaltung entsprechender Legenden zu verleiten.

Eine solche Situation existiert sicherlich in Skandinavien, wo man sich der Geschichte der Wikinger und ihrer geklinkerten Langschiffe mehr als nur historisch-wissenschaftlich verbunden weiß. Das gilt auf jeden Fall für die in Deutschland gepflegte Legende um eine angebliche „Hansekogge“. Es wird ein Schiff nationalistisch vereinnahmt, das in Wirklichkeit im Spätmittelalter europäischen Standard einer länderübergreifenden und länderverbindenden Transportschiffahrt darstellte und das von seinem Typ her als eine Version einer europäischen keltisch-germanischen Hybridschiffgattung einzuordnen ist. Noch heute rätselt die Schiffs- und Hanseforschung, was aus Kogge und Holk geworden ist, ob und wann sie verschwunden sind, ihre Bezeichnung gewechselt oder ihr Aussehen verändert haben, ohne zu erkennen, welche Prozesse sich in der Entwicklung eines sich integrierenden europaweiten Schiffahrtswesens abgespielt haben. Unabhängig von nationalen Selbstverständnissen geht es um die Erkenntnis, dass geklinkerte Transportschiffe angesichts früher keltischer Transportkraweele und der Erfahrungen der Mittelmeerschiffahrt ein schiffbauerisch verkomplizierender Umweg waren. Klinkerschiffbau war der Weg in die Sackgasse einer für frühneuzeitlichen Großschiffbau (Kriegsschiffe und Ozeantransporter) und flexibler, ozeantauglicher Schiffe wie der iberischen Karavelle, ungeeigneten skandinavischen Schiffbautradition.

nationale
Identitäten,
Legendenbildung
und Forschung

Wikingerschiff,
Hansekogge und
Ende des
Klinkerbaus

25.

In Deutschland ist die mittelalterliche Schiffsforschung untrennbar mit der Hanseforschung verknüpft worden. „Hansische“ Schiffahrt und „Hanse-schiffe“ allgemein – nachdem die „Hansekogge“ in letzter Zeit in Verruf

nationalistisches
Hansebild und
„Haneschiffahrt“

geraten ist – bestimmen die maritime Vorstellungswelt vom Spätmittelalter in Deutschland. Demgegenüber wird herausgearbeitet, dass es weder „hansische Schiffe“, noch „hansische Schifffahrt“, noch ein „hansisches Schiffswesen“ gab. Die Schifffahrt im Spätmittelalter, also Schiffbau, Zuständigkeiten für Schifffahrtsregulierungen, Fahrwasser, Zoll- und Abgabewesen, Hafenbetrieb, selbst kriegerische Aktivitäten in Form des Auslieger- und Kaperwesens, waren ausschließlich einzelstädtische Angelegenheiten. Die Hanse war im Wesentlichen für die Absicherung und Privilegierung städtischer Fernkaufleute im Ausland zuständig. Nachdem in der vor- und frühstädtischen Zeit (12. und 13. Jahrhundert) zunächst alle Fernkaufleute in solchen Fahrtenhansen miteinander verschworen waren und sich gegenseitig Schutz und Hilfe gewährten, vertraten auf regelmäßig frequentierten Handelsrouten schließlich organisiert betriebene, kaufmännische Stützpunkte an den Endplätzen der Handelsrouten die Kaufmannsinteressen in den dortigen Städten und gegenüber den fremden Machthabern. Auch die Seefernhändler niederdeutscher Seestädte organisierten auf diese Weise vier Kontore und eine ganze Anzahl von kleineren Niederlassungen, um ihre Geschäfte abzusichern. In der europäischen politischen Welt der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts konnten sich diese kaufmännischen Niederlassungen immer weniger aus eigener Macht behaupten, sodass die Kaufleute ihre städtische „Hausmacht“ einbringen mussten. Die von ihnen geführten Städte besprachen auf Ratsebene ihre Probleme, stimmten sich ab und mischten sich in die Angelegenheiten der Kontore ein. Beginnend in den Konflikten des Brügger Kontors präsentierten sich die sich abstimmen Städte schließlich als übergeordneter städtischer Machtfaktor zur Verteidigung der Handelsprivilegien ihrer Kaufleute, als die „Dudesche Henze“, die nun Hoheit in den Kontoren wahrnahm. Dieser Zusammenschluss von Kaufmannsstädten auf Ratsebene und ihre diplomatischen und politischen Aktivitäten hatten nichts mit Schiffen und Schiffswesen zu tun. Erst durch die Verzerrung der Hanse zu einer den Städten übergeordneten staatsähnlichen, hoheitlichen, organisierten Mitgliederorganisation, zu einem „Handelsstaat“ mit legislativen, judikativen und ebenfalls exekutiven Befugnissen, war eine Basis geschaffen worden, um überhaupt von „Hanseschiffen“ und „Hanseschifffahrt“ sprechen zu können. Ohne diese nationalistischen Staatsweihen bleiben Schiffe und Schifffahrt da, wo sie im Spätmittelalter hingehören, in ihrer Heimatstadt. Wer also heute noch von „Hanseschifffahrt“, „Hanseschiffen“ oder der „Bremer Hansekogge“ spricht, bekennt sich damit automatisch zu einem nationalistischen Hansebild.

26.

ein umfassendes
Legendengebäude

Bei dem Fragenkomplex um Kogge und Hanse geht es nicht um einzelne wissenschaftliche Fragenstellungen, sondern um einen Komplex, den die

deutsche Forschung über längere Zeiträume entworfen hat, und bei dem eines in das andere greift. Zur Vorgeschichte gehört gewissermaßen das, was in dieser Arbeit die „Friesen-Koggen-Legende“ genannt wird. Es wurde ein überlegener, mit einem überlegenen Schiff, der frühen Kogge, ausgestatteter, strategisch in die Ostsee vordringender Friesenhandel kolportiert, der von einem auch in anderen europäischen Gegenden die Konkurrenten ausstechenden friesischen Händler getragen wurde. Diese Theorien dienen ihrerseits zu Untermauerung einer Hanse-Koggen-Legende. Die Gründung Lübecks wurde zur Geburtsstunde der Hanse, eine gotländische Genossenschaft zu ihrer tragenden Säule und friesischer Koggenbau, der von Haithabu nach Lübeck verholte, lieferte das Schiff zum Vordringen eines in der Zielsetzung den Spuren der friesischen Händler folgenden, nun jedoch in ganz anderen Dimensionen vordringenden Hansekaufmanns.

Dieses Hansebild ist heute nicht mehr Stand der Forschung. Die Hanse- und Schiffsforschung – so stellt es sich mir dar – befindet sich seit längerem ständig auf dem Rückzug, – sowohl in der Frage des überlegenen Koggeschiffs, also auch in der Frage der deutsch vereinnahmten „Hansekogge“, als auch in den Fragen, was denn überhaupt hansisch sei. Ohne jedoch die Historie der eigenen Wissenschaftsdisziplin kritisch aufzuarbeiten, bleiben die in Zweifel gezogenen Theorien ohne positives abgeleitetes Gegenkonzept. Entweder wird dann ein „heißes Eisen“ nicht mehr angesprochen oder es kommen neue Ansätze, „turns“ und „approaches“ auf, die aber eher die Anpassung der Forschung an neue politisch-gesellschaftliche Gegebenheiten und Trends signalisieren.

Die deutschen Forschungsbilder

27.

Die teilweise grundsätzliche Kritik, die in dieser Abhandlung an den deutschen Forschungstraditionen geleistet werden muss, ist in der Regel Folge unterschiedlicher weltanschaulicher Prädispositionen der Beteiligten und der jeweiligen Ziel- und Zweckbestimmung der Forschung. Auf der Basis im Wesentlichen gleicher Quellenlage kommt es zu mitunter weitreichend unterschiedlicher Geschichtsdarstellung. Soll eine wissenschaftliche Diskussion fruchtbar sein, darf sie nicht dabei stehen bleiben, auf der reinen Ergebnisebene die fachwissenschaftlichen Punkte gegeneinander abzugleichen, sondern muss Erkenntnisinteressen und ideologische Hintergründe als wesentliche Einflussfaktoren auf die Forschungsergebnisse einbeziehen. Vor diesem Hintergrund ist die durchgehend vorhandene, in sich wandel- und politisch anpassbare nationalistische Grunddisposition der deutschen Schiffs- und Hanseforschung anzusprechen, die bzgl. niederdeutscher Schifffahrt im Mittelalter wesentliche Erkenntnisse und historische Einordnungen in die

nationalistische
Prädispositionen
und Menschenbild

Geschichte eines europäischen Schiffswesens verzerrt oder sogar verhindert hat.

Dietrich Schäfer hat 1888 in aller Deutlichkeit, ja programmatisch die Konzeption bedingungsloser nationaler Parteilichkeit eingefordert. „Jene krankhafte, gerade in der deutschen Geschichtswissenschaft nicht seltene Unparteilichkeit, die bald aus diesen, bald aus jenen Quellen fließend, peinlich bemüht ist, vor allem dem Auslande gerecht zu werden, trägt eine Berechtigung nicht in sich.“⁶⁶ Eine Forschung, die sich auch heute noch dem Menschenbild der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung, den Idealen der französischen Revolution und der Charta der Vereinten Nationen verpflichtet weiß, kann nicht national im Sinne Schäferschen Konkurrenzdenkens sein. Nur auf dieser freiheitlichen Grundlage war und ist es möglich, existierenden ideologischen Zwängen und nationalistischem Druck standzuhalten und sich nicht daran zu beteiligen, die Geschichte für bestimmte Interessen und Sichtweisen auszuschlachten.

28.

vier Etappen des
deutschen
Nationalismus

Die deutsche Hanse- und Seefahrtswissenschaft hat in den vergangenen ca. 150 Jahren vier Etappen nationalistischer Einseitigkeit durchlebt, in denen sie ihren Forschungsgegenstand in ein ideologisches Korsett zwängte und politisch kanalisierte.

In der nationalen, bürgerlich-liberalen Anfangszeit der Forschung entdeckte man die Hanse, um sich an ihr, wie es Johann Martin Lappenberg 1859 ausdrückte, „die Heldenzeit und die Großthaten des deutschen Bürgerthums [zu] vergegenwärtigen“.⁶⁷ Später ging es darum, mit Hilfe der mittelalterlichen Hanse ein kaiserlich-preußisches „Deutschland auf und über See“ zu beschwören. Schließlich diente die Mystifizierung der Hanse und ihrer blutsreinen, nordischen Herrenmenschenkauffleute dem politischen Ziel der Gehirnwäsche der Deutschen im Sinne aggressiver europäischer Großraumpläne Nazideutschlands. Als sich schließlich nach dem Zweiten Weltkrieg die politische Lage in Deutschland grundlegend gewandelt hatte, ging es der Forschung im westlichen Teil Deutschlands darum, einen allseits überlegenen und abendländische Kultur auf friedlichem Weg verbreitenden Hansekaufmann vorzuführen, der ein historisches Vorbild für den, das „Wirtschaftswunder“ gestaltenden, wieder nach oben strebenden Deutschen abgeben konnte. Im östlichen Teil Deutschlands wurde die Hanse zu einem Bund nationaler Emanzipation des Bürgertums für eine spätere Ostsee als Meer des Friedens und der Völkerverständigung passend zurechtgelegt.

⁶⁶ Nachweis: Anm. 21, S. 508.

⁶⁷ Nachweis Anm. 2, S. 503 .

29.

Nachdem die Hanse im letzten Jahrzehnt als diplomatisches Instrument kaufmännischer Privilegienverteidigung und als regional aktive Vertretung regionaler Städteinteressen auf Normalgröße zurückgefahren worden ist, besteht heute die Gefahr, dass in der niederdeutschen Schicht der städtischen Ferngroßhändler die visionären und unerbittlichen Beherrscher eines Kaufleuteimperiums, als den Kontinent prägende Wirtschaftsgemeinschaft und globalisierende Einigerin Europas gesehen werden. Das wiederum hätte seine Triebkraft in der beherrschenden Rolle, die Deutschland wieder in dem heutigen Europa Brüsselscher Machart einnimmt. Es besteht heute die Gefahr, dass die Hanseforschung in eine neue, die fünfte, nationalistische Spielart hinein gerät, die sich europäisch tarnt und die ich „Deutschen Euronationalismus“ nenne. Der immer wieder historisch überhöhte niederdeutsche Kaufmann kann nur realistisch von seiner ihn prägenden gesellschaftlich-ökonomischen Funktion her beurteilt werden. Er wirkte profan und egoistisch im Rahmen gesellschaftlicher Arbeitsteilung als ein qua Funktion an Handelsprofit ausgerichteter Warenvermittler und Experte für Markt- und Geldwesen unter den Bedingungen eines sich entwickelnden spätmittelalterlichen Städtewesens in einer feudaldilig-klerikal beherrschten mittelalterlichen Ständegesellschaft. Realistisch betrachtet, lässt sich historisch nichts ausmachen, was den Hansekaufmann zu einer Führungsfigur des europäischen Mittelalters qualifiziert.

Um wirklich für ein neues Europa der Völker einen Beitrag leisten zu können, muss dem, angesichts der wirtschaftlichen Stärke Deutschlands wieder offener hervortretende Nationalismus eines Europas unter deutscher Vormacht entgegengetreten werden. Der Geschichtswissenschaft fällt dabei die wichtige Rolle zu, diesem historisch so verhängnisvollen und zerstörerischen Geist durch bewusstes Miteinander und komparatistischer, selbstkritisch aufarbeitender Geschichtsschreibung entgegenzutreten.

„Deutscher
Euronationalismus“
und die Aufgabe
des Historikers

SHIPPING, HANSE AND MEDIEVAL EUROPE

Ships by the Example of Hamburg, European Lines of Development and German Research History

– Summary –

The ships of Hamburg in their European context

1.

Each harbour has its individual conditions of development. Besides specific historical circumstances and political lordship, seaside harbours differ mainly in their topographical conditions. They serve as hubs connecting long-distance maritime and inland trade often through a river system with one stream serving as the main arteria. Nevertheless there are considerable differences, such as the existence or the absence of tides. It is essential for the process of shipping whether or not it may enjoy tidal free estuary channels and ports or to remain limited by tidal currents und ranges: the former being the case on the Baltic seaside and the Mediterranean, the latter on all other shores of North and West Europe including Hamburg. It is of importance how far upstream, i. e. upcountry, the seaport is located and which river channels or even tributaries a vessel has to pass, before it can enter the harbour. For regional shipping and inland distribution of goods it further matters whether the port is connected to more than one inland riverway, such as Hamburg with its rivers Alster, Bille, and Upper Elbe, leading to two city harbours - an upper one for inland transports and a lower one for maritime traffic. Sometimes the navigable waters ended in one-way city harbours such as Stade or Buxtehude. Subsequently we have to specify different types of ports and harbours, although comparative research in the field remains poorly developed until now.⁶⁸

different types of
harbours

2.

Despite these differences in harbours and regional shipping, the same basic facilities and operational port procedures could be found almost everywhere in compliance with the general requirements of commercial navigation. Everywhere they adhered to the general state of the art for seafaring of that era, so in principal any professional mariner could get along in any harbour. The substantial similarities of port operations become evident particularly in the suppliers' and maintenance business. The small watercrafts of a seaside port, all the boats, prams, barges, punts, or scows, were always

similarities in
harbour operation

⁶⁸ In her comprehensive study comparing the harbours of Hamburg and Kopenhagen, Christina Deggim draws a corresponding conclusion: DEGGIM, *Hafenleben* (2005), S. 331.

needed at the shipyards, for lighterage or as duty vehicles of municipal customs officers, harbour masters, and other public servants. Rafts provided platforms for waterworks or for repair and servicing at the floating vessel. Flat, low draught vehicles were required for ferry services and transporting goods along narrow waterways into every corner of a town like Hamburg. For urban supplies of stones, bricks, lime, or timber from the regional neighbourhood larger and solid flat bottom vehicles for heavy goods were needed. Such heavy load prams could not be moved easily, because they could neither be punted nor sculled. If the banks of the waterway allowed it they were hauled or sometimes rowed with oars at one or both ends of the craft. One could only sail those prams with the wind astern and a mast was also necessary for fixing the tow for hauling. In Hamburg the regional and intra-urban transport of goods was performed by scows and freight prams. Smaller flat bottom boats did not make the Elbe but were mainly used on wetland drainage ditches, canals, and creeks of the flat hinterlands. Sailed and rowed boats with a superiorly designed underwater body were an option for short distance passenger transport, used in ferry service and mainly as ship's boats of larger vessels. 16th century engravings of seaport towns and harbour views all across Europe illustrate busy sceneries of boats and minor ships going to and fro. They prove different territories' similar needs running a port and the local water traffic. In this context the seaport of Hamburg was by no means an exception.

3.

local and regional
shipping activities

The *libri expositorum et receptorum* (Kämmereirechnungen) were the annual revenue and expenditure recapitulations of the Hamburg treasury. Naturally, they also reported the communal expenses for local and regional water activities including payments for the crews of municipal ships. We find the accounting for watercrafts of town officials such as the port captains, called the *boomsluters* of the Winsen- and Niederbaum,⁶⁹ for the custom authorities in the port area and at the Eislingen toll station up the river Elbe, and for the traffic to the Hamburg out-post on the Isle of Neuwerk in the Elbe estuary. In addition, Akzise- and Brukvögte⁷⁰ received barges and boats by the town council.

Hamburg pursued a grain staple policy and developed its territorial ambitions on the Elbe waterway and in the Lower Elbe region by deploying *naves civitatis* to patrol the Elbe. Furthermore, the town launched militant sea operations, called *expeditiones*, against insubordinate territories in its

⁶⁹ The upper inland (Winsenbaum) and the lower seaside port (Niederbaum) of Hamburg which were closed at nightfall by chains and a floating log (= germ. 'Baum'). *Boomsluter* means 'closer of the log'.

⁷⁰ Exercise duty inspectors and an early form of police officers.

area of influence, aristocratic feud enemies and piracy off the East Frisian coast. From the forties of the 15th century onwards Hamburg started to buoy the mouth and the channel of the Lower Elbe running special buoy laying vessels. Hamburg also repeatedly contributed cogs and escort ships to war contingents of the hanseatic seaport cities. During the last decades of the 15th century Hamburg amply used privateers in hostile activities against English shipping, thus further blurring the differences between private and municipal naval warfare.

4.

For its maritime *expediciones* Hamburg had different types of ships at its disposal. The Hamburg town council continuously used *Ewers*, an all-rounder for all kinds of transport. This ship could be propelled by oars and by sail, its construction and dimension allowing it to navigate both the Lower Elbe and the Wadden Sea. *Ewers* were sent out to patrol the river and to take part in flotilla sea expeditions. In the pursuit of territorial interests on waterways, large and ponderous cargo vessels, i.e. *cogs* or *hulks*, were of little help to the town authorities. Those expensive ships were normally owned and operated privately for commercial purposes. When Hanse sea towns occasionally faced political obligations to equip and provide large transporters, such vessels were purchased on the spot or chartered from private owners. Thrice within 100 years the KR mention a municipal *butzen* which seems to have been a medium-sized working sailer with an own dinghy. For representation purposes, councillors' delegation journeys, postal information delivery, as well as rapid maritime attacks the municipal authorities operated special types of boats. In the 14th century these were the *snicken*, in the 15th century also the *bardesen* operating under the command of public barsemasters. Once, in 1474, we hear of a Hamburg *balinger*. *Schnicken* and *bardesen* had special ship houses for shelter and maintenance. Being neither cargo carriers nor work crafts, these ships were rather slim and featured end-to-end rowing lines and a mast with a square sail. They had been constructed in the tradition of the Nordic *snekkja*, as a quasi-successor to the Viking longships. We find two kinds of *naves civitatis*: clinker-built, flat-bottomed work boats and clinkered barges of the Nordic type for town representation, suited for combat. However, it has to be taken into account that the written sources only credit official, municipal water activities. Privately run freight and trading vessels remain in the undocumented background. How can the scenery of the Hamburg lower seaside harbour be imagined? Various busy harbour boats and ships' dinghies rushing to and fro; lighters on their way to anchoring vessels or to the inner waterside; a considerable mix of larger and smaller seagoing vessels, most of them foreign ones, frequenting

two types of *naves civitatis*

Hamburg for business reasons. One of the most common and important trading carriers found along the Northwest European coasts from the Baltic down to the Atlantic shores was the *kreier*. However, while this type of ship fits seemingly well into the image of Hamburg harbour, town authorities had only a marginal interest in it as proven by merely two references to it in the KR at the end of the 15th century.

5.

confusing situation
end of 15th century

In the last decades of the 15th century, the situation becomes increasingly unclear. Ships are referred to only by their individual names or their task (Tonnenschiff)⁷¹ or appear as new, undefined types such as the *bark*. In the second half of the 15th century the entire European shipping scenery saw some comprehensive changes regarding carvel shipbuilding, multimasted rigs and the castles on ships. However, we remain unable to exactly tell how these changes impacted Hamburg's shipbuilding specifically, considering that some of the town ships at the time were either West European prizes or had been purchased in Flanders. Entries into the KR provide some early evidence of ship artillery on board Hamburg's biggest town ships, the "Katherine" and especially the "Marie", the largest and most expensive *navis civitatis* at the time. We expect that Hamburg shipping affairs around the 15th century were embedded in a larger European context. In order to acquire a proper understanding of Hamburg ships and shipping, we therefore have to contrast them with pan-European shipping developments. The ship types extracted from the Hamburg KR are to be evaluated in this larger context to differentiate between Hamburg-specific characteristics and general late medieval shipping traits. It came to light that German shipping research still struggles to assume a genuine European perspective in its pursuit of inherited, single-minded nationalistic ideas, and remains unable to realistically evaluate the trends in development and actual contributions of ship types to the entirety of medieval European shipping history.

6.

confusing
terminology of ship
types

Hamburg town ships are compared to those of other European regions with the help of the HUB⁷². It turned out that some of the ship types used in Hamburg were merely regional variants of a widely spread ship type of the same name such as *schute*. In Hamburg a *schute* was a small, flat, cheap chine girder vehicle for local shallow water transport, yet we also hear of seagoing *schuten* on the Baltic Sea used for sea transport and *orlog* missions. Similarly the *ewer* was not only a small to medium-sized coaster

⁷¹ A Hamburg buoy layer (buoy = germ. 'Tonne').

⁷² Hanseatic Record Book (record = germ 'Urkunde').

but also a large seagoing vessel in Holland and Flanders; *schnicken* were mainly a speciality of the Baltic Sea; *bardesen* / *bardsen* were used for pirating and privateering in East Friesland, Holland, England and in the Baltic. Quite a number of letters of marque were granted by the town of Danzig in the middle of the 15th century, one quarter of them for *bardesen*. Nevertheless, there were also *bardesen*/*bardsen*/*baardzen* peacefully sailing the seas. These were middle sized freight and trading vessels, often pursued and captured by other privateer *bardsen*. Around 1480, the Flemish engraver Master W ♠ portrayed a freight *baardse* as a large-bellied, carvel-planked two-master, that most likely had still been one-masted and clinker-built in the first half of the century and been named differently then. *Schnicken* and *bardsen* of the fast, oared *orlog* type were put to sea in England as *balingers* and *barges*. They too had been derived from the old Nordic fighting longboats. To make matters even more complicated, it is often not clear, how a ship looked like at all. The same ship could have been named differently while other different ships shared the same name. This illustrates two aspects: Firstly, there were no definitive agreements or reliable definitions whatsoever regarding ship types in the Middle Ages, and secondly, statistical evaluations of ships mentioned in claim lists for damages and loss compensation from the 15th century reveal that in 80–90 % of all cases the ships were identified solely by the skipper's name. When it came to characterising a ship, its type and build were of no interest. Even the large Prussian-Livonian “*Baiensalzflotten*” (Baiesolt fleets) were motley collections of ships of all different types and sizes - to the best of our knowledge at least, since half of the damage and loss claims do not provide any information about the water vehicle involved and 29 % of the case entries just use the general term *schipp*.⁷³

7.

Trying to reconstruct the European shipping scene as accurately as possible, German research keeps revolving around two specific ship types, the cog and the hulk. The cog in particular got dubbed as “*Hansekogge*” and was elevated to be the central showpiece of the German Hanse thus being an element of a *völkisch*-mystical concept. With it, the idea of superior hanseatic cog fleets fighting for the hanseatic cause was spread – a picture which is basically wrong in multiple aspects. Not only was the cog of the Late Middle Ages at home everywhere in Europe, but commercial convoys from seaside trading towns on the Northern hemisphere, including the hanseatic ones, were assembled predominantly from middle and small sized naval units. The largest and most expensive transporters of the time only

“*Hansecog*” and
“ship types fighting
each other”

⁷³ App. H.1.

contributed a minor contingent to the trading convoys. Furthermore, the theory of hanseatic cog fleets is wrong in its assumption of these fleets being exclusively hanseatic fleets. “Butenhanseatic”⁷⁴ *skippers* frequently joined in these convoys with their own ships and crews. It was common practise for share-owners of a ship from a Hansetown to employ also foreign, non-hanseatic skippers, just as skippers in a Hansetown used to sail cargo for butenhanseatic freighters, or charter their ships in England or Flanders to local merchants to deliver their cargo to distant ports.

In the past, German research (Bernhard Hagedorn and Walther Vogel) had assigned medieval shipping exclusively to individual sea towns, however this changed with the invention of the “Hansekogge” as a superior fighting unit for a powerful Hanse. Supported by the Hanse theories of the leading researcher of the time, Fritz Rörig, National Socialist propaganda misused a ship type as a serious argument for Germanic and Hanse superiority. The cog of the German Hanse was viewed in the context of a competitive rat race against the English hulk, to which it ultimately lost. Scholars favoured two explanations for the alleged disappearance of the cog: a theory of radical substitution and a theory of relabeling. The latter one argued that the only difference of the two ships were the hulk’s castles, meaning that every cog upgraded with castles would then be called a hulk. However, it was the first theory of radical change which eventually became widely accepted and remains alive until today. It argued that around 1400 the hulk had simply become a larger and more efficient ship type than the cog could keep up with. Ultimately any direct struggle between the ship types is a made-up story for which there is no concrete evidence in the history of seafaring. The development and further advancement of ships was always characterized by cautious, step by step adaptations, tentative improvements, and conservatively sticking to proven shipping and shipbuilding techniques. Innovation required time and outdated types disappeared gradually over time. In Germany, the idea of the “Hansekogge” was only able to gain general, unchallenged acceptance because shipping research during the Third Reich never compared Low German shipping to the concurrent state of seafaring across the rest of Europe –an approach that used to go without saying during the times of Wilhelminian shipping research.

8.

situation at the
end of an era

German shipping research failed to come to a satisfactory understanding of the main lines of development in European shipbuilding during the Late Middle Ages. Nobody could manage to put Low Germanic shipbuilding at the cutting-edge of European technology.

⁷⁴ From outside the Hanse, no citizens of a Hansetown (mid. low germ. ‘buten’ = outside).

Mediterranean shipbuilding played a pioneering role for the rest of late medieval Europe with its tradition of carvel-planking going back to the ancient world of seafaring. At that time, carvel-planking had been carried out by using a highly sophisticated shell-first construction technique whereas in the late Roman and medieval centuries the Mediterranean shipwrights switched to a frame-first technique. These were two main options in Europe heading towards early modern, global seafaring with a need for both efficient commercial shipbuilding and huge men-of-war armed with heavy artillery. The Southern way of carvel, frame-first construction was never hampered by any of the size limitations that shipbuilders in England came to face. Between 1416 and 1420, the English tried to build a huge carrack for the Navy of Henry V. The “Grace Dieu” was meant to be established as the largest ship of its time, however, only knowing how to build clinkered ships, English shipwrights quickly reached the physical and technical limits of their craft.

Over the course of the 15th century, it became necessary for the Northern parts of Europe to leave the clinker and shell-first method behind and adopt the South European style of shipbuilding in order to survive. This historical state of European shipping in the Late Middle Ages marks the end of the entire era of medieval shipping. However, we cannot understand this end phase of an era in its historical dimensions without consideration to the processes and developments that led up to it. Around 1500, medieval seafaring north of the Alps and the Pyrenees could look back on more than one and a half millennia of history. In order to investigate, we have to start at the initial formation and the basic correlations, and lines of development, leading towards the beginning of early modern navigation.

The era of medieval shipping

9.

Some of mankind’s most impressive inventions have been made in the field of maritime navigation. In adherence to the laws of physics they enabled movement and transportation across water, a medium naturally inaccessible to men. Conforming with the physical laws of nature, they always strove for means of locomotion and transportation on waters, although evolution has not designed men for such activities. Using boats on rivers and lakes and ships on the sea men achieved previously unthought-of cultural and social perspectives. Applying the physics of Archimedes, the mechanics of propulsion, and the laws of drive force transmission, they learned to handle nature with complex sailing techniques and experience concerning material properties und behaviour. The first results of this occurred in the cultural area north of the Alps and Pyrenees in the form of an outstanding early transport vessel created among the Atlantic Celts. Their shipping had no physics, technique, and shipping

predecessors among the Germanic tribes from the North or Slavic peoples of the East. The Atlantic Sea Celts had been developing their ships long before Roman seafaring and Gallo-Roman inland navigation existed in the Northwest and Celtic seaworthy freighters went on to serve as a model for subsequent historical developments in the field of naval navigation. The cradle of North and West European transport shipping lay on the Atlantic coasts of Brittany.

10.

challenging sea territories in the West

In the centuries before Christ at the western end of the European continent, across the Atlantic coast and the Narrow Seas, including the English Channel, as well as the Celtic and the Irish Sea, another high seas navigation developed independently from the flourishing Greco-Roman civilization of the Mediterranean. When Caesar launched a naval campaign against the Atlantic seaboard tribes during his conquest of Celtic Gaul in 56 BC, they managed to oppose his galleys with a fleet of large, solid sailing vessels. Caesar was deeply impressed by the ships of his enemies, in particular those of the Veneti. While the Romans were used to the climatically favoured and comparatively predictable epicontinental Mediterranean sea, the Celtic maritime peoples settled along a sea which was much harder to navigate with its West end merging with the open Atlantic, the coastlines exposed to the Atlantic West storms, causing heaviest seas above the continental shelf and dangerous lee shores. Especially in the region of the Narrow Seas, these waters are affected by enormous tidal ranges and dangerous tidal currents.

11.

Celtic transport shipping; Roman province

Reconstruction of these transport ships of the Breton Celts, in particular of the Veneti on the South coast of Armorica⁷⁵, reveals large, flat-bottomed, high-freeboarded transport sailing vessels. Navigating the rough and dangerous waters of the Atlantic, they proved superior to the Roman Mediterranean ships in terms of seaworthiness and design. Similar to the Roman ships, they were carvel-planked, however unlike the Romans, the Celts constructed their carvel transporters skeleton-first, i.e. they began with shaping the hull by means of a frame construction and then proceeded to cover this skeleton with planks, laid edge to edge and fastened to the frames.

The technically advanced style of transport shipping was centred in Western Gaul. It was supported by a highly developed Celtic society which extended to central France in the West and as far as Slovakia in the

⁷⁵ Bretagne.

East, with further settlement on the Britannic Island and Ireland. Their long-established culture was in the process of becoming a modern feudal society, meaning the formation of a feudal class structure of patron-client relationships in their heartlands, advanced division of labour between agriculture and handicrafts, formation of urban settlements (*oppida*), and bullion- and coin-based trade. The Roman conquest of Gaul by Caesar in the fifties BC and the Augustan establishment of the three provinces Belgica, Lugdunensis, and Aquitania put an end to these developments. Under provincial Roman authority, Celtic society became more of a Gallo-Roman hybrid. Nevertheless, the Celtic ways of advanced Atlantic transport navigation survived and were now practised under the protection of Roman naval fleets, the *classes Germanica* and *Britannica*.

12.

Starting in the first post-Christian century, the provincial-Roman and maritime-Celtic world was challenged in a way all early, stately entities throughout history were. Economically thriving and culturally advanced states became the target of attacks by archaic, primitive peoples struggling for existence, who were attracted by the wealth of these territories. So the early states and ancient islands of civilisation experienced raids and invasions by mountain peoples, nomadic tribes, already sedentary tribes in search of land, or seafaring peoples. During its later centuries, the *Imperium Romanum* was gradually put on the defensive at its North-western flanks along the Rhine border and in Britany as well as both sides of the Channel and the Atlantic. The Limes, the Hadrian's Wall, and the fortifications on both sides of the Channel, called *Litus Saxonicum*, were all necessary defensive reactions of the Empire.

cultural gaps and attractions

The sea raids of Germanic tribes from Scandinavia and the North Sea shores fitted right into this increasingly critical situation for the advanced territories of Western Europe, that started in the Western Roman provinces and later spread to the developing core areas of the Frankish-Carolingian realm.

13.

Germanic tribes were not only the cause of unrest along the inland Rhine border, but over the centuries they also repeatedly attacked by sea along the North Sea coastline heading southwards. The Chauci were the first to launch raids with simple, paddled log boats in the middle of the first century, followed by Franks, Saxons, Angles, Danes and Norsemen. The so-called "Viking Age" was merely the final phase of this era. In the Middle Ages, the maritime Germanic peoples were viewed as coastal and island

the Nordic longship

settlers on the bleak, mist-shrouded Nordic Seas at the dark northern edge of the world. Living in this harsh and remote part of the world, their only connection to other territories was through ships and navigating the seas. They soon left the times of dugouts and bark boats behind and succeeded in creating something historically unique: the initially rowed, absolutely seaworthy Nordic longship, constructed shell-first and matchlessly planked with downwards overlapping plank edges. The longship was invented by prehistoric North European peoples merely on the verge of civilization, who were still deeply rooted in their archaic tribal culture of kinship-based relationships. The longship fitted this stage of social development perfectly, as its primary function was transportation of raiding expeditions, or whole clans in search of new land, or trading parties. They acquired the proper sailing technique from the Celtic seafarers in the South. Raids on neighbouring tribes and successful looting expeditions to distant shores brought honour to their warriors. Such activities required ships. The longship was the perfect choice for such undertakings as it allowed both, crossing the open sea and rushing upstream into the inlands.

14.

divided
NW-Europe, split
shipping

The early medieval centuries were a time of fundamental changes in the Celtic-west European world: large invasions during the Migration Period, foreign Germanic dominions, expulsions, assimilations, christianisations, consolidation of a Frankish-Carolingian kingdom, Anglo-Saxon conquest of large parts of the Britannic island, Norman invasions - and the formation of a feudal-clerical European core region of the so-called Christian Occident.⁷⁶ For centuries after, the European hemisphere was divided into this “Christian Occident” and the “barbaric” tribal societies beyond the borders of the Germanic North and Slavic East. On the high seas and the coasts, this division was reflected by two shipping traditions.

Reviewing the global history of seafaring, we can notice a dichotomy between fast, light, normally rowed ships for military purposes and heavier, bellied sailing vessels for peaceful trade and transport. In our particular case, these two types of ships were developed independently from each other by cultures in different stages of social development.

15.

Celtic and Nordic
shipbuilding: two
worlds

In the first centuries of our Common Era another building tradition saw development parallel to the old Celtic Western navigation. As a peasant-warrior culture with little social division of labour, the Nordic-Germanic peoples emphasised the building of war ships. Even their transport ships

⁷⁶ Kap. 17.1, S. 578–586.

were merely expanded versions of their ritually worshipped fighting ships, the clinkered Nordic longships. It was the maritime Celts who had the specialised transport vessels sailing the Atlantic coasts, later called Bretagne and Normandy, the waters of the English Channel, and the Celtic and Irish Sea.

There was no rivalry between the two building traditions; in fact, they were even suited to complement each other. When the Scandinavians faced social demand for larger transport vessels, they could have turned to the high, heavy sailing freighters of the Celtic Southwest, they had encountered on previous ventures to the South. In similar fashion, Celtic seafaring had the option of adopting the Nordic Dragon Ship after lacking the necessary experience in military shipbuilding due to centuries of protection by the Roman Empire and naval defences of the Frankish state. However, a mutual acceptance of each other's shipping tradition did not happen. Celtic and Nordic shipbuilding methods remained incompatible, as they represented two separate worlds of naval architecture. Celtic shipwrights applied the skeleton-first technique: They began by erecting a shaping framework and then planked it with edge-joined planks fixed to the frame timbers, thus forming a smooth carvel ship. The Nordic shipwrights used a shell-first method: After keel, fore and aft stems had been laid, they assembled a hull shell by lapstrake planking, fixing the strakes to each other and fitting frames into the shell afterwards. A shipbuilder at the time was either a carvel or a clinker shipwright.

16.

In terms of design, carvel shipbuilding offered a larger degree of flexibility. Due to their flat carvel bottom, Celtic sailing transporter could be constructed in wider widths with the ship's sides heightened accordingly. Carvel planking did not cause any shearing stress between lapping strakes, because the planks were butt-joint and separately fixed. The beam of a frame-first construction was not limited by the S-shaped cross-sections of shell-first hulls.

borrowing from
Celtic carvel ships

Over the course of time, the Scandinavians invaded territories in Britain and the continental West coasts, often staying there for years or even settling permanently. Instead of adopting regional carvel architecture, they continued to practise their sophisticated shell-first clinker method and pushed back indigenous carvel shipbuilding. When Nordic-Germanic shipwrights had to meet demands for seaworthy transport vessels in the Western sea territories, they started to borrow decisive features from Celtic ship shaping as long as these were compatible with their traditional ship building technique. This mainly refers to the flat, carvel bottom, which was added on top of the keel beam or substituted it altogether. After the

construction of the bottom, carvel planking shipwrights would erect the entire ship's frame skeleton, while the clinkering shipbuilders now added the stern- and stemposts, and then built up the clinkered, self-stabilizing ship's sides, beginning with the garboard plank and blending the bottom part into the top sides.

After adopting a flat carvel bottom, clinker-shipwrights compiled their clinkered shell-sides beginning at the chinelines, allowing them to choose height, shape, and projection of the sides, which only had to fit the size of the flat bottom. In doing so, they were able to build their ships to specifically meet different cargo requirements. Naturally, these ships approximately resembled the model of Celtic freighters in terms of hull proportions, key ratios and sheer plan. However, one substantial difference remained. Despite their carvel bottom, these ships were still clinkered shell constructions along the lines of traditional Nordic shipbuilding.

17.

Celtic-Nordic
hybrid ships

The result were hybrid ships that combined prominent features of Celtic transport vessels and the traditional building method of Nordic clinker ships. In the different regions where the clinker technique was practised these hybrid ships were modified according to different marine conditions. This explains the small ships used for tidal flats by the Frisian *cokingi*. Scandinavian load carriers (Bergen, Kollerup) were certainly a result of Celtic influences and even the hulk, predominantly traced in Britain, with its prolonged bottom planks strongly curving upwards at bow and stern may fit in this hybrid tradition although we lack concrete archaeological evidence.

the cog:
a hybrid ship

Over time we notice developing overseas trade routes, flourishing maritime trading towns, and regular bulk carrying trade between gradually economically integrating areas. Consequently the Late Middle Ages of West and Northeast Europe saw one particular large hybrid ship rise to prominence: the cog, also called *liburna*. Throughout the entire Middle Ages we find pictorial, written and archaeological evidence of this ship type in different stages of development starting with a Celtic coin, early Scandinavian coin jewelry, ships on seals, and quite a number of verifying archaeological finds including the elaborately restored cog type Bremen. Only on the basis of underwater archaeological finds have we been able to establish the flush carvel bottom as the primary distinguishing feature of this hybrid class of ships. Medieval illustrations and engravings on coins and seals always depicted secondary characteristics only, such as high freeboards, straight posts, or the comparatively even deck sheer making the proper classification of ships difficult, as demonstrated by the yet unsettled scholarly debate surrounding the ships on early Lübeck town seals.

18.

In terms of naval architecture Celtic-Nordic composite ships ended up more complicated, but less efficient than the primal Celtic carvel freighters. This demonstrates Germanic-Nordic shipwrights' inability to adopt foreign building traditions, such as the Celtic skeleton-first method. At the end of the Middle Ages the Nordic clinker, shell-first tradition had proved itself to be an evolutionary dead end in ocean navigation as trade and sea traffic in late medieval Europe had called for more and larger cargo carriers. It had reached its technical, functional, and economical limits. In contrast, Mediterranean and Iberian shipbuilding in the High and Late Middle Ages was never in danger of its technology becoming outdated. There, they had used always carvel planking on hull frames, which even allowed them to build huge roundships – three-deckers that transported armies of crusaders to Palestine.

complicating
shipbuilding

19.

Seafaring in the West, North, and East of Europe only managed to escape the technological dead end of clinker-planked sea-going ships with the help of South European, namely North Italian and Catalan, then Breton shipbuilding. At the beginning of the 14th century, big Mediterranean commercial cities had imitated Atlantic cogs from Gascony for various nautical and economical reasons.⁷⁷ However, they did not quite copy these clinkered Bayonne cogs but rebuilt them as frame-first flush-planked *cochae*. Without realising it, the South Europeans actually returned to old Celtic pre-cog building traditions. The carvel *cochae* could be enlarged and improved without being restricted by the physical and technical limitations of clinker architecture. Over the course of the 14th century the *cocha* was eventually evolved into a two-master, preparing the way for its transition into the largest ship of late medieval Europe, the Mediterranean three-mastered carrack.

Cog
cocha
carrack

Maritime affairs of the early modern times were shaped by the beginnings of ocean-going global navigation and only large carvel vessels were able to meet the new challenges of seafaring in terms of ship size and specialized operational purpose, for example the large men-of-war carrying modern ship artillery behind newly invented gun ports. Operating clinkered sea ships, such as cogs and hulks, made less and less sense. At least from the second half of the 15th century on and still into the 16th century Northwest and Northeast European shell-first shipwrights were forced to adopt the Southern frame-first method. It became apparent how reluctant medieval

⁷⁷ Kap. 5.1, S. 143–146.

shipbuilding was to venture outside its long established, orally passed down traditions and ‘learning by doing’ approach.

20.

South-North divide
and the first all-Eu-
ropean ship type

Step by step, West and North-East European shipbuilding adapted to the leading Mediterranean and Iberian frame-first carvel methods. This development was catalysed by the big Genoese trading fleets that were sent out annually northwest bound rounding the Iberian Peninsula and crossing the Biscay for Bruges, Southampton, and London. In addition the Genoese granted the French naval assistance with large carracks against the Royal Navy of Henry V in the second decade of the 15th century. Initially, a single shipyard in Rouen was the only one in all of Western and Northern Europe which was able to handle both carvel and clinker construction. However, emanating from the Lombardic sea towns, carvel shipbuilding eventually found its way north via France, particularly the Bretagne, England, and the Low Countries. Finally, it reached the wharfs of the Low German and Scandinavian seaside towns on the North and Baltic Seas. This process of adaption usually took at least half a century and often longer, depending on the intensity of an area’s connection to the advanced South. This comprehensive process of European integration generated a uniform sailing vessel: a fully rigged carvel ship with bow-sprit, foremast and mainmast, each holding a topmast, a lateen rigged mizzen mast and higher fore- and aftcastles integrated in the ship’s hull and able to be equipped with ship artillery.

The old clinkered trade and transport vessels, mainly the cogs and hulks, were gradually modified and altered to the point, where these ship types eventually ceased to exist entirely and clinker planking was fully abandoned. The end of the clinkered sea freighters and their construction type simultaneously marked the end of the Middle Ages in the Northwest and Northeast hemisphere of European navigation.

21.

“overlooking” Celtic
significance

We cannot understand the entirety of European shipping history without taking into account the Celtic transport shipping that stood at its beginning - yet the Celts did not feature at all in national research orientations of the 19th and 20th century. French research was centred around the Roman heritage and simply subsumed Celtic individuality under Gallo-Romanic culture and provincial-Roman naval history. Celtic navigation was treated as a closed episode of the past without any noteworthy influence on medieval shipping that left the Western European historical scene alongside the Romans.

One of the shortcomings of national research was underestimating Celtic transport navigation, another one was ignoring the South-North gap in high and late medieval European shipping. While French shipping research has partly picked upon this issue, Anglo-Saxon and Scandinavian research disregard this divide in European shipping entirely. German shipping research in particular tried to reason away a “humiliating” dominance of Mediterranean shipping culture.

ignoring a maritime
South-North divide

22.

The Celtic influence on shipping was ignored was by inventing a break in the “Dark Ages” seafaring history followed by a restart of a Germanic-Nordic shipping in Merovingian and Carolingian times. The tribe of the Frisians was picked to be the protagonist in this new transport and trade shipping. Since the beginning of the 20th century particularly German research tried to position the Frisians as the leaders in transport navigation and sea trade during early medieval times and the era of Frankish state formation. In order to compensate for the fact that the Frisians were merely a small, split, marginal people along the remote North Sea coast, a scientific legend of Frisian importance was started in the German Empire and systematically spread until today. A review of all existing references of Frisian shipping in medieval sources shows a continuously biased approach, an often only cursory assessment to the sources and even plain distortion of the facts. The Frisian legend suggests Frisian-Germanic superiority during the European Middle Ages. The story of the Frisian invention of the cog was closely linked up with the general Frisian legend, as the cog was made the watercraft for an alleged monopolistic, irresistible Frisian trade, and thus we are confronted with an intertwined Frisian-cog-legend.

historical break
and restart: the
Frisian-cog-legend

23.

The construction of the Frisians, Frisian trade, and Frisian cogs is part of a typical nationalistic approach to naval history where ships, shipbuilding, and shipping traditions are only viewed in the context of current power politics. This approach to shipping history proceeded to make the superior Frisian cog into a yet superior Hanse cog – a powerful tool and weapon in the struggle for supremacy, to fight competitors and invade foreign economic areas. Even until now nobody has refuted the theory of the English hulk and the hanseatic cog fighting for survival in a sort of proxy war.⁷⁸ Such a handling of late medieval shipping affairs has little to do with historical reality.

Ships as tools for
power politics?

⁷⁸ Kap. 6.2 und 6.3, S. 188–197.

A transport ship's quality and usage was never a direct result of power political expectations. Naturally, it developed in response to men's engagement with the sea, related safety issues, and above all, a maritime society's state of technical development and demand for *trans mare* stowage capacity in merchant shipping. If commercial rivals or enemies noticed their opponents having a more suitable and efficient vessel, they were always out to optimise their own ships in a similar manner or, in case of men-of-war, integrate enemy prizes into their own fleets. More than anything else sea navigation has always stood for overcoming long distances and bridging different borders and cultures. New ship types and progression in ship architecture such as stern rudders, ship's superstructures, additional masts, or differently planked sides, could be noticed by everybody whenever such a ship was encountered at sea, appeared on a shore or anchored in a harbour. New changes were immediately discussed and judged by mariners and shipwrights everywhere. The only obstacle in the way of this constant exchange of information was the unwillingness to rethink old, inherited shipping traditions.

24.

national research
identities and
scientific legends

It is always problematic when ships and their shipbuilding traditions become important for the identity and collective self of a nation, even more so when these ships are as old as the Middle Ages. Typically, it leads to the public, i.e. current politics and sponsoring institutions, holding back independent and objective research by establishing and perpetuating certain legends about ships for nationalistic purposes.

Viking ship, Hanse
cog and the end of
clinkering

Such a situation definitely exists in Scandinavia, where the Vikings and their clinkered longships are assigned greater importance than actual all-European medieval historical research would support. The same is true for the national German legend of the so called "Hansekogge", a ship that actually defined a pan-European, late medieval standard in transport shipping and was developed on different European shores as a Celtic-Germanic hybrid sailer. Shipping and Hanse research remains unclear about the fate of cog and hulk, why and how these ship types vanished or whether they even did at all. In order to find out, we have to follow the lines of development leading towards a Europe-wide, cross-linked, integrating shipping on its way into the early modern times in the 16th century.

Compared to the Celtic carvel transporters and Mediterranean shipbuilding techniques, clinkered transporters in the Scandinavian and hybrid tradition were overly complicated, less efficient and ultimately a dead end in early modern shipbuilding. Beyond any national bias, these conclusions are inevitable.

25.

In Germany, research on medieval shipping became inseparably linked to Hanse research, with the terms “Hanse navigation” and “Hanse ships” in general⁷⁹ determining our image of the Late Middle Ages. As a matter of fact, there never existed any “hanseatic” ships or “hanseatic” navigation. Shipbuilding and maintenance, authority for shipping regulations, shipping lanes, customs and duties, harbour operation and service, even war-like activities as privateering ventures and naval expeditions, were all municipal affairs of self-regulating harbour towns.

The Hanse town group was primarily concerned with safeguarding its long distance merchants and their privileges in foreign countries. Initially in pre- and early-urban times (11th to 13th century), long distance traders travelled in sworn companionship for mutual help and defence (“Fahrtenhanse”). They proceeded to organize trading bases at the destinations to represent their common interests in front of local authorities and foreign lordship. The same was done by the merchants of Low German towns, who established four main bases (“Kontore”) and quite a number of minor trading posts to secure their business. Facing growing state and city power in the first half of the 14th century, the Kontors struggled to maintain their position and required assistance from their home town councils. More and more the town councils began to involve and intervene in Kontor matters. It started at the Kontor in Bruges when the town councils acted as a collective political power in defence of their merchants’ trade privileges. Acting en bloc, the towns took over full central control of the Kontor, calling their new association “Dudesche Hense”⁸⁰ for the first time in 1358. However, for this alliance of commercial towns on a political and diplomatic level ship operations and maritime navigation were no matters of concern and decision. To talk of “Hanseships” and “Hanse shipping” requires a former, chauvinistic German Hanse concept, which turned a loose federation of independently governed towns into a trading state (“Handelsstaat”), i. e. a hierarchically structured, membership-based, superordinated organisation with legislative, judicial, and executive rights. Without this construction of a “Hanse”, there is no doubt about late medieval shipping being specific to each individual seaport town. Whether they intend to or not, those who speak of “Hanse ships”, “Hanse shipping”, or the “Bremen Hansekogge” immediately profess a nationalistic Hanse concept.

⁷⁹ Nowadays, the scientific community is expressing more and more doubts regarding the idea of a “Hansekogge”.

⁸⁰ German Hanse.

26.

a comprehensive
web of legends

The debate around cog and hulk is not only an issue of specific expert discussions on ship archaeology. In the first place it is a matter of traditional, elaborated lines in historical science and ideological thinking. The beginning is marked by the Frisian-cog-legend telling the story of a technologically unmatched ship advancing Frisian trade throughout the Baltic Sea. It is this legend that the later Hanse cog was then based around. When the founding of Lübeck was declared the Hanse's hour of birth and a Gotland community of *mercatores imperii Romani* its operational center, the Frisian cog building tradition provided the necessary tools by which the new Hanse merchants could establish their dominant position and thus the originally Frisian cog was transferred into the Hanse cog.

This particular view on the Hanse does not reflect the current state of research. As I see it, Hanse and shipping research have actually been moving away from the assertion of a generally superior German cog with the question of what is "hanseatic" becoming more and more topical. However, without any critical review of the history of the Hanse research itself, out-dated ideas continue to remain without any positively stated alternatives. Controversial issues will still be either dropped entirely or responded to with new "turns" and "approaches" that tend to only show research adopting the latest political and social trends.

The German research images

27.

nationalistic
predispositions and
conceptions of man

The subject of this study requires a fundamental critique of German research traditions and its scholars' different ideological predispositions. Only then are we able to explain how the same source material could be used to develop sometimes diametrically opposed historiographies. In order to engage in scientific discourse, it is not enough to view academic findings solely in light of their results. It is also necessary to include the scholar's epistemic knowledge interests and meaningful ideological background. Thus, we have to take into account the constant nationalistic positioning in German shipping and Hanse research over the last 150 years, a bias which led to distorted views and impeded the proper placement of events in the historical context of general European seafaring. In 1888, Dietrich Schäfer demanded unconditional commitment to the national cause: "That morbid impartiality of German historical scholarship, pouring now from this, now from that wellspring, always eager to meet foreign

expectations, does not legitimise itself”.⁸¹ Modern scientific research which aims to adhere to the values of the American Declaration of Independence, the ideals of the French Revolution and the Charta of the United Nations can never be nationalist à la Schäfer and his present-day more or less hidden partisans in spirit. It is only through these basic principles of liberty that scholars are able to resist ideological compulsion and nationalistic pressure and the exploitation of history for certain subjective interests.

28.

Roughly over the past 150 years German Hanse and seafaring research has gone through four stages of nationalistic bias. In the early national, liberal-bourgeois days of research, the Hanse had been rediscovered in order to, as Johann Martin Lappenberg put it in 1859, “bring to mind the age of heroism and feats of the German Bourgeoisie.”⁸² During the Prussian-Wilhelminian Empire it was then used to evoke the image of a superior “Germany at Sea”, followed by the mystification of a pure blooded masterrace of hanseatic merchants as part of a political brain washing program under National Socialist reign. Eventually, when after World War II the political situation in Germany had changed dramatically, a new Hanse image arose in which the still superior merchants became heralds of western Christian Occident culture for the uncivilised East. They now served as a historical example for a flourishing Germany able to achieve an economic miracle („Wirtschaftswunder“). In East Germany the Hanse became a middle class union for national emancipation and a Baltic Sea united in peace and cross-cultural communication.

Four stages of German nationalism

29.

Over the last two decades, there has been much support for the idea of the Hanse as just a diplomatic instrument securing active representation of regional town interests as well as mercantile privileges in foreign lands; however, a new trend is rising to prominence in its place. Today, the municipal Low German long distance traders are in danger of being portrayed as the visionary and relentless masters of an economic empire that united all of Europe. Once again, this idea can be traced back to the political situation at the time, namely Germany’s currently dominant position in the European Union. We have to be careful about Hanse research not getting

“German Euronationalism” and a historian’s responsibility

⁸¹ Germ. orig. see fn. 21, S. 508 („Jene krankhafte, gerade in der deutschen Geschichtswissenschaft nicht seltene Unparteilichkeit, die bald aus diesen, bald aus jenen Quellen fließend, peinlich bemüht ist, vor allem dem Auslande gerecht zu werden, trägt eine Berechtigung nicht in sich.“).

⁸² Germ. orig. see fn. 2, S. 503.

caught in a fifth stage of nationalistic bias that I would call “German Euronationalism”.

Realistically, the late medieval Low German merchant can only be understood in his socio-economic role where he was acting profanely and selfishly within the frame of division of labour. He was a profit orientated distributor of commodities and an expert on market and money issues in a developing late medieval urban environment. Historically speaking, there is nothing exceptional about the medieval Hanse merchant.

Germany is again economically and to a growing extent politically in the lead of Europe. If we are serious about a new “Europe of the peoples”, a truly multicultural Europe, we have to be aware of and challenge this newly emerging nationalism for a Europe under German supremacy. It is the historical sciences’ responsibility to oppose such distorting and destructive ideas with sincere, comparative research and a self-critical historiography.

Epilog

Dieses Buch ist unter anderem zu einer Abrechnung mit deutschem Nationalismus geworden. Als junger, gegen die Gespenster der Vergangenheit aufbegehrender Historiker Anfang der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts konnte ich dieses Buch noch nicht schreiben. Es dauerte Jahrzehnte, bis ich begriff, dass die angeblich emotionslos-wissenschaftliche Sachlichkeit der Geschichtsforschung nicht nur zu begrüßendes methodisches Einvernehmen darstellt. Sie kann ebenfalls als Abwehr- und Verschleierungsmechanismus funktionieren, mit dem sich das ganze Ausmaß moralischer und ideologischer Verkommenheit in deutschen, völkischen Herrenmenschenzeiten kaschieren lässt. Methodisches Einvernehmen und die Benutzung des Erbes vergangenen Forscherfleißes, also aufeinander aufbauende Kontinuität in der Forschung, bedeuten nicht automatisch Kontinuität der Traditionen der Geschichtswissenschaft. Ich musste erkennen, dass es die Geschichtswissenschaft nach dem Zweiten Weltkrieg, wie schon in den 100 Jahren vorher, wieder dazu gebracht hatte, den jeweiligen staatlichen Dienstherrn zu Diensten zu sein. Ich lernte daraus für meinen Teil, dass es heute wesentlich darum gehen muss, mit den nationalistischen, system- und staatsstreuen Traditionen z u b r e c h e n.

Daraus folgt die Verpflichtung des Geschichtsforschers, um seine weltanschauliche Freiheit von den abendländisch-religiösen Einseitigkeiten der herrschenden Kultur zu ringen und ideologische Distanz zu dem jeweils herrschenden politischen System zu halten. Nur durch im besten Sinne verstandenes Querdenken, d.h. durch Infragestellen des scheinbar Unumstößlichen, ergeben sich neue Perspektiven und Erkenntnisinteressen sowie, damit eng zusammenhängend, gesellschaftliche Verantwortlichkeiten für die Geschichtswissenschaft. Ein solches Wirken kann sich nur im Rahmen einer wissenschaftlichen Streitkultur entfalten, die diesen Namen auch verdient, und die nicht durch Absicherung von Deutungshoheiten und Machtstrukturen und einem gewissen kritikfeindlichen Corpsgeist bestimmt und unterdrückt wird.

Genau darin lag in meinen frühen akademischen Jahren der 60er und 70er das Problem. Man spürte die Scheinheiligkeit der eigenen, noch im Dritten Reich sozialisierten Lehrer. Man ahnte, dass unter der Decke demokratisch-westlicher Modernität die alten Seilschaften und Traditionen nachwirkten. Man konnte es weder direkt beweisen – die entsprechenden Arbeiten lagen in den „Giftschränken“ der Bibliotheken unter Verschluss – noch war man fachlich dazu in der Lage, den Koryphäen Paroli zu bieten und den Strukturen des Wissenschaftsapparates standzuhalten.

Worum geht es heute? Es geht nicht mehr um eine verspätete „Entnazifizierung“, nicht primär um individuelle Anklagen und biographische Entlarvungen. Es geht auch nicht um die Beschäftigung mit den Geschichts-

theorien der Forschungsvergangenheit und ihren Traditionen als solchen, also nicht um l'art pour l'art. Es geht vielmehr aktuell um den Beitrag der Geschichtswissenschaft an der Formung des heutigen Europas in der heutigen Welt. Als unumgängliche Aufgabe ergibt sich daraus die Überwindung des Nationalismus und Chauvinismus auf dem ganzen Kontinent und darüber hinaus. Der Nationalstaat ist angesichts heutiger, weltweiter, ökonomischer und militärisch-politischer Machtverteilung zu einem Spielball übergeordneter Finanzzentren, internationaler Konzernzentralen und globaler Börsenentwicklungen geworden. Angesichts nur noch global und kollektiv verhinderbarer, sich anbahnender Katastrophen stellen per definitionem egoistisch agierende und oft fremdgesteuerte Nationalstaaten weltweit einen gefährlichen Hemmschuh dar. Nationalstaaten haben sich längst weltgeschichtlich überlebt; die *United Nations* sind ein Widerspruch in sich.

Dem Historiker, auch dem Mediävisten, kommt die wichtige Aufgabe zu, die historischen Wurzeln des modernen Nationalismus offenzulegen und zu erklären, weshalb der Nationalismus sich heute in Europa sogar wieder auf dem Vormarsch zu befinden scheint. Es geht entscheidend darum, auf welche Weise und in welcher Brüsselschen Europaeinkleidung nach wie vor traditionelle, nationalstaatliche Machtpolitik getrieben wird und dabei die europäischen Völker immer wieder gegeneinander aufgebracht werden. Die Geschichtswissenschaft muss erarbeiten, wer mit Hilfe welcher verklärender Geschichtsbilder, historischer Legenden und nationalistischer Propaganda die Völker in zwei Weltkriegen aufeinander gehetzt hat und heute die Welt offenbar systembedingt alternativlos in den Abgrund führt. Eine entsprechende Aufarbeitung der Geschichte spielt dabei eine wichtige, emanzipatorische Rolle.

Die Historiker müssen daran arbeiten, in j e d e m europäischen Land reinen Tisch mit den nationalistischen Vergangenheiten zu machen, die heute im Europa Brüsselscher Provenienz vordergründig und voreilig für im Wesentlichen überwunden erklärt werden. In Wahrheit aber ist der Nationalismus in den europäischen Öffentlichkeiten noch längst nicht entsprechend aufgearbeitet worden, steuert noch immer die Gefühle und Ängste der Menschen und beherrscht nach wie vor Politik und Wirtschaft. Um es auf eine kurze Formel zu bringen, die das Ausmaß des noch vor uns liegenden Paradigmenwechsels in Europa deutlich macht:

Solange die Menschen in Europa bei „Vive la France“, „God save the Queen“ und „Blühe deutsches Vaterland“ nach der Melodie „Gott erhalte Franz, den Kaiser“ erhabenen Gefühls Haltung annehmen, solange ist noch keine neue Zeit in einem neuen Europa angebrochen!

* * *

TEIL 2: ANHÄNGE UND REGISTER

A. Historische Ansichten von Elbe und Hamburg

Erklärungen zum Anhang A

Die hier wiedergegebene Karte und Ansicht von der Elbe und der Stadtplan Hamburgs für die Jahre 1568 und 1589 zeigen die Unterelbe und die Stadt, wie sie einige Jahrzehnte nach dem in dieser Arbeit abgedeckten Zeitraum ausgesehen hat. Sie vermitteln den Verlauf des Elbefahrtwassers von Hamburg bis zur See sowie die Einbettung Hamburgs in die Elbe- und Alsterlandschaft. Es kann an dieser Stelle nicht nachvollzogen werden, in welchen Etappen zu welcher Zeit sich die Uferlandschaft der Elbe und die Stadt im Einzelnen wandelten. Die Ansichten in diesem Anhang sollen zur Orientierung für den Leser dienen, wenn im Text Bezüge zu hamburgischen Stadt- und Umlandgegebenheiten und zum Verlauf der Niederelbe und des Elbmündungsgebietes auftauchen.

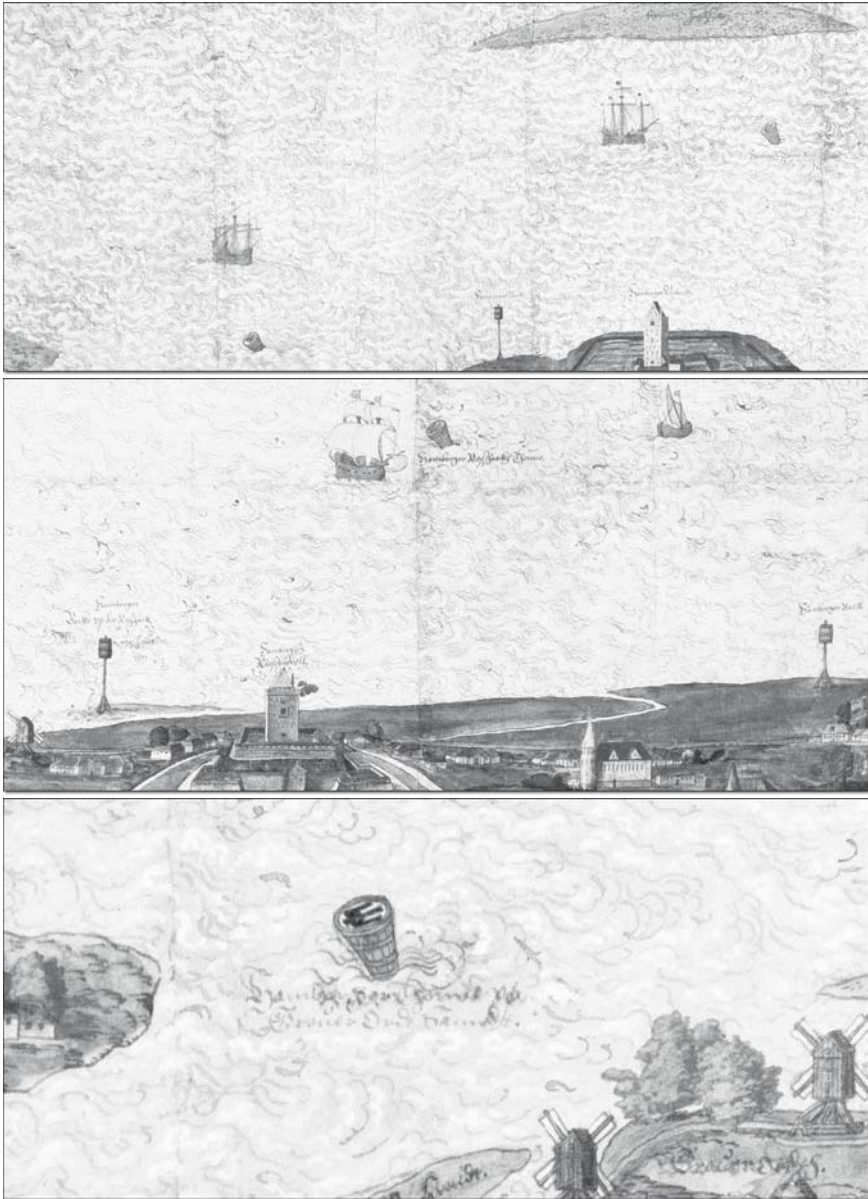


Abb. A.1: Seezeichen auf der Elbe

Ausschnitte (nach Abb. A.2) aus LORICHS, Elbkarte (1568), StAH

oben (1): erste Tonne (links): Schartonne zwischen Scharhörn und Neuwerk – Neuwerk mit Bake und Turm – zweite Tonne: Ditmar-Koel-Tonne; *mitte (2)*: Roßbak – Ritzebüttel – Roßbaktonne; *unten (3)*: Tonne am Grauerortsand

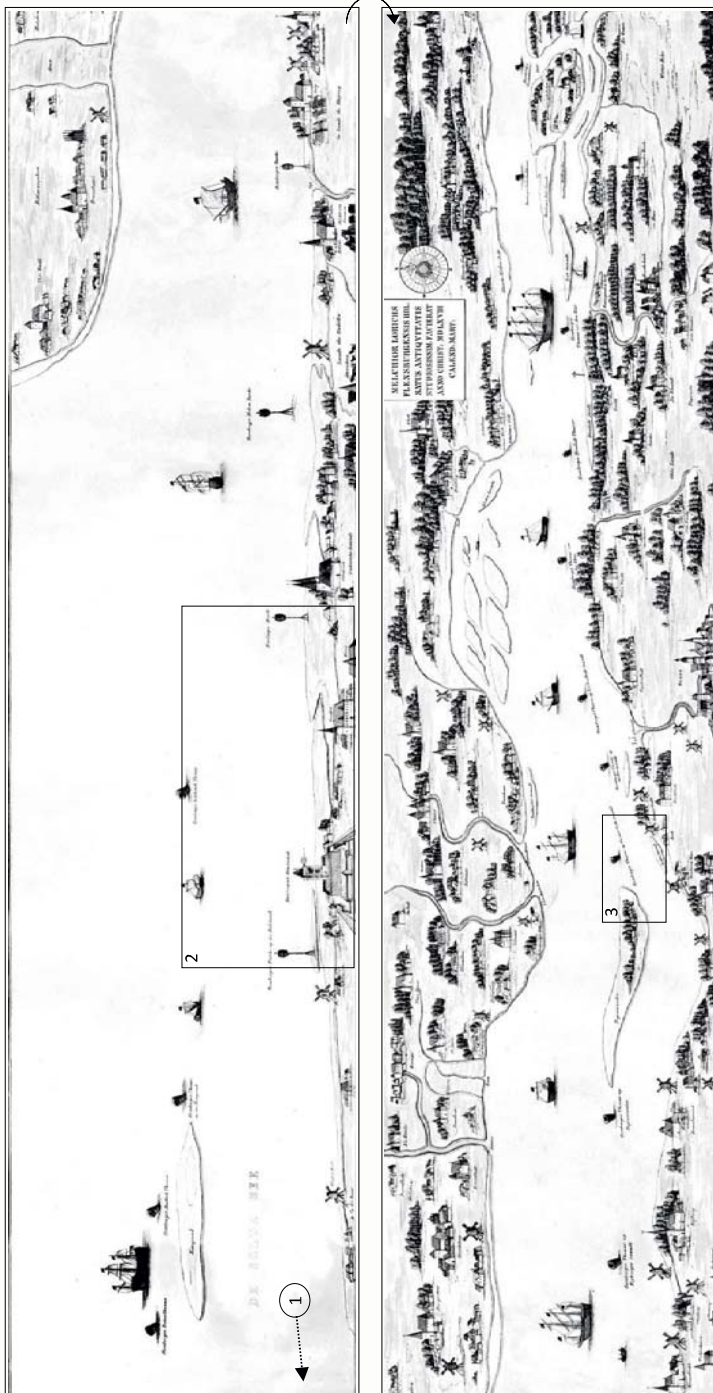


Abb. A.2: Das Fahrwasser der Unterelbe und Elbmündung 1568
Ausschnitt aus LORICHS, Elbkarte (1568), StAH



Abb. A.4: Hamburg um 1589

Nach BRAUN / HOGENBERG, *Civitates Orbis Terrarum* (1965), Liber I, Blatt Hamburg, S. 36f

B. Die Kämmereirechnungen als historische Quelle

Erklärungen zum Anhang B

Diagramm B.1

Um zu erfassen, was man von der Kämmereirechnungsedition an Informationen erwarten kann, ist ein Überblick über die Überlieferungslage der Rechnungen nötig. Das Diagramm B.1 zeigt den Umfang der Überlieferung, d. h. die Quantität der nach dem großen Hamburger Brand von 1842 noch vorhandenen Codices und der als Abschrift Laurents überkommenen Kämmereirechnungen im Überblick. Dabei wurde als Mengenmaß die Anzahl der in der Kämmereirechnungsedition vorliegenden Seiten jeweils für ein Jahr verwendet. Den ursprünglich vorhandenen Umfang der Überlieferung zeigen die Jahre, für die Koppmann die Originalkodizes verarbeiten konnte. Ausgehend von diesem Seitenumfang lässt sich in etwa einschätzen, wie dünn die Überlieferung in den dazwischenliegenden Jahren gesät ist.

Das Diagramm zeigt als gestapelte Balken (*exposita* über den *recepta*) die Gesamtzahl der mit jährlichen Einträgen gefüllten Seiten.

Diagramm B.2

Die fünf Blätter des Diagramms B.2 beleuchten das in B.1 Erfasste genauer. Die Balken für *exposita*, *recepta* und die jährliche Gesamtseitenzahl liegen hier zum besseren Vergleich nebeneinander. Am rechten Rand des Diagramms ist die Überlieferung des Rechnungsmaterials sowie der Band der Kämmereirechnungsedition vermerkt.

Tabelle B.3

Die Tab. B.3 visualisiert auf acht Blättern das Auftreten und die Verteilung von Rubriken der Kämmereirechnungen mit Bezug zur Schifffahrt. Bei den *recepta* konnten 10 Rubriken, bei den *exposita* 21 Rubriken extrahiert werden, die für den Zusammenhang dieser Arbeit von Wichtigkeit sind. Wenn in einem Jahr Einträge zum Schiffswesen in der entsprechenden Rubrik zu finden waren, enthält die Tabelle ein weißes Kästchen mit einer Seitenzahl in **Fettschrift**, die sich auf den am oberen Rand angeführten Band der KR bezieht. War nur die Rubrikenüberschrift ohne Einträge in einem Jahr vorhanden, ist die Seitenzahl in *kursiver* Standardschrift gehalten. Ist die Rubrik in einem Jahr nicht vorhanden, wurde das Kästchen grau hinterlegt.

Ab dem Jahr 1482 gibt es jährliche Doppelspalten, da die *recepta* dieser Jahre im Band 3 der KR, die *exposita* jedoch im Band 4 enthalten sind.

B.1. Diagramm: Überlieferte Einträge (Übersicht)

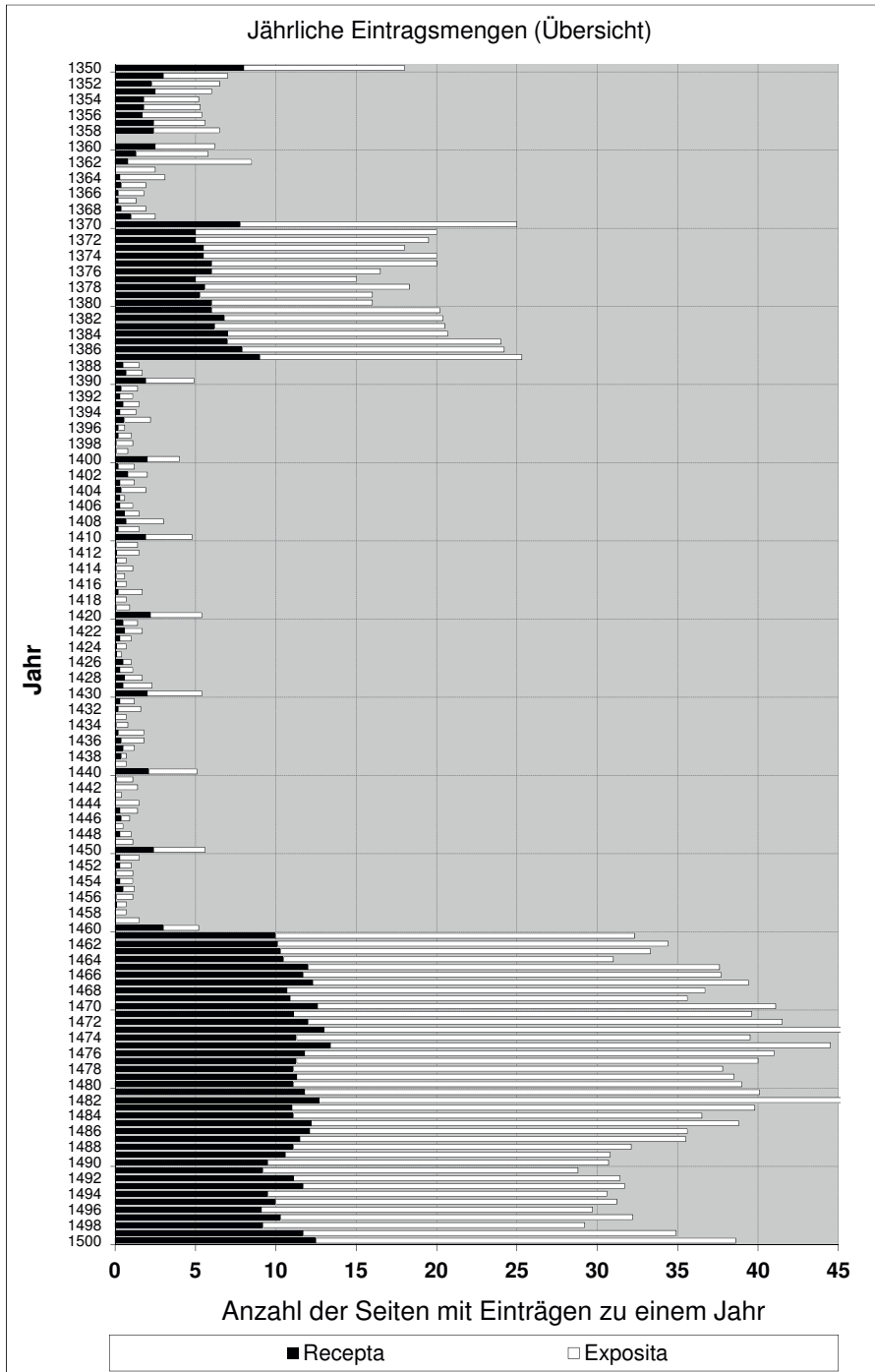


Abb. B.1: KR: Überlieferte Eintragsmengen (Übersicht)

B.2. Diagramm: Herkunft und Umfang des Materials

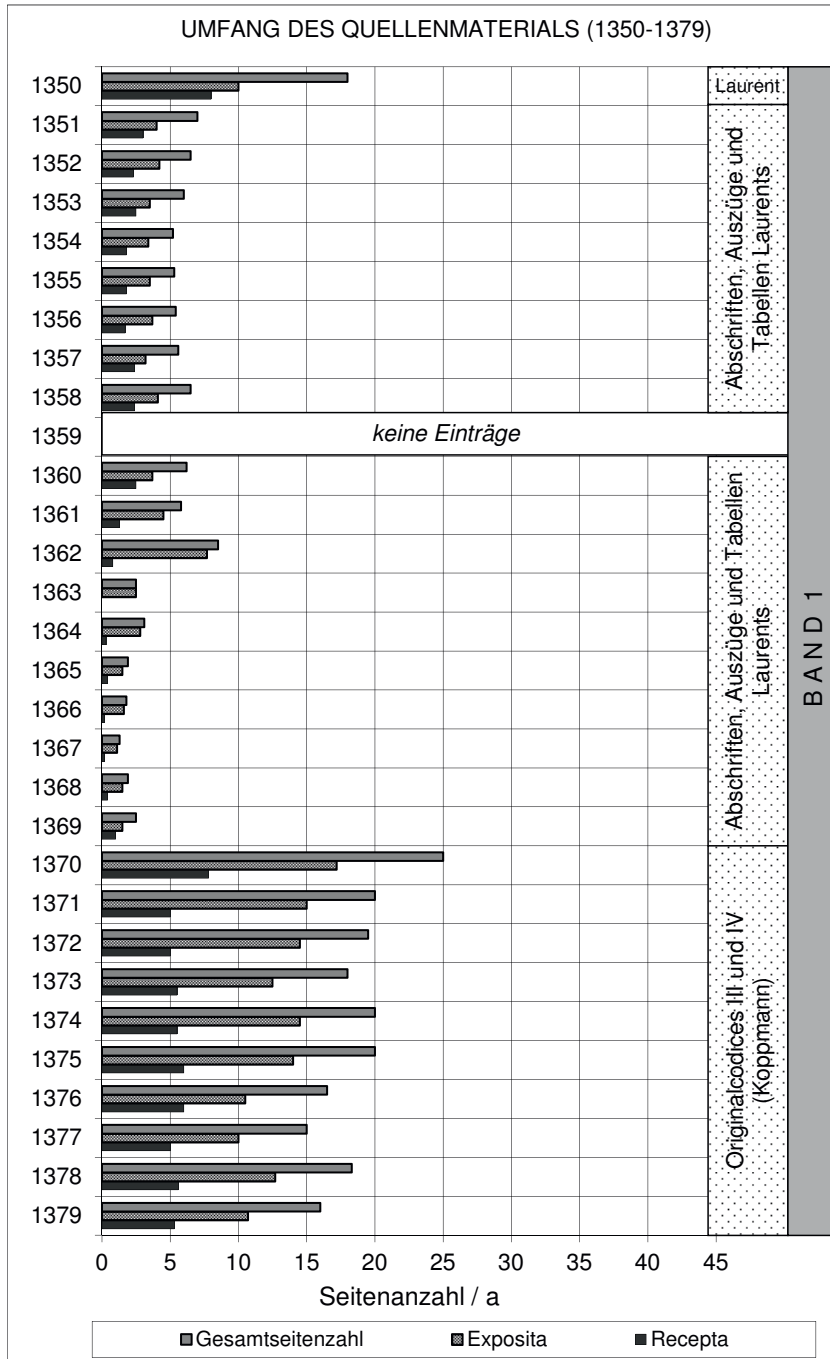


Abb. B.2: KR: Umfang des Quellenmaterials (1350-1379)

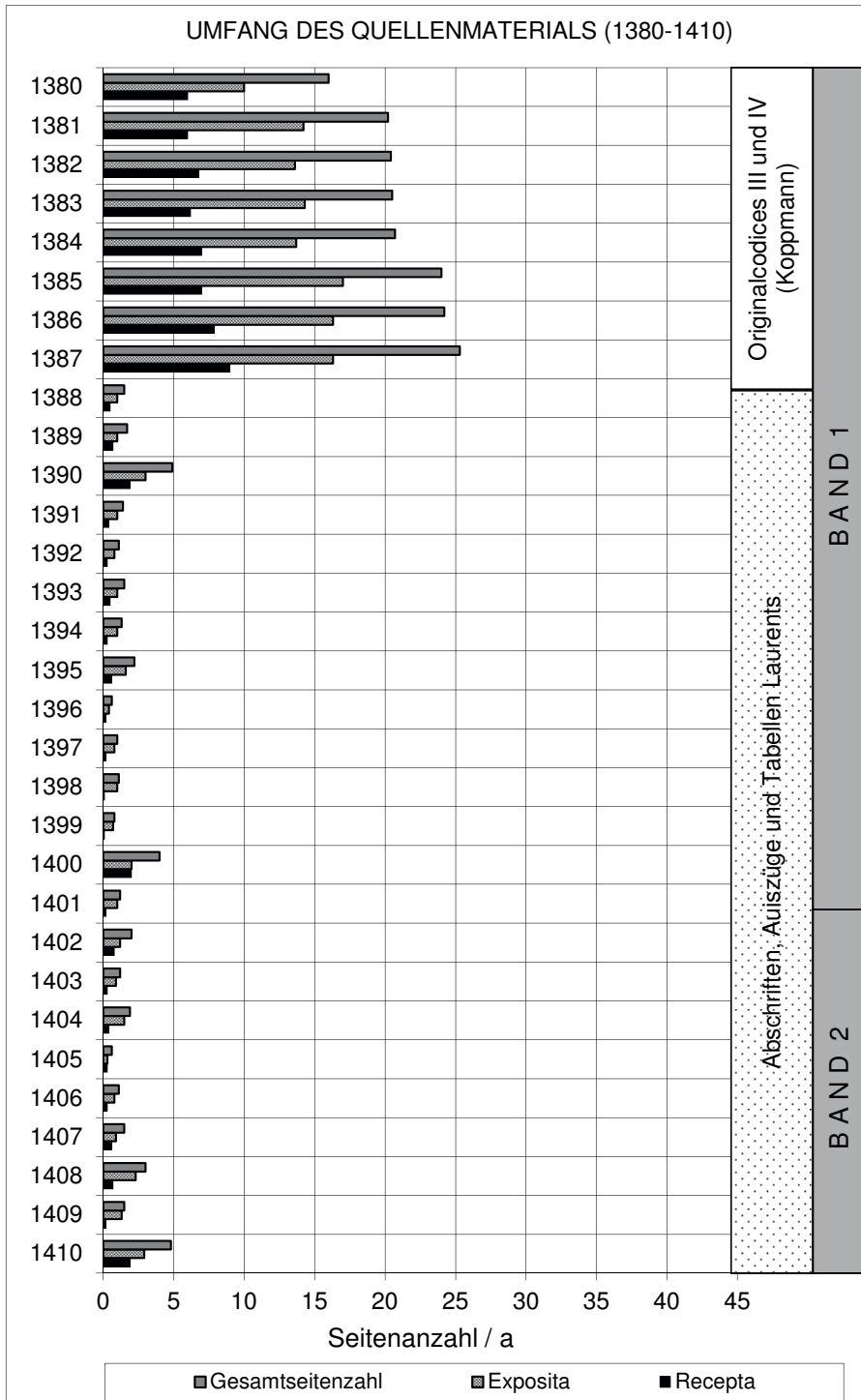


Abb. B.3: KR: Umfang des Quellenmaterials (1380-1410)

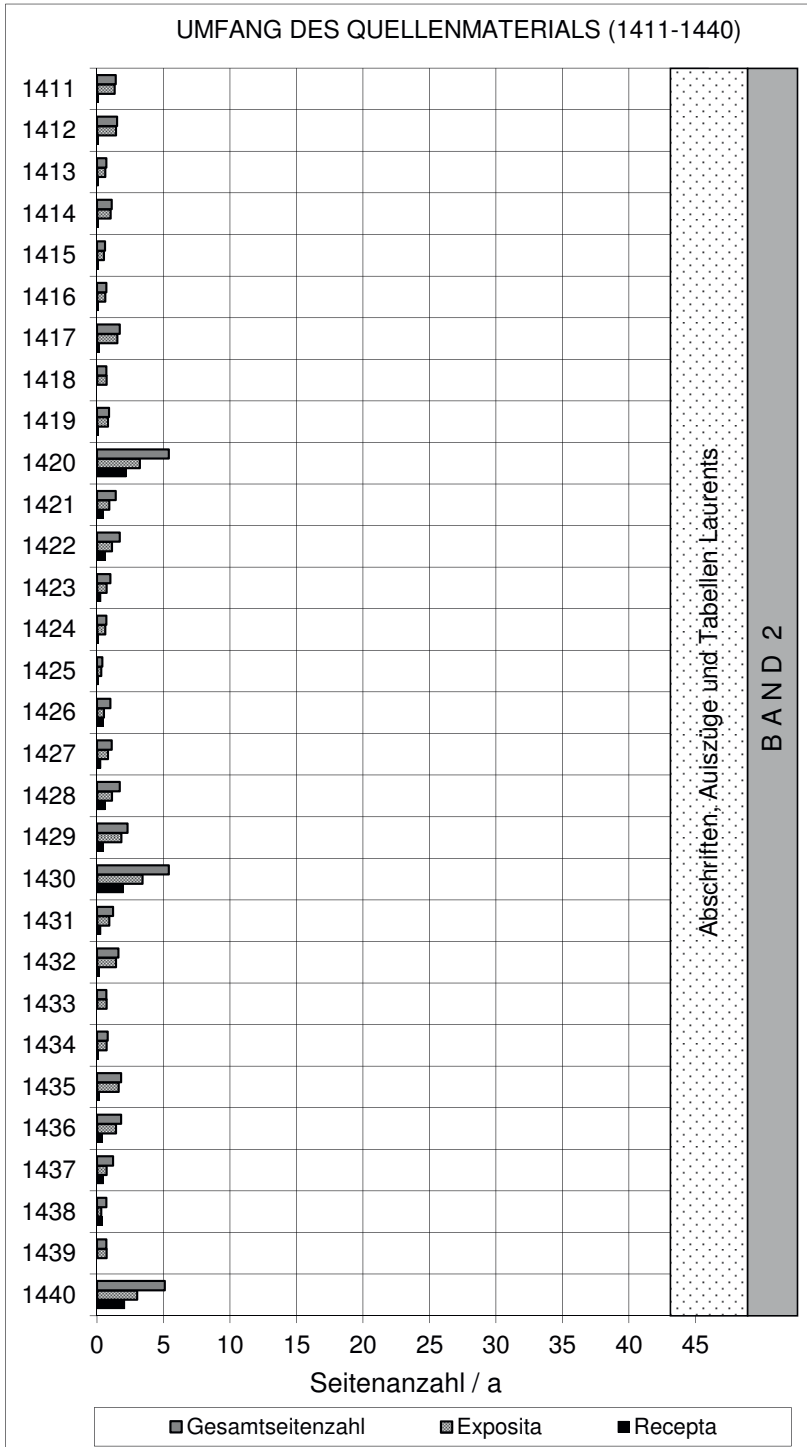


Abb. B.4: KR: Umfang des Quellenmaterials (1411-1440)

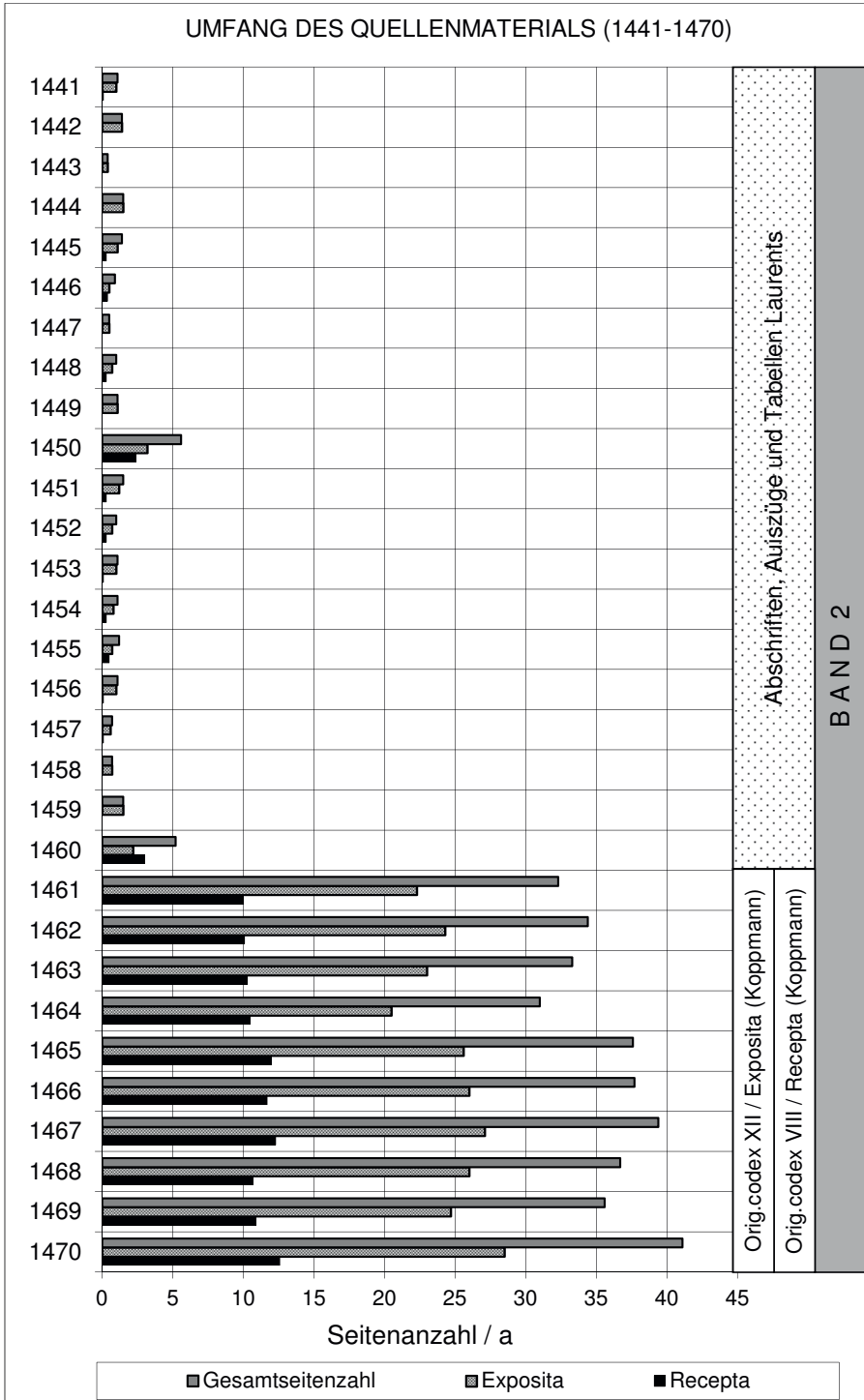


Abb. B.5: KR: Umfang des Quellenmaterials (1441-1470)

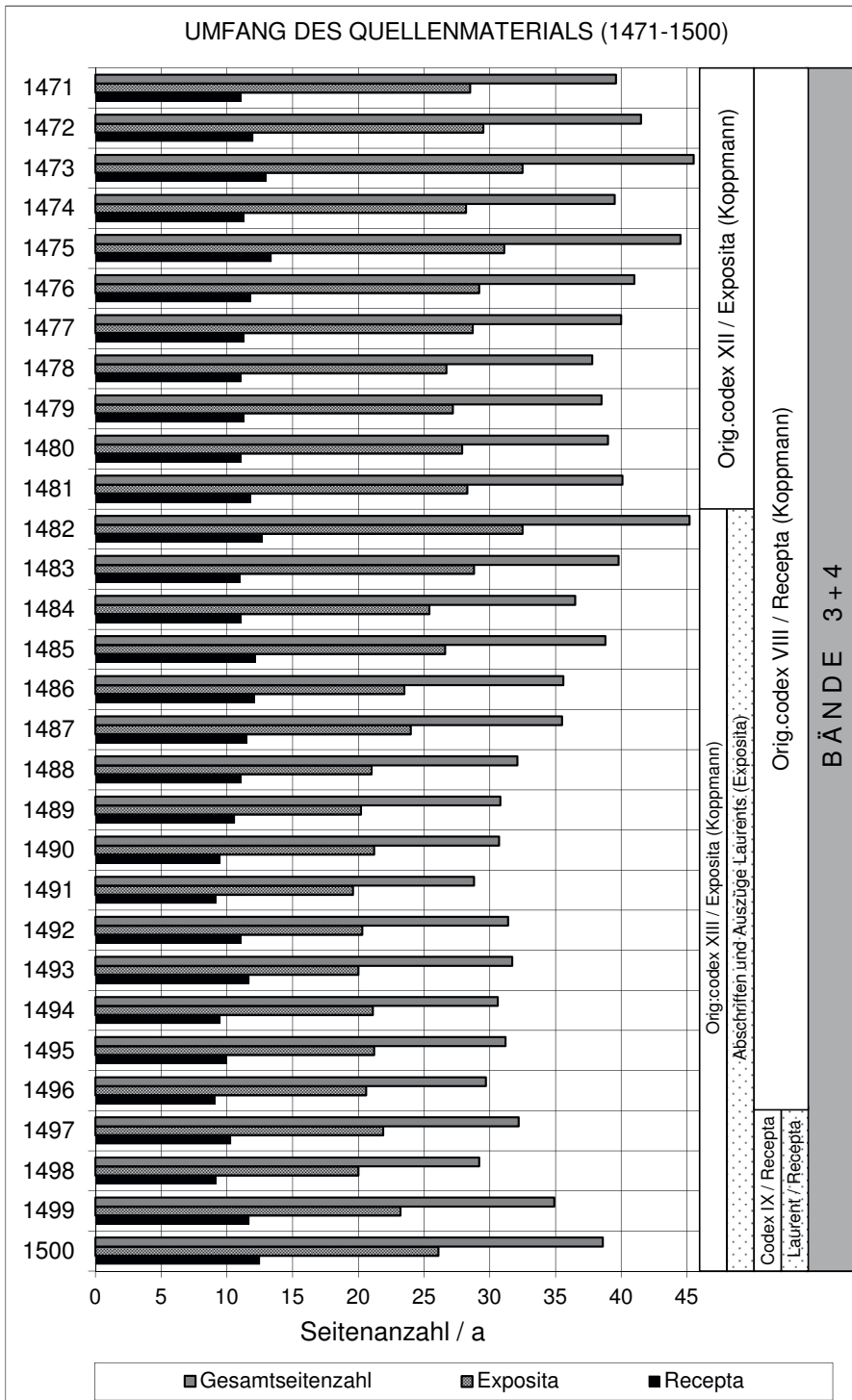


Abb. B.6: KR: Umfang des Quellenmaterials (1471-1500)

B.3. Tabelle: Rubriken mit Bezug zum Schiffahrtswesen

		KR 1																				
1	KR Band	1350	1351	1352	1353	1354	1355	1356	1357	1358	1359	1360	1361	1362	1363	1364	1365	1366	1367	1368	1369	1370
lfd. Nr.	Rubrik																					
RECEPTA																						
1	(redditus et) (recepta) hura (civitatibus Hamburgensis)	1	19	26	32	38	43	49	54	60	66	78	87	96								102
2	(magna [ab 1360]) soltkan	3	19	26	32	38	44	49	54	60	67											104
3	(parva [ab 1360] alia soltkan	3	19	26	32	38	44	49	54	60	67											104
4	de cymbis (navibus (1387)) et pallude (nur:1410)	4	20	27	33	39	44	50	55	61	67											105
5	de navi dicta Makeprang							50														106
6	de coggone civitatibus											79										100
7	de navibus civitatibus																					
8	de navibus venditis(1466: et nauo)																					
9	de navibus Hollandinorm																					
10	de expeditione navis Marie expedite versus Angli.																					
EXPOSITA																						
11	(ad) precium structure (civitatibus)	9	21	28	34	40	45	50	56	62	69	74	89									109
12	ad structuram civitatibus (nur 1460:...Hamburgensis)																					
13	ad naves civitatibus																					
14	pro custodia navium																					
15	ad structuram pramonis																					
16	ad pramonem civitatibus																					
17	ad usum cogghonis (civitatibus)										71	81										120
18	ad reparandum den praam																					
19	pro liburno uno									66												
20	ad alias diversas naves construendas																					
21	ad cymbas in pallude et ad snickas																					
22	ad usum(ur)(1393) liburni																					
23	ad expeditionem liburni																					
24	ad usum navis Hildebrandi																					
25	ad construendam novam navim																					
26	pro (ad) navibus ante Copenhaven ghesenket																					
27	ad navim novam tunnarum presenti anno preparatam																					
28	pro navibus ademptis																					
29	ad conducendum naves versus Fly ...																					
30	ad expeditionem navis misse versus Flandriam ...																					
31	ad expeditionem de Marie versus Angliam																					

Abb. B.7: KR: Rubriken zur Schiffahrt (1350-1370)

		KR 1																				
2	KR Band																					
lfd. Nr.	Rubrik	1371	1372	1373	1374	1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1388	1389	1390	1391
RECEPTA																						
1	(redditus et) (recepta) hura (civitatibus Hamburgensis) (magna [ab 1360]) solikan	127	147	167	185	205	225	242	257	276	192	308	329	350	371	392	416	441	467			
2	(parva [ab 1360]) alia solikan	127	147	167	185	205	225	242	257	276	192	308	329	350	371	392	416	441			470	
3	de cymbis (navibus (1387)) et pallude (nur:1410)	127	147	167	185	205	225	242	257	276	192	309	329	350	371	392	416	441			470	
4	de navi dicta Makeprang	128	148	168	186	206	226	243	258	277	293	309	330	351	372	393	417	442			471	
5	de coggone civitatis																					
6	de navibus civitatis	129	149	169	187	208	228	244	260	278	295	311	333	353								
7	de navibus venditis(1466; et naulo)																					
8	de navibus Hollandinorm																					
9	de expeditione navis Marie expedite versus Angli.																					
10	de expeditione navis Marie expedite versus Angli.																					
EXPOSITA																						
11	(ad) precium structure (civitatis)	132	152	172	190	211	230	246	262	281	298	314	335	356	378	399	423	450			472	
12	ad structuram civitatis (nur 1460:.... Hamburgensis)																					
13	ad naves civitatis																					
14	pro custodia navium																					
15	ad structuram pramonis	140																				
16	ad pramonem civitatis		153																			
17	ad usum cogghonis (civitatis)	141	162	180	200	220	238	253														
18	ad reparandum den praam																					
19	pro liburno uno																439					
20	ad alias diversas naves construendas																439					
21	ad cymbas in pallude et ad snickas																					
22	ad usum(um(1393)) liburni																				465	
23	ad expeditionem liburni																				466	
24	ad usum navis Hildebrandi																					
25	ad construendam novam navim																					
26	pro (ad) navibus ante Copenhaven ghesenket																					
27	ad navim novam tunnarum presentii anno preparatam																					
28	pro navibus ademptis																					
29	ad conducendum naves versus Fly ...																					
30	ad expeditionem navis misse versus Flandriam ...																					
31	ad expeditonem de Marie versus Angliam																					

Abb. B.8: KR: Rubriken zur Schifffahrt (1371-1391)

		KR Band																				
		KR 1					KR 2															
lfd. Nr.	Rubrik	1392	1393	1394	1395	1396	1397	1398	1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405	1406	1407	1408	1409	1410	1411	1412
RECEPTA																						
1	(redditus et) (recepta) hura (civitatibus Hamburgensis)									486										15		
2	(magna [ab 1360]) soltkan									487										15		
3	(parva [ab 1360] alia soltkan									487										15		
4	de cymbis (navibus (1387)) et palude (nur:14.10)									487										16		
5	de navi dicta Makeprang																					
6	de coggone civitatis																					
7	de navibus civitatis																					
8	de navibus venditis(1466: et naulo)																				16	
9	de navibus Hollandinorm																					
10	de expeditione navis Marie expedite versus Angl.									488												
EXPOSITA																						
11	(ad) precium structure (civitatis)									488												
12	ad structuram civitatis (nur 1460:....Hamburgensis)																					
13	ad naves civitatis																				17	
14	pro custodia navium																					
15	ad structuram pramonis																					
16	ad pramonem civitatis																					
17	ad usum coggonis (civitatis)																					
18	ad reparandum den praam																					
19	pro liburno uno																					
20	ad alias diversas naves construendas																					
21	ad cymbas in pallude et ad snickas																					
22	ad usum(ur)(1393) liburni									478												
23	ad expeditionem liburni																					
24	ad usum navis Hildebrandi									478												
25	ad construendam novam navim																					
26	pro (ad) navibus ante Copenthaven ghesenket																					
27	ad navim novam tunnarum presentis anno preparatam																				11	
28	pro navibus ademptis																					
29	ad conducendum naves versus Fly ...																					
30	ad expeditionem navis misse versus Flandriam ...																					
31	ad expeditionem de Marie versus Angliam																					

Abb. B.9: KR: Rubriken zur Schifffahrt (1392-1412)

		KR 2											
4	KR Band												
Ifd. Nr.	Rubrik												
RECEPTA													
1	(redditus et) (recepta) hura (civitatibus Hamburgensis)												
2	(magna [ab 1360]) soltkan	30											
3	(parva [ab 1360] alia soltkan	31											
4	de cymbis (navibus (1387)) et palude (nur:1410)		24										
5	de navi dicta Makeprang												
6	de coggone civitatis												
7	de navibus civitatis												
8	de navibus venditis(1466; et nauo)										42		
9	de navibus Hollandinorum												
10	de expeditione navis Marie expedite versus Angl.												
EXPOSITA													
11	(ad) precium structure (civitatis)												
12	ad structuram civitatis (nur 1460:....Hamburgensis)												
13	ad naves civitatis								29				
14	pro custodia navium									33			55
15	ad structuram pramonis												
16	ad pramonem civitatis												
17	ad usum cogghonis (civitatis)												
18	ad reparandum den praam												
19	pro liburno uno												
20	ad alias diversas naves construendas												
21	ad cymbas in pallude et ad snickas												
22	ad usum(ur)(1393) liburni												
23	ad expeditionem liburni												
24	ad usum navis Hildebrandi												
25	ad construendam novam navim												
26	pro (ad) navibus ante Copenhaven ghesenket												
27	ad navim novam tunnarum presenti anno preparatam											47	
28	pro navibus ademptis												
29	ad conducendum naves versus Fly ...												
30	ad expeditionem navis misse versus Flandriam ...												
31	ad expeditionem de Marie versus Angliam												

Abb. B.10: KR: Rubriken zur Schifffahrt (1413-1433)

		KR 2																					
5	KR Band	1434	1435	1436	1437	1438	1439	1440	1441	1442	1443	1444	1445	1446	1447	1448	1449	1450	1451	1452	1453	1454	
lfd. Nr.	Rubrik																						
RECEPTA																							
1	(redditus et) nura (civitatib Hamburgensis)							65										81					
2	(magna [ab 1360]) soltkan							66										82					
3	(parva [ab 1360] alia soltkan																						
4	de cymbis (navibus (1387)) et pallude (nur:1410)							65										82					
5	de navi dicta Makeprang																						
6	de coggone civitatis																						
7	de navibus civitatis							66										82					
8	de navibus venditis(1466: et naulto)																						
9	de navibus Hollandinorm																						
10	de expeditione navis Marie expedite versus Angl.																						
EXPOSITA																							
11	(ad) precium structure (civitatib)																						
12	ad structuram civitatis (nur 1460:....Hamburgensis)							67															
13	ad naves civitatis																	84					
14	pro custodia navium																						
15	ad structuram pramonis																						
16	ad pramonem civitatis																						
17	ad usum cogghonis (civitatib)																						
18	ad reparandum den praam																						
19	pro liburno uno																						
20	ad alias diversas naves construendas																						
21	ad cymbas in pallude et ad snickas																						
22	ad usum(um(1393)) liburni																						
23	ad expeditionem liburni																						
24	ad usum navis Hildebrandi																						
25	ad construendam novam navim																						
26	pro (ad) navibus ante Copenhaven ghesenket																						
27	ad navim novam tunmarum presentii anno preparatam																						
28	pro navibus ademptis																						
29	ad conduendum naves versus Fly ...																						
30	ad expeditionem navis misse versus Flandriam ...																						
31	ad expeditionem de Marie versus Angliam																						

Abb. B.11: KR: Rubriken zur Schifffahrt (1434-1454)

KR Band		KR 2												KR 3									
Ifd. Nr.	Rubrik	1455	1456	1457	1458	1459	1460	1461	1462	1463	1464	1465	1466	1467	1468	1469	1470	1471	1472	1473	1474	1475	
RECEPTA																							
1	(redditus et) (recepta) hura (civitas Hamburgensis)																	1	41	82	128	167	
2	(magna [ab 1360]) soltkan																						
3	(parva [ab 1360] alia soltkan																						
4	de cymbis (navibus ('1387)) et palude (nur: '1410)						98	104	136	170	204	235	272	310	350	387	422						
5	de navi dicta Makeprang						98	106	139	173	207	238	276	313	353			4	44				
6	de coggone civitatis																						
7	de navibus civitatis						99																
8	de navibus venditis('1466; et naulo)							110	142	177	210	241	279	317						88	134	174	
9	de navibus Hollandinorm																						
10	de expeditione navis Marie expedite versus Angli.																						
EXPOSITA																							
11	(ad) precium structure (civitatis)																						
12	ad structuram civitatis (nur '1460;... Hamburgensis)						100	114	146	181	214	247	284	323	361	398	435	12	53	95	139	181	
13	ad naves civitatis						100	115	149	182	215	248	286	324	363	399	437	14	55	97	141	183	
14	pro custodia navium																			98			
15	ad structuram pramonis																						
16	ad pramonem civitatis																						
17	ad usum cogghonis (civitatis)																						
18	ad reparandum den praam																						
19	pro liburno uno																						
20	ad alias diversas naves construendas																						
21	ad cymbas in pallude et ad smickas																						
22	ad usum('1393) liburni																						
23	ad expeditionem liburni																						
24	ad usum navis Hildebrandi																						
25	ad construendam novam navim																						
26	pro (ad) navibus ante Copenhaven ghesenket																						
27	ad navim novam tunnarum presenti anno preparatam																						
28	pro navibus ademptis																						
29	ad conducendum naves versus Fly ...																						
30	ad expeditionem navis misse versus Flandriam ...																						166
31	ad expeditionem de Marie versus Angliam																						

Abb. B.12: KR: Rubriken zur Schifffahrt (1455-1475)

7	KR Band										3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	
	1476	1477	1478	1479	1480	1481	1482	1483	1484	1485											1486
lfd. Nr.	KR 3																				
Rubrik																					
	RECEPTA																				
1	(redditus et) (recepta) hura (civitatibus Hamburgensis)	212	253	294	332	371	410	451	468	480	492	504	517	529	541						
2	(magna [ab 1360]) solitikan																				
3	(parva [ab 1360] alia solitikan																				
4	de cymbis (navibus (1387)) et palude (nur:1410)																				
5	de navi dicitur Makeprang																				
6	de coggone civitatis																				
7	de navibus civitatis																				
8	de navibus venditis(1466: et naulo)	219	260	301	339	377	416	457	474	486	498	---	523	535	547						
9	de navibus Hollandinorum																				
10	de expeditione navis Marie expedite versus Angli.												528								
	EXPOSITA																				
11	(ad) precium structure (civitatis)																				
12	ad structuram civitatis (nur 1460:..Hamburgensis)	224	265	305	344	382	422	424	1	30	58	109	132	156	177						
13	ad naves civitatis	227	267	307	346	385	424	424	4	34	61	113	135	158	179						
14	pro custodia navium																				
15	ad structuram pramonis																				
16	ad pramonem civitatis																				
17	ad usum cogghonis (civitatis)																				
18	ad reparandum den praam																				
19	pro liburno uno																				
20	ad alias diversas naves construendas																				
21	ad cymbas in pallude et ad snickas																				
22	ad usum(um(1393)) liburni																				
23	ad expeditionem liburni																				
24	ad usum navis Hildebrandi																				
25	ad construendam novam navim																				
26	pro (ed) navibus ante Copenhaven ghesenket																				
27	ad navim novam tunnarum presenti anno preparatam																				195
28	pro navibus ademptis																				
29	ad conducendum naves versus Fly ...																				
30	ad expeditionem navis misse versus Flandriam ...																				
31	ad expeditionem de Marie versus Angliam												154								

Abb. B.13: KR: Rubriken zur Schifffahrt (1476-1489)

8	KR Band				3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	
Nr.	Rubrik				1490	1491	1492	1493	1494	1495	1496	1497	1498	1499	1500				
RECEPTA																			
1	(redditus et) (recepta) hura (civitatibus Hamburgensis)	552	564	574	585	597	607	618	338	369	398	630							
2	(magna [ab 1360]) solikan																		
3	(parva [ab 1360] alia solikan																		
4	de cymbis (navibus (1387)) et palude (nur:1410)																		
5	de navi dicta Makeprang																		
6	de coggone civitatis																		
7	de navibus civitatis																		
8	de navibus venditis(1466: et nauo)	558	569	579	591	603	613	624	344	374	403	632							
9	de navibus Hollandinorm																		
10	de expeditione navis Marie expedite versus Angl.																		
EXPOSITA																			
11	(ad) precium structure (civitatibus)																		
12	ad structuram civitatis (nur 1460:....Hamburgensis)	561=	197*	215	234	255	275	296	348	378	633								
13	ad naves civitatis	561#	199**	217	236	257	277	299	350	380	633								
14	pro custodia navium																		
15	ad structuram pramonis																		
16	ad pramonem civitatis																		
17	ad usum cogghonis (civitatibus)																		
18	ad reparandum den praam																		
19	pro liburno uno																		
20	ad alias diversas naves construendas																		
21	ad cymbas in pallude et ad snickas																		
22	ad usum(um(1393)) liburni																		
23	ad expeditionem liburni																		
24	ad usum navis Hildebrandi																		
25	ad construendam novam navim																		
26	pro (ad) navibus ante Copenhaven ghesenket																		
27	ad navim novam tunnarum presentit anno preparatam																		
28	pro navibus ademptis																		
29	ad conduendum naves versus Fly ...																		
30	ad expeditionem navis misse versus Flandriam ...																		
31	ad expeditionem de Marie versus Angliam																		

** Eintrag in beiden Bd.en, aber unterschiedliche Beträge:
Bd.3: 746 lb 19 s 11 d und Bd.4: 435 lb 7 s 8 d

* Der Betrag erscheint in beiden KR-Bd.en, aber mit einer
Differenz von 100 lb. Übertragungsfehler?

Abb. B.14: KR: Rubriken zur Schifffahrt (1490-1500)

C. Preisangaben und Kaufkraft des Geldes

Dieser Anhang dient dazu, die Aussagekraft der in den KR über 150 Jahre verzeichneten Schiffspreise zu untersuchen. Zu prüfen ist, ob verminderter Feingehalt der Münzen die Kaufkraft des Hamburger Pfunds eventuell so stark veränderte, dass Preise über einen längeren Zeitraum hinweg nicht mehr vergleichbar sind. Als einzige serielle Quelle, die diese Überprüfung möglich macht, bieten sich die jährlich in den KR dokumentierten Geldbestandteile der Entlohnung der städtischen Bediensteten Hamburgs an.

In Anh. C.1 werden zunächst die in den KR zusammengefassten jährlichen Gehaltssummen für die städtischen Bediensteten (*Ad precium familie*), sowie von Kleidung als Naturallohnbestandteil (*Ad vestitus familie*) erfasst und visualisiert. Dieser summarische Überblick, der leicht zu falschen Schlussfolgerungen führen kann, wird in den Tabellen des Anh. C.2, S. 750–764 auf die einzelnen Bediensteten heruntergebrochen, indem sämtliche Einkünfte aus den Originalkodizes des 14. und 15. Jahrhunderts namentlich gelistet werden – für das 14. Jahrhundert die 18 Jahre von 1370–1387; für das 15. Jahrhundert 40 Jahre von 1461–1500, weil für diese Jahre Originalkodizes der KR erhalten sind.¹

In einem dritten Schritt werden diese Einzelergebnisse in Anh. C.3.1, S. 764–766 nach Berufsgruppen verdichtet und auf diese Weise die Gehaltsentwicklung in verschiedenen städtischen Berufen erfasst. Die Ergebnisse werden in den Berufsgruppendiagrammen des Anh. C.3.2, S. 767–772 visualisiert. Es wird bei den Personen und Berufen funktional und sozial unterschieden zwischen:

1. Gehobene und bewaffnete städtischen Bedienstete,
2. städtische Handwerker und Spezialisten,
3. untergeordnete städtische Bedienstete.

Abschließend werden die Ergebnisse der Gehaltsuntersuchungen im Anh. C.4 zur Interpretation der Preisdiagramme derjenigen *naves civitatis* herangezogen, von denen Preise aus beiden Jahrhunderten vorliegen.

Die Rubrikentitel änderten sich im Laufe der Zeit ein wenig. 1370–1381: PRECIUM FAMILIE; danach durchgehend AD PRECIUM FAMILIE. 1370–1381: VESTITUS; 1382: AD VESTITUS; 1383–1387: AD VESTITUS FAMILIE; im 15. Jh. durchgehend: AD VESTITUM FAMILIE; nur 1500: PRO VESTITU FAMILIE.

C.1. Die KR-Rubriken *ad precium familie* und *ad vestitus familie*

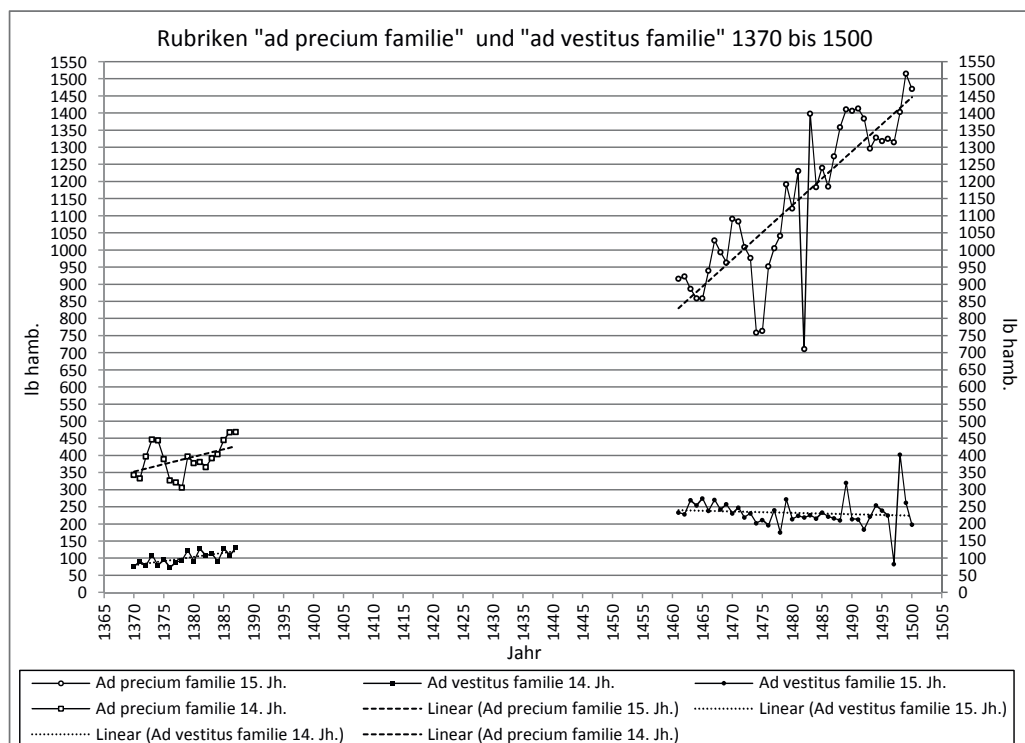
Tabelle und Diagramm des Anhangs C.1 dokumentieren jeweils die in den KR ausgewiesenen jährlichen Gesamtsummen der Rubriken AD PRECIUM FAMILIE, also die ausgezahlten Geldbestandteile der Entlohnung der Stadtbediensteten, und AD VESTITUS FAMILIE, worunter Naturalentlohnung in Form von Tuch und Kleidung zu verstehen ist.

¹ Zu der Verteilung von Originalkodizes und den Verlusten an Kodizes siehe Anh. B.2.

Tab. C.1: Summen der Rubriken *ad precium familie* und *ad vestitus familie* (Tab.)

<i>Jahr</i>	<i>KR Bd.</i>	<i>ad precium familie</i>				<i>ad vestitum familie</i>			
		<i>S.</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>S.</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>
1370	1	120	344	1	0	120	76	2	2
1371	1	142	333	16	0	141	91	1	1
1372	1	162	397	8	0	161	78	19	6
1373	1	181	447	16	0	180	110	3	3
1374	1	200	445	0	0	199	79	12	0
1375	1	220	390	8	0	220	96	1	9
1376	1	238	327	12	0	237	73	15	4
1377	1	253	322	10	0	253	88	6	0
1378	1	271	306	13	0	270	94	7	0
1379	1	288	398	0	0	287	122	15	7
1380	1	304	378	4	0	304	91	17	0
1381	1	322	382	1	0	322	128	9	3
1382	1	345	366	16	0	344	107	10	6
1383	1	364	393	0	0	365	113	13	8
1384	1	386	404	7	0	387	90	11	8
1385	1	408	445	9	0	410	129	5	1
1386	1	432	468	11	0	433	109	3	0
1387	1	458	468	19	6	459	130	16	0
1461	2	126	916	8	0	127	255	11	0
1462	2	158	923	4	0	159	228	13	0
1463	2	192	887	0	0	193	269	14	0
1464	2	225	859	8	0	226	254	9	0
1465	2	260	859	8	0	261	275	1	0
1466	2	299	940	0	0	300	238	19	0
1467	2	337	1028	12	0	339	270	15	0
1468	2	375	994	8	0	377	242	15	0
1469	2	412	964	0	0	413	257	15	0
1470	2	452	1091	8	0	453	231	7	0
1471	3	28	1084	0	0	29	248	7	0
1472	3	69	1009	8	0	70	219	15	0
1473	3	114	977	10	0	115	231	11	0
1474	3	155	759	4	0	156	202	17	0
1475	3	198	764	16	0	199	211	19	0
1476	3	239	952	17	0	241	196	11	0
1477	3	281	1006	1	0	283	240	12	0
1478	3	320	1042	5	6	322	175	7	0
1479	3	359	1192	8	0	361	272	4	6
1480	3	398	1121	13	0	400	214	7	0
1481	3	438	1231	8	0	440	224	8	0
1482	4	18	711	8	0	19	219	5	0
1483	4	46	1398	12	0	48	225	17	0

Jahr	KR Bd.	<i>ad precium familie</i>				<i>ad vestitum familie</i>			
		s.	lb	s	d	s.	lb	s	d
1484	4	72	1184	8	0	73	216	7	0
1485	4	99	1240	16	0	101	233	7	0
1486	4	122	1185	11	0	124	222	5	0
1487	4	144	1274	0	0	145	216	15	6
1488	4	167	1359	12	0	169	211	5	0
1489	4	188	1411	4	0	189	320	9	0
1490	4	207	1406	16	0	209	214	7	0
1491	4	226	1413	12	0	228	213	11	0
1492	4	246	1384	12	0	247	184	7	0
1493	4	266	1297	0	0	268	221	18	0
1494	4	287	1328	16	0	289	254	8	0
1495	4	308	1318	16	0	309	239	15	0
1496	4	328	1325	12	0	329	225	3	0
1497	4	358	1315	4	0	360	83	12	0
1498	4	388	1403	16	0	390	402	14	0
1499	4	423	1515	8	0	424	261	11	0
1500	4	454	1471	1	0	455	198	1	0

Abb. C.1: Summen der Rubriken *ad precium familie* und *ad vestitus familie* (Diagr.)

C.2. Bezahlung der städt. Bediensteten: *ad precium familie*

Erklärungen zu den Tabellen C.2 und C.3 des Anhangs C.2

Die Originalkämmereirechnungen dokumentieren jährlich in der Rubrik *ad precium familie*² die Gehaltszahlungen an die Stadtbediensteten. Das Gehalt wurde quartalsweise ausgezahlt. In den Tabellen wird mit dem jährlichen Gesamteinkommen pro Person gearbeitet. Im ersten und im letzten Jahr der Tätigkeit für die Stadt wurde nur für die Quartale, in denen tatsächlich gearbeitet wurde, bezahlt. Für die Jahre 1350 und 1351 gibt es *precium familie*-Abschriften Laurents, die benutzt wurden, wenn Bedienstete von 1370 schon in diesen Jahren vorkommen. In Tab. C.2 (14. Jh.) ist das Startjahr 1370. Wir wissen nicht, wer von den in diesem Jahr Aufgeführten schon vorher im Dienst der Stadt stand, mit Ausnahme einiger weniger, die schon 1350 und/oder 1351 genannt werden,³ weil wir für die dazwischen liegenden Jahre keine Quellennachweise besitzen.

Die 40 Jahre erfassende Tab. C.3 für das 15. Jahrhundert ist wegen des langen Zeitraums anders strukturiert worden. Ausgehend vom Jahr 1469 wird zurückgeschaut, wie lange die Bediensteten dieses Jahres schon im Stadtdiensten standen⁴ und wie lange sie nach 1469 noch in den Listen erscheinen.⁵ Von denen, die nach 1469 in den Stadtdienst eintraten, werden nur diejenigen aufgeführt, die die Nachfolge in einem bestimmten Amt angetreten hatten und so die Amtskontinuität ersichtlich wird, z.B. die Nrn. 6–11 (Ausreitevogt) und die Nrn. 44–45 (Koch).

Die Tabellen C.2, S. 752 ff und C.3, S. 758 ff haben folgende Spalten:

² Die bibliographischen Nachweise der Rubriken *ad precium familie* für die einzelnen Jahre sind der Tab. C.1, S. 748 f zu entnehmen.

³ Ratsnotar Iohannes de Wunstorp (Nr. 4); der Reiter Nicolaus Tornow (Nr. 21), der über den gesamten Zeitraum – länger als 37 Jahre – im Stadtdienst stand; der Baumeister und Bauhofleiter Albertus de Hamelen (Nr. 53) (zu ihm siehe auch Anm. 80, S. 82); der Zimmermann Magister Petrus (Nr. 55), der auch mehr als 37 Jahre im Stadtdienst arbeitete; der Ratsdiener Hinricus Mekelenborch wird schon 1350 geführt, dann wieder 1370. Er starb im 3. Quartal 1371.

⁴ Rückschau bis 1461, dem Jahr, in dem die Originalkkodizes wieder einsetzen.

⁵ Von den 1469 vorhandenen Personen erreichte nur der Ratsnotar Laurentius Rodt-teke (Nr. 3) das Endjahr der Betrachtung 1500 nach insgesamt 36 Dienstjahren.

- „lfd. Nr.“: Die Personen in jeder der beiden Tabellen werden zur besseren Auffindbarkeit durchgezählt, sodass für das 14. Jahrhundert 137 städtische Bedienstete, für das 15. Jahrhundert 70 erfasst werden.
- „Name“ und „Amt, Funktion“. Die authentischen Namen, wie sie in den KR enthalten sind. Die Angewohnheit der älteren Forschung, die Namen „einzudeutschen“ (aus Iohannes wird z. B. Johan oder aus Hinricus wird Hinrich oder Heinrich), wird abgelehnt. Amt bzw. Beruf wurden, sofern sie sich nicht aus der Rubrik *ad precium familie* ergeben, aus anderen Zusammenhängen, in denen die Person auftaucht, ermittelt – häufig aus den Rubriken *ad reysas*, *cursores* oder *ad diversa*.
- „ad precium familie (lb)“. In den Jahresunterspalten wurden zwecks Vergleichbarkeit die Geldeinnahmen für ein volles Jahr zusammengerechnet und die Angaben in lb, s und d (manchmal auch in m, s und d) auf Dezimalpfund hamburgisch (x,x lb) umgerechnet.
- „Veränderungen“. Diese Sammelspalte verfügt in Tab. C.2 (14. Jh.) über die Unterspalten „1370–1376“ / „1377–1384“ / „1385–1387“ und in Tab. C.3 (15. Jh.) über die Unterspalten „1461–1468“ / „1469–1479“ / „1480–1500“. Wenn sich Änderungen in der Gehaltshöhe ergaben, waren das nicht individuelle Vorgänge, sondern sie erfolgten kollektiv für bestimmte Berufe. In den „Veränderungen“-Spalten kann man für jede Person ablesen, ob, – und wenn ja, wann – sich Gehaltsänderungen in welcher Höhe gegeben haben. Auf der Grundlage dieser Spalten konnte die Einkommensstruktur der Berufsgruppen im Anh. C.3.1 erarbeitet werden.
- „Amtsjahre“. Hier findet sich die Anzahl der Jahre, die ein Bediensteter eine städtische Entlohnung erhielt.
- „Anzahl der Bediensteten pro Jahr“. Am Ende der Tab. C.2 (14. Jh.; S. 756–757) wird die Anzahl der Personen unter der jeweiligen Jahresspalte summiert, sodass man die Anzahl der registrierbaren Stadtbediensteten in einem Jahr erhält, d.h. die Größe der *familia civitatis*, die – zuzüglich der ehrenamtlichen Ratsherren – die Stadt verwalteten. Wegen der unterschiedlichen Strukturierung der Tab. C.3 (15. Jh.) für das 15. Jahrhundert, konnte dort nur die Anzahl der Bediensteten für das Jahr 1469 angegeben werden (63 Personen).

ad precium familie [lb]													Veränderungen			Amts- jahre	lfd. Nr.
1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1370- 1376	1377- 1384	1385- 1387		
<i>1. Gehobene und bewaffnete städtische Bedienstete</i>																	
8	3,4												8			>7	1
													8			>2	2
24	24	6											24			6	3
16	16	16	16	16	16	12							16	16		32	4
8	3	24	24	24	24	24	24	18						24		9	5
							19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2		19,2	19,2	6	7
								6	24	24	24	24			24	>5	8
24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	>18	6
2,45																1	9
1,6													12,8			5	10
													8			>4	11
8													8			>4	12
8	2	6	8	8	8								8	8		>6	13
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7,2	†		8	8		>10	14
				8	8	8	8	8	8	8,5	10	10	10	10	10	>15	15
			0,8	8	8	8	8	8	8	8,5	10	10	10	10	10	>9	16
								8	8,5	10					8	10	10
8	8	11,2	11,2	11,2	11,2	10,4	8	8	8	8,5	10	10	10	10	8	11,2	10
8	8	2	?	4	8	8	8	8	8	8,5	10	10	10	10	8	8	10
8	?	8	8	8	8	4	8	8	8	8,5	10	10	10	10	8	8	10
8	2	?	?	8	8	8	8	8	8	8,5	10	10	10	10	8	8	10
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8,5	10	10	10	10	8	8	10
8	3	8	8	8	8	8	8	8	8	8,5	10	10	10	10	8	8	10
8	8	16	8	8	8	8	8	8	8	8,5	10	10	7,5		8	8	10
			0,9	8	8	8	8	8	8	8,5	10	10	10	10		8	10
								2	8,5	10	10	10	10	10		10	5
									7,95	10	10	10	10	10		10	>3
													8			3	30
													8			>5	31
4	†												8			>6	32
8	8	8	6										8	8		>9	33
8	8	8	8	8									8	8		>10	34
8	2	?	4,5	8	8								8	8		11	35
				8	8	8	8	8	8	8,13	6,38	†				8	7
				0,45	8	8	8	8	8	8,13	10	10	10	10	8	8	10
8	8	16	8	8	8	8	8	8	8	8,13	8,5	8,5	8,5	8	8	8,5	>16
8	?	8	8	8	8	8	8	8	8	10,6	8,5	8,5	8,5	8	8	8,5	>15
			0,3	8	8	8	8	8	8	8,13	8,5	8,5	8,5	8	8	8,5	>10
				5,3	8	8	8	8	8	10,6	8,5	8,5	8,5	8	8	8,5	8
					6	8	8	8	8	0,13	8,5	8,5	8,5	8	8	8,5	>7
										0,5	10	7,5	10			10	4
										0,93	8,5	8,5	8,5	†		8,5	4
										1,68	8,5	8,5	8,5			8,5	4
								4,5	8,13	8,5	8,5	8,5	8,5		8,5	5	46
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	>18	47
											8	8	8			8	29
																>1	48

lfd. Nr.	Name	Amt, Funktion	ad precium familie [lb]							
			1350	1351	..	1370	1371	1372	1373	1374
<i>2. Städtische Handwerker und Spezialisten</i>										
49	?	Armbrustmacher	9,6	2,4	...					
50	Magister Marquardus	Armbrustmacher			...	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
51	Helmicus	Armbrustmacher								
52	Iohannes (filius Marquardi)	Armbrustmacher								
53	Hamelen, Albertus de	Baumeister	1	X	19 J.	8	8	8	8	8
54	Bekker, Iohannes	Bäcker			...	8	8	8	8	8
55	Magister Petrus	Zimmermann	4	X	19 J.	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4
56	Cappenberch, Arnoldus	Koch								
57	Tyes, Maken	Ziegler			...	8	8	8	8	8
58	Permenter, Nycolaus	Ziegler								
59		Dachdecker	0,5							
60	Huneke, Thidericus	Dachdecker								
61	Stenwerthen, Vikko	Dachdecker			...	4,8	4,8	2,4	4,8	4,8
62	Hartvicus	Dachdecker								
63	Magister Iohannes	Arzt			...	2,4	2,4	3,2	3,2	2,4
64	Mag. Budesse, Iohannes de	Arzt								
65	Hummersbutle, Hennekinus	Hopfenmesser								
<i>3. Untergeordnete städtische Bedienstete</i>										
66		Hühnervogt	1,7	X						
67	Bovenbloot, Nycolaus	Hühnervogt			...	2	2	2		
68	Nicolaus	Hühnervogt						2		
69	Albertus	Hühnervogt							2	2
70	Hartvicus	Hühnervogt								
71	Sassen, Hennekinus	Hühnervogt								
72	Amelunghusen, Gherbertus de	Läufer			...	4	4	4	4	4
73	Gherlacus	Läufer			...	4	4	4	4	4
74	Brun(o/e), Iohannes	Läufer			...	6	8	8	8	8
75	Lutterman, Iohannes	Läufer								
76	Steynvord, Hinricus	Läufer								
77	Oldenborch, Gherlacus	Läufer								
78	Bulkow, Elerus de	Läufer								
79	Cristianus	Läufer								
80	Bergher, Marquardus	Läufer			...	2	8	8	8	8
81	Westfaal, Borchardus	Läufer			...	8	7	2,4	8	8
82	Bramstede, Tymmo de	Läufer								
83	Tornow, Gotfridus	Ratsbediensteter	12	?						
84	Tornow, Conradus	Ratsbediensteter	4	?						
85	Dene, Godekinus	Ratsbediensteter			...	4	4			
86	Zukere, Iohannes	Ratsbediensteter						4	8	6
87	Cruze, Nicolaus	Ratsbediensteter							2	4
88	Lutte, Rodelfus de	Ratsbediensteter								
89	Schutte, Bertoldus	Ratsbediensteter								
90	Zee, Nycolaus de	Ratsbediensteter								
91	Vorde, Cyfridus to dem	Ratsbediensteter								
92	Odeme, Albertus von	Ratsbediensteter								
93	Holtste, Hinricus	Ratsbediensteter								
94	Stover, Reynekinus	Ratsbediensteter			...	7,6	7,6	6,4	6,4	6,4

ad precium familie [lb]													Veränderungen			Amts- jahre	lfd. Nr.	
1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1370- 1376	1377- 1384	1385- 1387			
2. Städtische Handwerker und Spezialisten																		
9,6	9,6	9,6											9,6			>2	49	
													9,6			>8	50	
			9,6	9,6	9,6	9,6								9,6		4	51	
								9,6	9,6	9,6	9,6	9,6			9,6	>5	52	
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	28	53	
8	8	8	6										8			9	54	
6,4	6,4	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	6,4	8	8	38	55	
						2	8	8	8	8					8	5	56	
8	8	8	8	8	8	8							8	8		>12	57	
			1,5	2	2	2	0,5						2			5	58	
																?	59	
							1,5	2	3,5	4	4	2			4	6	60	
4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	>18	61	
															6	>1	62	
													3,2			>5	63	
			3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2		3,2	3,2	8	64	
												1 x 3				>1	65	
3. Untergeordnete städtische Bedienstete																		
																?	66	
													2			>3	67	
													2			1	68	
3,25													2			3	69	
	2	2											2			2	70	
			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	10	71	
2													4			6	72	
4	4	4	3										4			9	73	
8	8	8	8	8	8	2	6	8	6				8	8		15	74	
1	4	4	4											4		4	75	
			1	4	4	8	8	8	8	†				8		7	76	
			2	8	8	8	8	8	8					8		7	77	
						4	4	4	4	4	4			4	4	6	78	
												1	4		4	>2	79	
8	8	?	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	17	80	
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	>18	81	
										3	1					2	82	
																?	83	
																?	84	
																>2	85	
																3	86	
																2	87	
				8	6,9											2	88	
				8	6,6											2	89	
								8	4	†						2	90	
															2,5	†	91	
																4	8	92
			6	8	2	?	?	6	6	†						>2	93	
4,8																>6	94	

lfd. Nr.	Name	Amt, Funktion	ad precium familie [lb]									
			1350	1351	..	1370	1371	1372	1373	1374		
95	Runghe, Hermannus	Ratsbediensteter			..	8	8					
96	Dannenbech, Godekinus	Ratsbediensteter			..	8	8	8	8	8		
97	Rodenborch, Ludekinus	Ratsbediensteter					0,8	8	8	8		
98	Westfaal, Hermannus	Ratsbediensteter			..	8	8	16				
99	Spekman, Wernerus	Ratsbediensteter						3,5	8	8		
100	Kluver, Laurentius	Ratsbediensteter						2,6	8	8		
101	Stover, Iohannes	Ratsbediensteter			..	8	8	8	8	8		
102	Westfaal, Hinricus (Griis)	Ratsbediensteter						2	8	8		
103	Harden, Iohannes	Ratsbediensteter					1,2	8	8	8		
104	Kletzeke, Iohannes	Ratsbediensteter						4,6	8	8		
105	Rumelif, Hinricus	Ratsbediensteter			..	8	8	2,4	8	8		
106	Stake, Petrus	Ratsbediensteter						4	8	8		
107	Crudener, Iohannes	Ratsbediensteter							2,6	8		
108	Brede, Hartwicus van dem	Ratsbediensteter										
109	Cocus, Thidericus	Ratsbediensteter										
110	Olderinghe, Hinricus de	Ratsbediensteter										
111	Howeschild, Hennekinus	Ratsbediensteter										
112	Grabow, Gherardus	Ratsbediensteter										
113	Kuylesch, Petrus	Ratsbediensteter										
114	Hortzen, Ernestus	Ratsbediensteter										
115	Snur, Thidericus	Ratsbediensteter										
116	Herberti, Conradus	Ratsbediensteter			..	8	8	8	8	8		
117	Hake, Iohannes	Ratsbediensteter						2,6	8	8		
118	Wezingdorp, Hermannus	Ratsbediensteter						8	16	16	16	
119	Mekelenborch, Hinricus	Ratsdiener	4,45	X	19 J.	8	6	†				
120	Schacht, Iohannes	Ratsdiener				6						
121	Brun(o/e), Hennekinus	Ratsdiener				0,45						
122	Trantow, Albertus	Ratsdiener				1,55	2					
123	Zynnyng, Hennekinus	Ratsdiener					4					
124	Stekemesset, Heynekinus	Ratsdiener									2	
125	Middeneuntwey, Albertus	Ratsdiener						1				
126	Wulf, Iohannes	Ratsdiener						1				
127	Henneke, Korte	Ratsdiener										
128	Tolner, Gotfridus	Ratsdiener										
129	Dunnehoyken, Bertoldus	Ratsdiener				2,45	2,45					
130	More, Petrus van dem	Ratsdiener				8	2					
131	Pels, Iohannes	Ratsdiener			..	8	8	8	8	8		
132	Walstorp, Detlevus	Ratsdiener				8	4					
133	Horstman, Gerekinus	Ratsdiener						4	4			
134	Poling, Hermannus	Ratsdiener						3,15	8	8		
135	Molne, Thidericus de	Ratsdiener										
136	Dureshoop, Gherardus	Ratsdiener										
137	Mardich	Ratsdiener										
							48	51	58	58	55	
							Personen / Jahr					

ad precium familie [lb]													Veränderungen			Amts- jahre	lfd. Nr.		
1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1370- 1376	1377- 1384	1385- 1387				
													8			>2	95		
													8			5	96		
													8			4	97		
													8			>3	98		
													8			4	99		
													8			6	100		
													8			>6	101		
													8			4	102		
													8	6,4		13	103		
													8	8		10	104		
													8	8		14?	105		
													8	8		13	106		
													8	8		8	107		
													8	8		5	108		
															8	3	109		
															10	>3	110		
															9,6	12,8	12,8	111	
																6,38	8,5	112	
																7,5	10	113	
																8,5	8,5	114	
																5,2	16	16	115
																16	16	16	116
																8	8	8	117
																8	8	8	118
																13,6	12,8	12,8	119
																16	12,8	12,8	120
																			121
																			122
																			123
																			124
																			125
																			126
																			127
																			128
																			129
																			130
																			131
																			132
																			133
																			134
																			135
																			136
																			137
																			138
																			139
																			140
																			141
																			142
																			143
																			144
																			145
																			146
																			147
																			148
																			149
																			150
																			151
																			152
																			153
																			154
																			155
																			156
																			157
																			158
																			159
																			160
																			161
																			162
																			163
																			164
																			165
																			166
																			167
																			168
																			169
																			170
																			171
																			172
																			173
																			174
																			175
																			176
																			177
																			178
																			179
																			180
																			181
																			182
																			183
																			184
																			185
																			186
																			187
																			188
																			189
																			190
																			191
																			192
																			193
																			194
																			195
																			196
																			197
																			198
																			199
																			200
																			201
																			202
																			203
																			204
																			205
																			206
																			207
																			208
																			209
																			210
																			211
																			212
																			213
																			214
																			215
																			216
																			217
																			218
																			219
																			220
																			221
																			222
																			223
																			224
																			225
																			226
																			227
																			228
			</																

ad precium familie [lb]																	lfd. Nr.
1469	1470	1471	1472	1473	1474	1475	1476	1477	1478	1479	1480	1481	1482	1483	1484	1485	

1. Gehobene und bewaffnete städtische Bedienstete

32	32	32	32	32	24													1
32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	2
32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	3
64	80	80	80	80														4
40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	5
42																		6
	120	120	120	120	120													7
					40	56	56	56	56	94,4	94,4	94,4						8
												96	192	192	192	192	48	9
																		10
																		11
40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	46-8	40	40	40	20			12
40	40	40	22	8														13
	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24					14
8																		15
19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	9,6										16
19,2	9,6																	17
19,2	19,2	19,2	4,8															18
19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	32	32	32	32	32	32	32	32	19
9,6																		20
14,4	14,4																	21
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	8								22
19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	4,8													23
19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	9,6										24
19,2	19,2	19,2	4,8															25
19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	4,8													26
19,2	19,2	19,2	4,8															27
19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	30	27,2	32	32	32				28
19,2	4,8																	29
19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	4,8										30
16																		31
4																		32
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	8				33
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	4				34
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	35
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	36
16	16	16	4															37

2. Städtische Handwerker und Spezialisten

12,8	12,8	12,8	12,8	12,8														38
12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8						39
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	2							40
8	12																	41
6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	42
32	32	16																43
8	8	8	2															44
			5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	45
														8	8	8	8	46

ad precium familie [lb]													Veränderungen			Amts- Jahre	lfd. Nr.	
1487	1488	1489	1490	1491	1492	1493	1494	1495	1496	1497	1498	1499	1500	1461- 1468	1469- 1479			1480- 1500
<i>1. Gehobene und bewaffnete städtische Bedienstete</i>																		
														32	32		11	1
														32	32	32	24	2
														32	32	32	36	3
														64	80		7	4
														40	40	40	27	5
														40	10			6
																	5	7
																56		8
																	6	8
																	8	9
																	5	10
																	6	11
																	6	12
																	6	13
																	6	14
																	6	15
																	6	16
																	6	17
																	6	18
																	6	19
																	6	20
																	6	21
																	6	22
																	6	23
																	6	24
																	6	25
																	6	26
																	6	27
																	6	28
																	6	29
																	6	30
																	6	31
																	6	32
																	6	33
																	6	34
																	6	35
																	6	36
																	6	37
<i>2. Städtische Handwerker und Spezialisten</i>																		
														12,8	12,8		>13	38
														12,8	12,8		>21	39
														8	8		>20	40
														8			>10	41
														6,4	6,4	6,4	31	42
														24	32		6	43
														8	8		>12	44
														8	8	8	>29	45
														8		8	5	46

lfd. Nr.	Name	Amt, Funktion	ad precium familie [lb]							
			1461	1462	1463	1464	1465	1466	1467	1468
47	Everdes, Ludekinus	Mundschenk				4	8	8	8	8
48	?, ab 1489: Hinricus	Bauhofschreiber	1,2	3,6	3,6	2,4	3,6	3,6	3,6	3,6
49	?, ab 1480: Dume, Cord	Baumeister	16	16	16	16	16	16	16	16
50	Rave, Hartwicus	Dachdecker						3,2	3,2	3,2
51	Houwschilt, Iohannes	Dachdecker								
3. Untergeordnete städtische Bedienstete										
52	Boekholt, Bernardus	Bruchvogt	8	8	8	8	8	8	8	8
53	Banksleger, Hermannus	Assist. Ausreitevogt	8	8	8	8	8	8	8	8
54	Meiger, Ludolphus	Läufer	8	8	8	8	8	8	8	8
55	Rese, Didericus	Läufer	8	8	8	8	8	8	8	8
56	Moller, Hinricus	Läufer				6	8	8	8	8
57	Monster, Iohannes	Läufer								0,8
58	Ebbekestorp, Ricmarus	Ratsdiener	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4
59	Pape, Hinricus	Ratsdiener		12	12	12	12	12	12	12
60	Kroen, Godekinus	Ratsdiener		8	12	12	12	12	12	12
61	Ekenrod, Everhardus	Ratsdiener	8	8	8	8	8	8	8	8
62	Emersen, Ludekinus	Ratsdiener	8	8	8	8	8	8	8	8
63	Evinghusen, Iohannes	Ratsdiener	8	8	8	8	8	8	8	8
64	Vilter, Iohannes	Ratsdiener	8	8	8	8	8	8	8	8
65	Aelstede, Hermannus	Ratsdiener	8	8	8	8	8	8	9	12
66	Zelhoff, Conradus	Ratsdiener				2	8	8	8	8
67	Eitze, Thomas	Ratsdiener								4
68	Wischman, Hinricus	Ratsdiener	10	10	10	10	10	10	10	10
69	Wonstorp, Albertus	Ratsdiener	3	4	4	4	4	4	4	4
70	Wulff, Iohannes	Ratsdiener	4	4	4	4	4	4	4	4

ad precium familie [lb]														Veränderungen			Amts- Jahre	lfd. Nr.
1487	1488	1489	1490	1491	1492	1493	1494	1495	1496	1497	1498	1499	1500	1461- 1468	1469- 1479	1480- 1500		
														8	8		9	47
3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	4	4	4	4	4	4	4	4	4,8	3,6	3,6	4	>40	48
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	12		16	16	16	>39	49
														3,2			4	50
															3,2		4	51
3. Untergeordnete städtische Bedienstete																		
														8	8		>13	52
														8	8		<20	53
														8	8		>17	54
														8	8	8	26	55
														8	8		15	56
															1,6		14	57
														6,4			>9	58
														12	12	16	22	59
														12	12		11	60
														8	8		>16	61
														8	8		>18	62
														8	8		>16	63
														8	8		>12	64
														8	12		>12	65
														8	8		17	66
															8		12	67
														10	10		>13	68
														4	4		>11	69
4	4													4	4	4	28	70

C.3. Bezahlung von Ämtern und Berufen

Erklärungen zu den Anhängen

Der folgende Anh. C.3.1 (Tabelle) und dessen Visualisierung in Anh. C.3.2 (Berufsdiagramme) werden aus den Gehaltstabellen C.2 und C.3 mit Hilfe der dortigen zusammenfassenden Spalten „Veränderungen“ herausgefiltert. So ergibt sich eine Übersicht über die Gehaltslage der Hamburger Stadtbediensteten über den gesamten spätmittelalterlichen Zeitraum, der in dieser Arbeit im Fokus steht. Im Anh. C.3.2, S. 767ff wird nach „Höheren Bediensteten und Bewaffneten“ (Berufe Diagr. C.2), „Handwerkern und Spezialisten“ (Berufe Diagr. C.3), und „unteren Bediensteten“ (Berufe Diagr. C.4) unterschieden, da diese Unterscheidung wichtige Rückschlüsse auf die Einkommensentwicklungen zulässt.

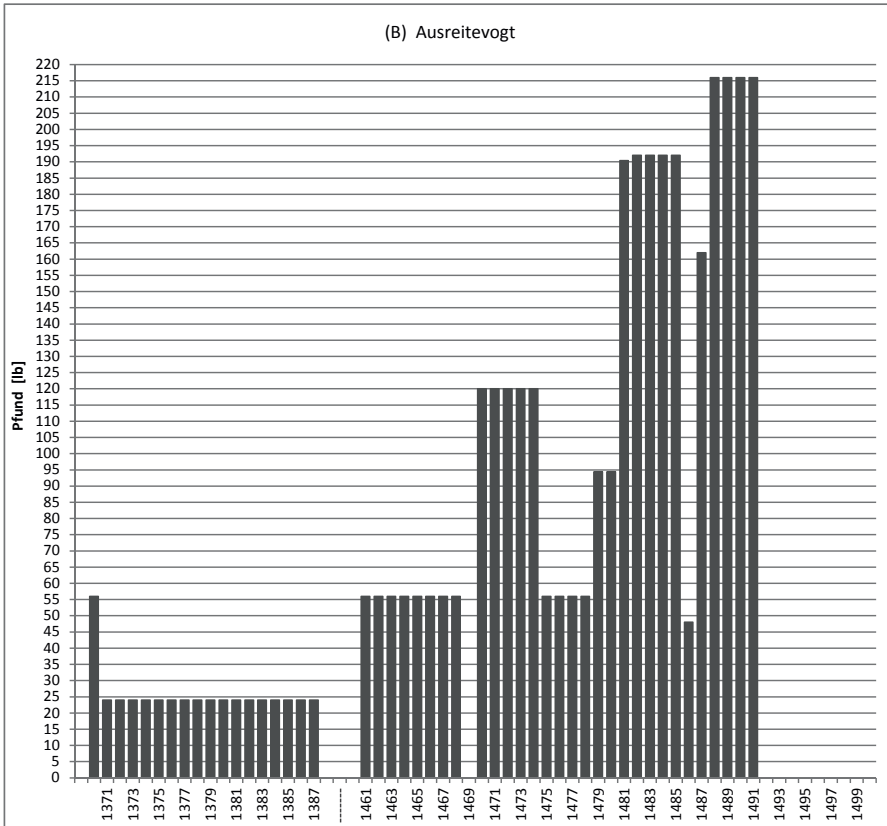
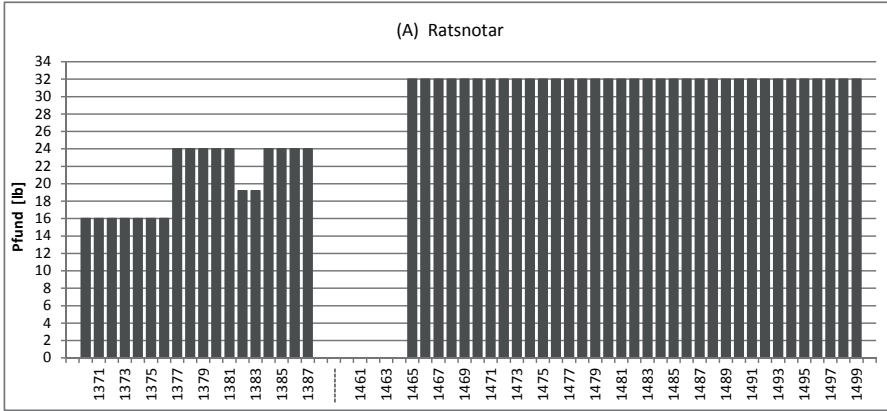
C.3.1. Berufe 14. bis 15. Jh. (Tabelle)

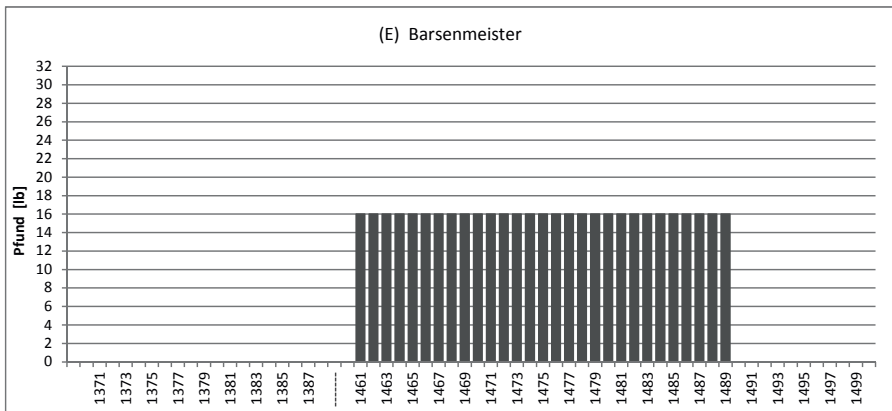
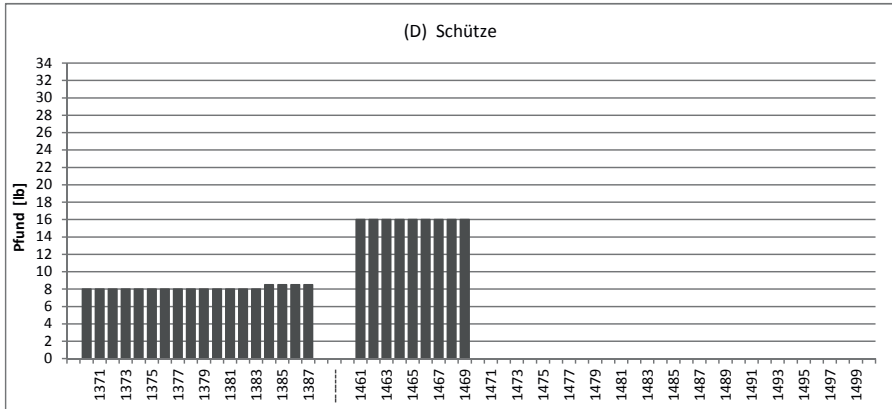
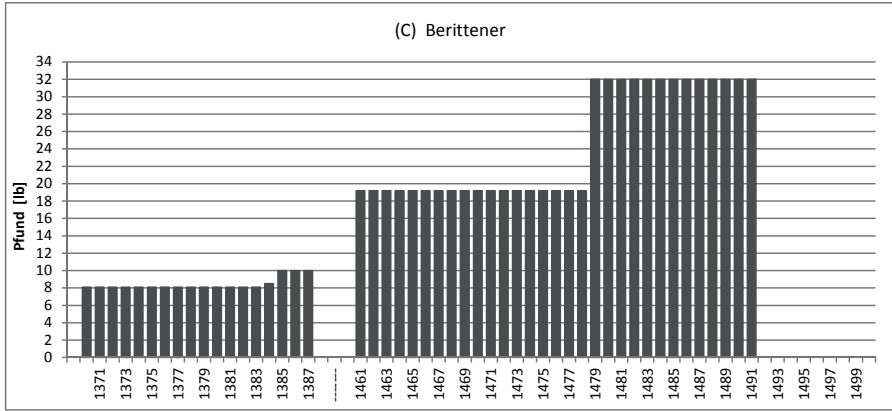
Tab. C.4: Gehälter nach Berufsgruppen (14. und 15. Jahrhundert)

		Amt, Funktion	ad precium familie: 2. Hälfte 14. Jahrhundert																	
			[lb]																	
			1370	1371	1372	1373	1374	1375	1376	1377	1378	1379	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387
Höhere Bedienstete und Bewaffnete	A	Ratsnotar	16	16	16	16	16	16	16	24	24	24	24	24	19,2	19,2	24	24	24	24
	B	Ausreitevogt	56	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
	C	Berittener	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,5	10	10	10	10
	D	Schütze	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
	E	Barsenmeister																		
	F	Baumeister	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	G	Mundschenk	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	H	Bruchvogt																8	8	8
Handwerker und Spezialisten	I	Armbrustmacher	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6	9,6
	J	Maurer																		
	K	Zimmermann	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	L	Dachdecker	4,8	4,8	2,4	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
	M	Ziegler	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8					
	N	Koch													8	8	8	8		
	O	Arzt	2,4	2,4	3,2	3,2	2,4													
Untere Bedienst.	P	Hopfenmesser																		12
	Q	Läufer	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	R	Ratsdiener I	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	S	Ratsdiener II															16	16	16	16

C.3.2. Berufe 14. bis 15. Jh. (Diagramme)

Abb. C.2: Gehälter von höheren Bediensteten





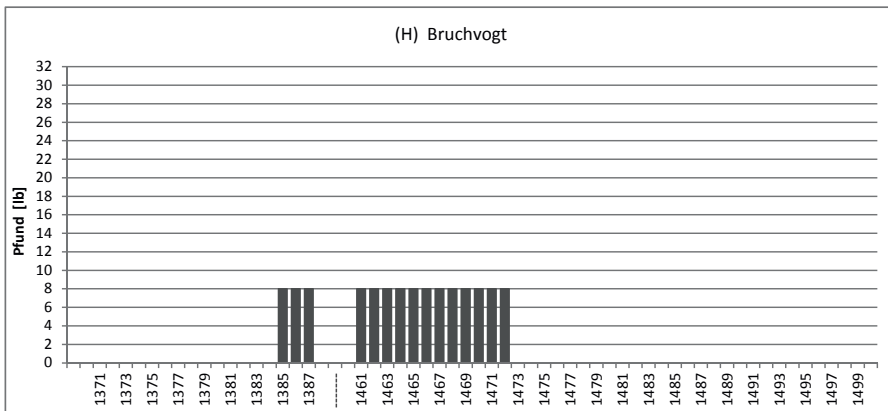
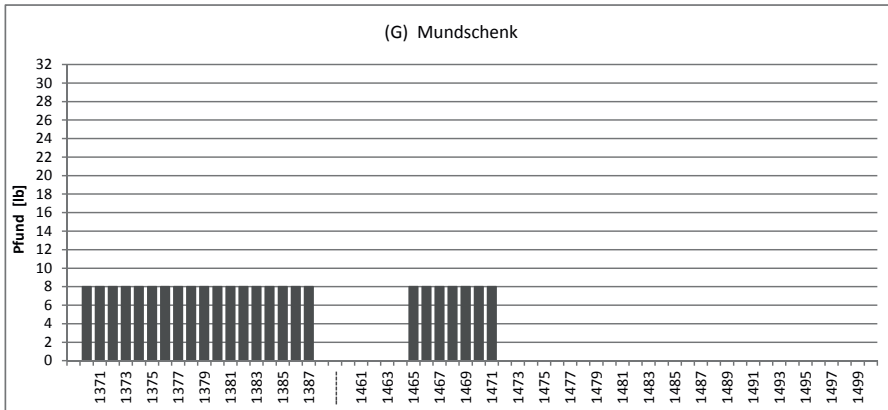
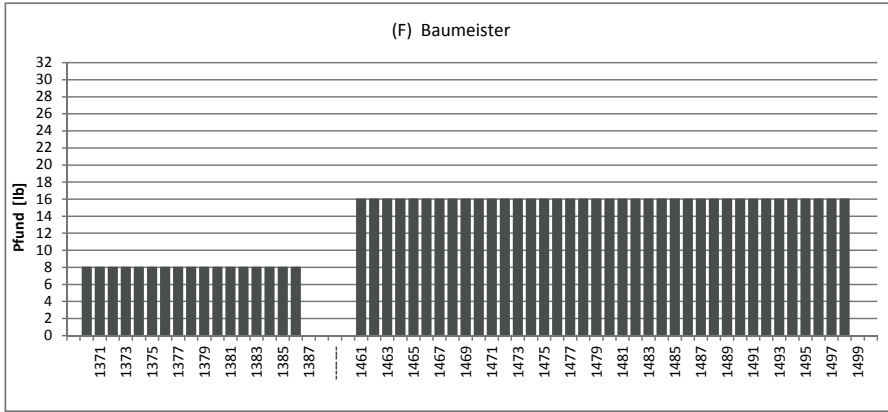
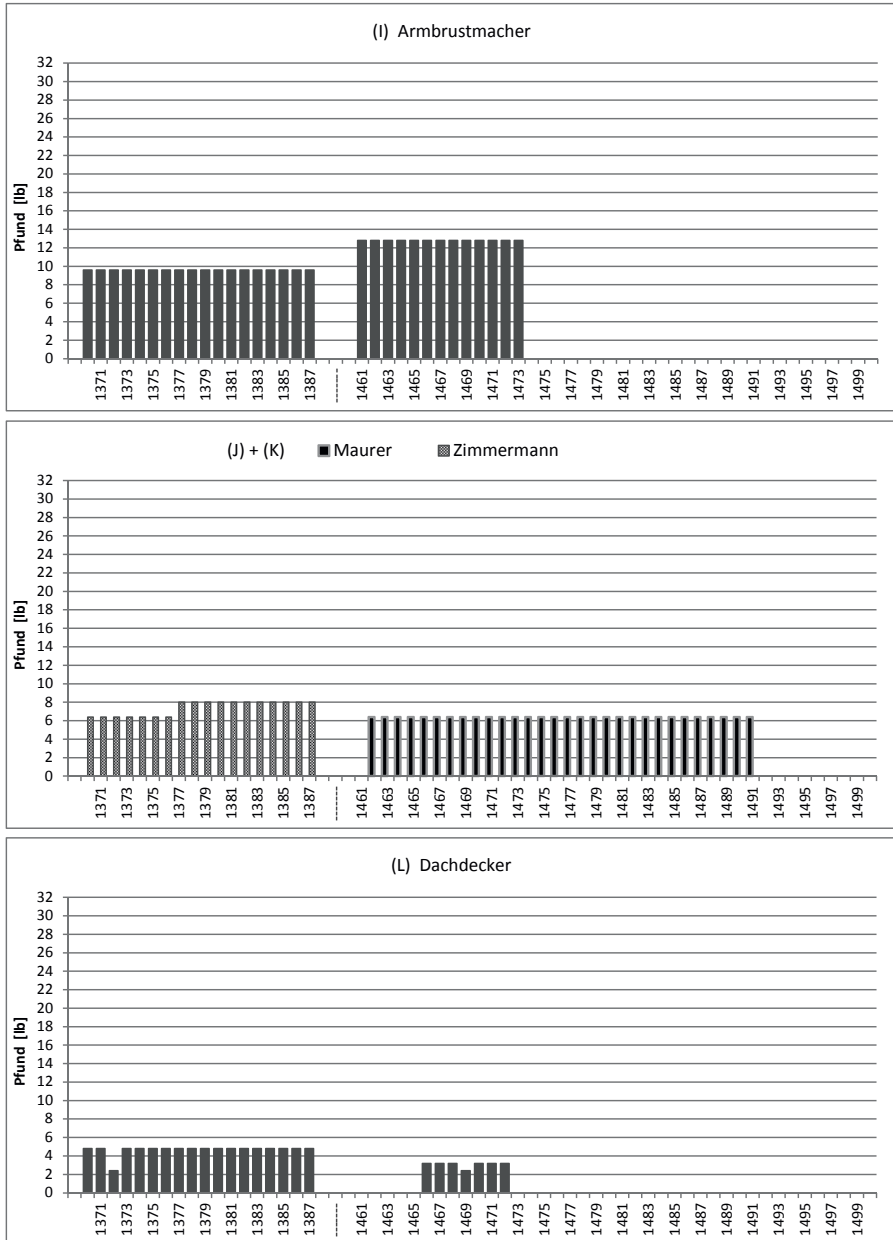


Abb. C.3: Gehälter von Handwerkern und Spezialisten



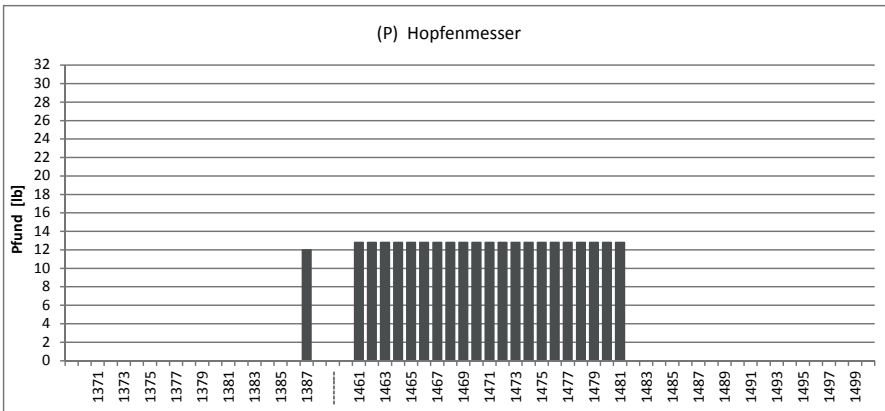
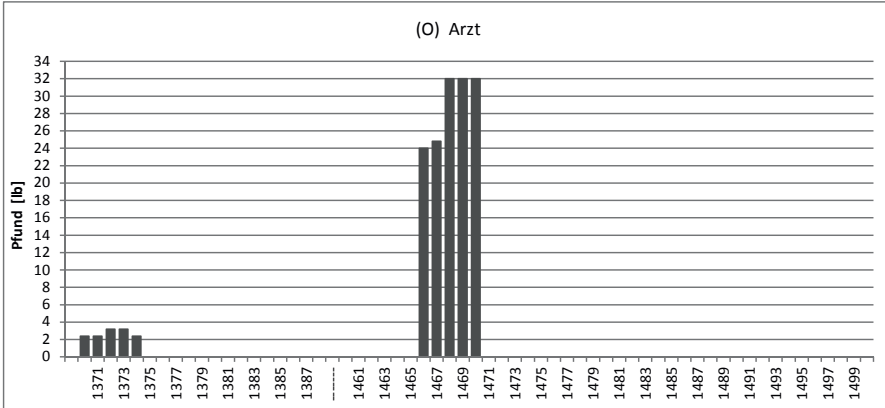
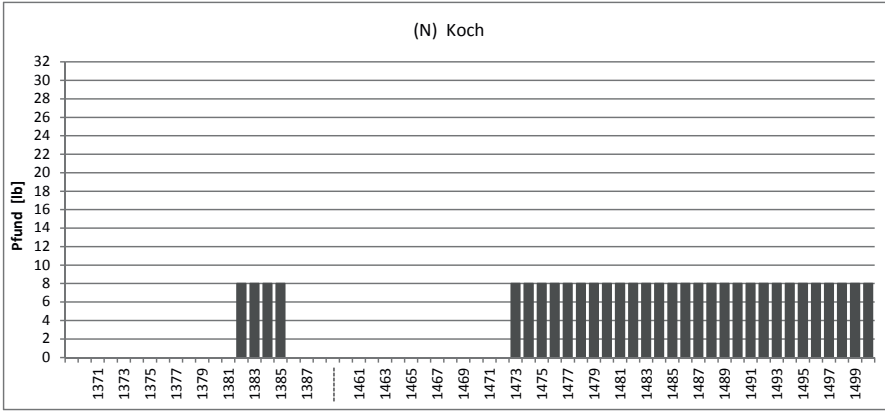
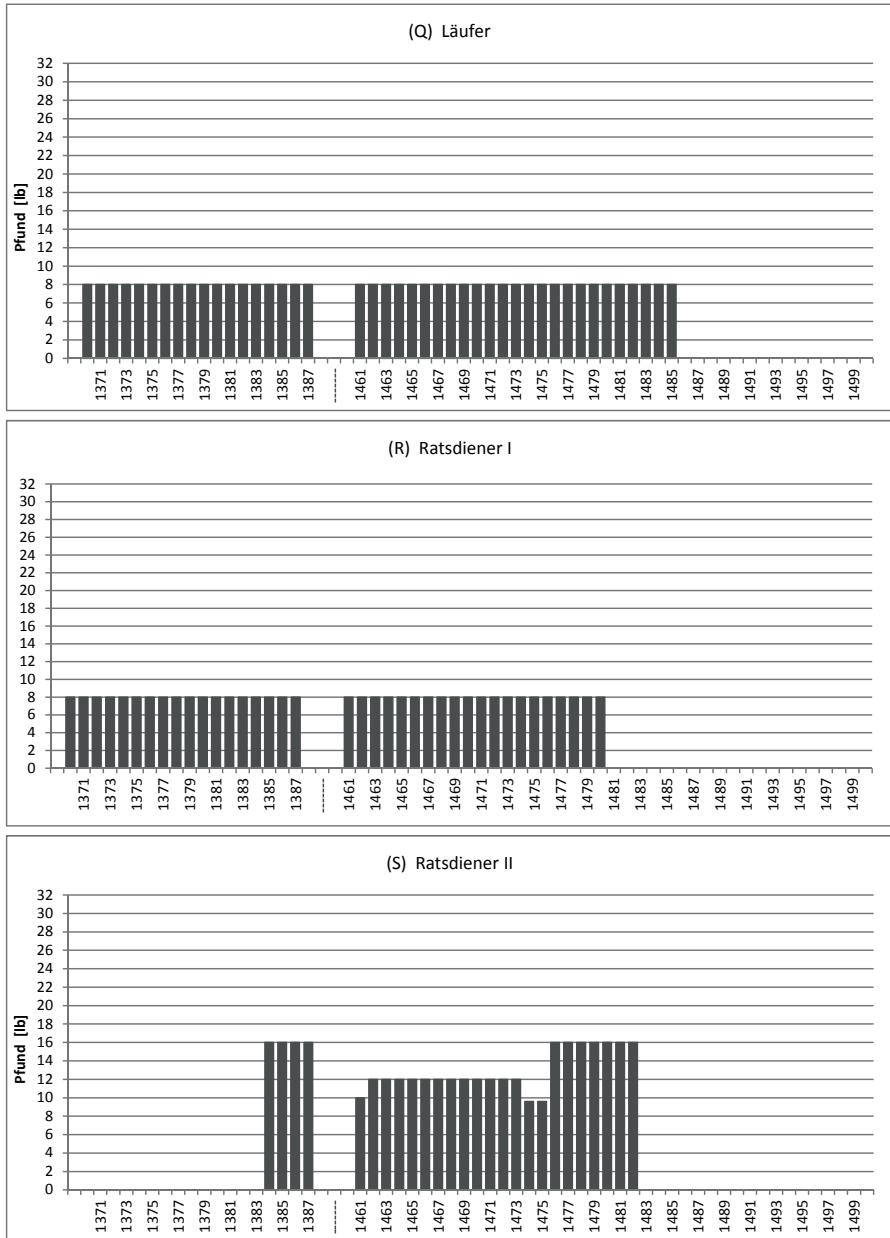


Abb. C.4: Gehälter von unteren Bediensteten



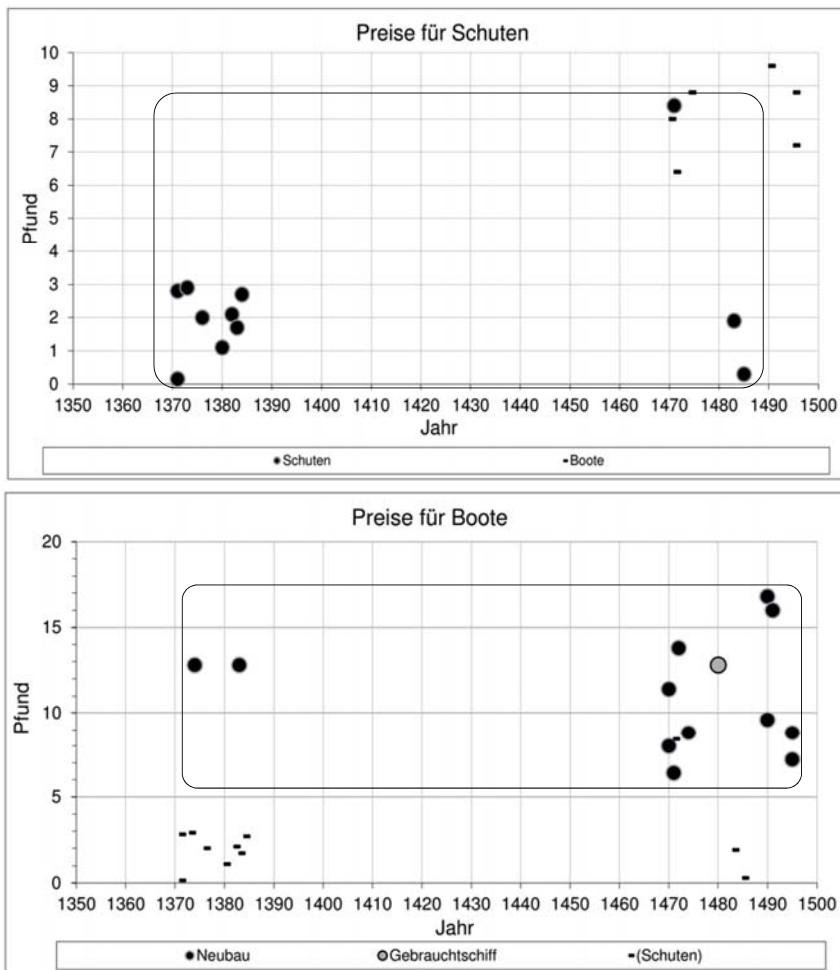
C.4. Schiffstypenpreise über 150 Jahre (Diagramme)

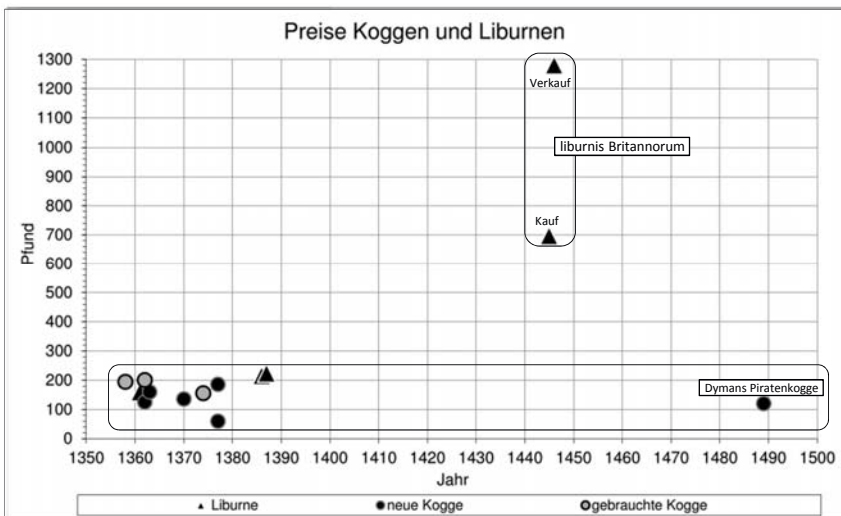
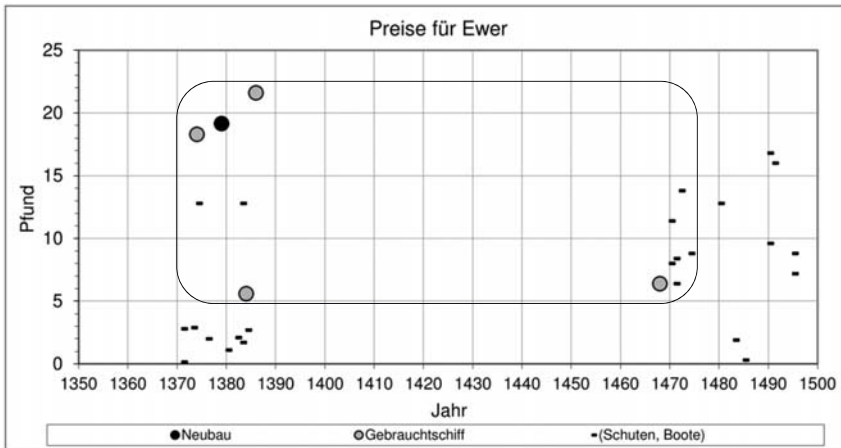
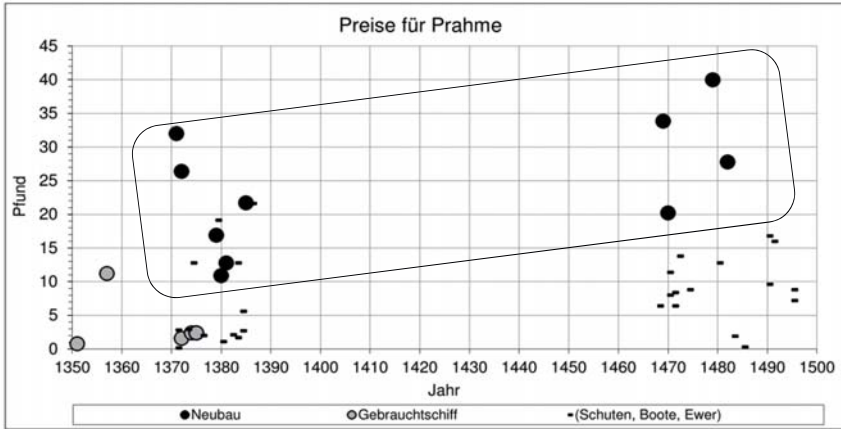
Erklärung zu den den Schiffstypendiagrammen Anh. C.4

Die Diagramme sind den Abhandlungen der entsprechenden Schiffarten im Textteil entnommen und mit entsprechenden Gruppenrahmen zum Vergleich der Preise des 14. mit denen des 15. Jahrhunderts versehen worden. Es konnten natürlich nur solche Schiffstypen verwendet werden, die in beiden Jahrhunderten vorhanden waren.

Abb. C.5: Schuten, Boote, Prahme, Ewer, Koggen/Liburnen

DIAGRAMMNACHWEISE: Schuten: S. 74; Boote: S. 80; Prahme: S. 81; Ewer: S. 101;
Koggen und Liburnen: S. 123





D. Aktivitäten auf der Elbe und auf See im 15. Jh.

D.1. Ausgaben für Fahrwasserbetonung

Erklärungen zur Tabelle Anh. D.1

Die Ausgaben für das Hamburger Tonnen- und Bakenwesen werden zunächst in einer Tabelle zusammengefasst, die alle Rubriken zum Hamburger Tonnen- und Bakenwesen bis zum Jahr 1500 enthält. Bedingt durch das gleichbleibende *procedere* der Arbeit des Tonnen- und Bakenlegens umfassen die Einzelrechnungen unter dieser Rubrik überwiegend regelmäßige Eintragungen. Zu den jährlichen Einträgen, die die Tabelle summiert wiedergibt, gehören:

- Die Abrechnung des Auslegens und Einholens der Tonnen (Proviand und Entlohnung für die Beteiligten),
- das Einsammeln von in schwerem Wetter vertriebenen Tonnen,
- die Reparatur und Neuanfertigung von Tonnen und Baken,
- Ausgaben für Materialien, wie Eisen, Holz, Teer, Tauwerk und
- die Bezahlung einzelner Handwerker.

Die Abrechnung der Reparatur und Neufertigung der teuren Befestigungsketten erfolgt meist extra. Mitunter werden auch Ausgaben für das Tonnenschiff abgerechnet oder es tauchen singuläre Ereignisse, wie Ausgaben für durch Unfall vermisste Seeleute oder die Hilfe für im Eis eingefrorene Schiffe auf.

Beobachtungen zu für diese Arbeit besonders interessanten Aspekten werden in den Fußnoten behandelt.

ANMERKUNG: Zu den Zeilennachweisen aus den KR als Tiefzahlen: Geht ein Eintrag in den Kämmererechnungen über zwei Zeilen und ist die zweite Zeile kürzer als $\frac{1}{2}$ Zeilenlänge, erscheint die Angabe als Bd.S_{Z/(Z+1)}. Ist die zweite Zeile länger als $\frac{1}{2}$ Zeilenlänge, erscheint die Angabe als Bd.S_{Z-(Z+1)}.

Tab. D.1: Die Ausgaben für Tonnen und Baken

<i>Jahr</i>	<i>Rubrik KR</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>KR Bd.S. Zeilen</i>
1450 ^a	EXPOSITA PRO TUNNIS ET BAKE SUPER ALBEAM POSITIS ET ERECTIS	350	0	0	2.86 _{32/33}
1451					
1452					
1453					
1454					
1455					
1456					
1457					
1458					
1459					
1460	EXPOSITA PRO TUNNIS ET BAKE SUPER ALBEAM POSITIS ET ERECTIS	102	7	0	2.103 _{2/3}
1461	AD USUM TUNNARUM SUPRA ALBEAM ^b	220	4	10	2.135 ₁₋₂₃
1462	AD USUM TUNNARUM SUPRA ALBEAM ^c	176	1	8	2.169 ₄₋₂₃
1463	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	180	14	2	2.203 ₂₋₁₇
1464	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	121	12	0	2.233 ₂₅ – 234 ₉
1465	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	97	15	11	2.270 ₁₉₋₃₃
1466	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM ^d	121	11	4	2.309 ₂₃ – 310 ₃
1467	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	167	13	6	2.348 ₂₅ – 349 ₁₂
1468	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	248	17	6	2.385 ₂₇ – 386 ₆
1469	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	122	8	6	2.421 ₂₀₋₃₂
1470	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	33	17	10	2.462 ₆₋₁₂
1471	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	113	12	8	3.39 ₁₂₋₂₁
1472	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	38	5	9	3.80 ₂₃₋₂₇
1473	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	179	13	2	3.125 ₂₅₋₃₆
1474	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	116	11	10	3.165 ₃₀ – 16 ₂
1475	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	122	1	4	3.208 ₂₃₋₃₃
1476	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM ^e	194	0	0	3.251 ₁₃₋₂₈
1477	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	144	16	11	3.292 ₂₄ – 293 ₂
1478	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	232	4	3	3.330 ₃₀ – 331 ₉

^a 1450: Es spricht vieles dafür, dass Hamburg bereits zwischen 1441 und 1450 begonnen hatte, systematisch Tonnen auszulegen. Hierzu: Kap. 7.7, S. 245; FERBER, Leuchtfeuerwesen (1914), S. 7/8, Anm. 4. Zur Dürftigkeit der Überlieferung aus jener Zeit vgl. Anh. B.1, S. 732.

^b 1461: Zusätzlich zu der Arbeit der *magistri[s] bardezarum cum 11 sociis ... ad sublevandum tunnas* wurde ein Tonnenleges Schiff incl. Mannschaft hinzugechartert: *10 lb 15 s Thade Focken pro naulo navis sue ad ponendum tunnas. 21 lb 8 s pro diversis cibariis et sallario sociorum, qui posuerunt tunnas.*

^c 1462: Es ist von *magistri bardesarum* und einem *navis pro usu tunnarum* die Rede.

^d 1466: Es wird nun von einem *navis tunnarum* gesprochen.

^e 1476: Das Tonnenschiff erlitt Schiffbruch. Der *Vlegende gest* sprang beim Tonnenlegen ein. Es wurde sofort ein neues Tonnenschiff für 294 lb 14 s 10 d gebaut. Dieser Betrag wurde hier von den operativen Gesamtkosten dieses Jahres abgezogen (488 lb 14 s 10 d – 294 lb 14 s 10 d = 194 lb). Siehe auch S. 250–251.

<i>Jahr</i>	<i>Rubrik KR</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>KR Bd.S.-Zeilen</i>
1479	AD USUM TUNNARUM ET BACARUM SUPER ALBEAM	130	18	0	3.369 ₃₃ – 370 ₅
1480	AD USUM TUNNARUM ET BAKARUM SUPER ALBEAM ^a	229	10	1	3.409 _{9–18}
1481	AD USUM TUNNARUM ET BAKARUM SUPER ALBEAM	137	3	11	3.449 _{11–20}
1482	AD USUM TUNNARUM ET BAKARUM SUPER ALBEAM	123	15	4	4.29 _{15–23}
1483	AD USUM TUNNARUM ET BAKARUM SUPER ALBEAM	147	17	1	4.57 _{4–11}
1484	AD USUM TUNNARUM ET BAKARUM SUPER ALBEAM	229	5	6	4.81 _{1–11}
1485	AD USUM TUNNARUM ET BAKARUM SUPER ALBEAM	322	18	5	4.108 _{6–17}
1486	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	152	15	10	4.131 _{1–11}
1487	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM ^b	213	1	10	4.153 _{13–24}
1488	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	146	9	2	4.175 _{29–36}
1489	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	189	11	10	4.195 _{18–25}
1490	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	149	16	6	3.563 _{20/21} 4.214 ₃₅ – 215 ₃
1491	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	216	4	0	4.233 _{12–23}
1492	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	231	10	4	4.252 ₃₂ – 253 ₁₁
1493	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	244	18	11	4.273 _{9–19}
1494	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	198	7	5	4.294 _{19–32}
1495	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	183	7	9	4.315 _{9–18}
1496	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM ^c	415	2	7	4.335 _{12–24}
1497	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	223	19	6	4.366 _{5–15}
1498	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM	306	18	8	4.395 ₃₄ – 396 ₇
1499	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM ^d	472	9	2	4.431 _{9–23}
1500	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM ^e	239	16	8	4.463 _{12–22}

^a 1480: Ein Betrag für das Einholen der Tonnen wurde ausdrücklich über den Bauhof abgerechnet (*per structurarium computatem*).

^b 1487: Ausbesserungen am Tonnenschiff werden ausdrücklich über den Bauhof bezahlt.

^c 1496: In diesem Jahr 1496 war Hinricus Szalszborch Kämmererherr (siehe Anh. D.2, S. 798 für 1496). Wir finden in der Rubrik den Eintrag: *21 lb 10 s naucleris et soldatis levantibus tunnas in capite hyemis per dominum Hinricum Saleborgh*. D.h., der Kämmererherr rechnete direkt, ohne eine dazwischengeschaltete Institution oder Verwaltung mit den Tonnenlegern ab.

^d 1499: Die Summe von 472 lb ist irreführend, da in ihr zwei *expeditiones* auf der Elbe zur Sicherung des Hamburger Getreidestapels enthalten sind, die jedoch nicht herauszurechnen sind: (i) incl.: *... navis [tunnarum] eciam fuit expedita propter aductionem frumentorum*. (ii) incl.: *... navis eciam erat expedita super Albeam propter circumspectionem et abductionem fiendam propter hostes nostros*.

^e 1500: Die Ausfahrt des *tunnenship* zum Einsammeln der Tonnen wird hier über den Bauhof abgerechnet (*juxta continentiam registri structurarii*). In diesem Jahr stand dem Tonnenschiff für 17 lb 4 s *quadam parva navis* zur Seite.

Erklärungen zum Diagramm Anh. D.1

Das Diagramm D.1 stellt die Tabelle D.1 graphisch dar, setzt aber der Genauigkeit halber erst 1461 mit dem von *Koppmann* überlieferten Originalcodex XII der Kämmererechnungen ein (vgl. Anh.B.6). Es enthält eine Trendlinie (polynomisch 2).

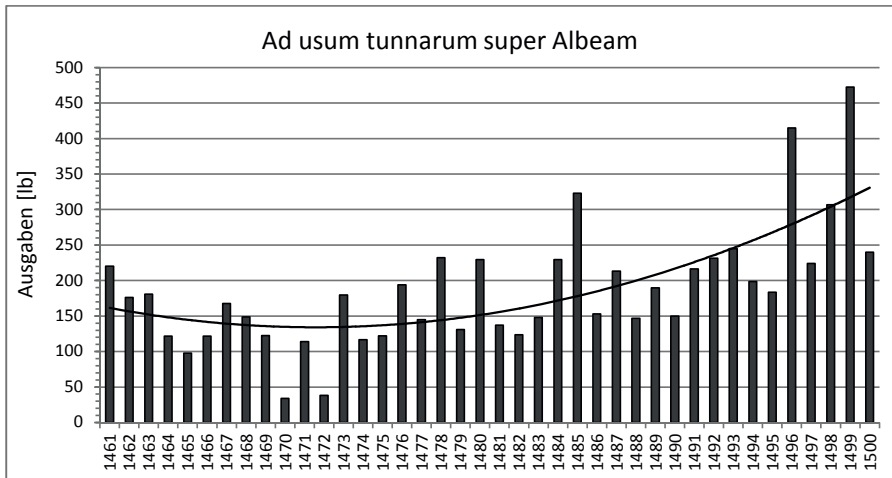


Abb. D.1: Diagramm *ad usum tunnarum super Albeam*

D.2. Tabelle: Regionale *expeditiones* zu Wasser

Erklärungen zum Anhang D.2

Die Tabelle listet alle regionalen hamburgischen *expeditiones* des 15. Jahrhunderts auf, soweit sie in den Kämmereirechnungen aktenkundig sind. 'Regional' bedeutet, dass es sich um bewaffnete Züge zu Wasser vorrangig in der Elbe- und Küstenregion handelt, wobei die Grenzen nicht immer klar bestimmbar sind. So sind die Auseinandersetzungen in Emden und Flandern, ebenso die Kaperzüge nach England aufgenommen worden.

Es ist auch nicht immer klar, ob die Aktionen zu Wasser oder nur zu Land stattfanden. Hier wurde nach den Umständen und der Wahrscheinlichkeit entschieden. Definitive Landaktionen oder Hilfsaktionen für Verbündete, was sich meist speziell auf Allianzen mit dem Adel und den Landesherrschaften bezieht, wurden ausgespart.

Die Tabelle beansprucht nicht Vollständigkeit, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass zum einen die Kämmereirechnungen alles lückenlos erfasst haben. Zum anderen muss wieder auf die großen Überlieferungslücken durch den Verlust von Originalkodizes im Zuge des Großen Hamburger Brandes 1842 verwiesen werden.¹

Die Tabellenspalten

„Stichwort“. Diese Spalte dient der schnellen Orientierung.

„Expedition zu Wasser“. Hier wird überschriftenartig die jeweilige städtische Aktion benannt.

„Erklärungen, Sonstiges“. Die Spalte enthält wesentliche, zum Verständnis der Vorkommnisse wichtige Angaben. Besonderes Gewicht wurde auf die Art der Kostenerfassung und Bezahlung gelegt, um ein genaueres Bild von den organisatorischen Strukturen zu bekommen. Diesem Zweck dient auch die Auflistung der beiden jeweils amtierenden Kämmererherren. Sie finden sich in den KR jeweils am Anfang der EXPOSITA, meist auch der RECEPTA.

Anmerkung zu den Zeilenangaben in der KR-Nachweisen: Geht ein Eintrag in den Kämmereirechnungen über zwei Zeilen und ist die zweite Zeile kürzer als $\frac{1}{2}$ Zeilenlänge, erscheint die Angabe als Bd.S_{Z/(Z+1)}. Ist die zweite Zeile länger als $\frac{1}{2}$ Zeilenlänge, erscheint die Angabe als Bd.S_{Z-(Z+1)}.

¹ Hierzu: Kap. 1.5.2, S. 62 und Anh.B.2, S. 733–738.

Tab. D.2: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1401-1414

<i>Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Expedition zu Wasser</i>	<i>Erklärungen, Sonstiges</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>Bd.</i>	<i>S.</i>	<i>z</i>	<i>Kämmerer</i>
1401	Holländer	AD EXPEDIENDUM NAVES CONTRA HOLLANDRENSES		356	5	0	2.2.	3-5		Albertus Elebeken, Albertus Screye
1402										Albertus Elebeken, Hinricus de Hachede
1403										
1404										?
1405										Hermannus Langhe, Hinricus de Hachede
1406										Johannes Nanne, Hinricus de Hachede
1407										Johannes Nannen, Hermannus Langhen
1408	friesische Piraten	AD OMNES REISAS CON- TRA PIRATAS IN FRISIA	Auszahlung: ... <i>exposita per dominos camera- ria isto anno.</i>	3328	14	7	2.12	14-15		Hermannus Langhen, Hinricus Ieneveld
1409										Johannes Nanne, Hinricus Ieneveld
1410										Albertus Screigen, Hinricus Bekendorp
1411										Hinricus de Hachede, Hinricus Ieneveld
1412										Hinricus Ieneveld, Ludolphus Lutouwen
1413										Albertus Schreige, Johannes Wige
1414										Hinricus Ienevelt, Johannes Wigen

Tab. D.3: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1415-1427

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd. S. _z	Kämmerer
1415							?
1416							Johannes Wigen, Ludolphus Lutow
1417 Piraten (Weser)	AD REYSAS DOMINORUM AD MARE	<i>Domino Iohanni Wulve 59 lb 8 s ad Weseram contra piratas (proprie/post) Vitalienbrodere.</i>	59	8	0	2.27 ₁₉₋₂₁	Johannes Wygen, Ericus de Tzevena
1418							Ludolphus Lutow, Ericus de Tzevena
1419							Johannes Wige, Bernd Borsteld
1420							Hinricus Ineneveld, Gerardus Quikborne
1421							Hinricus Inenevelt, Ludolphus Lutow
1422							Ludolphus Lutow, Ericus de Tzevena
1423							Ericus de Tzevena, Johannes de Rode
1424							Hinricus Inenevelt, Vickones de Hove
1425							Johannes Ghultzow, Vickones de Hove
1426							Gherardus Hals Ericus de Tzevena
1427							Johannes Gultzow, Vickones de Hove

Tab. D.5: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1435-1440

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd. S.z	Kämmerer
1435							Johannes de Rhode, Hinricus Koting
1436							Johannes de Rhode, Theodericus Moller
1437							Hinricus Kotingk, Theodericus Moller
1438							Ericus de Tzevena, Hinricus Kotingk
1439 Holländer	AD EXPEDICIONEM <i>versus</i> <i>Albiam et guerram</i> <i>Hollandrinorum</i>	Erfasst: <i>prout in longo libro est expressum</i> .	93	14	0	2.65 ₆₋₇	Johannes de Rode, Thidericus Luneborg
1440 Holländer	<i>Kostgelder ad usum expeditionum</i> <i>Albeam et mare contra Hollandrinos</i> Lösegeld	RECEPTA: Das Kostgeld wurde bei den Kämmerern eingezahlt <i>a dominis Nicolao Meyger et L(udolfo) Meltzingk. Recepinus a dominis Meyger et Moller de pecunia Hollandrinorum per quosdam cives nostros arrestata.</i>	2454	0	0	2.67 ₈₋₁₀	?
Admiralschaft	<i>De officio admiralitatis</i>	RECEPTA: <i>Recepinus a dominis C(onrado) Mollere et I(ohanne) Gherwer de officio admiralitatis . . .</i>	248	0	0	2.67 ₁₁₋₁₂	
Elbe	Kriegsabgabe	<i>Recepinus . . . de soldia quorundam nostrorum civium, qui soldatos super Albeam non habuerunt.</i>	202	14	0	2.67 ₁₅₋₁₈	
Emden	AD EXPEDICIONEM VERSUS EMEDEN	Einzahler für die Bürger: <i>a dominis Thiderico Moller, Iohanne Gherwer, Detlevo Bremer et H(ildebrando) Brandes.</i>	39	12	0	2.69 ₃₁	

Tab. D.6: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1441-1449

Jahr	Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd.	S. z	Kämmerer
1441	Emden	AD EXPEDITIONEM VERSUS EMEDEM		911	9	10	2.71	27	Johannes de Rode, Johannes Gherwer
	Holländer	AD EXPEDITIONEM VERSUS ALBEAM <i>in guerra Hollandinensi</i>		234	0	0	2.71	28/29	
1442	Emden	AD EXPEDITIONEM VERSUS EMEDEM		74	0	0	2.73	9	Johannes de Rode, Conradus Moller
	Elbe	AD EXPEDITIONEM VERSUS ALBEAM		145	0	0	2.73	10	
1443									Conradus Moller, Detlevus Bremer
1444									Albertus Widingk- husen, Detlevus Bremer
1445	Emden			99	8	4			?
1446									Theodericus Moller, Johannes Gherwer
1447	Emden	AD EXPEDITIONEM VERSUS EMEDEM	Erfasst: <i>ut in longo libro est expressum.</i>	1643	0	0	2.78	26/17	Albertus Widing- husen, Johannes Gherwer
1448	Admiral- schaft	DE ADMIRALLITATE	<i>33 lb in 30 florenis Renensibus a schultero in Schedamme Peter Cleis Gherdessone nominato, qui tenebatur nostre civitati 150 m de una nave, vocata en brèsse, et de 20 florenis Renensibus de duabus lastis salis, et de 40 m pro heringk-gharne et warrpepe; . . .</i>	(112	10	0)	2.79	4-10	Conradus Moller, Theodericus Moller
1449									Conradus Moller, Hinricus Lopouwe

Tab. D.7: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1450-1461

<i>Jahr Stichwort</i>	<i>Expedition zu Wasser</i>	<i>Erklärungen, Sonstiges</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>Bd. S.z</i>	<i>Kämmerer</i>
1450 Holländer	AD EXPEDICIONEM VERSUS ALBEAM IN GWERRA HOLLANDRINORUM		69	10	4	2.86 _{19/20}	C(omradus) Moller, Lud(olfus) Struwe
1451							Theodericus Moller, Himricus Lezemann
1452							Theodericus Moller, Ludolfus Struwe
1453							Lud(olfus) Struwe, Godfridus Thode
1454							Theodericus Moller, Godfridus Thode
1455							Theodericus Moller, Ericus de Tzeven
1456							Iohannes Gherwer, Ericus de Tzevena
1457							Theodericus Moller, Ericus de Tzeven
1458							Theodericus Moller, Ericus de Tzevena
1459							Iohannes Gherwer, Pardannus Lutke
1460 Holländer	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM IN GWERRA HOLLANDRINORUM		1584	12	0	2.102 _{32/33}	Theodericus Moller, Albertus Schillingk
1461 Elbe	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM	Erfast: <i>prout in longo libro est expressum.</i>	304	12	0	2.134 _{35/36}	Iohannes Gherwer, Pardannus Lutke

Tab. D.8: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1462-1469

<i>Jahr Stichwort</i>	<i>Expedition zu Wasser</i>	<i>Erklärungen, Sonstiges</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>Bd.</i>	<i>S.z</i>	<i>Kämmerer</i>
1462 Elbe	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM		66	2	0	2.169 ₃		Johannes Gherwer, Albertus Schillingh
1463	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM	(<i>l e e r</i>)	-	-	-	2.203 ₁		Albertus Schillingh, Ludolphus Vos
1464 Würsten	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM: <i>contra Wurstos</i>		774	4	5	2.233 _{23/24}		Pardamus Lutke, Ludolphus Vos
1465 Albert Borsen	PRO DIVERSIS NOTABIL- BUS: <i>contra Albertum</i> <i>Borsen ad Bergerdorpe</i> AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM	<i>26 soldatis missis et expeditis contra Albertum</i> <i>Borsen ad Bergerdorpe, Hachede, . . . pro sti-</i> <i>pendiis.</i> (<i>l e e r</i>)	62	18	0	2.262 ₃₂₋₃₄		Pardamus Lutke, Godfridus Thode
1466 Elbe	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM		241	2	0	2.309 ₁₉		Pardamus Lutteke, Johannes Meiger
Sarau	AD EXPEDICIONEM VERSUS SAROW	Ort: Sarau, Hzgt. Lauenburg	67	15	4	2.309 ₂₀		
Albert Borsen	AD EXPEDICIONEM CON- TRA ALBERTUM BORSEN		230	15	2	2.309 _{21/22}		
1467 Helgoland	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM: <i>pro negocio ad</i> <i>Hilgelande</i>	<i>Magistro bardesaru cum certis naucleria pro</i> <i>victualibus et sallario eorundem missis pro certo</i> <i>negocio ad Hilgelande.</i>	15	0	0	2.348 ₁₉₋₂₁		Johannes Gerwer, Johannes Meiger
Albert Borsen	AD EXPEDICIONEM CON- TRA ALBERTUM BORSEN	Erfasst: <i>prout in parvo et longo libro continetur.</i>	95	16	0	2.348 ₂₃₋₂₄		
1468 Elbe	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM	Erfasst: <i>iuata oblongum librum.</i>	29	17	11	2.385 _{25/26}		Johannes Gerwer, Theoderic. Luneborg
1469 Elbe	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM	<i>5 lb 2 s 10 d Alberto Misener cum 9 naucleris in</i> <i>2 reysis versus Vriighborch ad avisandum na-ues,</i> <i>ne irent ad mare, propter piratas.</i>	39	19	6	2.421 ₁₅₋₁₉		Johannes Gherwer, Johannes Meiger

Tab. D.9: Hamburger *expeditiones* zu Wasser: 1469-1472

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd.	S.z	Kämmerer
1470 ELBE	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM:	Außerdem: Betrag 34 lb 16 s 8 d <i>per dominum Didericum Wonstorp.</i>						Pardamus Lutke, Iohannes Meiger
Friesen	<i>contra Frisones</i>	2 Expeditionen: (I) 160 lb 3 s 4 d <i>in ebdomada</i> [Woche] <i>Pascali</i> ; (II) 306 lb 4 s 10 d <i>per tempus autumnale usque festum Katerine.</i>	466	8	2	2.461 ₃₂₋₃₅		
Marschen	<i>contra rebelles rusticos</i>	Wilstermarsch, Krempermarsch. Erfasst: ... <i>iuxta tenorem oblongi libri in subsidium receptimus a civibus nostris, qui pro se soldatos non miserunt prout in libro receptorum presentis anni continetur.</i>	446	16	9	2.462 ₁₋₅		
1471 ELBE	AD EXPEDICIONES VERSUS ALBEAM:							Iohannes Meiger, Iohannes Hüge
Graf v. Oldburg, Friesen, Holländer	<i>factam contra dominum Gerardum comitem Oldenburgensem et suos, Frisones, Hollandrinos et ceteros piratas</i> <i>contra Hennekinus Wulff</i>	4657 lb 5 s 1 d <i>ad expeditionem factam</i> ... ; Davon abzuziehen: ... <i>receptimus in subsidium a bonis mercatorum 1424 lb 8 s et a Lubicensibus 1616 lb 8 s</i> ... ; Gegenbuchung: <i>ut in libro receptorum.</i> (RECEPTA 1471 (KR 3.12 ₁)). ... <i>suos filios et alios eorum complices.</i> Erfasst: <i>iuxta tenorem libri quadrati.</i>	1616	9	1	3.39 ₄₋₉		
Hennekin Wulff			182	15	8	3.39 ₉₋₁₁		
1472 Kaper vs. Engländer	AD NAVES CIVITATIS: Abrechnungen von Prisen und Schäden	Erfasst: <i>in oblongo expeditionum libro presentis anni.</i>	3243	17	9	3.55 ₁₋₅₆ ₁₁		Godfridus Tode, Iohannes Meiger
Friesen, Graf v. Oldburg	AD EXPEDITIONEM VERSUS ALBEAM: <i>contra Frisones</i> <i>Alleken Lubben et Onneke Sidericum</i> ... <i>ac comitem Gerardum de Oldemborg</i>	Nach <i>Vredeloberg</i> [Friedburg, Ort in Ostfriesland]; finanz. Beteiligung Lübecks: ... <i>de qua medietatem solvent Lubicenses.</i> Erfasst: <i>iuxta oblongum librum.</i>	1477	5	1	3.80 ₁₈		

Tab. D.10: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1473-1475

Jahr	Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd.	S.z	Kämmerer
1473	Friesen, Graf v. Old.burg	AD EXPEDITIONEM SUPER ALBEAM: <i>contra Frysones et comitem Oldenburgensem</i>	Erfasst: <i>prout in libro oblongo clarius continetur.</i>	1201	5	2	3.125	22-24	Paridamus Lutke, Johannes Hüge
	Kaper vs. Engländer	AD EXPEDICIONES FACTAS CONTRA HOSTES NOSTROS ANGLICOS	Abrechnung durch städt. Deputierte: <i>prout deputati civium nobiscum computarunt;</i> Bezahlung von Einzelposten durch städt. Deputierte: ... <i>solverunt deputati civium;</i> weitere Zahlungen wurden von Hinricus Murrmeister vorgenommen: <i>Dominus Hinricus Murrmeister cum suis complicibus coexercitoribus solverunt ...;</i> weiterhin ist von einem Betrag die Rede, den <i>Hinricus Murrmeister et sui collegae solverunt.</i>	4961	19	4	3.127	1-30	
1474	ELBE	AD EXPEDITIONEM VERSUS ALBEAM: <i>propter comitem Oldenburgensem et certos capitaneos in Frisia factam ne frumenta abducerentur</i>	Erfasst: <i>prout patet in oblongo libro.</i>	563	16	4	3.165	24-27	Paridamus Lutke, Johannes Hüge
	Friesen, Graf v. Old.burg	AD EXPEDITIONEM FAC- TAM ANTE ALBEAM <i>ne frumenta abducerentur</i>	Erfasst: <i>prout patet in oblongo libro.</i>	450	11	0	3.165	27-29	
1475	Getreide	AD EXPEDITIONEM FAC- TAM ANTE ALBEAM <i>ne frumenta abducerentur</i>	Erfasst: <i>ut patet in libro oblongo.</i>	548	12	6	3.210	16-17	Johannes Hüge, Otto van Mere
	Graf v. Old.burg	AD EXPEDITIONEM FAC- TAM DOMINO BREMENSI <i>contra comitem Oldenburgensem</i>	... <i>domino Bremensi, suis civitatibus et subditis nobiscum confederatis contra Gerardum comitem Oldenburgenses et suos.</i>	5213	2	0	3.210	18 3.211-15	-

Tab. D.11: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1476-1477

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd. S.z	Kämmerer
1476	AD EXPEDICIONES: ... ANTE ALBEAM PROPTER ABDUCCIONEM FRUMENTO- TORUM	Erfasst: <i>juxta tenorem libri oblongi</i> .	83	9	10	3.252 ³⁶⁻³⁷	Georgius vom Holte, Iohannes Hüge
Sander Hobode	CONTRA SANDERUM HOBODEN ET SUOS COMPLICES	Die bereinigten Ausgaben: > Erfasst: 672 lb s 4 d <i>juxta tenorem libri oblongi</i> . Im folgenden Jahr 1477 werden Einnahmen aus dieser Aktion in den RECEPTA eingetragen: <i>236 lb 2 d ex parte cuiusdam expeditionis facte contra Sanderum Hoboden ante Storam</i> [Stör] <i>pro tutatione nautarum nostrorum in mari</i> . (KR3,264 ₁₆₋₁₈).	436	0	2	3.253 ₁₋₂	
Graf v. Old.burg Island	CONTRA COMITEM OLDENBURGENSEM NAVIVM VERSUS ISLANDIAM - „Hispanigerd“, - „Grote Marie“	(I) <i>Anno preterito</i> , also 1475, fand die Fahrt des Schiffes „Hispanigerd“ statt, die zur Hälfte von der Stadt, zur anderen Hälfte von Didericus Fryen-steen und seinen Partenreedern bezahlt wurde (... <i>exposuimus pro parte civitatis 550 lb 6 s 10 d</i>). (II) In diesem Jahr fuhr der „Hispanigerd“ noch einmal. <i>Ex parte civitatis 680 lb 15 s</i> . (III) Eine dritte Island-Expedition wurde von <i>alia navis, dicta de grote Marie, que solum spectat ad civitatem</i> , durchgeführt. Kosten: 975 lb 6 s 9 d.	4560	0	0	3.253 ₃	
1477 Getreide	AD EXPEDICIONES ANTE ALBEAM PROPTER AB- DUCIONEM FRUMENTORUM	Erfasst: <i>ut patet in libro oblongo</i> .	536	1	6	3.293 ₃₅₋₃₇	Paridamus Lutke, Georgius vom Holte

Tab. D.12: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1477-1482

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd. S.z	Kämmerer
Island	<i>Navis versus Islandiam</i>	Unter DE LIGNIS VENDITIS: ... 9 lb 3 s ad <i>navim expeditam in Yslande.</i>	9	3	0	3.256 ₂₅	
Piraten- prise	<i>Navis Dugger; capitaneus Hinricus Vedelboge</i>	<i>Pro allatura cuiusdam navis, dicte Dugger, cuius capitaneus Hinricus Vedelboge, de quo formidabatur nautas et bona mercatorum velle infestasse, ut in libro dicto.</i>	77	6	7	3.294 ₁₋₅	
1478 Getreide	AD EXPEDICIONEM ANTE ALBEAM PROPTER ABDUCCIONEM FRUMENTORUM	Erfasst: <i>ut patet in libro oblongo.</i>	218	10	0	3.332 _{13-14}}	Paridamus Lutke, Iohannes Hüge
1479 Getreide	AD EXPEDICIONEM ANTE ALBEAM <i>propter abduccionem frumentorum</i>	Erfasst: <i>iuxta tenorem libri oblongi.</i>	430	6	2	3.370 _{36-37}}	Paridamus Lutke, Nicolaus de Sworen
1480 Graf v. Old.burg	AD EXPEDICIONEM ANTE ALBEAM CONTRA COMITEM OLDENBURGENSEM	Erfasst: <i>iuxta tenorem registri oblongi ad expeditionem, hec omnia discretus continetis.</i>	2828	15	4	3.410 _{9-10}}	Paridamus Luttkke, Hennyngus Buringk
1481 Getreide	AD EXPEDICIONEM ANTE ALBEAM: <i>ad prohibendum abductum frumentorum</i>		191	12	0	3.450 _{5-8}}	Otto van Mere, Henningus Buringh
Graf v. Old.burg	AD EXPEDICIONEM DIVERSARUM NAVIUM CONTRA COMITEM OLDENBURGENSEM	Erfasst: <i>prout cum deputatis mercatoribus Lubicensibus est computatum ... iuxta tenorem registratorum, quorum unum presentatum est eisdem deputatis, reliquum vero est apud nostros camerarios in cameraria depositum.</i>	11855	7	9	3.450 _{9-16}}	
1482 Graf v. Old.burg	AD EXPEDICIONEM CONTRA COMITEM OLDENBURGENSEM	Unterschiedliche Kostangaben in KR Bd.3: 6778 lb und KR Bd.4: 6778 lb 16 s 5 d. Erfasst (Bd.4): ... <i>iuxta tenorem registrorum rationum hec omnia discrete continentium, quorum unum apud Lubicensis, reliquum apud nos custoditur.</i>	6778	16	5	3.467 _{33/34}} 4:30 _{10-14}}	Pardamus Lutke, Otto van Mere

Tab. D.13: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1483-1486

<i>Jahr Stichwort</i>	<i>Expedition zu Wasser</i>	<i>Erklärungen, Sonstiges</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>	<i>Bd. S.z</i>	<i>Kämmerer</i>
1483 Getreide	AD EXPEDITIONEM PROP- TER ABDUCTIONEM FRU- MENTORUM		893	6	11	4.58 _{1/2}	Paridamus Lutke, Hennyngus Buryngk
1484 Getreide, Graf v. Old.burg, Piraten	AD EXPEDITIONEM PROP- TER ABDUCTIONEM FRU- MENTORUM DE ALBEA ... ECIAM CONTRA COMITEM OLDEMBURGENSEM, IACO- BUM ET ALIOS PIRATOS	Erfasst: <i>juata tenorem registri oblongi, cuius Lubcensibus mercatoribus unum est presenta- tum.</i>	1169	2	6	4.81 ₃₃ – 82 ₃	Otto vom Mere, Hennyngus Buryngk
1485 Elbe	AD EXPEDITIONEM SUPER ALBEAM ...					4.108 ₁₈₋₂₅	Otto vom Mere, Hennyngus Buringh
Begleit- schutz	CONTRA PIRATAS - „Katherine“	... <i>pro expeditione navis Katherine pro victuali- bus et premio soldatorum ad conducendum et se- curandum in exitu et reversu bona mercatorum ob rogatum et communium Lubicensium merca- torum.</i>	360	6	0	4.108 ₂₀₋₂₃	
Getreide	ET ABDUCTIONEM FRUMENTORUM	... <i>pro expeditione navis ad prohibendum abductionem frumentorum ab Albea.</i> Erfasst: <i>juata tenorem libri oblongi.</i>	380	6	0	4.108 ₂₃₋₂₅	
1486 Getreide	AD EXPEDITIONEM SUPER ALBEAM PROPT. ABDUC- TIONEM FRUMENTORUM	Erfasst: <i>juata tenorem registri per Lamberum von der Heyde Lubicensibus missi.</i>	610	5	0	4.131 ₁₂₋₂₀	Herman. Bekendorpp, Hennyngus Buryngk
Begleit- schutz	- große Bardese <i>Hollandia et Flandria</i>	<i>Pro expeditione cujusdam navis, videlicet magna bardeze, pro victualibus et premio soldatorum, ad conducendum certas naves de Hollandia et Flan- dria cum pannis etc. ob rogatum Lubicensium et communium mercatorum ... Erfasst: juata tenorem registri per Lambertum von der Heyde Lubicensibus missi; et hujusmodi summa debet solvi a pecunia recepta a mercato- ribus.</i>	128	9	0	4.131 ₂₀₋₂₆	

Tab. D.14: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1487

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd.	S. z	Kämmerer
1487 Elbe	AD EXPEDITIONEM SUPER ALBEAM PROPTER AB- DUCTIONEM FRUMENTO- RUM (ET BOUM ^a) - Tonnenschiff	<i>Primo expedita est navis tunnarum cum 36 nauleris et soldatis ad impediendum abducti- onem frumentorum a festo Petri ad Catedram</i> [Febr. 22] <i>versus Tubilate</i> [Mai 6]. <i>Item 2 ever propter abductionem boum et frumentorum.</i> <i>Item expedita est iterum navis tunnarum.</i> <i>Pro soldia: 44 lb 4 s</i> <i>Pro victualibus: 82 lb 19 s 11 d</i> ... ET DEFENDENDUM NAUTAS	345	17	2	4.153 ₂₅ – 4.154 ₂₆	28–32	Herman. Bekendorpp, Otto vom Mere
	- 2 Ewer		23	15	6	4.153 ₃₂ –34		
	- Tonnenschiff		127	3	11	4.153 ₃₄ –36		
Begleit- schutz	AD CONDUCENDUM NAVES VERSUS FLY - Kraweel	<i>Primo expedita est krawela cum 46 naucleris et soldatis.</i> <i>Pro soldia: 123 lb 1 s</i> <i>Pro victualibus: 174 lb 0 s 2 d</i> <i>Item expedita est bardesa cum 35 naucleris et soldatis uppt Wat et Albeam.</i> <i>Pro soldia: 45 lb</i> <i>Pro victualibus: 65 lb 7 s 6 d</i> <i>Item Reymer Enefeld et Holtman cum bardeza missis ad Albeam cum 26 naucleris et soldatis.</i> <i>Pro soldia: 20 lb 14 s</i> <i>Pro victualibus: 36 lb 6 s 2 d</i>	297	1	2	4.154 ₁ –10 4.154 ₃ –5		
	- Bardese		110	7	6	4.154 ₅ –8		
	- Bardese		57	2	0	4.154 ₈ –10		
Graf Gun- ter von Schwar- zenburg	AD EXPEDITIONEM CON- TRA GUNTERUM DE SWARTZEBORGH - Bardese, - Ewer	<i>Primo sunt expeditae due naves, videlicet una bardeza et ever.</i> <i>Pro soldia: 56 lb 10 s</i> <i>Pro victualibus: 75 lb 12 s</i>	132	2	0	3.529 _{3/4} – 4.154 ₁₆ –20		

^a Ernte.

Tab. D.15: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1487-1491

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd. S.z	Kammerer
England	AD EXPEDITIONEM VERSUS ANGLIAM ... - Marie	<i>Ad expeditionem navis dicit de Marie versus Angliam cum diversis marcandisis. Erfasst ut patet in libro oblongo.</i>	600	0	0	4.154 ²⁴ -26	
1488 Getreide	AD EXPEDITIONEM SUPER ALBEA PROPTER AB- DUCTIONEM FRUMENTO- RUM - Tommenschiff	... <i>diversis nauclerus et soldatis pro eorum sallario et expensis seu victualibus cum navi tunnarum missis ad Albeam.</i>	96	18	10	4.176 ²⁵ -28	Herman. Bekendorpp, Everard. van Croghe
Begleit- schutz	AD EXPEDITIONES FACTAS PRO SECURATIONE ET CONDUCTIONE NAVIUM ET MERCATORUM CONTRA PIRATAS	... <i>contra piratas, quorum 76 hic erant adducti et gladio iudicati. Pro sallario spiculatoris, cloacarii, prelocutorii.^a 4,2 lb 8 s Pro victualibus: 1722 lb 11 s 4 d pro soldia: 906 lb 7 s Erfasst iuxta tenorem registri oblongi.</i>	2671	6	4	4.176 ²⁹ -34	Herman. Bekendorpp, Everardus vom Croge
1489							
1490 Getreide	AD EXPEDITIONEM SUPER ALBEAM PROPTER AB- DUCTIONEM FRUMENTO- RUM (ET BOUM) - Tommenschiff		210	17	8	3.563 ²³ / ²⁴ 4.215 ⁴ -7	Herman. Bekendorpp, Carstian. Berschamp
1491 Getreide	AD EXPEDITIONEM SUPER ALBEAM PROPTER CIR- CUMDUCTIONEM FRUMEN- TORUM ^b	<i>Pro victualibus: 9 lb 12 s Pro soldia: 6 lb 12 s</i>	16	4	0	4.234 ⁸ / ⁹	Herman. Bekendorpp, Carstian. Berschamp

^a Scharfrichter, Kloakenreiner/Büttel, Ankläger.^b Der Grund für diesen Extraeintrag unter dem Begriff *circumductio* statt des sonst gebrauchten *abductio* ist nicht ersichtlich. In beiden Fällen ging es darum zu verhindern, dass Getreide an Hamburg vorbei gehandelt wurde. In den beiden Folgejahren 1492 und 1493 wurde auch *circumducere* eingetragen.

Tab. D.16: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1491-1492

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd.	S.z	Kämmerer
Getreide	AD EXPEDITIONES FACTAS PROPTER ABDUCTIONEM FRUMENTORUM		689	8	1	4.234	11-23	
	- Tonenschiff mit Boot	<i>Primo expedita erat navis tunnarum cum una bota. soldia: 210 lb 13 s victualibus: 290 lb 11 s 10 d</i>	501	4	10	4.234	13-15	
	- Schmack	<i>Item fuit expedita quedam alia navis, vulgariter de smacke. Pro soldia: 54 lb 4 s Pro victualibus: 66 lb 10 s^a</i>	120	14	0	4.234	15-17	
	- Boot	<i>Item exposit fuit expedita alia bota. Pro soldia: 24 lb 15 s Pro victualibus: 42 lb 3 s</i>	67	9	3	4.234	17-19	
Getreide	AD EXPEDITIONES FACTAS PROPTER ABDUCTIONEM FRUMENTORUM ^b	<i>Pro soldia: 165 lb 18 s Pro victualibus: 325 lb 18 s 10 d</i>	325	18	10	4.234	20-23	
1492	EXPEDITIONES...		6216	14	5	4.253	22-	Herman. Bekendorpp, Hinricus Salzsborgh
Getreide	PROPTER CIRCUMDUCTIONEM BOUM ET FRUMENTORUM		14	3	6	4.253	23-27	
Hamb. Auslieger	FACTE CONTRA PIRATAS	<i>... PRO DEFENSIONE MARINARIORUM, NAUTARUM ET MERCATORUM</i> Erfasst: <i>Omnia prescripta latius expressa sunt in registris oblongis</i>	5805	17	0 ^c	4.253	28-	
						4.254	14	

^a Die Summe aus Proviant und Sold enthält einen Rechenfehler. Die Edition nennt die Summe von 120 lb 13 [!] s statt 14 s. Da die Gesamtsumme jedoch mit 689 lb 8 s 1 d korrekt ist, scheint es sich um einen Setzfehler zu handeln.

^b Diese Rubrik erscheint dieses Jahr zum zweiten, bzw. zum dritten Mal (siehe Anm. b, S. 793). Ein Grund, außer fehlende Systematik, ist nicht zu erkennen.

^c Die in der KR-Edition angegebene Summe von 5805 lb 16 s 5 d (KR 4.254₉) weicht von der von mir nachgerechneten Summe von 5805 lb 17 s 0 d um 7 d ab.

Tab. D.17: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1492-1493

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd.	S.-z	Kämmerer
- Kette		<i>De kette, expedita 3 vicibus.</i> <i>Pro victualibus: 231 lb 8 s 7 d</i> <i>pro soldia: 170 lb</i>	401	8	7	4.253	31-34	
- Tommenschiff		<i>Navis tummarum duabus vicibus.</i> <i>Pro victualibus: 264 lb 19 s 4 d</i> <i>pro soldia: 256 lb 16 s</i>	521	15	4	4.253	34-36	
- Katerina		<i>De Katerina 3 vicibus.</i> <i>Pro victualibus: 1038 lb 16 s 9 d</i> <i>pro soldia: 502 lb 2 s 9 d</i>	1541	2	9	4.254	1-2	
- Marie		<i>De Marie duabus vicibus.</i> <i>Pro victualibus: 1863 lb 2 s 6 d</i> <i>Pro soldia: 524 lb 7 s</i>	2387	9	6	4.254	3-4	
- Bark		<i>De baryke 3 vicibus.</i> <i>Pro victualibus: 398 lb 5 s 4 d</i> <i>Pro soldia: 383 lb 16 s</i>	782	1	4	4.254	5-6	
- Hukboot		<i>Dat hukesboth una vice.</i> <i>Pro victualibus: 128 lb 11 s 6 d</i> <i>Pro soldia: 43 lb 8 s</i>	171	19	6	4.254	7-8	
1493 Getreide	AD EXPEDITIONEM PROP- TER CIRCUMDUCTIONEM FRUMENTORUM		36	15	0	4.273	22-26	Herman. Bekendorp, Carstian. van d. Hoye
Hamb. Ausleger	AD EXPEDITIONES: - Bark (1. Fahrt)	<i>Primo expedita est navis, dicta de barke.</i> <i>Pro victualibus: 203 lb 19 s 2 d</i> <i>pro soldia: 90 lb 2 s</i>	2921	15	7	4.274	1-16	
	- Bark (2. Fahrt)	<i>Eadem navis in secunda reisa est expedita.</i> <i>Pro victualibus: 211 lb 17 s 9 d</i> <i>pro soldia: 121 lb 12 s</i>	294	1	2	4.274	2-3	
			333	9	9	4.274	4-5	

Tab. D.18: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1493-1494

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd.	S. z	Kämmerer
	- englische Bark	<i>Tercio expedita est alia navis dicta de barke ex Anglia.</i>	625	1	6	4.274	6-8	
		<i>Pro victualibus: 371 lb 7 s 6 d</i>						
		<i>pro soldia et hura navis: 253 lb 14 s</i>						
	- Stadtbark	<i>Quarto est expedita de barke cinitatis.</i>	436	12	10	4.274	9-10	
		<i>pro victualibus: 236 lb 2 s 10 d</i>						
		<i>pro soldia: 200 lb 10 s</i>						
	- „Katherina“ (1. Fahrt)	<i>Quinto est expedita navis dicta Katherina.</i>	431	0	8	4.274	11-12	
		<i>Pro victualibus: 230 lb 6 s 8 d</i>						
		<i>pro soldia: 200 lb 14 s</i>						
	- „Katherina“ (2. Fahrt)	<i>Sexto est expedita eadem navis.</i>	801	9	8	4.274	13-16	
		<i>Pro victualibus: 221 lb 9 s 8 d</i>						
		<i>pro soldia: 160 lb</i>						
		<i>pro naufragionibus: 180 lb</i>						
		<i>pro bombardis, pulveribus et aliis attinentiis: 240 lb</i>						
1494 Hamb.	AD EXPEDITIONES		2376	18	3 ^a	4.295	1-17	Hinricus Szalsborch,
Auslieger	CONTRA PIRATAS							Carstian. van d. Hoye
	- große Bark	<i>Primo expedita est navis, dicta magn barka.</i>	498	3	2	4.295	2-4	
		<i>Pro victualibus: 274 lb 7 s 2 d</i>						
		<i>pro soldia: 223 lb 16 s</i>						
	- Kreier	<i>Secundo expedita est navis dicta kreyger.</i>	98	13	0	4.295	5-6	
		<i>Pro victualibus: 43 lb 3 s</i>						
		<i>pro soldia: 55 lb 10 s</i>						
	- kleine Bark	<i>Parva baryka expedita est 3 vicibus.</i>	1147	17	1	4.295	7-8	
		<i>Pro victualibus: 501 lb 14 s 1 d</i>						
		<i>Pro soldia: 646 lb 3 s</i>						
	- Tommenschiff	<i>Navis tunnarum expedita est.</i>	205	7	0 ^b	4.295	9-10	
		<i>Pro victualibus: 153 lb 7s</i>						
		<i>Pro soldia: 52 lb</i>						

^a Die Gesamtsumme dieser Rubrik, wie sie in der Edition angegeben ist (2277 lb 11 s 3 d) lässt sich für mich nicht plausibilisieren. Es ergibt sich die hier eingetragene Summe.

^b Die KR weisen als Summe 205 lb 18 s aus. KOPPMANN markiert den Rechenfehler mit einem (!).

Tab. D.19: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1494-1495

Jahr	Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd.	S.z	Kämmerer
Begleit-		- Tonmenschiiff (zum Fly)	<i>Quando navis tunnarum fuit expedita ad ponendum et levandum tunnas, eadem navis condavit alias naves cum mercandis versus Fly.</i>	202	16	0	4.295	11-13	
schutz		Sonstige Ausgaben ad <i>expeditiones</i>	Blei, Kugeln, Geschosse, Pulver, Diverses:	224	4	0	4.295	13-17	
1495	Hamb.	AD EXPEDITIONES		3283	3	10	3.618	3/4-	Hermann. Bekendorp,
Ausleger		CONTRA PIRATAS					4.316	9-24	Hinricus Szalszborch
		- kleine Bark	<i>expedita est parva barka statim post Petri ad katedram</i> [Febr. 22].	291	15	0	4.316	10-12	
			<i>Pro soldia: 130 lb 11 s</i>						
		- große und kleine Bark (1. Fahrt)	<i>pro victualibus: 161 lb 4 s</i> <i>Expedita sunt alie naves, magna et parva barke.</i>	1063	18	4	4.316	13-15	
			<i>Pro soldia: 479 lb</i>						
		- große und kleine Bark (2. Fahrt)	<i>Pro victualibus: 584 lb 18 s 4 d</i> <i>Dicte naves iterum sunt expedita.</i>	1365	2	9	4.316	16-17	
			<i>Pro soldia: 679 lb 3 s 6 d</i>						
		- Tonmenschiiff	<i>Pro victualibus: 685 lb 19 s 3 d</i> <i>Expedita est navis tunnarum.</i>	258	12	9	4.316	18-19	
			<i>Pro soldia: 84 lb 8 s</i> <i>Pro victualibus: 174 lb 4 s 9 d</i>						
		Sonstige Ausgaben <i>in conflictibus cum piratis</i>	Geschütze, zerstörtes Schlangengeschütz, Pulver, Armbrüste und verlorengegangene Waffen: Erfasst: <i>juxta tenorem cujusdam registri nobis per dominos Rodemborgh et Mathiam Schiphouwer presentati, quod alligatum est registro expeditionum presentis anni.</i>	303	15	0	4.295	13-17	

Tab. D.20: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1496-1497

Jahr Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	Bd. S.z	Kämmerer
1496 Piraten	AD EXPEDITIONES CONTRA PIRATAS: - große und kleine Bark	... <i>presenti anno expedite sunt due naves, vulgariter nuncupate de barken, videlicet major et minor, aliquando alternatim vicibus, quando vero simul.</i> <i>Pro victualibus et aliis: 748 lb 15 s 7 d pro soldia: 788 lb 6 s</i> ... <i>cum botis et aliis parvis navibus expeditis</i>	1537	1	7	4.336 ²⁶⁻³¹	Hinricus Szalszborch, Carstian. van d. Hoye
Getreide	AD EXPEDITIONEM PROP- TER ABDUCTIONEM FRU- MENTORUM		72	8	8	4.336 ³²⁻³⁴	
1497 Piraten	AD EXPEDITIONES CONTRA PIRATAS: - große Bark (AD DIVERSA:) - Tommenschiff (nach Helgoland)	<i>Primo fuit expedita magna barka.</i> <i>Pro victualibus: 194 lb 19 s pro soldia: 107 lb 16 s</i> <i>Sciendum quod navis tunnarum fuit hoc anno expedita versus Hilligelande pro defensione ci- vium nostrorum ibidem tendencium, ad quam expeditionem exposuimus infrascripta:</i> <i>Pro victualibus: 116 lb 8 s pro soldia: 64 lb 14s</i> verrechnet mit der Summe von 181 lb 2 s: ... <i>super quibus recepinus a civibus nostris pro naulo 75 lb; sic deficiamus in 106 lb 2 s.</i>	302	15	0	4.368 ⁶⁻⁸	Enricus de Tzeven, Carstian. van d. Hoye
Begleit- schutz			106	2	0	3.628 ¹⁻¹⁸ 4.368 ¹⁴⁻¹⁹	
Getreide	AD EXPEDITIONEM PROP- TER ABDUCTIONEM FRU- MENTORUM - Tommenschiff		173	3	3	4.368 ²⁰⁻²⁵	
weitere Fahrten		<i>Primo expedita fuit navis tunnarum cum soldatis</i> <i>ad alias expeditiones propter eandem cau- sam per famulum theloni et Franciscum.</i>	151	4	6	4.368 ²³⁻²⁵	
			21	18	9	4.368 ²⁴⁻²⁵	

Tab. D.21: Hamburger *expeditiones* zu Wasser 1498-1500

Jahr	Stichwort	Expedition zu Wasser	Erklärungen, Sonstiges	lb	s	d	z	Kämmerer
1498		AD EXPEDITIONES CONTRA PIRATAS	(l e e r)					Ericus de Tzeven, Carstian. van d. Hoyer
Getreide		AD EXPEDITIONEM PROP- TER ABDUCTIONEM FRU- MENTORUM	<i>Naucleris et soldatis et pro victualibus.</i> Bezahlung durch den Bauhof (<i>per</i> <i>Structurarium.</i>)	38	11	0	4.398 ₄₋₆	
1499		AD EXPEDITIONES CONTRA PIRATAS	(l e e r)					Ericus de Tzeven, Carstian. van d. Hoyer
Getreide		AD EXPEDITIONEM PROP- TER ABDUCTIONEM FRU- MENTORUM - Ewer	<i>Pro diversis victualibus et soldia nauclerorum et</i> <i>soldatorum, qui erant missi propter abduc-</i> <i>tionem frumentorum cum navi dicta ewer.</i>	61	5	3	4.432 ₁₉₋₂₃	
1500	Piraten	AD EXPEDITIONES CONTRA PIRATAS - kleine Bark (nach Dithmarschen)	<i>Primo fuit expedita de luke barke aduersus</i> <i>Dithmertios tempore diffidationis per eosdem</i> <i>Dithmertios civitati facte</i> Bezahlung durch: <i>soluerunt domini camerarii</i> <i>soldatis . . .</i> <i>Item fuit expedita eodem tempore navis dath</i> <i>tunnenschip.</i>	84	5	0	4.465 ₂₇₋₂₉	Hermann. Bekendorp, Hinricus Salszborgh
		- Tommenschip		18	13	6	4.465 ₃₀₋₃₂	

* * *

D.3. Schiffe der *expeditiones* 1492

Erklärungen zu den Anhängen D.3.1 und D.3.2

Die Kämmererechnungen listen in den letzten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts Angaben zu den Schiffen auf, die von der Stadt Hamburg zu unterschiedlichen Zwecken auf Fahrt geschickt wurden. Ab dem Jahr 1487 werden die Schiffe immer öfter im Einzelnen benannt und Angaben zu Soldzahlungen und Ausrüstungs- und Verproviantierungskosten pro Ausfahrt und mitunter zu der Anzahl der Personen an Bord gemacht.²

Diese zusammenfassenden Jahresabrechnungen eignen sich als Übersicht über die kriegerischen Aktivitäten der Stadt zu Wasser und geben einige Anhaltspunkte zu Größe der Schiffe und Umfang der Kosten für die *expeditiones*, sind jedoch für eine genauere statistische Erfassung und des Vergleichs der Schiffe und der auflaufenden spezifischen Kosten zu unsystematisch. Um die Schiffe in Größe und Kosten aufeinander beziehen zu können, braucht man Kennzahlen. Für solche Vergleichsoperatoren benötigt man die folgenden Angaben von den Schiffen und den Ausfahrten:

Die Angaben pro Schiff und Ausfahrt. Die KR führen sowohl einzelne Schiffsreisen auf (z.B. 1493: *Primo expedita est navis ... eadem navis in secunda reisa ... Tercio expedita est ... Quarto ... Quinto ... Sexto ...*)³. Dann wieder werden mehrere Fahrten eines Schiffes in einem Abrechnungsjahr summarisch behandelt (wie beispielsweise die Kette 1492: *De kettze, expedita 3 vicus*)⁴. Oder es kommt vor, dass mehrere Schiffe zusammen abgerechnet werden (... *presenti anno expeditae sunt due naves ...*)⁵. Bei dieser Sachlage sind die Angaben natürlich nicht vergleichbar. Man benötigt Angaben pro Einzelschiff und pro Reise.

Die Dauer der Ausfahrt. Die Unternehmungen konnten zwischen 3 und 11 Wochen dauern und entsprechend unterschiedlich gestalteten sich natürlich die Kosten. Diese werden erst aussagefähig wenn sie auf gleiche Zeitspannen bezogen werden können.

Die Kosten der Ausfahrt. Unabhängig von den normalen Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Schiffen, die man oft im Winterlager durchführte

² Anh. D.2, Tab. D.14. bis D.21. S. 792–799 für die Jahre 1487–1500.

³ Anh. D.2, Tab. D.17. bis D.18. S. 795–796.

⁴ Anh. D.2, Tab. D.17, S. 795.

⁵ Anh. D.2, Tab. D.20, S. 798.

und getrennt abrechnete, wurde jede Ausfahrt jedes Schiffes von den verantwortlichen Schiffsführern mit den Kämmererherren abgerechnet. Um Genaueres sagen zu können, muss man die Kosten zuordnen können. Die Kämmererechnungen unterscheiden meist zwischen *pro victualibus* (einmal ergänzt durch: *et aliis*) und *pro soldia*, (einmal ergänzt durch ein ... *et pro hura navis*, oder gegengerechnet mit einer Einnahme *pro nauulo*). Man benötigt für eine Spezifizierung des jeweiligen Schiffes aber die Unterscheidung zwischen der Bezahlung der Seeleute und der Seesöldner an Bord.

Die Anzahl der Seeleute und der Seesöldner an Bord. Für den Schiffsbetrieb ist diese Unterscheidung wesentlich. Die Stärke der seemännischen Crew ist ein wichtiger Anhaltspunkt für Größe und Art des Schiffes, ebenso wie die Zahl der Seekrieger, die man an Bord transportieren konnte. Diese Unterscheidung wird in den KR nicht getroffen.

Als Grundlage für die jährliche Dokumentation der *libri expositorum et receptorum*, die wir als Kämmererechnungsedition vorliegen haben, dienten unter anderem die *libri oblongi* bzw. *registri oblongi*, auch *longus liber* genannt, worin laufenden Ausgaben und Zahlungen erfasst wurden.⁶ Nur für das Jahr 1492 sind die laufenden *registri oblongi* im Staatsarchiv Hamburg statistisch auswertbar vorhanden. Sie wurden in einer Weise geführt, dass eine detailliertere Auswertung möglich ist. Es handelt sich im Bestand 111-1 Senat um die Klasse Cl. VII (Innere Angelegenheiten), darin Litterae Lit. Ca (Admiralität, Convoy et Affinia) mit No. 1 (Admiralität und Convoy überhaupt). In diesem Bestand gibt es das Volumen Vol. 1 (Admiralitäts- und Convoyrechnungswesen), das den Bestand a (die ältesten Admiralitäts-Rechnungsbücher aus dem XV. und XVI. Jahrhundert) enthält. In ihm findet sich ein Konvolut mit der Kennzeichnung „registra oblonga“ in der die Ausreederungskosten für die Expeditionsschiffe der Jahre 1492 bis 1496 erfasst werden, wobei das Jahr 1492 sauber geführt worden ist. Die vollständige Signatur lautet also: 111-1 Senat, Cl. VII Lit Ca No. 1 Vol. 1a.

In den K ä m m e r e i r e c h n u n g e n werden für 1492 an Schiffen und Ausfahrten aufgeführt: Ketz (3 Fahrten), Tonnenschiff (2 Fahrten), „Katerina“ (3 Fahrten), „Marie“ (2 Fahrten), Barke (3 Fahrten) und Hukboot (1 Ausfahrt).⁷

⁶ Die Schreiber der Stadt führten laufende Ausgabenlisten, die periodisch zusammengefasst und in die KR übertragen wurden. Dazu gehörten die *libri oblongi*. Die Zusammenstellung „Regionale *expeditiones* zu Wasser“ (Anh.S. 779–800) vermerkt in der Spalte „Erklärungen, Sonstiges“, wenn ein KR-Eintrag in einem bestimmten, laufenden Eintragsbuch erfasst worden war. Siehe auch: KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 9/10. In den Kämmererechnungen finden sich die Termini *libri oblongi*, *registri oblongi* und *longus liber*, die das gleiche bezeichnen (*libri oblongi*: Tab. Anh. D.2, S. 789 (1476), 790 (1479), 791 (1483); *registri oblongi*: Tab. Anh. D.2, S. 790 (1480), 791 (1484), 793 (1488), 794 (1492); *longus liber*: Tab. Anh. D.2, S. 783 (1439), 784 (1447), 785 (1461)). 1447 wird das *parvus et longus liber* erwähnt (Tab. Anh. D.2, S. 786).

⁷ Tab. Anh. D.2, Tab. S. 795. Die jeweilige Fahrt wird in der Tabelle mit einer römischen Zahl hinter dem Schiff gekennzeichnet, also z.B. „Barke III“

Diese Fahrten finden sich im *liber oblongus* wieder. Es lassen sich 12 Unternehmungen von 6 Schiffen im oben angesprochenen Umfang auswerten: Ketzte, Barke, Hukboot, Tonnenschiff „Katherine“ und „Marie“. Eine große Hilfe bei der Bearbeitung des Bestandes und der Untersuchung des Quellenmaterials waren die Arbeiten Andreas Kammlers, der seinerzeit das Material unter etwas anderer Fragestellung erschlossen hat. Er hat 2005 den Bestand beschrieben,⁸ liefert im Anhang seiner Dissertation ein Inhaltsverzeichnis der entsprechenden Konvolute und gibt die Mannschaftliste der Schiffe „Vlegender Geest“ (1473), „navis tunnarum“ (1492) und „Katherine“ (1492) wieder.⁹ Die Quellenangaben und Kennzahlen werden in zwei Tabellen und zwei Diagrammen präsentiert.

D.3.1. Tabellen: Werte und Kennzahlen

Erklärungen zu den Tabellen in diesem Abschnitt

Tabelle D.22: Expeditionsschiffe 1492: Werte und Kennzahlen

Die Tabelle unterteilt sich in die drei Bereiche „Stammdaten“, „Fakten aus Quelle“ und „Kennzahlen“. Die Angaben werden auf eine Stelle nach dem Komma gerundet.

Unter **S t a m m d a t e n** findet sich zunächst die Sp. A (Sign), in der das Konvolutblatt mit Vorder-(r) und Rückseite (v) des Bestandes „StAH, 111-1 Senat, Cl.VII Lit.Ca Nr.1 Vol.1a“ nachgewiesen wird, auf dem sich die Daten zu den jeweiligen Schiffen (Sp. B „Schiff“) befinden. Die römische Ziffer hinter dem Schiffsnamen gibt die jeweilige Ausfahrt des Schiffes 1492 an.

Die Spalten D bis L enthalten die **F a k t e n a u s d e r Q u e l l e**: Die Dauer der jeweiligen Ausfahrten in Wochen (Sp. D), die Kosten für *victualia* (Sp. E), die Bezahlung des Schiffs- und Kriegsvolkes an Bord (Sp.n F - H) sowie die Gesamtsumme (Sp. I) aller für die Reise spezifischen Ausgaben (Sp. E + Sp. H). Die Spalten unter „Personen an Bord“ unterschieden nach Seeleuten und Seekriegern (Sp.n J - L).

Die rechte Seite der Tabelle zeigt die berechneten **K e n n z a h l e n**:

1. Das zahlenmäßige Verhältnis der Seesöldner zu der Schiffsmannschaft (M als Quotient aus J und K) zeigt, dass durchgehend die Zahl der Söldner die der Seeleute überstieg. Das Hukboot und das Tonnenschiff hatten anteilig die wenigsten Krieger an Bord (1,1 bzw. 1,3 Krieger auf einen Seemann). Die Bark hatte offenbar anteilig Platz für die meisten Söldner (Zeilen 2 und 3: Verhältnis 2,2/2,5 : 1). Absolut gesehen – und damit am martialischsten – präsentierte sich das Großschiff „Marie“ mit 115 Seekriegern und einer Gesamtzahl von 172 Menschen an Bord auf ihrer

⁸ KAMMLER, Up Eventur (2005), S. 9-14.

⁹ KAMMLER, Up Eventur (2005), S. 230-236, 245-251.

ersten Reise (Z. 11). Sowohl bei der „Katherine“ also auch bei der „Marie“ wechseln die Kontingentstärken, was sich wohl mit dem jeweiligen zu erfüllenden Auftrag des Schiffes erklären lässt.

2. Die Spalte N setzt die Kosten für *victualia* (E) und *soldia*¹⁰ (H) in das Verhältnis. Dabei zeigt sich, wie sehr die Kosten für Ausrüstung und Verproviantierung gegenüber den Ausgaben für Sold schwanken. Am größten war offenbar der Aufwand auf der „Marie“ (Z. 11 und 12): fast doppelt so hohe *vitalie*-Kosten im Vergleich zu den *soldia*-Ausgaben. Ganz aus dem Rahmen fällt die zweite Reise des Tonnenschiffes (Z. 7), bei der die Ausstattungskosten den Sold um fast das Dreieinhalbfache übersteigen, was wohl auf besonders teure Ausrüstungs- oder Transportgegenstände schließen lässt, die wir aber nicht kennen.
3. Durch die Berechnung der Gesamtkosten pro Woche (Sp. O) werden die Schiffe untereinander vergleichbar, was im zweiten Diagramm D.3, S. 809 visualisiert wird. Sehr aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang ein Vergleich der Ausfahrtkosten mit dem Neupreis bzw. Neubaukosten dieser *vrede*-Schiffe. Der voll ausgerüstete Neubau der „Marie“ kostete im Jahre 1486 1432 lb.¹¹ Die erste, fünfwöchige Ausfahrt der „Marie“ 1492 war mit 1532 lb schon teurer als der Neubau als solcher. Im Jahre 1501 wurde die Marie, oder das, was von ihr noch übrig war, für 36 lb verkauft.¹² Es ergibt sich für die fünfzehn Jahre (1486-1501), in denen sie für die Stadt fuhr, ein Wertverlust von 1395 lb, bzw. von 93 lb/a. Das entspricht einer durchschnittlichen Abschreibung von 6,5%/a, schlug allerdings gegenüber den enormen Ausfahrtkosten kaum zu Buche. Selbst bei der günstigeren der beiden Reisen (Z. 12) entsprachen die Kosten in knapp 4 Ausfahrtstagen (nach Z. 12, Sp. O) der gesamten Abschreibung des Schiffes in einem Jahr.
4. Die Spalte P wird für das zweite Diagramm benötigt.
5. Die durchschnittlichen Wochenverdienste der Seeleute und Kriegersleute (Sp.n Q und R) unterschieden sich nicht wesentlich. Mal verdienten die Seeleute etwas mehr, mal lag das Kriegsvolk höher. Die Verdienstspannen waren dennoch in ihren jeweiligen Gruppen recht unterschiedlich und nicht vom Schiff abhängig. Natürlich verdiente man in den Hierarchien der Gruppen und gemäß unterschiedlichen Qualifikationen unterschiedlichen Sold. Je nach Zusammensetzung der Crew und der Söldnertruppe konnten sich also Schwankungen ergeben. Man darf bei dem Verdienst der Seesöldner nicht aus den Augen verlieren, dass diese bei Priseneroberungen an den Gewinnen beteiligt wurden. Insofern kann das sich aus den *libri oblongi* ergebende Bild von den realen Endverdiensten der Söldner abweichen.

¹⁰ Unter *soldia* versteht die Quelle sowohl der Sold des Kriegsvolks als auch die Heuer des Schiffsvolks an Bord.

¹¹ Anh. E.20, S. 847, Nr. 1, 2.

¹² Anh. E.20, S. 848, Nr. 4.

Bei der 3. Ausfahrt der Barke (Z. 4) lag die Vitallienangabe (Sp. E) offensichtlich viel zu niedrig. Deshalb wurde hinter diesen Wert und hinter alle, aus dieser Angabe generierten Kennzahlen ein „(?)“ gesetzt. Barke III wurde in die Tabelle aufgenommen, weil alle drei Fahrten der Barke für den Vergleich mit den KR in Tabelle 2 benötigt werden.

Tabelle D.23: Abgleich der Angaben in KR und *libri oblongi*

Am Ende der Rubrik mit den Expeditionsabrechnungen von 1492¹³ heißt es in den KR: *Omnia prescripta latius expressa sunt in registris oblongis*.¹⁴ Mit Hilfe der Tabelle D.23 soll, soweit es möglich ist, überprüft werden, ob tatsächlich alle Abrechnungen in den KR mit den ausführlicheren und laufend geführten Eintragungen des *liber oblongus* übereinstimmen.

Die Spaltenstruktur der Tabelle D.23 wurde von der Tabelle D.22 übernommen. Zum Vergleich wurden die Barke, das Tonnenschiff, die „Katherine“ und die „Marie“ herangezogen. In den KR sind deren 1492er Ausfahrten summarisch abgerechnet worden. Deshalb wurden die Angaben über die Einzelfahrten aus dem „langen Buch“ addiert, um sie mit den KR vergleichbar zu machen. Aus den Kämmererechnungen lassen sich allerdings nur drei Angaben gewinnen: die Kosten für *victualia*, die Gesamtsumme der Bezahlung von Schiffs- und Kriegsvolk und die Gesamtsumme aus diesen beiden Angaben.¹⁵

Bei den Ausgaben für *victualia* gibt es erhebliche Abweichungen der beiden Quellen voneinander: Der KR-Wert ist geringer als die *libri oblongi*-Summe bei der Barke (-25,1 lb), dem Tonnenschiff (-280 lb) und der „Katherine“ (-25,2 lb).¹⁶ Bei der „Marie“ liegt der KR-Wert um +86 lb höher, d. h. es wurde ein erheblicher Betrag addiert, der in den Voraufzeichnungen nicht enthalten ist.

Bei den über die Fahrten summierten *soldia*-Zahlungen sind ebenfalls deutliche Abweichungen zu konstatieren. Bei den vier Schiffen liegen die Werte in den KR teilweise massiv niedriger – bei der „Katherine“ um -435 lb und bei der „Marie“ um -451 lb. Bei der Barke und Tonnenschiff sind die Abweichungen vergleichsweise gering: Barke -10,2 lb, Tonnenschiff +14,7 lb. Wenn man in Betracht zieht, dass der einfache *bosman* und der einfache *ruter*, wie die Seesoldaten im *liber oblongus* heißen, für eine fünf- bis sechswöchige Reise mit 2-3 lb bezahlt wurden, handelt es sich bei den kleineren Differenzen um den Sold für drei bis fünf Personen.

Man muss davon ausgehen, dass die Angaben im *liber oblongus* authentischer sind, denn sie wurden zeitnah unter dem Jahr nach den Angaben der Verantwortlichen für die Ausreederung niedergeschrieben. Demnach sind die Angaben in den Kämmererechnungen zu der „Katherine“ und der „Marie“ unstimmg. Sie

¹³ Rubrik: *Expeditiones infrascripte facte contra piratas pro defensione marinariorum, nautarum et mercatorum.*

¹⁴ KR 4.254₁₄; siehe auch Tab. Anh. D.2, Tab. S. 794.

¹⁵ Wie in Anhang D.2, S. 779 dokumentiert wurde.

¹⁶ Wir haben bereits festgestellt, dass bei dem Tonnenschiff (Tab 1, Z.12, Sp.n E und N) die Viktualien um einen außergewöhnlich hohen, ungewöhnlichen Posten erhöht sind. In den KR scheint dieser Posten nicht einberechnet worden zu sein.

verzerren die mit den *libri expositorum et receptorum* angestrebte Transparenz der Ein- und Ausgabenverwaltung und erfüllten ihren Zweck somit für einen Bürgermeister nicht. Den erheblichen Fehlbeständen müssen größere Buchungsfehler oder Versäumnisse zugrunde liegen und man kann auch Ränkespiele in den entsprechenden Kreisen nicht ausschließen.

Die Tabelle D.23 mahnt also zur Vorsicht mit den Zahlen spätmittelalterlicher Abrechnungen und zeigt, dass wir in keiner Weise von buchungstechnischer Genauigkeit ausgehen dürfen und weder quantitative noch qualitative Überprüfbarkeit erwarten dürfen. Auch hier können die Quellenwerte und die aus ihnen generierten Kennzahlen lediglich Größenbereiche, Trends und Eindrücke vermitteln.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M				N				O				P				Q	R	
												Krieg./ Seel.	vict./ sold.	vict./ sold.	vict./ sold.	Gesamt- kosten/ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	Gesamt- kosten/ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	Gesamt- kosten/ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche			Gesamt- kosten/ Woche
S T A M M D A T E N													F A K T E N A U S Q U E L L E				K E N N Z A H L E N													
Sign	Schiff	Jahr	Aus- fahrt [Wo]	victu- alia [lb]	See- leute	Krie- ger	Σ	Gesamt- kosten [lb]	See- leute	Krie- ger	Σ	Krieg./ Seel.	vict./ sold.	vict./ Woche	Gesamt- kosten/ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	Gesamt- kosten/ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	Gesamt- kosten/ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	Gesamt- kosten/ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche	vict./ Woche
1	70r 46r	Ketze I	1492	11	157,1	63,6	74,8	138,4	295,5	10	21	31	2,1 : 1	1,1 : 1	26,9	14,3	11s 7d	6s 6d												
2	84v 56r	Barke I	1492	6	265,7	50,0	105,6	155,6	421,3	11	24	35	2,2 : 1	1,7 : 1	70,2	44,3	15s 2d	14s 8d												
3	89r 64r	Barke II	1492	3	131,2	15,5	52,7	68,2	199,4	11	28	39	2,5 : 1	1,9 : 1	66,5	43,7	9s 5d	12s 7d												
4	92r 66v	Barke III	1492	7	26,5(?)	62,0	108,2	170,2	196,7(?)	11	28	39	2,5 : 1	0,2:1(?)	28,1(?)	3,8(?)	16s 1d	11s 0d												
5	88r 62r	Hukboot	1492	3	61,8	20,2	24,2	44,4	106,2	14	16	30	1,1 : 1	1,4 : 1	35,4	20,6	9s 7d	10s 0d												
6	72r 47r	Tonnenschiff I	1492	6	140,9	54,0	68,0	122,0	262,9	19	24	43	1,3 : 1	1,2 : 1	43,8	23,5	9s 6d	9s 5d												
7	81r 53r	Tonnenschiff II	1492	5	405,0	60,1	60,1	120,1	525,1	21	28	49	1,3 : 1	3,4 : 1	105,0	81,0	11s 5d	8s 7d												
8	74r 48r	Katherine I	1492	5	393,2	88,4	174,8	263,2	656,4	28	46	74	1,6 : 1	1,5 : 1	131,3	78,6	12s 8d	15s 2d												
9	82v 54v	Katherine II	1492	6	430,8	112,0	194,8	306,8	737,6	21	42	63	2,0 : 1	1,4 : 1	122,9	71,8	17s 9d	15s 6d												
10	90r 65v	Katherine III	1492	7	240,0	124,0	153,1	277,1	517,1	23	41	64	1,8 : 1	0,9 : 1	73,9	34,3	15s 5d	10s 8d												
11	76r 49r	Marie I	1492	5	1007,7	185,2	339,0	524,2	1531,9	57	115	172	2,0 : 1	1,9 : 1	306,4	201,5	13s 0d	11s 9d												
12	86r 58r	Marie II	1492	7	769,3	208,5	242,8	451,3	1220,6	46	67	113	1,5 : 1	1,7 : 1	174,4	109,9	12s 11d	10s 4d												

Tab. D.22: Expeditionsschiffe 1492: Werte und Kennzahlen

A		B		C		D		E		F		G		H		I		J		K		L		M		N		O		P		Q		R			
STAMMDATEN		Schiff		Jahr		Aus- fahrt [Wo]		victu- alia [lb]		See- leute ger		Krie- ger		Σ		Gesamt- kosten [lb]		Personen an See- leute ger		Σ		Krieg- Seel.		vict./ sold.		Gesamt- kosten/ Woche		vict./ Woche		Sold/ Seem./ Wo		Sold/ Krieg./ Wo					
i	KR	Barke	I+II+III	1492	398,3	383,8	782,1																														
ii	Σ libri oblongi	Barke	I+II+III	1492	423,4	394,0	817,4																														
i	KR	Tonnenschiff	I+II	1492	265,0	256,8	521,8																														
ii	Σ libri oblongi	Tonnenschiff	I+II	1492	545,9	242,1	788,0																														
i	KR	Katherine	I+II+III	1492	1038,8	502,1	1540,9																														
ii	Σ libri oblongi	Katherine	I+II+III	1492	1863,1	847,1	1911,1																														
i	KR	Marie	I+II	1492	1777,0	975,5	2752,5																														
ii	Σ libri oblongi	Marie	I+II	1492	1863,1	524,5	2387,6																														

Tab. D.23: Abgleich der Angaben in KR und *libri oblongi*

D.3.2. Diagramme: Mannschaftsstärken und Kosten

Erklärungen zu den Diagrammen in diesem Abschnitt

Diagramm D.2: Mannschaftsstärken im Vergleich

Das erste Säulendiagramm visualisiert die Crewstärken auf den einzelnen Ausfahrten der Expeditionsschiffe. Die gestrichelten Linien markieren die durchschnittliche Mannschaftsstärke. Die Schwankungen bei ein und demselben Schiff mögen verschiedene Gründe haben. Man muss jedoch davon ausgehen, dass das Schiff mit der kleinsten dokumentierten Crew zu beherrschen war. Wir können drei verschiedene Schiffsgrößen über die Mannschaftsstärken angeben:

1. Die kleineren Schiffe, die von 10 bis 11 Seeleuten zu segeln waren (Ketze und Barke). Man muss wohl auch das Hukboot hier einordnen, wenn man zusätzlich das zweite Diagramm zu Rate zieht.
2. Die mittleren Schiffe mit durchschnittlich 20 bis 24 Seeleuten, also mit doppelt so viel Personal wie die kleinen Schiffe.
3. Ein großes Schiff, die „Marie“, die mit einer durchschnittlichen Mannschaftsstärke um die 50 Mann gesegelt wurde. Ihre Crew war ihrerseits gegenüber den mittleren Schiffen doppelt so stark.

Vergleicht man dieses Ergebnis mit den Mannschaftsstärken und Traglasten der Schiffe aus dem, auch in dieser Hinsicht besonders aufschlussreichen preußisch-livländischen Schadenverzeichnis 1438-1441,¹⁷ erkennt man, dass die „Marie“ ein Schiff von weit über 200 Last Tragfähigkeit gewesen sein muss. Dabei muss man bedenken, dass sie 50 Jahre jünger war als die größten Baiefahrerholke der 30er Jahren des Jahrhunderts. Der Schiffbau, speziell die Riggs hatten sich weiter entwickelt und waren bedienungsfreundlicher, d. h. von weniger Personen bedienbar, geworden. Das spricht zusätzlich für die Größe der „Marie“. Tonnen-schiff und „Katherine“ sind vergleichbar mit kleinen Holken und einer Busse aus der alten Baienfahrerflotte. Solche kleinen Schiffe wie die Hamburger Ketzze, das städtische Hukboot und die Barke aus dem Jahre 1492 waren bestenfalls mit den kleinsten Einheiten einer Danziger Salzflotte um 1438 vergleichbar und wohl unter 30 Last Größe anzusiedeln. Sie fungierten bei den Hamburger *expeditiones* sicherlich als die kleinen Begleitschiffe der größeren Einheiten.

Diagramm D.3: Expeditionskosten pro Woche im Vergleich

Das Diagramm D.3 macht die Kostenstruktur der Expeditionsschiffe sichtbar, indem *victualia*, *soldia* und die Gesamtkostenaddition durch die Anzahl der Reisewochen dividiert werden. Auf diese Weise kann man die Ausfahrten der verschiedenen Schiffe vergleichen. Das Diagramm zeigt, dass bei der Ausreederung einer Reise besonders die Ausrüstung, also die Verbrauchs- und Reservematerialien und die Verproviantierung die Kosten trieben.

¹⁷ Sie sind im Anh. H.1 in zwei Tabellen dokumentiert: S. 913 und 914.

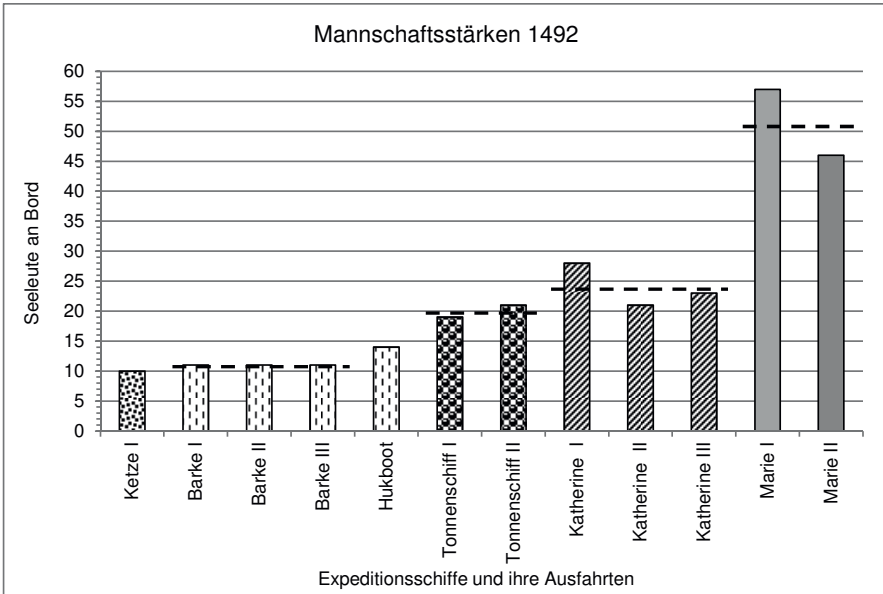


Abb. D.2: Mannschaftsstarkeiten im Vergleich

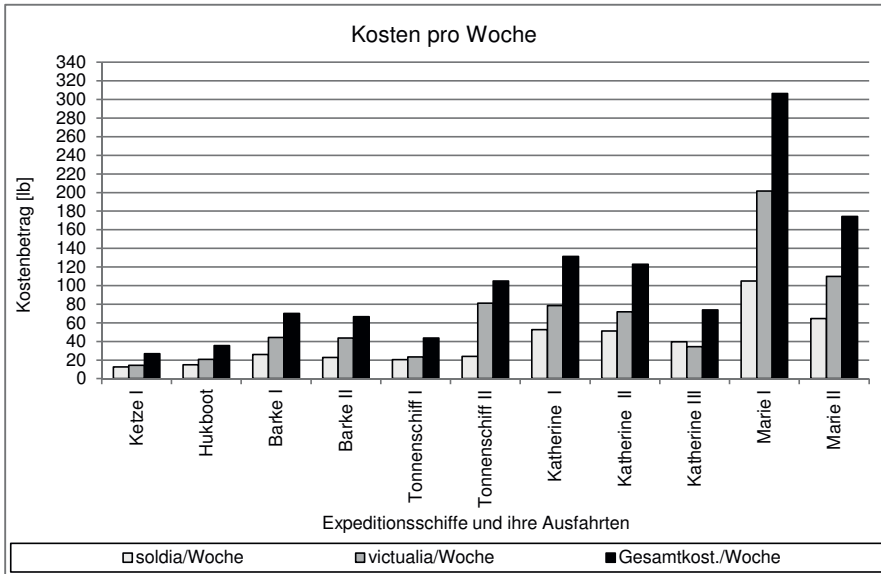


Abb. D.3: Expeditionskosten pro Woche im Vergleich

D.4. Ausgaben für die „Marie“ (Übersicht)

Erklärungen zu der Tabelle

Die Tabelle wurde zur genaueren Aufschlüsselung der Betriebskosten für die „Marie“ zusammengestellt. Es wurden die eindeutig der „Marie“ zuzuordnenden Beträge eingetragen. Bei Sammelausgaben für die „Marie“ und für andere Schiffe wurde bei den Geldbeträgen mit „XXX“ angedeutet, dass Ausgaben für die „Marie“ in unbestimmter Höhe angefallen waren. Die Summierungszeile und -spalte gibt also bei weitem nicht die wirklichen Unterhaltskosten der „Marie“ wieder. Außerdem deuten die Lücken in den Spalten zu bestimmten Ausgabeposten darauf hin, dass die KR die Kosten nicht systematisch erfasst haben. Z.B. gab es nur bis 1493 fast jährlich einen Ausgabeposten für Tauwerk. Tauwerk ist Verschleißmaterial und wurde auch in den nächsten Jahren mit Sicherheit benötigt. Dafür gibt es relativ regelmäßig den allgemeinen Ausgabeposten „Reparatur, Instandhaltung“, der in den späteren Jahren wesentlich höher ausfällt als in den ersten Jahren des Schiffes. Eventuell waren dann auch die Tauwerkskosten in den allgemeinen Instandhaltungskosten enthalten.

Die Tabelle soll zweierlei deutlich machen:

- Für das Schiff dürften mindestens jährliche Instandhaltungskosten von einem Fünftel des Neupreises angefallen sein. Hinzu kamen natürlich noch variable Expeditionskosten wie Heuer, Sold und Proviant. Wie die entsprechenden Kennzahlen der „Marie“ für 1492 nachweisen, betrug allein die wöchentlichen Expeditionskosten 306 lb und 174 lb (Tab. D.22, Sp. O, S. 806). Eine einzige vier bis achtwöchige Ausfahrt lag damit so hoch wie der Neupreis des Schiffes.
- Die Tabelle zeigt deutlich die Lückenhaftigkeit spätmittelalterlicher Buchführung auf. Die vorhandenen Informationen reichen lediglich für mehr oder weniger gute Plausibilisierungen und Wahrscheinlichkeiten. Systematische Statistik ist in der Regel bei Quellenmaterial aus dieser Zeit noch nicht möglich. Die begrenzten statistischen Auswertungen für das Jahr 1492 in Anhang D.3 sind deshalb eine glückliche Fügung der Überlieferung. Man kann die Angaben nur als Momentaufnahmen für Einzelfragen benutzen, bzw. sich einen Eindruck über Trends und Größenordnungen verschaffen.

Ausgaben : Instandhaltung, Ausrüstung														
allgem.: ad usum	allgem.: seeklar	Anker, Pumpen, Geräte, Ge- schütze	Eisenteile	Holz, Zimmerei, Schiffs- bauerlohn	Holz, Eisen, Teer, Tauerwerk, Lohn	Kabelgarn Tauerwerk	allge- mein: Verpfle- gung	Mars, Mast- stellen, slippen	allgemein: Reparatur, Instand- haltung	Pech, Teer, Talg, Holz	Gesamt- betrag	Neubau Einnahmen, Verkauf		
lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	lb s d	Posten
1485											0 0 0	1431	12 10	Neubau
1486			22 19 6								22 19 6	231	3 10	Kriegseinnahme
1487			33 8 10			X X X			250 12 4		284 1 2			
1488	X X X					X X X			X X X		X X X			
1489						X X X			X X X		X X X			
1490	16 6 8		28 7 9			X X X		3 5 0	46 11 4	X X X	94 10 9	14	12 0	Holzverkauf
1491	13 17 5		X X X	28 14 2	X X X	10 8 0		9 12 0			62 11 7			
1492			X X X	X X X	X X X	7 12 0		4 0 0		4 1 0	15 13 0			
1493	39 13 8		6 14 0	26 5 4	X X X	46 2 0			13 8 0	4 16 0	175 19 0	240	0 0	Verchartern
1494								7 2 0			7 2 0			
1495				4 16 0	348 14 4				40 0 0		393 10 4	32	0 0	Seil von "Marie"
1496														
1497	3 14 0								299 14 0		303 8 0			
1498					X X X			X X X	105 5 0		105 5 0			
1499	9 11 0		12 10 0	12 0 0					241 11 10		275 12 10			
1500							11 6 0		X X X		11 6 0			
1501								56 0 0			56 0 0			
1502												36 0 0	0	Verkauf "Marie"
1503														
1504												8 0 0	0	Proviantverkauf
Σ	79 8 9	3 14 0	39 0 0	104 0 1	71 15 6	348 14 4	64 2 0	11 6 0	997 2 6	8 17 0	1807 19 2			

Tab. D.24: Abrechnungen für die „Marie“

E. Die Schiffe in den hamburgischen Kämmereirechnungen

Erklärungen zum Anhang E

Tabellen

In ihnen werden nur Einträge aufgeführt, die Schiffe betreffen, auch wenn es sich dabei um mehrere Schiffe handelt. KR-Einträge, bei denen zusammen mit einer Schiffsangelegenheit auch anderweitigen Aktivitäten abgerechnet werden, bleiben unberücksichtigt. Beispiele:

Nicht berücksichtigt:

<i>Nr. Jahr Stichwort</i>	<i>Quellentext (KR)</i>	<i>Bd.</i> <i>S.-Zeilen</i>	<i>lb s d</i>
1385 Riemen (Schute) Seile (Kran)	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: . . . 1 m Lodewico pro <i>remis ad schuten et ad reparandum fu-</i> <i>nes in cranone.</i>	1. 400 _{3/4}	0 16 0

In die Tabelle aufgenommen (in Standardschrift):

<i>Nr. Jahr Stichwort</i>	<i>Quellentext (KR)</i>	<i>Bd.</i> <i>S.-Zeilen</i>	<i>lb s d</i>
42 1471 Kauf (Zollprahm, Zollewer)	AD USUM DES TOLLENSPIKERS: . . . <i>20 lb 16 s Hinrico Slubeke pro 1 pramo-</i> <i>ne et 1 ever.</i>	2. 462 ₁₆	20 16 0

Rubriken

Die Schiffstabellen gliedern sich nach:

Reparaturen/Materialien/Ausrüstung. Hier finden sich Einträge über Arbeiten am Schiff wie Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten, welche regelmäßig an jedem Schiff vorgenommen werden mussten. Nach Seeschäden (Sturm und Unterwasserschäden) und durch kriegerische Einwirkung, im Besonderen bei den *orlog*-Schiffen und den *Prisen*, wurden Ausbesserungs- und Reparaturarbeiten notwendig. Einträge für Ausreederung, konkret der Indienststellung der Schiffe für *expediciones* und *excursiones* genannte Kriegszüge oder Patrouilleneinsätze, bei denen Proviant-, Sold- und Heuerkosten anfielen, werden hier nicht erfasst. Sie fallen eher unter den Aspekt „Einsatz der Schiffe“ und werden jeweils bei Bedarf im Text verarbeitet.

Eine Ausnahme davon wurde in Anh. „A.6. Holk“ gemacht. Angesichts der spärlichen Einträge zu diesem an sich wichtigen Schiffstyp werden alle vorhandenen

Einträge aufgelistet. Dabei sind drei der vier Erwähnungen zu einer Rubrik „Einsatz/Gebrauch“ zusammengefasst worden.

Neubau/Neupreis. Diese Rubrik enthält die Schiffe, die deutlich als *naves novae* gekauft wurden – sowohl direkt in Auftrag gegeben als Neubau für städtische Verwendung oder als neue Schiffe von anderen Besitzern gekauft. Wenn die Preiszuordnung eindeutig ist, wird das Schiff für die Diagrammauswertung verwendet. Ist die Zuordnung nicht eindeutig, wenn etwa zwei oder mehr Schiffe gemeinsam abgerechnet wurden, bleibt der Eintrag graphisch unberücksichtigt und erscheint in Standardschrift. Bei zweifelhaften Angaben (neu oder gebraucht) wurde der Eintrag aus dem Kontext heraus der wahrscheinlicheren Rubrik zugeschlagen.

Schiffskauf/-Verkauf (gebraucht). Kaufte die Stadt jemandem ein Schiff ab bzw. verkaufte die Stadt ein Schiff an Privatleute, handelte es sich in der Regel um gebrauchte Schiffe, was im Besonderen auf gekaperte Schiffsbeute zutraf. Bei den Schiffsveräußerungen musste häufiger „das Augenmaß“ walten, wenn die Geschäftslage nicht ganz klar war. Entscheidend für die Bewertung von Preisen ist natürlich ein Wissen von dem Umfang des Geschäftes, d. h. was die jeweilige Schiffsveräußerung im Einzelnen beinhaltete. Dieser Frage wird im Text nachgegangen.

Wenn es sich aus dem Zusammenhang ergab, wurden Einträge, die sich erkennbar auf ein bestimmtes Schiff und eine bestimmte Situation bezogen, zu einem Gesamtpreis summiert. Diese zusammengehörenden Einträge werden mit einer nach links offenen Umrandung kenntlich gemacht.

Tabellenspalten

Sie haben folgenden Inhalt:

„lfd. Nr.“. Ist die laufende Eintragsnummer in der jeweiligen Schiffstabelle.

„Jahr“. bedeutet das Jahr des Eintrags in die KR.

„Stichwort“. Es beschreibt den Anlass des Eintrags und in Klammern die Besonderheit des Schiffes oder welche Schiffe involviert sind. Diese Spalte dient der schnelleren Orientierung in den Einträgen.

„Quellentext“. Enthält die Rubrik und den Wortlaut des KR-Eintrags.

„Bd. S. Zeilen“. Diese Spalte enthält den bibliographischen Nachweis für das Zitat: Kämmererechnungsband, Seitenzahl und, tiefgestellt, die Zeilen der Seite.

„lb s d“. Der in der KR angegebene Betrag, der immer in hamburgische Pfund-Schilling-Pfennig umgerechnet worden ist. Im Falle von Teilbeträgen von Schiffen, z.B. Partenangaben wie „... 12 lb pro medietata cujusdam pramonis ...“ (Anh. E.5, Nr. 45) wird der volle Schiffspreis angegeben, im Beispiel also 24 lb.

Preisdiagramme

In den Preisdiagrammen Anh. F, S. 855ff und den in Haupttext aufgenommenen Preistabellen für die einzelnen Schiffstypen wurden nur Einträge aus den Tabellen verarbeitet, in denen die Zuordnung zu einem *e i n z i g e n* Schiff eindeutig ist. Diese Einträge erscheinen in den Preistabellen in **fetter Schrift**.

Sonstiges

- Zu den Zeilenangaben in der KR-Nachweisen: Geht ein Eintrag in den Kämmererechnungen über zwei Zeilen und ist die zweite Zeile kürzer als $\frac{1}{2}$ Zeilenlänge, erscheint

die Angabe als $\text{Bd.S.}_{Z/(Z+1)}$. Ist die zweite Zeile länger als $\frac{1}{2}$ Zeilenlänge, erscheint die Angabe als $\text{Bd.S.}_{Z-(Z+1)}$.

- Wenn ein Eintrag mehrere Schiffe anführt, wird dieser Eintrag bei jedem dieser Schiffstypen aufgeführt.
- Die Reihenfolge der Anhänge E.1 bis E.20 orientiert sich aufsteigend an Größe und Wert der jeweiligen Wasserfahrzeuge.
- Die Tabelle zu den Kraweelen (E.17, S. 841ff) erfasst aus Gründen der Anschaulichkeit als Ausnahme ein Schiff von 1520, das also eigentlich außerhalb unseres Betrachtungszeitraums liegt.
- In der Tabelle der „Marie“ (E.20) werden alle die Einträge, die eindeutig nur der „Marie“ zuzuordnen sind und deren Betrag in die Übersicht über die Ein- und Ausgaben für die „Marie“ (Anh. D.4, S. 810) eingetragen worden sind, in **Fettschrift** wiedergegeben.

E.1. Kähne: Reparatur, Veräußerung

<i>Nr. Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	K ä h n e <i>Quellentext (KR)</i>	<i>Bd.</i> <i>S.-Zeilen</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG						
1	1492 Instandhaltung	DE LIGNIS, CUPRO, PLUMBO, VICTUALIBUS VENDITIS: ... <i>10 lb 15 s de lignis ad reformandum navim kanam(?)</i> .	3. 577 _{1/2}	10	15	0
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)						
2	1353 Kahn	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Item 2 lb pro una canen.</i>	1. 34 ₉	2	0	0
3	1377 Kahn (Kauf?)	PRO LIGNIS: ... <i>3 lb pro una navi dicta kaan.</i>	1. 247 ₂₇	3	0	0
4	1378 Kahn (Ersatzleistung)	AD DIVERSA: ... <i>3 lb 8 s Reymaro, vern Abelen sone, pro quadam navi dicta kaan, quam fregerunt domini Nycolaus Rode et Hinricus Crowel, quando fecerunt reysam in terram Hadelerie.</i>	1. 273 ₁₈₋₂₁	3	8	0

E.2. Schuten: Reparatur, Bau, Kauf

<i>Nr. Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	S c h u t e <i>Quellentext (KR)</i>	<i>Bd.</i> <i>S.-Zeilen</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG						
1	1353 Teer	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Pro pice ad schutam 2 s.</i>	1. 34 _{10/11}	0	2	0
2	1353 Material (Dienstschute)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Pro una schuthen dem bomsluthere. Pro clavis. Pro ferreis clavis 12 s.</i>	1. 34 _{11/12}	0	12	19
3	1372 Reparatur (Dienstschute)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>10 s pro schuta reparanda to deme nedderen bo-me.</i>	1. 152 _{11/12}	0	10	0
4	1377 Reparatur (Dienstschute)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>8 s ad reparandum de schuten des boomslutens.</i>	1. 247 _{1/2}	0	8	0
5	1378 Reparatur (Dienstschute)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>6 s ad reparandum de schuten Wolteri boomslutens.</i>	1. 262 _{23/24}	0	6	0
6	1378 Reparatur (Dienstschute)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Eidem [Andree Wend] 28 s ad reparandam scutam Wolteri Westphal.</i>	1. 263 _{5/6}	1	8	0
7	1461 Reparatur (alte Zollschute)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>8 s 4 d ad mennorandum (l. meliorandum) unam antiquam schutam ad usum theolonarii in Eislinge.</i>	2. 115 _{4/5}	0	8	4

Nr. Jahr	Stichwort	Schute Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
8 1466	Instandhaltung (Alsterprahm, Alsterschute)	AD NAVES CIVITATIS: ... 18 lb 9 s 6 d <i>per Helmicum de Rentelen: pro reformatione pramonum et scute super Alstariam pro usu cementi et frumenti afferendi.</i>	2. 2867–9	18	6	9
9 1485	Ausbesserung (Dienstschute)	AD DIVERSA: ... 6 s <i>Roterdein-dex[prs]Roterd (AkVgt Ham) pro emendatione sue navis schute prope Winserbom.</i>	4. 103 _{36/37}	0	6	0
BAU, KAUF (NEU UND GEBRAUCHT)						
10 1371	Bau	PRECIUM STRUCTURE: ... 3 s <i>ene schuten to makende.</i>	1. 132 ₁₀	0	3	0
11 1371	Bau/Kauf	PRO LIGNIS: ... 2½ lb 6 s <i>vor ene schuten.</i>	1. 133 _{13/14}	2	16	0
12 1373	Bau/Kauf (Dienstschute)	PRECIUM STRUCTURE: ... 2½ lb <i>8 s vor ene schuten to deme nedderenbome.</i>	1. 172 _{23/24}	2	18	0
13 1376	Bau/Kauf (Dienstschute)	AD DIVERSA: ... 2 lb <i>vor ene schuten dem boomslutere.</i>	1. 239 _{27/28}	2	0	0
14 1380	Kauf	PRECIUM STRUCTURE: ... 22 s <i>pro una schuta Woldero Westfaal.</i>	1. 298 _{4/5}	1	2	0
15 1382	Kauf (Dienstschute)	AD PRECIUM STRUCURE CIVITATIS: ... 42 s <i>Reyneken candelatori pro schuta super nedderboom.</i>	1. 336 _{1/2}	2	2	0
16 1383	Neubau	AD PRECIUM STRUCURE CIVITATIS: ... 34 s <i>ad construendum navem dictam schute.</i>	1. 356 _{20/21}	1	14	0
17 1384	Bau/Kauf (Dienstschute)	AD PRECIUM STRUCURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... 54 s <i>pro 1 schuten brukvoghede.</i>	1. 378 _{3/4}	2	14	0
18 1385	Bau (Dienstschute)	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... 30 s <i>Andree Wend phalangham to klinkende ante Wysenbom et ad faciendum navim, videlicet de schuten.</i>	1. 400 _{5–7}	1	10	0
19 1387	Bau/Kauf (Dienstschute) Lastadienaufsicht	AD DIVERSA: ... 16 s <i>Brukvoghede pro 1 schuten et pro labore suo, quod prefuit lastadium.</i>	1. 463 _{11/12}	0	16	0
20 1471	Bau/Kauf (Dienstschute)	AD NAVES CIVITATIS: ... 8 lb 8 s <i>pro schuta supra nedderbom Diderico Iohansson.</i>	3. 14 _{24/25}	8	8	0
21 1483	Kauf (Dienstschute)	AD NAVES CIVITATIS: ... 1 lb 12 s <i>Roterde in subsidium sue schute empte ad usum civitatis.</i>	4. 34 _{12/13}	1	12	0
22 1485	Verkauf (Dienstschute)	AD DIVERSA: ... 6 s <i>Roterde pro emendatione sue navis schute prope Winserbom.</i>	4. 103 _{36/37}	0	6	0

E.3. Boote: Reparatur, Neubau, Veräußerung

Nr.	Jahr	Stichwort	Boot Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSTRÜSTUNG							
1	1351	Seile	AD DIVERSA: ... 4 s pro funibus ad cymbam.	1. 25 ₈	0	4	0
2	1370	Segel	AD DIVERSA: ... 3½ lb 8 d pro velo ad cymbam.	1. 125 ₁₁	3	10	8
3	1371	Instandhaltung	PRECIUM STRUCTURE: ... 1 lb 8 d ad cymbam parandam.	1. 132 ₆	1	0	8
4	1371	Riemen	PRECIUM STRUCTURE: ... 9 s vor remen to dem bothe.	1. 132 ₈	0	9	0
5	1372	Reparatur	PRECIUM STRUCTURE: ... 10½ lb 18 d ad reparandum cymbam, videlicet den boot.	1. 152 ₈₋₉	10	11	6
6	1373	Reparatur, neues Segel	PRECIUM STRUCTURE: ... 13 s ad reparandam cymbam, dictam boot, et ad velum dicte cymbe.	1. 172 ₁₈₋₁₉	0	13	0
7	1373	Tauwerk (Boote, Schnicken)	PRECIUM STRUCTURE: ... 6 lb vor basten unde linen towe to snicken, bothen unde to dem velstene.	1. 172 ₂₁₋₂₂	6	0	0
8	1373	Reparatur	PRECIUM STRUCTURE: ... 24 s Andrea [l. Andree] Wend et suis sociis pro reparacione cymbe.	1. 172 _{24/25}	1	4	0
9	1374	Bereitstellung	PRECIUM STRUCTURE: ... 25½ lb 5 s pro cymba paranda. ^a	1. 190 ₂₃	25	15	0
10	1374	Zimmerleute	PRECIUM STRUCTURE: ... 3½ lb 5 s carpentariis ad cymbam emptam a Zemelowen.	1. 191 _{1/2}	3	15	0
11	1376	Segel, Segeltuch (Boot, Ewer)	PRECIUM STRUCTURE: ... 5 lb 6 s pro 2 velis, videlicet uno tho dem boothe et reliquo tho dem envare et pro panno lines ad dicta vela et pro instrumentis lineis.	1. 231 ₁₃₋₁₅	5	6	0
12	1378	Reparatur, Pech, Teer (Ewer, Boot)	PRECIUM STRUCTURE: ... 3 lb 6 s ad reparandum den eever et cimbam, et pro pice et theer ad ipsas naves.	1. 262 ₂₇₋₂₈	3	6	0
13	1380	Reparatur (Ewer, Boot)	PRECIUM STRUCTURE: ... 1 lb ad reparandum cymbam et envar.	1. 298 ₁₀	1	0	0
14	1380	Pech, Teer, Talg (Prahm, Boot, Ewer)	PRECIUM STRUCTURE: ... 2½ lb 3 s pro pice, pro theer et pro talch ad pramonem, ad cymbam unde tho der enveren.	1. 298 ₂₁₋₂₂	2	13	0

^a Nr. 9: Diese Summe ist bei einem Boot so ungewöhnlich hoch, dass man einen Fehleintrag vermuten muss.

Nr. Jahr Stichwort	Boot Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
15 1382 Teer	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS: ... 4 lb pro teer ad reparandum cim- bam.	1. 336 ₁₁	4	0	0
16 1386 Instandhaltung (Boote, Schnicken)	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CONSTRU- ENDAS: ... 8 lb 5½ s 4 d ad reforman- dum cymbas, snicken.	1. 439 ₃₃	8	5	10
17 1387 Haar (Boote, Schnicken)	AD CYMBAS IN PALLUDE ET AD SNICKAS: ... 3½ lb 2 s pro haren.	1. 465 ₃₆	3	12	0
18 1387 Ausbessern, Teeren (Boote, Schnicken)	AD CYMBAS IN PALLUDE ET AD SNICKAS: ... 6 lb 8½ s 2 d ad emendan- dum et ungendum snicken et cymbas.	1. 465/466	6	8	8
19 1468 Reparatur Teer und Teeren	AD USUM TUNNARUM SUPER ALBEAM: ... 9 lb pro terebinto et terebintando ac reformatione bote.	2. 386 _{3/4}	9	0	0
20 1473 Instandhaltung (Zollboot)	AD NAVES CIVITATIS: ... 1 lb 15 s pro reformatione bote thelonei.	3. 97 ₂₅	1	15	0
21 1482 Instandhaltung	AD NAVES CIVITATIS: ... 9 lb 8 s Di- derico Iohansson pro reformatione bote trostes vigilia Pentecostes [Mai 25] so- luta.	4. 431–32	9	8	0
22 1482 Neubau und Instandhaltung (Zollboote)	AD NAVES CIVITATIS: ... 10 lb 4 s pro factura nove bote ad usum Iohannis Gronewoldes et reformatione alterius bote pro thelonariis.	4. 432–34	10	4	0
23 1483 Ausbesserung (3 Kraweele, Tonnenschiff, 3 Boote, Ewer)	AD NAVES CIVITATIS: ... 83 lb 14 s pro emendatione trium cravelarum, navis tunnarum et trium botarum navium et unius navis vulgariter ever per domini- os Georgium Lam et Detlevum Bremer computatum sabbato post Purificationis Marie [Febr. 7].	4. 34 _{16–20}	83	14	0
24 1485 Riemen	AD NAVES CIVITATIS: ... 2 lb 8 s pro remis ad botas civitatis.	4. 89 ₃₀	2	8	0
25 1490 Eiseneile (Bardesen, Boote)	AD NAVES CIVITATIS: ... 25 lb 5 s pro diversis ferramentis ad usum bardesa- rum et botorum ad expeditionem prepa- ratarum.	4. 199 _{17–18}	25	5	0
26 1490 Bezahlung Zimmerleute (Bardesen, Boote)	AD NAVES CIVITATIS: ... 14 lb 11 s diversis carpentariis pro eorum sallario preparantibus easdem naves.	4. 199 _{18–19}	14	11	0
27 1492 Reparatur (2 Boote)	AD NAVES CIVITATIS: ... 4 lb 2 s Dide- rik Lemmen pro reformatione duarum botarum.	4. 237 _{2/3}	4	2	0
28 1492 Eisenteile (Stadtschiffe: "Marie", →	AD NAVES CIVITATIS: ... 87 lb 3s 2d Cord Kergkman pro diversis ferramen-	4. 237 _{14–18}	87	3	2

Nr. Jahr	Stichwort	Boot Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
	„Katerine“, Bark, Bardesen, Ketze, Boot)	<i>tis ad usum navium civitatis, videlicet der Marien, Katerine, barken et bardes- sarum, kettzen et bote, computatum 5 ante Purificationis Marie [Jan.31].</i>				
NEUBAU/NEUPREIS						
29 1374	Beiboot ^a (Kogge)	PRO CERA: ... <i>Dedimus pro una cymba ad coggonem: 12½ lb 6 s.</i>	1. 199 ₃₄	12	16	0
30 1383	unbestimmt ^b	AD PRECIUM STRUCURE CIVITA- TIS: ... <i>12½ lb 6 s pro cimba.</i>	1. 356 ₁₅	12	16	0
31 1432	Beiboot (Butze)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>14 lb pro uno novo boet ad butsen.</i>	2. 55 _{7/8}	14	0	0
32 1467	Charter (Kraweel) Beiboot (Tonneschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>39 lb 3 s ad usum cravele per dominos Iohannem Hugen et Hermannum Bekendorp et pro botho ad navim tunnarum.</i>	2. 324 ₂₅₋₂₇	39	3	0
33 1470	Beiboot (Kraweel)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>8 lb pro bota ad cravelam.</i>	2. 437 ₃₄	8	0	0
34 1470	Neubau (Dienstboot)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>11 lb 8 s pro 1 nova bota ad usum theolonei Novi Operis per dominos theolo- narios.</i>	2. 437 ₃₄₋₃₅	11	8	0
35 1471	Beiboot (großer Kraweel)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>9 lb 12 s pro una bota ad magnam cra- velam per dominum Henningum Buring .</i>	3. 142 ₃₋₂₄	9	12	0
36 1472	Beiboot („Grote Marie“)	<i>Item 2 pund grote vor both is 13 tal 16 s Hinrik Brande</i>	HH II, 60 _{r^c}	13	16	0
37 1474	unbestimmt	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>8 lb 16 s 6 d pro quadam bota ad naves per dominum Hinricum Murmeister.</i>	3. 141 ₁₈₋₂₀	8	16	6
38 1481	Beiboot, Herd, Marssegel u. a. („Iurgen“)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>23 lb 7 s 8 d pro factura fornacis ad navem Iurgen vocatim, pro bota nova ad eandem et una marsa et alio ungeldo per dominum Nicolauum Toden.</i>	3. 425 ₁₁₋₁₃	23	7	8
39 1481	Beiboot, Riemen (Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>25 lb 14 s pro una nova bote et remis ad bardesam.</i>	3. 425 _{14/15}	25	14	0
40 1490	Neubau	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>9 lb 12 s pro una nova bota.</i>	4. 199 ₂₇	9	12	0

^a Nr. 29: Es wird davon ausgegangen, dass die großen Schiffe mit neuen oder neuwertigen Beibooten ausgestattet wurden und keine alten Gebrauchtboote übernahmen.

^b Nr. 30: „Neu oder gebraucht“ lässt sich nicht genau sagen. Der Preis könnte für ein neues Boot sprechen.

^c Nr. 36: KAMMLER, *Up Eventur* (2005), S. 254 (Anh. 9): HH II, f.60r [HH II = StAH, Senat, CL.VII Lit. Ca No. 1 Vol. 1a, Admiralitäts- und Convoyrechnungen, 1472/1473].

Nr. Jahr	Stichwort	Boo t Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
41	1490 Neubau	AD NAVES CIVITATIS: ... 16 lb 16 s pro una nova bota.	4. 199 ₃₃	16	16	0
42	1491 Neubau	AD NAVES CIVITATIS: ... 16 lb pro 1 nova bota per structuarium.	4. 218 _{2/3}	16	0	0
43	1495 Beiboot (kleine Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 7 lb 4 s pro 1 nova bota ad usum der lut- ken barken	4. 299 _{3/4}	7	4	0
44	1495 unbestimmt (Dienstboot)	AD NAVES CIVITATIS: ... 8 lb 16 s pro 1 bota ad usum bonorum con- fiscatorum.	4. 299 _{8/9}	8	16	0
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)						
45	1480 Verkauf (Boot)	DE NAVIBUS VENDITIS: ... 12 lb 16 s pro quadam boda vendita Ni- colao Eggen et soluta per domi- num Everhardum vam Kroge.	3. 377 ₃₀₋₃₁	12	16	0

E.4. Ewer: Reparatur, Neubau, Veräußerung

Nr. Jahr	Stichwort	Ewer Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSTRÜSTUNG						
1	1374 Riemen (kleiner Ewer)	PRECIUM STRUCTURE: ... 8 s pro 6 remen ad parvum ewar.	1. 190 _{23/24}	0	8	0
2	1374 Reparatur, (kleiner Ewer)	PRECIUM STRUCTURE: ... 4½ lb 9 s pro reparacione de lutteken ewar.	1. 190 ₂₈	4	19	0
3	1374 Kauf, Reparatur (großer Ewer)	PRO CERA: ... <i>Dedimus vor den groten envar, vischer envar [8.79₁₈] et ad eundem preparandum et pro ferramentis et diversis: 18 lb 6½ s.</i>	1. 199 ₃₂₋₃₃ und 8. 79 ₁₈	18	6	6
4	1374 Mast (großer Ewer)	PRO LIGNIS: ... 6 s pro una mala to dem groten envare [8.79 ₁₄].	1. 192 ₈	0	6	0
5	1376 Segel, Segeltuch (Boot, Ewer)	PRECIUM STRUCTURE: ... 5 lb 6 s pro 2 velis, videlicet uno tho dem boothe et reliquo tho dem envare et pro panno lines ad dicta vela et pro instrumentis lineis.	1. 231 ₁₃₋₁₅	5	6	0
6	1378 Reparatur, Pech, Teer (Boot, Ewer)	PRECIUM STRUCTURE: ... 5 lb 6 s ad reparandum den eevar et cymbam, et pro pice et theer ad ipsas naves.	1. 262 ₂₇₋₂₈	5	6	0
7	1378 Riemen (Ewer)	PRECIUM STRUCTURE: ... 1 lb pro 10 remen tho dem eenvare.	1. 263 ₁	1	0	0
8	1380 Pech, Teer, Talg (Prahm,	PRECIUM STRUCTURE: ... 2½ lb 3 s pro pice, pro theer et pro talch ad →	1. 298 ₂₁₋₂₂	2	13	0

Nr. Jahr	Stichwort	Ewer Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
	Boot, Ewer)	<i>pramonem, ad cymbam unde tho der enveren.</i>				
9 1380	Reparatur (Ewer, Boot)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>1 lb ad reparandum cymbam et envar.</i>	1. 298 ₁₀	1	0	0
10 1380	Reparatur	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>2½ lb 8 s ad reparandum den evar.</i>	1. 298 ₄	2	18	0
11 1381	Wiederherstellung	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>6½ lb 6 s ad reficiendum den ever.</i>	1. 314 ₂₁	6	16	0
12 1381	Mast (großer Ewer)	PRO LIGNIS: ... <i>8 s pro una masta ad magnam navem que dicitur een ghrot-ever.</i>	1. 315 _{22/23}	0	8	0
13 1483	Ausbesserung (3 Kraweele, Tonnenschiff, 3 Boote, Ewer)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>83 lb 14 s pro emendatione trium cravelarum, navis tunnarum et trium botarum navium et unius navis vulgariter ever per dominos Georgium Lam et Detlevum Bremer computatum sabbato post Purificationis Marie [Febr. 7].</i>	4. 34 ₁₆₋₂₀	83	14	0
NEUBAU/NEUPREIS						
14 1379	Neubau	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>19 lb 3 s 1 d ad construendum navim dictam evar.^a</i>	2. 281 ₁₈	19	3	1
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)						
15 1384	Verkauf (alter Ewer)	DE BONIS MOLENDINARIIS: ... <i>Recepimus 5½ lb 2 s de antiqua evar, quam vendidimus.</i>	1. 372 ₁₁	5	12	0
16 1386	Verkauf	DE CYMBIS ET PALLUDE: ... <i>21½ lb 2 s pro evar quam vendidimus Hennekino et Nicolao Tymmen fratribus.</i>	1. 417 ₂₂₋₂₁	21	12	0
17 1468	Kauf, Verrechnung	PRO DIVERSIS NOTABILIBUS: ... <i>6 lb 8 s Eggardo Krantz pro navicula sua, dicta ever, in negocio civitatis deperdito seu fortassis subtracto.</i>	2. 377 ₁₆₋₁₇	6	8	0
18 1471	Kauf (Zollprahm, Zollewer)	AD USUM DES TOLLENSPIKERS: ... <i>20 lb 16 s Hinrico Slubeke pro 1 pramone et 1 ever.</i>	2. 462 ₁₆	20	16	0
19 1488	Verkauf (Zollprahm, Zollewer)	DE THEOLONIO IN EYSZLINGH: ... <i>24 lb 4 s pro 1 pramone et 1 ever vendito Engelbrecht Vickinghusen.</i>	3. 539 ₆₋₇	27	4	0

^a Nr. 14: Der Preis von 19 lb 3 s 1 d scheint für ein segelfertiges Schiff zu gering zu sein, zumal 1386 offenbar dieser Ewer nach 7 Jahren an die Brüder Hennekinus und Nikolaus Tymmen zu einem höheren Preis (21 lb 12 s) verkauft wurde (siehe Nr. 16). Der Betrag bezieht sich deshalb wohl nur auf den Bau des Schiffsköpers, bzw. auf die Bezahlung der Arbeit des Schiffsbaumeisters ohne Materialkosten, was nicht ungewöhnlich ist (vgl. Anh. E.5, 825, Nrn. 32, 33; Anh. E.18, 846, Nr. 18).

E.5. Prahme: Reparatur, Neubau, Veräußerung

Nr.	Jahr	Stichwort	P r a h m e Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG							
1	1351	Slippen, Teer (Weinprahm)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Ad suble- vendum de aqua vini pram. Pro teer</i> <i>24 s.</i>	1. 21 ₂₉	1	4	0
2	1351	unbestimmt	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>1 m pro uno</i> <i>pram.</i>	1. 21 ₃₁	0	16	0
3	1352	Reparatur (Weinprahm)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Ad repa- randum vini portorium (proprie) enen</i> <i>praam 7 s.</i>	1. 28 ₉	0	7	0
4	1360	Reparatur	AD REPARANDUM DEN PRAAM: ... <i>6 lb</i> <i>2 s</i>	1. 66 ₇	6	2	0
5	1360	Reparatur	AD REPARANDUM PORTORIUM, DEN PRAAM: ... <i>2 lb 7 s</i>	1. 69 ₁₅	2	7	0
6	1372	Eisenteile	PRO FERRAMENTIS IBIDEM: ... <i>3½ lb</i> <i>ad pramonem.</i>	1. 133 ₇	3	10	0
7	1372	Ballast (Steineprahm)	AD PRAMONEM CIVITATIS: ... <i>25 s vor</i> <i>two sten to deme steen praam.</i>	1. 153 ₃	1	5	0
8	1374	Teeren	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>4 s Lubbe- ken den praam tho therende.</i>	1. 190 _{20/21}	0	4	0
9	1374	Reparatur (kleiner Prahm)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>5 lb 9 s 4 d</i> <i>pro reparacione parvi pramonis Alber- ti.^a</i>	1. 190 _{22/23}	5	9	4
10	1375	Reparatur (städt. Prahm)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Ad reparan- dum pramonem civitatis 2 lb 6 s.</i>	1. 211 _{11/12}	2	6	0
11	1379	Reparatur, Ausbesserung	AD STRUCTURAM DOMORUM LATE- RUM CIVITATIS: ... <i>54 s 4 d ad repa- randum et meliorandum alium pramo- nem.^b</i>	1. 281 ₂₄	2	14	4
12	1380	Teeren	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>12 s tho the- rende pramonem.</i>	1. 298 ₆	0	12	0
13	1380	Pech, Teer, Talg (Prahm, Boot, Ewer)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>2½ lb 3 s</i> <i>pro pice, pro theer et pro talch ad pra- monem, ad cymbam unde tho der en- veren.</i>	1. 298 ₂₁₋₂₂	2	13	0
14	1385	Pech, Teer	AD STRUCTURAM DOMORUM LATE- RUM CIVITATIS: ... <i>11 s 2 d pro pice</i> <i>et ter ad pramonem.</i>	1. 400 ₂₉	0	11	2

^a Nr. 9: „Alberti“ bezieht sich wahrscheinlich auf den Bauhofleiter Albert von Hameln (Albertus de Hamelen). Albertus wird erst im Jahr 1379 definitiv als *structurarius* geführt (KR 1, 289_{26/27}). Er arbeitete aber schon vorher seit mindestens 29 Jahren für die Stadt.

^b Nr. 11: „aliam“ bezieht sich auf den Neubau des gleichen Jahres, der in den KR direkt davor aufgeführt wurde. Siehe unten Nr. 27

Nr. Jahr	Stichwort	P r a h m e Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
15 1385	Eisenteile	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... 2 lb 8 lb [?;RP] Heynoni de Wynzen pro diversis instrumentis ferreis que provenerunt ad pramonem.	1. 400/401	2	8	0
16 1385	Bezahlung Zimmerleute	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... 28 s pro construendo pramonem carpentaribus (!) ...	1. 401 _{1/2}	1	8	0
17 1386	Tauwerk	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... 26 s Iohanni de Heyde ^a pro diversis instrumentis ad pramonem.	1. 425 _{14/15}	1	6	0
18 1386	Ausbesserung	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... 7 lb 7 s ad reformandum pramonem.	1. 425 _{15/16}	7	7	0
19 1387	Krüge, Riemen (Ziegeleiprahm)	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... 9 s pro urnis et remis ad pramonem.	1. 451 ₈	0	9	0
20 1466	Instandhaltung (Alsterprahm, Alsterschute)	AD NAVES CIVITATIS: ... 18 lb 9 s 6 d Helmicum de Rentelen: pro reformacione pramonum et scute super Alstariam pro usu cementi et frumenti afferendi.	2. 286 ₇₋₉	18	9	6
21 1481	Verschiedenes (Mühlenprahm)	AD NAVES CIVITATIS: ... 5 lb 12 s pro diversis ... ad pramonem deservientes molendinis.	3. 424 ₃₄₋₃₅	5	12	0
22 1482	Eisenteile (Kalkprahm)	PRO FERRAMENTIS: ... 3 lb eidem [Konrad Kerkmann] pro ferramentis ad usum pramonis cementi.	4. 6 ₂	3	0	0
23 1483	Instandsetzung (wahrscheinlich Kalkprahm)	AD STRUCTURAM CIVITATIS: ... 16 lb 8 s pro refectioe navium, quibus allatum est cementum ab Otterkolke. ^b	4. 31 ₁₋₃	16	8	0
NEUBAU/NEUPREIS						
24 1371	Neubau	AD STRUCTURAM PRAMONIS: ... Radekino Bekerholt pro uno novo portorio 32 lb.	1. 140 _{36/37}	32	0	0
25 1472	Kauf? (Prahm)	DAMPNUM IN CEMENTO: ^c ... De-dimus Heynoni Halstenbeken →	1. 163 _{29/30}	26	8	0

^a Nr. 17: Der erwähnte Johann von der Heide war ein *funifex*, also ein Reepschläger. 1372 tauchte „Henneke van der Heyde funifex“ das erste Mal auf (KR 1.149₅). 1378 war von „Iohanni van der Heyde funifici“ die Rede (KR 1.263₂). 4 Jahre später ging an „Iohanni de Heyda funifici“ Geld für Tauwerk (KR 1.336₂₅).

^b Nr. 23: Siehe KR 9.1, S. 47r („Otterkolk, S. -H. unbekannter Platz a. d. Alster b. Stegen“). Drei Jahre später ist von einer Schleuse und einem Haus bei Otterkolke im Zusammenhang mit Zement die Rede (KR 4.83₁₇₋₁₉). Dieser Zementtransport auf der Alster wurde erfahrungsgemäß mit Prahmen erledigt.

^c Nr. 25: Man bezahlte Heyno Halstenbek seinen Prahm, der offenbar durch einen Schaden beim Zementtransport unbrauchbar geworden war.

Nr. Jahr	Stichwort	P r a h m e Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
		<i>26 lb denariorum et 8 s pro 1 pramone.</i>				
26	1376 Neubau (2 Prahme)	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Ad structuram 2 pramorum 17 s.</i> ^a	1. 231 _{11/12}	0	17	0
27	1379 Neubau (Ziegeleiprahm)	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... <i>16½ lb 8 s ad construendum pramonem dictarum domorum.</i>	1. 281 ₂₃	16	18	0
28	1380 Neubau (Ziegeleiprahm)	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... <i>10½ lb 8½ s ad construendum novum pramonem.</i>	1. 298 ₃₁	10	18	6
29	1381 Neubau (Ziegeleiprahm)	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... <i>12½ lb 6 s 2 d ad novum pramonem.</i>	1. 315 _{1/2}	12	16	2
30	1384 Neubau	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... <i>14½ lb 8 s pro constructione pramonis ad domus laterum et ad precium et Heynoni de Wynzen pro wydennegehe et zintelroden.</i>	1. 379 ₂₀₋₂₁	14	18	0
31	1385 Neubau	AD PRECIUM STRUCURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... <i>21½ lb 4 d pro structura novi pramonis.</i>	1. 399 ₁₀	21	10	4
32	1469 Neubau (Ballastprahm)	AD PRECIUM STRUCURE CIVITATIS: ... <i>33 lb 17 s pro novo pramone ballastere pro singulis materialibus et factura per structurarium.</i>	2. 398 ₁₁₋₁₂	33	17	0
33	1470 Neubau (Dienstprahm)	AD USUM TOLLENSPIKERS: ... <i>20 lb 4 s pro materialibus singulis novi pramonis cum factura.</i>	2. 462 ₁₅₋₁₆	20	4	0
34	1474 Neubau, Instandhaltung	AD STRUCTURAM DOMORUM LATERUM CIVITATIS: ... <i>40 lb Hinrico Slubeken pro formatione unius novi et reformatione antiqui pramonum.</i>	3. 141 ₁₀₋₁₁	40	0	0
35	1479 Neubau	AD PRECIUM STRUCURE CIVITATIS: ... <i>40 lb pro uno novo pramone ad usum civitatis.</i>	3. 344 _{9/10}	40	0	0
36	1482 Neubau (Bauhofprahm)	AD PRECIUM STRUCURE CIVITATIS: ... <i>27 lb 16 s pro uno novo pramone facto ad usum structure curie.</i>	4. 30 _{25/26}	27	16	0
SCHIFFSKAUF/-VERKAUF (GEBRAUCHTSCHIFFE)						
37	1351 Kauf	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>1 m pro uno pram.</i>	1. 21 ₃₁	0	16	0
38	1357 Kauf	de pecunia Hermanni van der Heyde bona memorie: ... →	1. 56 ₆	11	4	0

^a Nr. 26: Für 17 s konnte man sicher nicht 2 Prahme bauen. Es handelt sich wohl um Teilkosten.

Nr.	Jahr	Stichwort	P r a h m e Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
			<i>14 m de quodam pramone.</i>				
39	1372	Kauf (alter Prahm)	PRO LIGNIS: ... <i>2 m pro uno antiquo pramone Conrado Pluch.</i>	1. 153 ₂	1	12	0
40	1374	Kauf (alter Prahm)	PRO LIGNIS: ... <i>3 m pro uno antiquo pramone Danquardo Zandow.</i>	1. 191 _{30/31}	2	8	0
41	1375	Kauf (alter Prahm)	PRO LIGNIS: ... <i>2 lb 8 s pro uno antiquo pramone to vorezettinghe.</i>	1. 212 ₃	2	8	0
42	1375	Kauf (alter Prahm)	PRO LIGNIS: ... <i>2 lb 8 s pro uno antiquo pramone.</i>	1. 213 ₂	2	8	0
43	1471	Kauf (Zollprahm, Zollewer)	AD USUM DES TOLLENSPIKERS: ... <i>20 lb 16 s Hinrico Slubeke pro 1 pramone et 1 ever.</i>	2. 462 ₁₆	20	16	0
44	1481	Treppenbau, Kauf ($\frac{1}{2}$ Prahm (Erbe))	AD STRUCTURAM CIVITATIS: ... <i>39 lb 9 s Hinrico Slubeke pro duabus novis scandiis ad hereditates quondam Marquardi Wulvestorpes et Ludekini Wilmes, modo autem civitatis, et medietas unius pramonis soluta est pro 12 lb per Albertum Mollers pro sui usu, videlicet illius ad hereditatem Ludekini Wilmes spectantis.</i>	3. 13 ₃₋₇	24	0	0
45	1482	Erbe/städt. Part ($\frac{1}{2}$ Prahm)	AD STRUCTURAM CIVITATIS: ... <i>12 lb pro medietate cujusdam pramonis applicati hereditati civitatis, quondam Ludekini Willemes.</i>	4. 117-19	24	0	0
46	1488	Verkauf (Zollprahm, Zollewer)	DE THEOLONIO IN EYSZLINGH: ... <i>24 lb 4 s pro 1 pramone et 1 ever vendito Englbrecht Vickinghusen.</i>	3. 539 ₆₋₇	27	4	0

E.6. Schnicken: Reparatur, Kauf, Veräußerung

Nr.	Jahr	Stichwort	S c h n i c k e Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG							
1	1350	Reparatur	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>Ad reparandam snicken 8 lb 6$\frac{1}{2}$ s.</i>	1. 9 ₁₉	8	6	6
2	1352	Riemen	AD DIVERSA: ... <i>1 m pro remen thoder snikken.</i>	1. 32 _{2/3}	0	16	0
3	1370	Riemen	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>21 s vor 10 reemen to der snicken.</i>	1. 109/110	1	1	0
4	1370	Riemen	PRO LIGNIS: ... <i>15 s pro septem remen to der sniggen.</i>	1. 111 _{13/14}	0	15	0
5	1373	Segelzubehör	AD DIVERSA: ... <i>11 lb 3 s vor kalves to deme zeghele der snicken.</i>	1. 183 _{9/10}	11	3	0

Nr.	Jahr	Stichwort	Schnicke Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
6	1374	Instandsetzung Segel, Tauwerk	PRECIUM STRUCTURE: ... 6 lb 5 s to <i>der snicke pro velo parando et vor ride towe unde alle ander klene towe.</i>	1. 190 _{17–18}	6	5	0
7	1375	Instandhaltung	PRECIUM STRUCTURE: ... <i>De snicken to makende unde betherende 17 lb 18 d.</i>	1. 211 _{6/7}	17	1	6
8	1377	Hanf- u. Bast- tauwerk	PRECIUM STRUCTURE: ... 3 lb 3 s ad <i>usum der snikken vor henepen thowe unde vor basten thowe.</i>	1. 247 _{10–12}	3	3	0
9	1381	Reparatur	PRECIUM STRUCTURE: ... 7 lb 8 $\frac{1}{2}$ s Io- <i>hanni Symssamme et Nicolao Grabowen et eorum sociis pro reparacione snicken.</i>	1. 314 _{11–13}	7	8	6
10	1381	teeren	PRECIUM STRUCTURE: ... 10 s thu the- <i>rende de sulven snicken.</i>	1. 314 ₁₃	0	10	0
11	1381	Innenhölzer, Nägel	PRECIUM STRUCTURE: ... 39 s pro in- <i>holt et clavis ad eandem snicken.</i>	1. 314 _{13/14}	1	19	0
12	1381	Schnickenhaus	AD PRECIUM STRUCTURE: ... 16 s ad <i>educendum terram circa snickenhuse.</i>	1. 314 ₂₂	0	16	0
13	1381	Reparatur: Eichenbretter, Bier	PRECIUM STRUCTURE: ... 3 lb pro <i>knarreholt et cervisia ad reparacionem snicken.</i>	1. 314 _{23/24}	3	0	0
14	1381	Riemen	PRO LIGNIS: ... 48 s vor remen to der <i>snicken.</i>	1. 315 ₂₄	2	8	0
15	1381	Eisenteile	PRO FERRAMENTIS: ... 5 lb 4 s thu der <i>snicken.</i>	1. 315 ₃₀	5	4	0
16	1384	Riemen	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... 4 lb pro remis ad <i>snicken.</i>	1. 378 ₄	4	0	0
17	1384	Schnickenhaus	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... 3 $\frac{1}{2}$ lb 6 s Mident- <i>wey deducendo terram de snickenhus.</i>	1. 378 _{4/5}	3	18	0
18	1384	Instandhaltung	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... 17 s 4 d pro re- <i>formacione navis dicte snicken.</i>	1. 378 _{17/18}	0	17	4
19	1385	Bilder und Wappen	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: 6 lb magistro Bert- <i>rammo pictori ad faciendum tres yma- gines e sex clippeos et ad depingendum eas, feria 2 post Oculi, que debent esse ante Wynzerboem et ad snicken.</i>	1. 399 _{3–5}	6	0	0
20	1385	Zimmermann für Reparatur	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... 6 s uni carpen- <i>tario ad reformandum snicken ubi erat necesse.</i>	1. 399 _{13/14}	0	6	0
21	1385	Teeren	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS HAMBURGENSIS: ... 12 s Lubberto te- <i>rer ad ungendum, videlicet to terende, schorbrughe, snicken et 2 cannalia.</i>	1. 399 _{16–17}	0	12	0

Nr. Jahr	Stichwort	Schnicke Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
22 1386	Instandhaltung (Boote, Schnicken)	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CONSTRU- ENDAS: ... 8 lb 5½ s 4 d ad reforman- dum cymbas, snicken.	1. 439 ₃₃	8	5	10
23 1387	Segel, (Bonnetts) ^a	AD CYMBAS IN PALLUDE ET AD SNICKAS: ... 14½ lb 6 s pro velo novo et 2 bonant ad snickas.	1. 465 _{36/37}	14	16	0
24 1387	Ausbessern, Teeren (Boote, Schnicken)	AD CYMBAS IN PALLUDE ET AD SNICKAS: ... 6 lb 8½ s 2 d ad emendan- dum et ungendum snicken et cymbas.	1. 465/466	6	8	8
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)						
25 1380	Kauf	PRECIUM STRUCTURE: ... 9½ lb 2 s pro una snicken.	1. 298 _{3/4}	9	12	0
26 1384	Kauf (ehem. kaiserl. Schnicke)	AD PRECIUM STRUCTURE CIVI- TATIS HAMBURGENSIS: ... 20 lb 16 s pro una nave dicta snicke que quondam pertinuit imperato- ri.	1. 378 _{5/6}	20	16	0
27	Aufbesserung (ehem. kaiserl. Schnicke)	AD PRECIUM STRUCTURE CIVI- TATIS HAMBURGENSIS: ... 28 lb 8 s 1 d ad structuram et precium eiusdem snicke.	1. 378 _{6/7}	28	8	1
26 - 27	Summe	Wert der neuwertigen Schnicke:		49	4	1

E.7. Ketzen: Reparatur, Veräußerung

Nr. Jahr	Stichwort	Ketze Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
1 1492	Holz für die Ketze	DE LIGNO, CUPRO, PLUMBO, VICTUA- LIBUS VENDITIS: ... 1 lb 16 s de lignis tor kettzen.	3. 577 ₁	11	16	0
2 1492	Ausbesserung	AD NAVES CIVITATIS: ... 37 lb 15 s 10 d pro reformatione der kettzen per structurarium.	4. 236 _{29/30}	37	15	10
3 1492	Teer, Pech, Eichenbohlen, Talg („Marie“, „Katerine“, Ketze)	AD NAVES CIVITATIS: ... 82 lb Cope- ken Blucher pro therebinto, pice, wa- genshot et cepo ad usum navium, vide- licet der Marien, Katerinen et kettzen, computatum sabbato post Lucie [Dez. 15].	4. 237 ₈₋₁₁	82	0	0
4 1492	Eisenteile (Stadtschiffe: „Marie“, „Katerine“)	AD NAVES CIVITATIS: ... 87 lb 3s 2d Cord Kergkman pro diversis ferramentis ad usum navium civitatis, videlicet →	4. 237 ₁₄₋₁₈	87	3	2

^a Nr. 23: Mit „bonant“ ist vermutlich „bonnit“, das Bonnet, die Flächenvergrößerung eines Segels, gemeint. Siehe auch bei „Tonnenschiff“, Anh. E.18, S. 845, Anm. a.

Nr. Jahr	Stichwort	K e t z e Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
	Bark, Boot, Bardesen, Ketze)	<i>der Marien, Katerine, barken et bardesarum, kettzen et bote, computatum 5 ante Purificationis Marie [Jan.31].</i>				
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)						
5	1491 Kauf	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>48 lb pro quidam parva navi, vulgariter eyn kettze, per dominos Hinricum Zaleborg et Kerstinanum von der Hoye empta ad usum civitatis.</i>	4. 218 ⁹⁻¹¹	48	0	0
6	1493 Verkauf	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>36 lb a domino Henningo Buringh pro quadam navi dicta de kettze.</i>	3. 59 ¹¹⁶⁻¹⁷	36	0	0

E.8. Kreier: Veräußerung

Nr. Jahr	Stichwort	K r e i e r Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
VERKAUF (GEBRAUCHT)						
1	1489 Verkauf Piratenprise	<i>Recepimus de navibus eorundem piratarum: ... 60 lb de alia navi, vulgariter eyn kreyger.</i>	3. 550 ^{35/36}	60	0	0
2	1494 Einsatz	AD EXPEDITIONES CONTRA PIRATAS: ... <i>Secundo expedita est navis dicta kreyger.</i> ^a	4. 295 ⁵	-	-	-

E.9. Koggen: Reparatur, Neubau, Veräußerung

Nr. Jahr	Stichwort	K o g g e Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG						
1	1358 Holz (Kogge von Rokesbergh?) ^b	PRO LIGNIS: ... <i>9 m pro coghone Rokesberghes</i>	1. 62 ²⁴	7	4	0
2	1362 Speigatten einbauen (2 Koggen)	EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... <i>AD DIVERSA: ... 8 lb 6 s vor twe overloupe to buwende in 2 coggonibus</i>	1. 81 ^{11/12}	8	6	0

^a Nr. 2 (Kreier): Ebenfalls aufgelistet in Anh. D.2 („Regionale *expeditiones* zu Wasser“), Tab. S. 797. Dieser Eintrag ist hier aufgenommen worden, da Kreier nur diese beiden Einträge in den KR haben.

^b Nr. 1 (Kogge): Nirnheim, KR Register-Bd. 8, S. 237/238 vermutet zu Recht eine Verwechslung des Schreiber. Statt „Rokesbergh“ müsse es „Rodenberch“ heißen. Für 1357 findet sich unter AD DIVERSA als Beleg folgender Eintrag: *Rectori in minori coggone 35 lb preter 4 s, videlicet Rodenbargh* (KR 1.59_{4/5}). Wahrscheinlich ist dieser *minor coggo* mit *coghone Rokesberghes* identisch.

Nr.	Jahr	Stichwort	Kogge Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
3	1362	Ausgaben (aufsummiert)	EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD USUM COGGONUM: ... (930 lb 4 s 3 s)	1. 81 ₆	930	4	3
4	1362	Material für Herde	EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... <i>Pro lignis, lateribus, quadratis, argilla que dicitur leem, et pro ferramentis ad fornaces in coggonibus 4 lb 4 s.</i>	1. 81 ₁₃₋₁₅	4	4	0
5	1363	Ballast, teeren	EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... <i>14 s vor ballast extra coggones deportandum et unctio coggonum.</i>	1. 82 _{4/5}	0	14	0
6	1362	Farbe und malen	EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... <i>ad depingendum coggones et pro colore 12 lb 5 s.</i>	1. 82 _{7/8}	12	5	0
7	1362	Reparatur Mast (Kogge de Buren)	EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... <i>32 s pro claviculis ad reficiendam malam in coggonis Heynonis de Buren.</i>	1. 82 _{17/18}	1	12	0
8		Rah (für diesen Mast)	EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD DIVERSA: ... <i>6 s pro sparen tho der mast.</i>	1. 82 ₁₈	0	6	0
9	1374	Beiboot	PRO CERA: ... <i>Dedimus pro una cymba ad coggonem: 12$\frac{1}{2}$ lb 6 s.</i>	1. 199 ₃₄	12	16	0
			NEUBAU/NEUPREIS				
10	1358	Buchwert	Habent cum civitate pecuniam infra scriptam: ... Item coggho constat 243 mark.	1. 62 _{11/12}	194	8	0
11	1374	Kauf (neue Kogge)	SECRETIS NUNCIIS: ... <i>Dedimus pro novo coggone empto a Heynone Brokkehovet 149 lb preter 4 s.</i>	1. 204 _{1/2}	148	16	0
12		Bewachung (neue Kogge)	SECRETIS NUNCIIS: ... <i>Nauclero 2 lb pro custodia dicti coggonis.</i>	1. 204 ₂	2	0	0
13		Verbesserung (neue Kogge)	SECRETIS NUNCIIS: ... <i>53 s carpentariis ad meliorandum coggonem.</i>	1. 204 _{2/3}	2	13	0
14		Anker (neue Kogge)	SECRETIS NUNCIIS: ... <i>28 s vor den anker to makende.</i>	1. 204 _{3/4}	1	8	0
11 - 14		Summe	neue Kogge von 1374:		154	17	0
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)							
15	1361	Kauf	Dedimus ad gwerras contra re- →	1.	160	0	0

Nr. Jahr	Stichwort	Kogge Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
	(Kogge = Liburne)	gem Dacie 160 lb Iohanni de Stadis supra Liburnum, videlicet coggonem.	76 _{13/14}			
16	1362 Verkauf	DE COGGONE CIVITATIS: ... vendito per Steenbeken in Lubeke 80 lb. Item 45 lb 6 s.	1. 79 _{1/2}	125	6	0
17	Verkaufsreise	EXPOSITA AD GWERRAM CONTRA REGEM DACIE ANNO DOMINI 1362 ... AD REYSAS ... Iohanni Stenbeken 2 lb 4 s ad reysam Lubek, cum vendidit coggonem nomine civitatis.	1. 86 _{5/6}	2	4	0
18	1362 Kauf	exposita ad gwerram contra regem dacie anno domini 1362 ... ad diversa: ... 200 lb Iohanni de Stadis pro coggone.	1. 82 ₃₂	200	0	0
19	1362 Kauf	exposita ad gwerram contra regem dacie anno domini 1362 ... ad diversa: ... Alberto Store 160 lb ex parte Swederi pro coggone suo.	1. 82 _{33/34}	160	0	0
20	1370 Verkauf	RECEPTA: ... 80 lb in sale ad coggonem civitatis.	1. 102 _{6/7}	80	0	0
21		RECEPTA: ... In debitis de coggone predicto 56 lb per Stephanum Wulbrandi.	1. 102 _{7/8}	56	0	0
20 - 21	Summe	Koggenverkauf:		136	0	0
22	1377 Verkauf (Kogge de Buren)	DE COGGONE CIVITATIS: ... 60 lb de coggone vendito, quem Heyne de Buren vexit et rexit.	1. 244 _{35/36}	60	0	0
23	1377 Verkauf (Kogge Wulberti)	DE COGGONE CIVITATIS: ... 185 $\frac{1}{2}$ lb 6 s de coggone vendito quem Stephanus Wulberni vexit.	1. 244 _{36/37}	185	16	0
24	1489 Verkauf (Dymans Piratenkogge)	Recepimus de navibus eorundem piratarum: 120 lb in 100 florenis Renensibus de Dymans koggen. ^a	3. 550 ₃₅	120	0	0

^a Nr. 24: Der Eintrag liefert die Währungsumrechnung für das Jahr 1489: 120 lb hamb. = 100 Rh.fl, d. h. 1 Rh.fl = 1 lb 4 s. So auch JESSE, der für den Zeitraum 1484-1491 als Umrechnung des Rheinischen Guldens in lübische Schillinge anführt: 1 Rh.fl = 24 s = 1 lb 4 s, wobei wir den lübischen und den hamburgischen Schilling gleichsetzen können (wendischer Münzverein): JESSE, Der wendische Münzverein (1928), Tab. S. 218. SPUFFORD gibt für den Zeitraum 1479-1492 unter Berufung auf exakt diese Seite bei JESSE allerdings nur eine Umrechnung von Rh.fl = 22 s an: Peter SPUFFORD, Handbook of Medieval Exchange, London 1986, S. 250.

E.10. Liburnen: Reparatur, Veräußerung

Nr.	Jahr	Stichwort	Liburne Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSTRÜSTUNG							
1	1386	Reparaturen	PRO LIBURNO UNO: ... $9\frac{1}{2}$ lb 9 s 4 d <i>ad reparandum liburnum per dominos Nicolaum Roden et Ludolfum Hansteden.</i>	1. 439 ²⁷⁻²⁹	9	19	4
2	1387	Baststrick	AD USUS LIBURNI: ... 22 s vor enen <i>basten strenk.</i>	1. 466 ₅	1	2	0
3	1387	Taue, Leinwand	AD USUS LIBURNI: ... 26 lb pro 2 ka- <i>belen et aliis instrumentis lineis per Io- hannem de Heyda.</i>	1. 466 ₆₋₈	26	0	0
4	1387	Bezahlung Schmied	AD USUS LIBURNI: ... 16 s Makoni Ly- <i>now fabro.</i>	1. 466 ₉	0	16	0
GEBRAUCH, KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)							
5	1361	Kauf (Kogge = Liburne)	DEDIMUS AD GWERRAS CONTRA REGEM DACIE 160 lb Iohanni de <i>Stadis supra Liburnum, videlicet coggonem.</i>	1. 76 _{13/14}	160	0	0
6	1386	Kauf	PRO LIBURNO UNO quem emimus <i>pro 216 lb dedimus Iohanni de Rode 108 lb videlicet pro dimidie- tate; 27 lb pro [altera; KR 8.83₉] octava parte [eiusdem liburni; KR 8.83₉] per Fredericum Oldenbor- ghe; 27 lb [pro octa parte liburni; KR 8.83₁₁] per Albertum Stacii; 27 lb per Gherekinum Hughen; 14 lb Cristinano Butte; 13 lb predicto Cristiano.</i>	1. 439 ²³⁻²⁷	216	0	0
7	1387	Reisekosten	DE NAVIBUS ET PALLUDE: ... 5 lb <i>8 s de liburno civitatis per Thidericum Hadelerie de reysa sua.</i>	1. 442 _{14/15}	5	8	0
8	1387	Verkauf	DE NAVIBUS ET PALLUDE: ... <i>224 lb de liburno civitatis vendito Nicolao de Wedele per Richardum Groven et Wolterum de .</i>	1. 442 ₁₅₋₁₇	224	0	0
9	1387	Bewachung	AD DIVERSA: ... 12 s Howeschilde ad <i>custodiendum liburnum per yemen.</i>	1. 461 _{25/26}	0	12	0
10	1402	Ausgaben (Liburne, „Vitalien“-Holk)	AD DIVERSA: ... $32\frac{1}{2}$ lb 5 s 2 d ad <i>expensas liburni Wulberti Overdikes et holk Vitalium et alias expensas.</i>	2. 48-9	32	15	0
11	1445	Kauf (Brit. Liburne)	AD EXPEDICIONEM VERSUS EME- DEN: ... <i>Persolvimus 120 lb</i> →	2. 77 ₅₋₇	697	10	0

Nr. Jahr Stichwort	Liburne Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
	<i>grossorum Flandrensi-um Hinrico Boltzen civi Lubicensi pro liburnis Britannorum, summa 697$\frac{1}{2}$ lb Lubicensia, et sic solvimus pro quolibet talento Flandrensi 5 lb 13 s eiusdem monete Lubicensis.^a</i>				
12 1446 Verkauf (Brit. Liburne)	RECEPTA: . . . <i>Recepta de liburnis Britannorum per dominum Helmericum de Retellen consulem in Flandria ventis 194 lb grossorum Flandrensis monete: 1280 lb 8 s monete Lubicensis.^b</i>	2. 77 _{19–21}	1280	8	0

^a Nr. 11: Der Eintrag gibt direkt für dieses Jahr 1445 den Wechselkurs zwischen Pfund flandrische Groten in lübische Pfund an: 1 lb gr fldr = 5 lb 13 s lüb. Errechnet man jedoch den Wechselkurs über das getätigte Geschäft (697 lb 10 s lüb für 120 lb gr fldr) ergibt sich ein anderer Umrechnkurs: 1 lb gr fldr = 5 lb 16 s 3 d lüb. Es liegt also in dem Eintrag ein Rechenfehler vor. Es ist wahrscheinlicher, dass er in der Kursangabe, die zu rechnen war, enthalten ist und dass die 697 $\frac{1}{2}$ lb tatsächlich gezahlt worden sind.

^b Nr. 12: Dieser Eintrag weicht in seiner Kursbestimmung von den Angaben der lfd. Nr. 11 ab. Der nun rückgerechnete Umrechnkurs ergibt 1 lb gr fldr = 6 lb 12 s lüb, d. h. gegenüber dem flandrischen *groot* war das lübische Pfund in einem Jahr 14 % abgewertet geworden – vorausgesetzt, diese Angaben stimmen, was nicht zweifelsfrei ist. Unter Einbeziehung der beiden unterschiedlichen Kurse von 1445 (Anm. zu Nr. 12) errechnen sich folgende drei Beträge in lüb. Pfund für die 194 lb gr fldr = (a) 1127 lb 12 s, (b) 1096 lb 2 s, (c) 1280 lb 8 s. (Währung in lb (Pfund lüb.) und nicht in den üblichen m (Mark lüb.)). Eine mögliche Erklärung für den großen Unterschied im Umrechnkurs zu 1445 mag auch darin liegen, dass die Liburne in Flandern verkauft wurde. Ein weiterer Wechselkurs von 1436 findet sich in Anm. 6, S. 911. Die Ratsherren Hoger und Kathingk rechneten mit einem Flandernpreis zu folgendem Umrechnungskurs ab: 1 lb gr fldr = 6 lb 10 s hamb.

E.11. Holke: Einsatz, Altschiff

Nr. Jahr Stichwort	Holk Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
	EINSATZ, GEBRAUCH, REPARATUR				
1 1402 Wachsladung eines Holks	RECEPTA: . . . <i>Recepimus 69$\frac{1}{2}$ lb 7 s lb 2 d de 1143 lb cere de holke.</i>	2. 2 ₂₈	69	17	2
2 1402 Ausgaben (Liburne, „Vitalien“-Holke)	AD DIVERSA: . . . <i>32$\frac{1}{2}$ lb 5 s 2 d ad expensas liburni Wulberti Overdikes et holk Vitalium et alias expensas.</i>	2. 4 _{8–9}	32	15	0
3 1402 Mast, Rah(mittlerer Holke)	AD DIVERSAS: . . . <i>16 lb domino Hermanno Langhe et Nicolao Schoken pro malis et rachter, sumptis de media holke.</i>	2. 4 _{14–16}	16	0	0
4 1460 Reisekosten (großer Holke)	AD REYSAS DOMINORUM: . . . <i>24 s 3 dominis, versus magnam hulckam^a sup(er) alb(eam) de His(pania ?)</i>	2. 10 _{12–3}	1	4	0

^a Nr. 4: Fußnote Koppmann: „Im vorigen Jahr steht: navim.“

Nr.	Jahr	Stichwort	Holk Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)							
5	1522	Kauf (alter Holk und Marssege)	AD USUM TOLLENSPIKER: ... 26 lb 12 s Iochim Twestreng pro una veteri navi, 1 holk, ibidem mersa.	5. 197 ⁸⁻⁹	26	12	0

E.12. Balinger: Veräußerung

Nr.	Jahr	Stichwort	Balinger Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
VERKAUF (GEBRAUCHT)							
1	1474	Verkauf	DE NAVIBUS VENDITIS: ... 156 lb ab Ede Magnesson pro quadam navi ballingere hic edificata.	3. 134 ²⁰⁻²¹	156	0	0

E.13. Bardesen: Einsatz, Reparatur, Neubau, Veräußerung

Nr.	Jahr	Stichwort	Bardese Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
EINSATZ, GEBRAUCH							
1	1417	Bardse von Meyncessone	AD DIVERSA: 37 s Alardo Meyncessone pro dampnis sibi illatis in bardsa sua in reysa to der Tylen [Tiel].	2. 28 ¹⁸⁻¹⁹	1	17	0
2	1420	Bardzen gegen Dänenkönig	AD GWERRAM DOMINI DUCIS SLESWICUM ET CIVIUM NOSTRORUM et ad bardzas contra regem Danorum 265 lb 18 s 4 d.	2. 35 ²⁶⁻²⁸	265	18	4
3	1429	Reise zweier Ratsherrren	AD ALBEAM: 14 lb 14 s pro expensis ad bardsas, cum quibus domini Nicolaus Lange et Iohannes Nyebur fuerunt post socios Ydzen de Broke.	2. 47 ²⁹⁻³¹	14	14	0
4	1432	capitaneus bardsarum	PRO DIVERSIS NOTABILIBUS: 9 lb 12 s Olrigo Haken pro soldia sua a carnisprivo usque ad festum sancti Iohannis baptiste, eo quod capitaneus bardsarum super Albeam (erat).	2. 55 ²⁶⁻²⁸	9	12	0
5	1471	magistri bardesarum	AD NAVES CIVITATIS: ... 13 lb 7 s pro diversis expositis per magistros bardesarum.	3. 14 ³²	13	7	0

Nr.	Jahr	Stichwort	Bardese Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
6	1500	Dachziegel für Bardesenhaus	AD NAVES CIVITATIS: ... 13 lb 12 s pro 4000 dacksteyn pro tecto domus bardesarum.	4. 445 _{4/5}	13	12	0
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG							
7	1417	Zeltverdeck nähen	AD DIVERSA: 10 s ad suendum de pauline super bardsam.	2. 28 _{17/18}	0	10	0
8	1418	Ausbesserung, teeren	AD NAVES CIVITATIS: Ad reformandum duas bardesas. Ad unguendum bardesas.	2. 29 ₄	kein. Ang.		
9	1464	Ausbesserung	AD NAVES CIVITATIS: ... 17 lb 5 s 7 d pro reformacione bardesarum et earum correquisitis.	2. 215 _{29/30}	17	5	7
10	1464	Instandhaltung Einsatz	AD NAVES CIVITATIS: ... 12 lb pro reformacione et usu bardesarum et navis tunnarum per dominum Georgium de Holte.	2. 215 ₃₁₋₃₂	12	0	0
11	1465	Malerarbeiten	PRO DIVERSIS NOTABILIBUS: ... 4 lb Iohanni Borneman pro pictura standere, brandere et imaginum beate Virginis ad bardesas et ad bannerium cervicium tubicinis.	2. 263 ₁₉₋₂₁	4	0	0
12	1466	Eichenbretter	AD NAVES CIVITATIS: ... 6 lb 16 s pro 50 wagenschotes Alit Hinricksen ad usum bardesarum.	2. 286 ₉₋₁₀	6	16	0
13	1467	Leinentuch	AD NAVES CIVITATIS: ... 4 lb 16 s pro panno lineo ad usum bardesarum.	2. 324 _{27/28}	4	16	0
14	1472	Ausgaben allgemein (neue Bardese, städt. Kraweel)	AD NAVES CIVITATIS: ... 15 lb 6 s 5 d ad novam bardesam et cravelam civitatis.	3. 55 _{30/31}	15	6	5
15	1472	Harz (neue, große städt. Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... 5 lb 1 s pro resina ad novam majorem bardesam civitatis per dominum Everhardum [vam Kroge; RP] Hinrico Krusen.	3. 56 ₈₋₉	5	1	0
16	1473	englisches, rotes Zelttuch	AD NAVES CIVITATIS: ... 7 lb pro una panno Anglico rubeo ad tentoria bardesarum civitatis.	3. 97 ₁₈₋₁₉	7	0	0
17	1473	Leinentuch für Ständer	AD NAVES CIVITATIS: ... 7 s pro panno lineo ad standere bardesen.	3. 97 _{21/22}	0	7	0
18	1473	Schutzleinand nähen	AD NAVES CIVITATIS: ... 1 lb Petro Wilken sartori pro factura duarum Bardesetelde.	3. 98 _{14/15}	1	0	0
19	1481	Malerarbeiten	AD NAVES CIVITATIS: ... 22 lb Hinrico Funhoff pictori pro depictione cujusdam bardese, 2 bolsan, standere, clipeis et aliis diversis picturis ad usum navium.	3. 424 ₃₅₋₃₇	22	0	0
20	1481	Ausbesserung	AD NAVES CIVITATIS: ... 7 lb 18 s 8 d pro reformacione bardese.	3. 425 ₁₄	7	18	8

Nr.	Jahr	Stichwort	Bardese Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
21	1481	Riemen Beiboot	AD NAVES CIVITATIS: ... 25 lb 14 s pro una bota et remis ad bardesam.	3. 425 _{14/15}	25	14	0
22	1484	Instandhaltung („Katherine“, Bardese (vormals des Grf. Gerald v. Oldenburg))	AD NAVES CIVITATIS: ... 73 lb 18 s 8 d pro refectioe navis Katherine et barde- se comitis quondam Gerardi de Olden- burg die prenotata per structurarium.	4. 61/62	73	18	8
23	1486	Instandhaltung (kalfatern) (3 große Bardesen)	AD NAVES CIVITATIS: ... 19 lb 8 s 2 d pro refectioe trium bardesarum ma- jorum. Vulgariter to brawende, compu- tatum sabbato post Iacobi [Jul. 29].	4. 113 ₂₅₋₂₇	19	8	2
24	1486	Instandhaltung (Bardesen)	AD NAVES CIVITATIS: ... 14 lb 11 s 8 d pro reformatione bardesarum per domi- nos Marquardum vam Loo et Iohannem Berschampen.	4. 114 ₁₋₂	14	11	8
25	1487	Tauwerk („Maria“, Tonnenschiff, „Katerina“, Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... 38 lb 5 s Hin- rico van Minden soluta pro funibus et cordis ad Mariam, tunnenschip, Cateri- nam et bersam die sancti Antonii [Jan. 17].	4. 135 ₂₃₋₂₅	38	5	0
26	1487	Eisenteile	AD NAVES CIVITATIS: ... 17 lb 5 s 4 d eidem Cord Kergkman pro diversis fer- ramentis ad usum der bardezen.	4. 135 ₂₆₋₂₈	17	5	4
27	1487	Instandhaltung Ausrüstung Entlohnung (Tonnenschiff, Bardesen, weitere Schiffe)	AD NAVES CIVITATIS: ... 74 lb 14 s 11 d pro kabelgarn, mersen, malis, pol- lexen, clavis et sallario carpentariorum et laboratorum ad reformandum navim tunnarum et bardezarum et aliarum na- vium per dominos Marquardum vom Loo et Iohannem Berschampen compu- tatum 3 post Scholastice [Febr. 11].	4. 135 ₂₈₋₃₂	74	14	11
28	1488	Instandhaltung Entlohnung Materialien (Bardesen, Kraweele)	AD NAVES CIVITATIS: ... 148 lb 19 s 4 d ad reformandum naves civitatis, vi- delicet bardesas, kravelos, pro sallario carpentariorum, laboratorum, pice, the- rebinto et aliis diversis, computatum cum dominis navium et structurario vi- gilia Mathei apostoli [Sept. 20].	4. 158 ₃₋₆	148	19	4
29	1490	Eiseneile (Bardesen, Boote)	AD NAVES CIVITATIS: ... 25 lb 5 s pro diversis ferramentis ad usum bardesa- rum et botorum ad expeditionem prepa- ratarum.	4. 199 ₁₇₋₁₈	25	5	0
30	1490	Bezahlung Zimmerleute (Bard., Boote)	AD NAVES CIVITATIS: ... 14 lb 11 s diversis carpentariis pro eorum sallario preparantibus easdem naves.	4. 199 ₁₈₋₁₉	14	11	0
31	1490	Instandhaltung	AD NAVES CIVITATIS: ... 42 lb 8 s 4 d pro diversis ad usum bardezee reforma- te, per structurarium computatum →	4. 199 ₂₇₋₂₉	42	8	4

Nr. Jahr	Stichwort	Bardese Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
		<i>sabbato post Katerine</i> [Nov. 27].				
32	1490 Pech, Teer	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>6 lb 12 s eadem pro pice et terebinto ad usum bardesarum.</i>	4. 199 ^{32/33}	6	12	0
33	1490 Tauwerk („Marie“, Tonnenschiff, „Katerine“, Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>16 lb 3 s Hinrico van Minden funifici pro diversis funibus ad naves civitatis, Marien, tonnenschip, Caterine et berdeze, sabbato post Filicis in pincis</i> [Jan. 15] <i>computatum.</i>	4. 199 ^{33–36}	16	3	0
34	1490 Eisenteile (neue Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>15 lb 16 s 8 d eidem</i> [Cord Kergkman pro diversis <i>ferramentis</i>] <i>ad usum nove bardeze.</i>	4. 200 ^{4/5}	15	16	0
35	1491 Überholung (Bardese, „Katerine“)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>24 lb 6 s pro reformatione bardesze et Katerine.</i>	4. 218 ^{1/2}	24	6	0
36	1491 Eisenteile (Marie“, „Katerine“, Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>71 lb 15 s 9 d Cord Kergkman pro diversis ferramentis ad usum navium civitatis, videlicet der Marien, Katerine et bardesam.</i>	4. 218 ^{14–16}	71	15	9
37	1492 Eisenteile (Stadtschiffe: „Marie“, „Katerine“, Bark, Bardesen, Ketze, Boot)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>87 lb 3 s 2 d Cord Kergkman pro diversis ferramentis ad usum navium civitatis, videlicet der Marien, Katerine, barken et bardesarum, kettzen et bote, computatum 5 ante Purificationis Marie</i> [Jan.31].	4. 237 ^{14–18}	87	3	2
38	1494 Instandhaltung	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>17 lb 16 s pro reformatione bardesarum per structurarium.</i>	4. 277 ^{36/37}	17	16	0
39	1500 Riemen, Mast	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>2 lb 18 s vor reme unde eyn mast to der barsze.</i>	4. 445 ^{2/3}	2	18	0
NEUBAU/NEUPREIS						
40	1464 Neubau (3 Bardesen)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>126 lb 11 s 6 d pro 3 novis bardesis cum omnibus et singulis earum correquisitis noviter fabricatis.</i>	2. 215 ^{25–26}	126	11	6
41	Neubau: Lohnzuschuss für die Schiffsbauer	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>4 lb Diderico Iohansson et Iohanni Schacht navificibus in refusionem et melioracionem sallariorum eorum, in quibus asseruerunt se in paucitate cirumventi de novis bardesis.</i>	2. 215 ^{26–29}	4	0	0
40 - 41	Summe	Neubau von 3 Bardesen 1464:		130	11	3
42	1480 Eisenteile	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>58 lb 15 s pro diversis ferramentis ad duas novas bardesas hic constructas.</i>	3. 385 ^{2/3}	58	15	0

Nr. Jahr	Stichwort	Bardese Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
43	Schiffbauholz, Harpois, Teer, Pech, u.a.m.	AD NAVES CIVITATIS: ... 77 lb 9 s 9 d <i>pro diversis lignis, wagenschot, asseribus, horpoisz, pice, terebinto et diversis aliis ad predictas duas bardesas necessaria.</i>	3. 385 ₅₋₈	77	9	9
44	Arbeitslohn, Innenhölzer, Zubehör	AD NAVES CIVITATIS: ... 52 lb 16 s <i>Diderico Iohansen pro factura, inholt et diversis alliis appositis per eundem ad easdem bardesas correquisitis, prout secum erat conventum.</i>	3. 385 ₈₋₁₀	52	16	0
45	Bilder malen (größerer der beiden Neubauten)	AD NAVES CIVITATIS: ... 1 lb 12 s <i>Hinrico Funghoff pictori pro certis imaginibus in majori predictarum bardesarum.</i>	3. 385 ₁₁₋₁₃	1	12	0
42 - 45	Summe	Neubau von 2 Bardesen 1480:		190	12	9
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)						
46	1481 Ankauf Prisen (2 Bardesen)	AD NAVES CIVITATIS: ... 80 lb <i>data soldatis pro 2 bardesis, quas capiebant comiti Oldenburgensi.</i>	3. 424/425	80	0	0
47	1495 Verkauf Bardese	DE NAVIBUS VENDITIS: ... 9 lb <i>12 s pro 1 bardesa vendita Hans Rumeherd absque correquisitis.</i>	3. 613 _{24/25}	9	12	0

E.14. Hukboot: Zubehör, Neubau

Nr. Jahr	Stichwort	Hukboot Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSTRÜSTUNG						
1	1387 Anker	AD CYMBAS IN PALLUDE ET AD SNICKAS: ... 2 lb pro anchora ad huk- boet empt a Petro Reynerssone.	1. 466 _{1/2}	2	0	0
NEUBAU (DETAILLIERT)						
2	1386 Bau	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 33½ lb 6 s magis- tro Iohanni Zelandere ad precium suum ad construendum hukboet.	1. 439 ₃₃₋₃₅	33	16	0
3	Holz- und Eisenteile	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 46 lb 10½ s 3 d <i>pro diversis instrumentis ligneis et ferris, convenientibus ad hukboet.</i>	1. 439 _{35/36}	45	10	9
4	teeren	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 3 s to pekende <i>unde to terende.</i>	1. 439 _{36/37}	0	3	0

Nr.	Jahr	Stichwort	H u k b o o t Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
5		Teer	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 8 s pro 1 tunna teres.	1. 439 ₃₇	0	8	0
6		Moos	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 2 s pro mus.	1. 439 ₃₇	0	2	0
7		Segeltuch	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 8 $\frac{1}{2}$ lb 4 s pro ca- naves ad velum hukboet.	1. 439/440	8	14	0
8		Talg Harpois	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 15 s pro copo et pro harpoy.s. ^a	1. 440 _{1/2}	0	15	0
9		Mast, Rah	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 1 lb pro malo et pro raa.	1. 440 ₂	1	0	0
10		Leinenartikel, Schiemanns- garn, u.a.	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 7 $\frac{1}{2}$ lb pro lineo instrumento et pro weninghe et aliis diversis instrumentis prove- nientibus ad navem.	1. 440 ₂₋₄	7	10	0
11		Riemen	AD ALIAS DIVERSAS NAVES CON- STRUENDAS: ... 5 lb pro remen ad hukbot.	1. 440 ₄	5	0	0
2 - 11 Summe			Gesamtkosten des Neubaus von 1386:		103	18	9

^a Nr. 8: Harpois war ein Gemenge aus Haaren, Pech, Teer, Harz und gestampftem Glas, das zusammen aufgekocht wurde. Harpois schützte den Schiffskörper gegen den Holzwurm.

E.15. Barken: Reparatur, Veräußerung

Nr.	Jahr	Stichwort	Barke Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSTRÜSTUNG							
1	1492	Eisenteile (Stadtschiffe: "Marie", "Katerine", Bark, Bardesen, Ketze, Boot)	AD NAVES CIVITATIS: ... 87 lb 3s 2d Cord Kerykman pro diversis ferramen- tis ad usum navium civitatis, videlicet der Marien, Katerine, barken et barde- sarum, kettzen et bote, computatum 5 ante Purificationis Marie [Jan.31].	4. 237 ₁₄₋₁₈	87	3	2
2	1493	Instandhaltung Materialien (Bark, "Katerine", "Marie")	AD NAVES CIVITATIS: ... 96 lb 7 s 7 d ad reformationem navium, videlicet der Marien, Katerine et barken, videlicet pro kabelgarn, asseribus, lignis, sepo et aliis diversis.	4. 257 ₂₃₋₂₅	96	7	7

Nr.	Jahr	Stichwort	B a r k e Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
3	1493	Eisenteile (("Katerine", "Marie", Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 27 lb 16 s 8 d <i>Corde Kergkman pro diversis ferramentis ad usum navium, videlicet der Marie, Katerine et barken.</i>	4. 258 ₁₋₃	27	16	8
4	1493	Tauwerk (("Katerine", "Marie", Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 41 lb 15 s 8 d <i>Hinrik van Mynden pro diversis funibus ad usum navium civitatis, videlicet Marie, Katerine et barke, computatum die Dorothee.</i> [Febr.6]	4. 258 ₃₋₅	41	15	8
5	1495	Beiboot (kleine Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 7 lb 4 s pro <i>1 nova bota ad usum der lutken barken.</i>	4. 299 _{3/4}	7	4	0
6	1495	Seil (kleine Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 7 lb 12 s pro <i>1 kabel ad usum parve barken soluta domino Hermanno Bekendorp.</i>	4. 299 ₆₋₈	7	12	0
7	1495	Segelreparatur (kleine Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 2 lb 8 pro <i>reformando uno velo ad parvam barken.</i>	4. 299 _{11/12}	2	8	0
8	1497	Reparatur Lebensmittel und Lohn (kleine Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 26 lb 14 s <i>10 d pro victualibus et sallario nauclerorum reformatium de lutke barke.</i>	4. 350 ₂₃₋₂₄	26	14	10
9	1498	Instandhaltung	AD NAVES CIVITATIS: ... 45 lb 11 s 2 d <i>ad reformandum de barken per eundem [Cord Dumen].</i>	4. 380 ₂₉	45	11	2
10	1498	Ausbesserung: Holz, Latten, Teer, Kabelgarn („Marie“, 2 Barken)	AD NAVES CIVITATIS: ... 61 lb 11 s <i>pro diversis lignis, asseribus, pice, kabelgarn, ad reformationem der Marie et 2 barken.</i>	4. 380 ₂₉₋₃₁	61	11	0
11	1498	Slippen („Marie“, 2 Barken) ^a	AD NAVES CIVITATIS: ... 10 lb 9 s 6 d <i>ad imponedum naves per structurarium.</i>	4. 380 _{31/32}	10	9	6
12	1500	Mast (kleine Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 1 lb 10 s pro <i>una mast tho der lutken barken.</i>	4. 444 ₂₈	1	10	0
13	1500	Ausbesserung: Verpflegung	AD NAVES CIVITATIS: ... 14 lb 5 s 4 d <i>ad reformandum de barke pro diversis victalibus.</i>	4. 444 _{33/34}	14	5	4
			VERKAUF (GEBRAUCHT, PRISEN)				
14	1489	Verkauf Piratenprise (Bark)	<i>Recepimus de navibus eorundem piratarum: ... 240 lb in 200 florenis Renensibus de tertia navi, videlicet de barke.</i>	3. 550/551	240	0	0
15	1495	Verkauf (große Bark „Anthonie“)	PRO NAVIBUS ADEMPITIS: ... <i>360 lb pro quadam navi dicta magna barka, soluta Hanse Scheyven, plenipotentii facto →</i>	4. 300 ₃₀₋₃₂	360	0	0

^a Nr. 11: Es handelt sich um die Schiffe von Nr. 10. Slippen ist das Zu-Wasser-Lassen der Schiffe auf der Lastadie.

Nr. Jahr Stichwort	Barke Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb s d
per Hermen Hutteroke; Mathias Tonniges fidejussit.^a			

^a Nr. 15: (Fußnote in KR:) „Auf einem Zettel: *Am avende Vitalis (Apr. 27) anno etc. 95 isz betalet eyne bargke, Anthonie genomet, unnd vornoget Hanse Scheyven, vulmechtlich von Hermen Hutteroke; Mathias Tonnyesz hefft gelavet vor alle namanynghe. Hiir up betalt 420 m am middeweken na Vitalis (Apr. 29) 95.*“

E.16. Butzen: Reparatur, Veräußerung

Nr. Jahr Stichwort	Butze Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb s d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG			
1 1358 Reparatur	AD DIVERSA: ... <i>Ad reparandum de butzen 8 lb, cum qua dominus Albertus de Ghelderssen fuit ductus tho der nyen O.</i> ^a	1. 65 ²¹⁻²³	8 0 0
2 1382 Instandhaltung Segel	AD PRECIUM STRUCTURE CIVITATIS: ... <i>55 s pro reformatione navis dicte butzen et veli ad dictam butzen.</i>	1. 336 ¹³⁻¹⁴	2 15 0
3 1432 Beiboot	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>14 lb pro uno novo boet ad butsen.</i>	2. 55 ^{7/8}	14 0 0
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)			
4 1432 Kauf (Große Butze)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>425 lb 10 s pro magna butsen empta.</i>	2. 55 ⁷	425 10 0

^a Nr. 1: Neuwerk.

E.17. Kraweele: Reparatur, Neubau, Veräußerung

Nr. Jahr Stichwort	Kraweel Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb s d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG			
1 1467 Charter (Kraweel) Beiboot (Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>39 lb 3 s ad usum cravele per dominos Iohannem Hugen et Hermannum Bekendorp et pro botho ad navim tunnarum.</i>	2. 324 ²⁵⁻²⁷	39 3 0
2 1468 Talg, Teer, Harz	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>6 lb pro cepo. terebinto et resina ad cravele.</i>	2. 363 ⁵	6 0 0
3 1468 Reparatur der Anker	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>2 lb 2 s 4 d pro reformatione anchorarum cravelis.</i>	2. 363 ^{5/6}	2 2 4

Nr.	Jahr	Stichwort	K r a w e e l Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
4	1468	Kabelgarn, Leinwand, Reparatur Beiboot, Bewachung	AD NAVES CIVITATIS: ... 39 lb 18 s 2 d <i>pro cabellgarne, pro lineo et reformatione bote et custodia cravelis.</i>	2. 363 ₆₋₈	39	18	2
5	1469	Segeltuch für Marssegel	AD NAVES CIVITATIS: ... 2 lb 16 s pro <i>5 ulnis panni Campensis pro mertzecledinge ad cravelem.</i>	2. 399 ₃₅₋₃₆	2	16	0
6	1469	Instandhaltung	AD NAVES CIVITATIS: ... 157 lb 18 s <i>pro reformatione cravele et eius correctoriorum per dominos Nicolaum de Sworen et Dedericum Wonstorp.</i>	2. 399/400	157	18	0
7	1470	Beiboot	AD NAVES CIVITATIS: ... 8 lb pro 1 <i>bota ad cravelem.</i>	2. 437 ₃₄	8	0	0
8	1471	Beiboot (großer Kraweel)	AD NAVES CIVITATIS: ... 9 lb 12 s pro <i>una bota ad magnam cravelam per dominum Henningum Buring.</i>	3. 14 ₂₃₋₂₄	9	12	0
9	1472	Ausgaben allgem. (neue Bardese, städt. Kraweel)	AD NAVES CIVITATIS: ... 15 lb 6 s 5 d <i>ad novam bardesam et cravelam civitatis.</i>	3. 55 _{30/31}	15	6	5
10	1483	Ausbesserung (3 Kraweele, Tonnenschiff, 3 Boote, 1 Ewer)	AD NAVES CIVITATIS: ... 83 lb 14 s pro <i>emendatione trium cravelarum, navis tunnarum et trium botarum navium et unius navis vulgariter ever per dominos Georgium Lam et Detlevum Bremer computatum sabbato post Purificationis Marie [Febr. 7].</i>	4. 34 ₁₆₋₂₀	83	14	0
11	1486	Instandhaltung	AD NAVES CIVITATIS: ... 3 lb 12 s ad <i>reformationem kravele per camerarios.</i>	4. 113 _{34/35}	3	12	0
12	1488	Instandhaltung Entlohnung Materialien (Bardesen, Kraweele)	AD NAVES CIVITATIS: ... 148 lb 19 s <i>4 d ad reformandum naves civitatis, videlicet bardesas, kravelos, pro sallario carpentariorum, laboratorum, pice, therebinto et aliis diversis, computatum cum dominis navium et structurario vigilia mathei apostoli [Sept. 20].</i>	4. 158 ₃₋₆	148	19	4
13	1494	Schiffsbauholz	RECEPTA: DE LIGNIS VENDITIS, CUPRO, PLUMBO ET VICTUALIBUS: ... <i>83 lb de asscribus et trabibus^a venditis Hansz von Bledem ad usum kravele nove per structurarium computatum.</i>	3. 600 ₃₃₋₃₅	83	0	0
NEUBAU/NEUPREIS							
14	1470	2 Neubauten (ausgerüstet)	AD NAVES CIVITATIS: ... 881 lb <i>2 s 2 d pro 2 navibus per nos</i> →	2. 437/438	881	2	2

^a Nr. 13: Latten und Balken.

Nr. Jahr	Stichwort	Kraweel Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
<i>noviter fabricatis cum botis, takel tow, ungeldo et correquisitis.^a</i>						
15	1513	Neubau für den Mark- grafen von Brandenburg	impense facte pro factura navis cravelen ad usum domini Ioachim marchionis Brandenburgensis ^b fa- bricate: 376 lb.	5. 113 ²⁴⁻²⁶	376	0 0
16	1514	Verkauf des Neubaus von Nr. 15	DE NAVIBUS VENDITIS: 396 lb <i>pro nave facta et vendita domino marchioni Brandenburgensi, una cravela.</i>	5. 117 ¹⁶⁻¹⁷	396	0 0
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)						
17	1466	Fracht, Charter, Heuer	DE NAVIBUS VENDITIS ET NAULO: ... <i>56 lb a Iohanne Waghen pro naulo per cravele ex Flandria ultra hura et sall- arium nauclerorum deservito.</i>	2. 279 ²³⁻²⁵	56	0 0
18	1466	Kauf in Flandern	AD NAVES CIVITATIS: ... 296 lb 1 s pro <i>kravele empta per Iohannem Waghen in Flandria.</i>	2. 286 ¹²⁻¹³	296	1 0
19		Überführungs-, Geschäftsun- kosten	AD NAVES CIVITATIS: ... 22 lb Iohanni <i>Waghen pro expensis et fatigis et ungel- do per ipsum in cravele factis.</i>	2. 286 ¹³⁻¹⁵	22	0 0
20		Abgabe, Bewachung	AD NAVES CIVITATIS: ... 13 lb 5 s pro <i>ungeldo et custodia cravelis.</i>	2. 286 ¹⁵	13	5 0
21		Überholung Zubehör	AD NAVES CIVITATIS: ... 44 lb pro re- <i>formatione navium et correquisitis di- versis per dominos Hinricum Murmes- ter et Iohannem Hugen.</i>	2. 286 ¹⁵⁻¹⁷	44	0 0
18 - 21		Summe	Ausgaben für den Flandern- Kraweel		375	6 0
22	1480	Ankauf Prise	AD NAVES CIVITATIS: ... 95 lb 4 s pro <i>quadam nave cravela, empta a quodam nauta de Bolszward, cui eadem navis per certos piratas fuit surrepta hic de- collatos.</i>	3. 385 ¹⁴⁻¹⁶	95	4 0
23		Instandsetzung Prise	AD NAVES CIVITATIS: ... 18 lb Dide- <i>rico Iohanszen et suis collaboratoribus data pro refectione et recuperatione ne- cessariorum ejusdem navis.</i>	3. 385 ¹⁶⁻¹⁸	18	0 0
24		Reparatur der Prise Arbeitslohn,	AD NAVES CIVITATIS: ... 19 lb carpen- <i>tariis et laboratoribus pro lignis, asseri- bus et aliis diversis exposita per →</i>	3. 385 ¹⁸⁻²⁰	19	0 0

^a Nr. 14: Dass es sich bei den *duae naves* um Kraweele handelt, ist aus dem sofort anschließenden Eintrag zu schließen, in dem es heißt: *3 lb 10 s pro custodia duarum cravelarum*, womit offenbar die Neubauten gemeint sind. Für die Darstellung in den Anhängen F, S. 855ff wurde Gesamtbaupreis für die Angabe pro Kraweel halbiert: 2 x440 lb 11 s.

^b Nr. 15: Es handelt sich um den Markgrafen Joachim I., Kurfürst von Brandenburg, der 1499 bis 1535 regierte.

Nr.	Jahr	Stichwort	K r a w e e l Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
		Materialien	<i>structurarium ad reparationem dicte navis.</i>				
22 - 24	Summe		wieder seetüchtig hergerichtetes Kraweel (Piratenprise)		132	4	0
25	1480	Kaufverhandlungen	AD DIVERSA:: ... 9 lb 12 s <i>Hinrico Wissen et Hinrico Akerman missis ad Eden Wimmeken in Frisiam ad emendum cravelam.</i>	3. 402 ³⁵⁻³⁷	9	12	0
26	1482	Kauf („Gratia Dei“)	AD NAVES CIVITATIS: ... 122 lb 8 s <i>cuidam Hollandrino per dominum Ottonem van Mere pro quadam navi cravela, Gratia Dei intitulata, empta.</i>	4. 426-27	122	8	0
27	1513	Verkauf	DE NAVIBUS VENDITIS: ... 480 lb <i>de cravela quondam Benedicti de Alefeld.</i>	5. 108 ³⁵	480	0	0
28	1516	Verkauf	DE NAVIBUS VENDITIS: 1200 lb <i>pro una cravela vendita dominis Petro Berchman, Diderico Langen, Iacob Isernhot et Hinrico Davorden.^a</i>	5. 133 ¹⁴⁻¹⁶	1200	0	0

^a (Nr. 28) Es wird nicht deutlich, ob es sich um ein neu gebautes, oder ein gut erhaltenes gebrauchtes Schiff handelt. Der sehr hohe Preis spricht für einen voll ausgerüsteten neuen, bzw. neuwertigen großen Kraweel.

E.18. Tonnenschiff: Reparatur, Neubau, Veräußerung

Nr.	Jahr	Stichwort	T o n n e n s c h i f f Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
REPARATUREN, MATERIALIEN, AUSRÜSTUNG							
1	1464	Einsatz, Instandhaltung	AD NAVES CIVITATIS: ... 12 lb <i>pro reformatione et usu bardesarum et navis tunnarum per dominum Georgium de Holte.</i>	2. 215 ³¹⁻³²	12	0	0
2	1466	Mast, Stenge, Nähen des Focksegels	AD NAVES CIVITATIS: ... 31 s <i>pro malo et sprete ac consucione vocken veli ad navim tunnarum.</i>	2. 286 ¹¹⁻¹²	1	11	0
3	1467	Charter (Kraweel) Beiboot (Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... 39 lb 3 s <i>ad usum cravele per dominos Iohannem Hugen et Hermannum Bekendorp et pro botho ad navim tunnarum.</i>	2. 324 ²⁵⁻²⁷	39	3	0
4	1468	Ausrüstung	AD NAVES CIVITATIS: ... 31 s <i>pro mastcleed ad navim tunnarum.</i>	2. 363 ³	1	11	0
5	1473	Mast	AD NAVES CIVITATIS: ... 6 lb 8 s <i>pro malo ad navim tunnarum Iohanni</i> →	3. 98 ¹³⁻¹⁴	6	8	0

Nr.	Jahr	Stichwort	Tonnenschiff Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
			<i>Hermensborge per eosdem</i> [Henningus Buring und Everhardus vom Kroge].				
6	1479	Überholung („Grote Marie“, soltship, „Vlegender Geest“, „Gratia Dei“, Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>359 lb 8 s 6d</i> <i>quatuor naves civitatis, videlicet Grote Marie, soltschip, Vlegende Geest, Gratia Dei, et cum hoc navim tunnarum ad reficiendum, vulgariter to brawende, et cum hoc navim tunnarum ad reficiendum, vulgariter to brawende, et cum hoc ad meliorandum botas ad easdem naves, computatum per structurarium sabbato post Martini.</i>	3. 346 ^{26–31}	359	8	6
7	1483	Ausbesserung (3 Kraweele Tonnenschiff 3 Boote 1 Ewer)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>83 lb 14 s</i> <i>pro emendatione trium cravelarum, navis tunnarum et trium botarum navium et unius navis vulgariter ever per dominos Georgium Lam et Detlevum Bremer computatum sabbato post Purificationis Marie</i> [Febr. 7].	4. 341 ^{6–20}	83	14	0
8	1485	neue Segel („Katherina“) Ausbesserung der Segel (Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>22 lb 8 s cui-dam Anglico pro factura novi veli ad navem Katherinam et pro refectione veli ad navem tunnarum, focken, bonnit et smacken, etc.</i>	4. 89 ^{27–30}	22	8	0
9	1485	Segeltuch, Segel	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>10 lb 10 s pro 115 ulnis canefas ad usum navis tunnarum to enem bonnit und smacken,^a computatum sabbato post Lucie</i> [Dez. 17] <i>per structurarium.</i>	4. 89 ^{18–20}	10	10	0
10	1486	kalfatern	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>37 lb 1 s ad reficiendum navim tunnarum, vulgariter to brawende, computatum per structurarium sabbato post Visitationis Marie</i> [Jul. 8].	4. 113 ^{23–25}	37	1	0
11	1487	Tauwerk („Maria“, Tonnenschiff, „Katerina“, Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>38 lb 5 s Hinrico van Minden soluta pro funibus et cordis ad Mariam, tunnenschip, Caterinam et bersam die sancti Antonii</i> [Jan. 17].	4. 135 ^{23–25}	38	5	0

^a Nr. 9: *Bonnit* und *smacken* sind Segel. Ein Bonnet ist ein am Unterliek eines Vierkantsegels angebrachtes Zusatzsegel in der Form eines Rechteckes mit Hauptsegelbreite. Zum *smacke*-Segel führt LÜBBEN aus: „**smacke**, f. 1. *eine Art Segel: Gaffelsegel?*“ (August LÜBBEN, *Mittelniederdeutsches Handwörterbuch*, (n. d. Tode d. Verf. vollendet v. Christoph Walther), Norden / Leipzig 1888, S. 357 (Stichwort: „smacke“)). Gaffelsegel hat es im 15. und 16. Jahrhundert noch nicht gegeben. Keine einzige der von mir ausgewerteten Hafenszenen zeitgenössischer Stiche zeigte Schiffe mit Gaffelsegeln. In der Zeit waren nur Lateinersegel als Besanmastbesegelung und Sprietsegel gebräuchlich. Hagedorn erklärt das Schmacksegel als das heutige Sprietsegel und weist es bereits für 1420 nach (HAGEDORN, *Wichtigste Schiffstypen* (1914), S. 79/80). Zum Schmackrigg siehe auch Abb. 7.8, S. 250 und Anm. 179, S. 249.

Nr. Jahr	Stichwort	Tonnenschiff Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
12 1487	Instandhaltung, Ausrüstung, Entlohnung (Tonnenschiff, Bardesen, weitere Schiffe)	AD NAVES CIVITATIS: ... 7¼ lb 14 s 11 d pro kabelgarn, mersen, malis, pollexen, clavis et sallario carpentariorum et laboratorum ad reformandum navim tunnarum et bardezarum et aliarum navium per dominos Marquardum vom Loo et Iohannem Berschampen computatum 3 post Scholastice [Febr. 11].	4. 135 ²⁸⁻³²	74	14	11
13 1500	Ausbesserung	AD NAVES CIVITATIS: ... 14 lb 16 s 2 d ad reformandum dat tunnenschip juxta tenorem computationis structurari.	4. 444 ³⁵⁻³⁶	14	16	2
14 1500	Überholung („Marge“ (=Marie), Tonnenschiff, u.a.)	AD NAVES CIVITATIS: ... Pro reformatione navium, der Marge, tunnenschip et aliarum 72 lb 18 s 7 d per dominos Iohannem Sprekelszen et Iohannem Holthuszen	4. 444/445	72	18	7
NEUBAU/NEUPREIS						
15 1465	Neubau mit Ausrüstung	AD NAVES CIVITATIS: ... 161 lb 3 s 8 d ad structuram navis tunnarum noviter fabricate cum quibus correquisitis.	2. 248 ²⁴⁻²⁵	161	3	8
16 1476	Neubau nach Unbrauchbarkeit	AD USUM TUNNARUM IN ALBEA: ... 294 lb 14 s 10 d pro factura nove navis tunnarum cum omnibus instrumentis ad eandem necessariis et correquisitis. 5 lb 3 s ro caldaris et ollis pro usu prescripto.	3. 251 ²⁵⁻²⁷	299	17	10
1489						
		AD NAVIM NOVAM TUNNARUM PRESENTI ANNO PREPARATUM:				
17	Latten, Hölzer, Balken, Eichenbretter	187 lb 17 β 8 d pro diversis asseribus, lignis, trabibus, wagenshot, etc.	4. 195 ²⁸⁻²⁹	187	17	8
18	Eisenteile	122 lb 10 β 8 d pro diversis ferramentis Cord Kergkman soluta.	4. 195 ²⁹⁻³⁰	122	10	8
19	Schiffsbauerbezahlung()	116 lb Diderik Lemmen pro factura ejusdem navis.	4. 195 ^{30/31}	116	0	0
20	Kabelgarn, Tauwerk, sonstiges	63 lb 16 β pro 14 schippund 1½ lispund 1½ markpund, pro cordis et aliis diversis per dominos Hinricum Vaged et Moller.	4. 195 ³¹⁻³³	63	16	0
21	Tauwerk	9 lb 8 β 8 d funifici pro factura cordarum et aliis diversis cordis.	4. 195 ³³⁻³⁴	9	8	8
17 - 21	Summe	Neubau eines Tonnenschiffes 1489		499	13	0
KAUF UND VERKAUF (GEBRAUCHT)						
22 1489	Verkauf (getrennt)	de navibus venditis: ... 32 lb a Laurentio Reyners pro navi →	3. 547 ¹³	43	0	0

Nr.	Jahr	Stichwort	Tonnenschiff Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
		Tonnenschiff	<i>tunnarum eidem vendita.</i>				
23		Beiboot, Segel	DE NAVIBUS VENDITIS: ... 11 lb de bo- ta et velo eiusdem navis.	3. 547 ₁₄	11	0	0

E.19. „Grote Marie“: Ankauf, Material, Reparatur

Nr.	Jahr	Stichwort	„Grote Marie“ Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
ANKAUF							
1	1472	Prise (<i>navis vinorum</i>)	AD NAVES CIVITATIS: ... 410 lb 16 s soldatis pro medietate navis vinorum Grote Marie apellate et 504 lb dominis Hinrico Murmes- ter, Henningo Buring et Hoyero Tzerneholte pro reliqua medieta- te navis predictae: summa totalis 914 lb 16 s.	3. 55 ₂₇₋₄	914	16	0
REPARATUREN, MATERIALIEN, ZUBEHÖR							
2	1473	Segeltuch	AD NAVES CIVITATIS: ... 10 lb 14 s pro canifas ad navim Magnam Mariam per eosdem. ^a	3. 98 _{9/10}	10	14	0
3	1479	Überholung („Grote Marie“, soltship, „Vlegender Geest“, „Gratia Dei“, Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... 359 lb 8 s 6d quatuor naves civitatis, videlicet Grote Marie, soltship, Vlegende Geest, Gra- tia Dei, et cum hoc navim tunnarum ad reficiendum, vulgariter to brawende, et cum hoc navim tunnarum ad refici- endum, vulgariter to brawende, et cum hoc ad meliorandum botas ad easdem naves, computatum per structurarium sabbato post Martini.	3. 346 ₂₆₋₃₁	359	8	6

^a Nr. 2: *eosdem* bezieht sich auf die *domini*, d. h. die Ratsherren, Henningus Buring und Everhardus vom Kroge.

E.20. „Marie“: Neubau, Gebrauch, Reparatur, Verkauf

Nr.	Jahr	Stichwort	„Marie“ Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
NEUBAU/NEUPREIS, VERKAUF							
1	1486	Neubau („Maria“)	AD NAVES CIVITATIS: ... 1408 lb 13 s 4 d pro factura cujusdam na- vis Maria intitulate cum omnibus ad eam correquisitis instru- →	4. 113 ₂₇₋₃₀	1408	13	4

Nr. Jahr	Stichwort	„Marie“ Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
		<i>mentis navalibus anno preterito et presenti expositis.^a</i>				
2	Eisenteile (nachträglich)	AD NAVES CIVITATIS: ... 22 lb 19 s 6 d Cord Kergkman ne fabro pro diversis ferramentis ad usum der Marien ultra summam prescriptam.	4. 113 ³¹⁻³³	22	19	6
1 - 2	Summe	Neubau der „Marie“ :		1431	12	10
3	1493 Einsatz nach England	AD NAVES CIVITATIS: ... 39 lb 13s 8 d pro diversis ad usum der Marie, quando mercatoribus nostris ad Angliam fuit deputata.	4. 258 ⁵⁻⁷	39	13	8
4	1493 Verchartern	RECEPTA: ... <i>Recepimus a mercatoribus Anglie civibus nostris pro navi civitatis dicta de Marie: 240 lb per Iohannem Hestebergh et Bartoldum vom Ryne.</i>	3. 596 ²²⁻²⁴	240	0	0
5	1501 Verkauf	RECEPTA. DE NAVIBUS VENDITIS: ... 36 lb ^b van Vechtel pro nave de Marie	5. 5 ^{11/12}	36	0	0
EINSATZ, GEBRAUCH, REPARATUR						
6	1487 Umbau, Bereitstellung	AD NAVES CIVITATIS: ... 250 lb 12 s 4 d ad reformandum et reparandum navim dictam de Marie.	4. 135 ²²⁻²³	250	12	4
7	1487 Tauwerk („Maria“, Tonnenschiff, „Katerina“, Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... 38 lb 5 s Hinrico van Minden soluta pro funibus et cordis ad Mariam, tunnenschip, Caterinam et bersam die sancti Antonii [Jan. 17].	4. 135 ²³⁻²⁵	38	5	0
8	1487 Eisenteile	AD NAVES CIVITATIS: ... 33 lb 8 s 10 d Cord Kergkman pro diversis ferramentis ad usum der Marien.	4. 135 ²⁵⁻²⁶	33	8	10
9	1487 Einnahme aus Kriegszug	RECEPTA. <i>recepimus de expeditione navis dicte Marie expedite versus Angliam: 221 lb 3 s per Iochim Homod nautam et rectorem dicte navis.^c</i>	3. 528 ¹⁶⁻¹⁸	221	3	0
10	1488 Reinigung, („Marie“)	AD NAVES CIVITATIS: ... 4 lb 16 s naucleris purgantibus et mundantibus→	4. 158 ⁶⁻⁸	4	16	0

^a Nr. 1: Abrechnung über 2 Jahre: *anno preterito et presenti expositis*.

^b Nr. 5: Bei diesem Preis kann es sich nur noch um das fast aufgebrauchte Altschiff handeln. Es ist nicht bekannt, wie diese „Marie“ wieder in städtischen Besitz gekommen war, denn eigentlich war die „Marie“ 1493 nach England verkauft worden (siehe Nr. 3).

^c Nr. 9: Anm. d. Editors: „Summa 2 medietatis hujus libri receptorum 4514 lb 6 d“.

Nr. Jahr	Stichwort	„Marie“ Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
	„Katherine“)	<i>naves, videlicet de Marie et Katherine.</i>				
11 1489	Tauwerk („Marie“, „Katherine“)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>6 lb 16 s Hin- rico von Mynden funifici pro diversis cordis ad usum navium, videlicet der Marien et Katerine.</i>	4. 179 ₆₋₈	6	16	0
12 1489	Instand- haltung („Marie“, „Katherine“)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>42 lb 8 s pro reformatione navium, videlicet de Ma- rie et Katherine, per structuarium com- putatum.</i>	4. 179 ₈₋₁₀	42	8	0
13 1490	Holzverkauf (für die „Marie“)	RECEPTA. DE LIGNIS; CUPRO, PLUMBO, VICTUALIBUS VENDI- TIS: ... <i>14 lb 12 s de lignis ad na- vis reformationem, dicte de Ma- rien.^a</i>	3. 555 ₁₀	14	12	0
14 1490	Instand- haltung	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>46 lb 11 s 4 d pro reformatione navis, dicte de Marie per structuarium.</i>	4. 199 ₂₀₋₂₂	46	11	4
15 1490	slippen	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>3 lb 5 s ad usum Marie, ad reducendum in aquas.</i>	4. 199 ₂₀		35	0
16 1490	Pech, Teer, Kabelgarn („Katherine“, „Marie“ Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>40 lb 2 s 6 d pro pice, therebinto et kabelgarn ad usum Katerine, Marie et navis tunna- rum, solutum Copeken Blucher sabbato post Lucie virginis [Dez. 18].</i>	4. 199 ₂₉₋₃₁	40	2	6
17 1490	Tauwerk („Marie“, Tonnenschiff, „Katerine“, Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>16 lb 3 s Hin- rico van Minden funifici pro diversis funibus ad naves civitatis, Marien, tun- nenschip, Caterine et berdeze, sabbato post Filicis in pincis [Jan. 15] compu- tatum.</i>	4. 199 ₃₃₋₃₆	16	3	0
18 1490	Einsatz allgemein	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>16 lb 6 s 8 d pro diversis ad usum der Marie, per structuarium compu- tatum die Vincentii [Jan. 22].</i>	4. 199/200	16	6	8
19 1490	Eisenwerk	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>28 lb 7 s 9 d eidem [Cord Kergkman] ad usum der Marie.</i>	4. 200 _{3/4}	28	7	9
20 1491	Einsatz	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>12 lb 5 s 5 d ad usum der Marien per structuarium.</i>	4. 217 ₃₁	12	5	5

^a Nr. 13: Die Stadt verkaufte Holz, vermutlich über den Bauhof, zur Reparatur der „Marie“. Diese Reparatur wurde offenbar nicht von der Stadt, sondern von Privatpersonen durchgeführt. Das Schiff gehörte aber noch bis zum Verkauf 1493 (siehe Nr. 3) zur Stadt. Im Jahr 1489 wurden keine kriegerischen Ausfahrten von Stadtschiffen vermeldet. 1490 wurde nur eine Patrouillenausfahrt auf der Elbe vermeldet, für die wohl kein Großschiff wie die „Marie“ verwendet wurde. (siehe zu den beiden Jahren Tab. D.14, S. 792). Eventuell war die „Marie“ verchartert, weshalb die Schäden privat ausgebessert werden mussten.

Nr.	Jahr	Stichwort	„Marie“ Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
21	1491	Kabelgarn („Marie“, „Katherine“)	AD NAVES CIVITATIS: ... 42 lb 9 s Gorgesz Sandbeken pro 7 schippund 6½ lispund kabelgarns ad usum der Marien et Katerinen.	4. 217/218	42	9	0
22	1491	slippen	AD NAVES CIVITATIS: ... 9 lb 12 s laboratoribus deportantibus de Marie ad aquas.	4. 218 _{3/4}	9	12	0
23	1491	Kabelgarn	AD NAVES CIVITATIS: ... 10 lb 8 s pro 2 schippund kabelgarn tor Marie.	4. 218 ₄	10	8	0
24	1491	Überholung: Hölzer, Arbeitslohn	AD NAVES CIVITATIS: ... 28 lb 14 s 2 d pro diversis lignis et salario carpentariorum et laboratorum reformantium navim de Marie per structuarium.	4. 218 ₆₋₈	28	14	2
25	1491	Einsatz	AD NAVES CIVITATIS: ... 1 lb 12 s ad usum der Marie.	4. 218 ₈	1	12	0
26	1491	Tauwerk	AD NAVES CIVITATIS: ... 21 lb 4 s Hinrico von Mynden funifici pro diversis funibus et cordis ad usum der Marie et aliarum navium.	4. 218 ₁₁₋₁₃	21	4	0
27	1491	Eisenteile (Marie“, „Katerine“, Bardese)	AD NAVES CIVITATIS: ... 71 lb 15 s 9 d Cord Kergkman pro diversis ferramentis ad usum navium civitatis, videlicet der Marien, Katerine et bardesam.	4. 218 ₁₄₋₁₆	71	15	9
28	1492	Kabelgarn	AD NAVES CIVITATIS: ... 7 lb 12 s Hinrico van Mynden pro 1½ schippund 2 lispund 4 markpund ad usum der Marie.	4. 236 ₃₅₋₃₇	7	12	0
29	1492	Mars ^a	AD NAVES CIVITATIS: ... 4 lb pro una nova merszen tor Marie.	4. 236 ₃₇	4	0	0
30	1492	Talg	AD NAVES CIVITATIS: ... 4 lb 1 s Copeken Blucher pro cepo ad usum der Marie.	4. 237 _{1/2}	4	1	0
31	1492	Überholung: Lohn, Pech, Teer („Marie“, Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... 26 lb 6 s 2 d pro sallario carpentariorum, pro pice et therebinto ad reformationem der Marien et navis tunnarum.	4. 237 ₃₋₅	26	6	2
32	1492	Hölzer („Marie“, Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... 9 lb 1 s 6 d pro diversis lignis ad eundem [Marien et navis tunnarum] usum.	4. 237 _{5/6}	9	1	6
33	1492	Talg („Marie“, Tonnenschiff)	AD NAVES CIVITATIS: ... 2 lb 17 s 4 d pro cepo ad dictas naves. [Marien et navis tunnarum]	4. 237 ₆	2	17	6

^a Nr. 29: Plattform am Mast, auch als Mastkorb, an der die Wanten enden und die Oberwanten, sofern das Schiff über diese verfügt, beginnen.

Nr.	Jahr	Stichwort	„Marie“ Quellentext (KR)	Bd. S. Zeilen	lb	s	d
34	1492	Teer, Pech, Eichenbohlen, Talg („Marie“, „Katerine“, Ketze)	AD NAVES CIVITATIS: ... 82 lb <i>Copeken Blucher wagenschot et cepo ad usum navium, videlicet der Marien, Katerinen et kettzen, computatum sabbato post Lucie</i> [Dez. 15].	4. 237 ⁸⁻¹¹	82	0	0
35	1492	Eisenteile (Stadtschiffe: „Marie“, „Katerine“, Bark, Bardesen, Ketze, Boot)	AD NAVES CIVITATIS: ... 87 lb 3s 2d <i>Cord Kergkman pro diversis ferramentis ad usum navium civitatis, videlicet der Marien, Katerine, barken et bardesarum, kettzen et bote, computatum 5 ante Purificationis Marie</i> [Jan. 31].	4. 237 ¹⁴⁻¹⁸	87	3	2
36	1493	Zimmermannsarbeit	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>Vorbuwet und vortymmert in de Marie 26 lb. 4 d 5 s (!) soluti scriptori Iohan Mesztaker sabbato post Petri ad vincula</i> [Aug. 3].	4. 257 ²¹⁻²³	26	5	4
37	1493	Instandhaltung Materialien (Bark, „Katerine“, „Marie“)	AD NAVES CIVITATIS: ... 96 lb 7 s 7 d <i>ad reformationem navium, videlicet der Marien, Katerine et barken, videlicet pro kabelgarn, asseribus, lignis, cepo et aliis diversis.</i>	4. 257 ²³⁻²⁵	96	7	7
38	1493	Kabelgarn	AD NAVES CIVITATIS: ... 46 lb 2 s <i>Gorges Rover pro kabelgarn ad usum der Marien vigilia Bartholomei</i> [Aug. 23].	4. 257 ²⁵⁻²⁷	46	2	0
39	1493	Anker	AD NAVES CIVITATIS: ... 30 lb <i>Hanz Stale pro 1 anchora tor Marie.</i>	4. 257 ^{27/28}	30	0	0
40	1493	Teer, Pech	AD NAVES CIVITATIS: ... 4 lb 16 s <i>Ioachim Blucher pro 3 tunnis therebinti et 1 tunna picis ad navim dictam de Marie.</i>	4. 257 ³²⁻³³	4	16	0
41	1493	Eisenwerk, Geschütz- reparatur	AD NAVES CIVITATIS: ... 6 lb 14 s <i>pro diversis ferreamentis et reparatione bombardarum ad navim dicta de Maria sabbato post Lucie</i> [Dez. 14].	4. 257 ³³⁻³⁵	6	14	0
42	1493	Anker	AD NAVES CIVITATIS: ... 9 lb <i>pro una ancora ad navim dictam de Marie.</i>	4. 257 ^{36/37}	9	0	0
43	1493	Überholung	AD NAVES CIVITATIS: ... 13 lb 8 s <i>pro reformatione der Marien per mercatores Anglie exposita.</i>	4. 257/258	13	8	0
44	1493	Eisenteile („Katerine“, „Marie“, Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 27 lb 16 s 8 d <i>Cord Kergkman pro diversis ferramentis ad usum navium, videlicet der Marie, Katerine et barken.</i>	4. 258 ¹⁻³	27	16	8

Nr. Jahr	Stichwort	„Marie“ Quellentext (KR)	Bd. S.-Zeilen	lb	s	d
45 1493	Tauwerk („Katerine“, „Marie“, Bark)	AD NAVES CIVITATIS: ... 41 lb 15 s 8 d <i>Hinrik van Mynden pro diversis funibus ad usum navium civitatis, videlicet Marie, Katerine et barke, computatum die Dorothee. [Febr.6]</i>	4. 258 ₃₋₅	41	15	8
46 1494	Mast ausbauen	AD NAVES CIVITATIS: ... 7 lb 2 s <i>pro de mast uththowyndende ex navi dicta de Marge.</i>	4. 277/278	7	2	0
47 1495	Wagenschot ^a	AD NAVES CIVITATIS: ... 4 lb 16 s <i>dominis Hinrico Salsborgh pro 1 quarta wagenschotes ad usum navis de Marie.</i>	4. 299 ₈₋₁₀	4	16	0
48 1495	Instandhaltung	AD NAVES CIVITATIS: ... 40 lb <i>Vechtel Iacobbson pro reformatione der Marien.</i>	4. 299 ₁₄	40	0	0
49 1495	Überholung: Holz, Eisen, Teer, Löhne	AD NAVES CIVITATIS: ... 348 lb 14 s 4 d <i>diversis carpentariis, laboratoribus ad reformationem der Marie et diversis lignis, ferramentis, asseribus, pice et therebinto, dempto sallario Vechelsz, ut paret supra; computatum 3 post Lucie [Dez. 15].</i>	4. 299 ₁₄₋₁₈	348	14	4
50 1497	Überholung	AD NAVES CIVITATIS: ... 299 lb 14 s <i>ad reformandum de grote Marie^b pro sallario carpentariorum, laboratorum et pro victualibus et diversis ferramentis, computatum cum structurario sabbato post Nativitatis Marie [Sept. 9.]</i>	4. 330 ₂₄₋₂₈	299	14	0
51 1497	Schiff verholen	AD NAVES CIVITATIS: ... 3 lb 14 s <i>eandem [de grote Marie^c] to verleggende.</i>	4. 350 ₂₄₋₂₈	3	14	0
52 1498	Überholung	AD NAVES CIVITATIS: ... 45 lb 11 s 2 d <i>ad reformationem der Marien per Cord Dumen.</i>	4. 380 ₂₈	45	11	2
53 1498	Ausbesserung: Holz, Latten,	AD NAVES CIVITATIS: ... 61 lb 11 s <i>pro diversis lignis, asseribus, pice, kabel→</i>	4. 380 ₂₉₋₃₁	61	11	0

^a Nr. 47: „*wagenschoß*; *wagenschoth*, „Wagenschoss“ war astfreies Eichenholz geringer Stärke.“ (Detlev ELLMERS, *Hansischer Handel mit Schiffbauholz. Ein Beitrag zur Wörter- und Sachen-Forschung*, in: BAUM / LENG / SCHNEIDER, *Wirtschaft - Gesellschaft - Mentalitäten* (2006), S. 71). Es handelt sich um eine Handelsform des Holzes, die auch im Schiffbau wichtige Verwendung fand (ebd. S. 64).

^b Nr. 50: Nicht zu verwechseln mit der „Groten Marie“ (Anh. E.19, S. 847), die gewissermaßen die Vorgängerin der „Marie“ gewesen ist. Hier zeigt die Schreibweise *grote Marie* an, dass *grot* als Adjektiv zu sehen ist und nicht zu einem Eigennamen gehört. Siehe auch Kap. 7.8, S. 255.

^c Nr. 51: wie Anm. b.

<i>Nr. Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	<i>„Marie“ Quellentext (KR)</i>	<i>Bd. S. Zeilen</i>	<i>lb</i>	<i>s</i>	<i>d</i>
	Teer, Kabelgarn („Marie“, 2 Barken)	<i>garn, ad reformationem der Marie et 2 barken.</i>				
54 1498	Slippen („Marie“, 2 Barken)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>10 lb 9 s 6 d ad imponedum naves [Marie et 2 barken] per structurarium.</i>	4. 380 _{31/32}	10	9	6
55 1499	Überholung	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>241 lb 11 s 10 d pro reformatione navis dicte de grote Marie^a per structurarium Cord Dumen et moderno (!).</i>	4. 412 ₁₄₋₁₆	241	11	10
56 1499	Holz	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>12 lb pro 30 Prutzke delen ad usum der Marien.</i>	4. 412 ₂₀	12	0	0
57 1499	Einsatz	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>9 lb 11 s pro diversis ad usum der Marie per Iorgen Holthusen.</i>	4. 412 ₂₁₋₂₂	9	11	0
58 1499	Eisenwerk	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>12 lb 10 s pro diversis ferramentis ad usum der Marie, solutum Stale.</i>	4. 412 ₂₆₋₂₇	12	10	0
59 1500	Verpflegung	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>11 lb 6 s 8 d pro diversis victalibus ad reformandum de Marye.</i>	4. 444 _{34/35}	11	6	8
60 1500	Überholung („Marge“ (=Marie), Tonnenschiff, u.a.)	AD NAVES CIVITATIS: ... <i>Pro reformatione navium, der Marge, tunnenschip et aliarum 72 lb 18 s 7 d per dominos Iohannem Sprekelszen et Iohannem Holthuszen</i>	4. 444/445	72	18	7
61 1501	Mast	DE LIGNIS. CUPRO. PLUMBO ET VICTUALIBUS VENDITIS DE BUW-HOFF: ... <i>56 lb pro una mala, que fuit in navi Marge, vendita Herberde von Huden.</i>	5. 333-34	56	0	0

^a Nr. 55: wie Anm. b, S. 852.

F. Die Preisbereiche der Schiffe

Erklärungen zu den Diagrammen von Anh. F

Der in den hamburgischen Kämmereirechnungen dokumentierte Bestand an Wasserfahrzeugen lässt sich in vier Preisbereiche einteilen, die mit dem Einsatz und der Bestimmung der jeweiligen Schiffe und Schiffsgrößen korrespondieren. Die Diagramme fassen die Befunde auf der Basis der Tabellen der Anhänge E graphisch zusammen und präsentieren sie in der Übersicht. Alle Diagramme weisen zwischen den Jahren 1388 bis 1460 eine breite Lücke auf, die nicht dem Schiffsbestand, sondern einzig dem fehlenden Quellenmaterial geschuldet ist (Übersicht über die Eintragsdichte Anh. B.1, S. 732).

Diagramm F.1

Diagramm F.1, S. 857 zeigt alle Bereiche in der Zusammenfassung. Aus ihm gehen u. a. deutlich die zwei Schwerpunktphasen der Kämmereirechnungsquellen hervor: eine im 14. Jahrhundert bis 1387 und eine im 15. Jahrhundert ab 1461. In der unteren Zone bis ca. 50 lb (gespreizt in den Diagrammen F.2 bis F.4) – im hafentstädtischen und regionalen Schiffsverkehr – ist es sicherlich realistisch, die Menge des Schiffsbestandes als durchgehend in der informationstechnisch bedingte Lücke von 1388 bis 1461 anzusehen. Auch in der Zone zwischen 50 und ca. 225 lb ist der Schiffsbestand durchgehend zu interpolieren, allerdings mit sich ändernden Schiffarten.

Diagramme F.2. bis F.4

Die Diagramme F.2 bis F.4 schlüsseln den unteren Bereich der Schiffe bis 50 lb genauer unter Einbeziehung der einzelnen Schiffstypen auf. Das wurde durch die Aufteilung dieses Preissegments in Wasserfahrzeuge unter 5 lb, solche im Bereich von 5 bis 20 lb und schließlich den etwas teuren Schiffen von 20 bis 50 lb erreicht.

Diagramm F.5

Das Diagramm F.5 wendet sich den Schiffen, die zwischen 50 und 225 lb kosteten, zu.

Diagramm F.6

Das Diagramm F.6 schließlich dokumentiert die großen Schiffe der Zeit des späten 15. Jahrhunderts im Preisbereich über 225 lb. Im 14. Jahrhundert gab es solche teuren Schiffe noch nicht. Sie entstammen alle, mit Ausnahme einer hinzugekauften großen Butze, der Zeit nach 1445.

Diagramm F.7

Das Diagramm F.7 beobachtet die Streuung der Schiffspreise für jeden einzelnen Typ. Der Balken gibt den Bereich an, in welchem sich die Preise einer Schiffsart bewegen. Der kleine Querstrich mit Zahlenkästchen bedeutet den Mittelwert aller Preise eines Schiffstyps. Bei Kreier, Hukboot, Balinger und Butze gibt es jeweils nur eine verwertbare Preisangabe; von den drei Tonnenschiffe liegen zumindest zwei so weit auseinander, dass sie unterschiedlichen Schiffsarten angehört haben dürften. Die Tonnenschiffe sind deshalb einzeln aufgeführt.

Das Diagramm F.7 basiert auf der folgenden, aus den KR – also den Zusammenstellungen des Anhanges E – sich ergebenden Wertetabelle:

Tab. F.1: Die Preisspannen der einzelnen Schiffstypen [lb]
(Tabelle zu Diagramm F.7.)

<i>Schiffstyp</i>	<i>Einzelpreise [lb]</i>		<i>Spanne</i>	<i>Mittelwert</i>
	<i>min</i>	<i>max</i>		
Schute	0,3	8,4	18,1	2,4
Kähne	2,0	3,4	1,4	2,8
Boote	6,4	16,8	10,4	11,2
Ewer	5,6	21,6	16,0	13,2
Prahme	2,4	40,0	37,6	17,3
Schnicken	9,6	49,2	39,6	29,4
Ketzen	36,0	48,0	12,0	42,0
Bardesen	40,0	110,3	71,3	57,3
Kreier			0	60,0
Hukboot			0	103,9
Balinger			0	156,0
Koggen/Liburnen	60,0	1024	964	258,5
Barken	240,0	360,0	120,0	300,0
Butze			0	425,5
Kraweele	122,4	1200,0	1077,6	448,4
Tonnenschiff 1 (1465)			0	161,2
Tonnenschiff 2 (1476)			0	299,9
Tonnenschiff 3 (1489)			0	499,7

F.1. Übersicht: Verteilung aller Schiffe

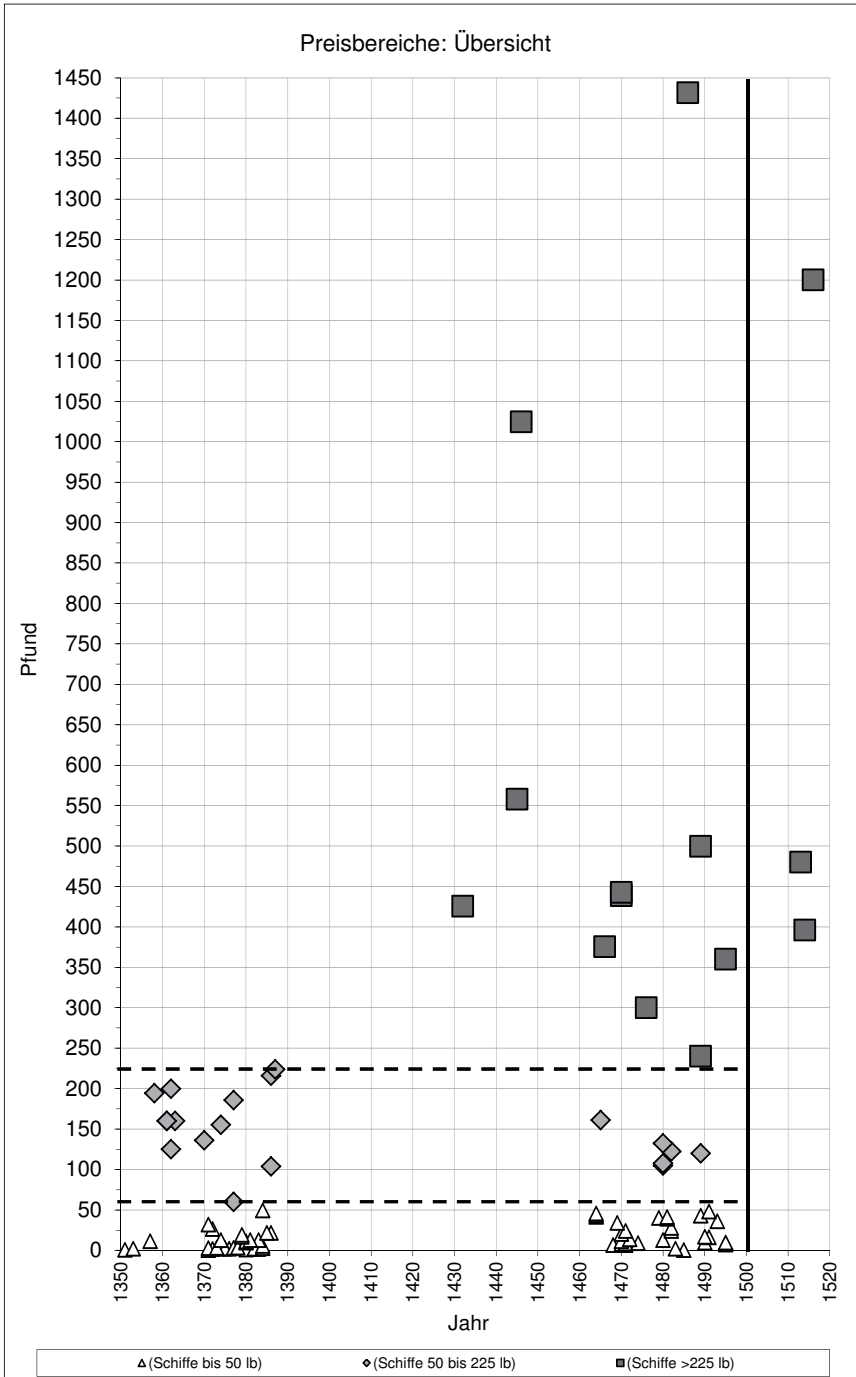


Abb. F.1: Preisbereiche: Übersicht über alle Schiffe

F.2. Preisbereich < 5 lb

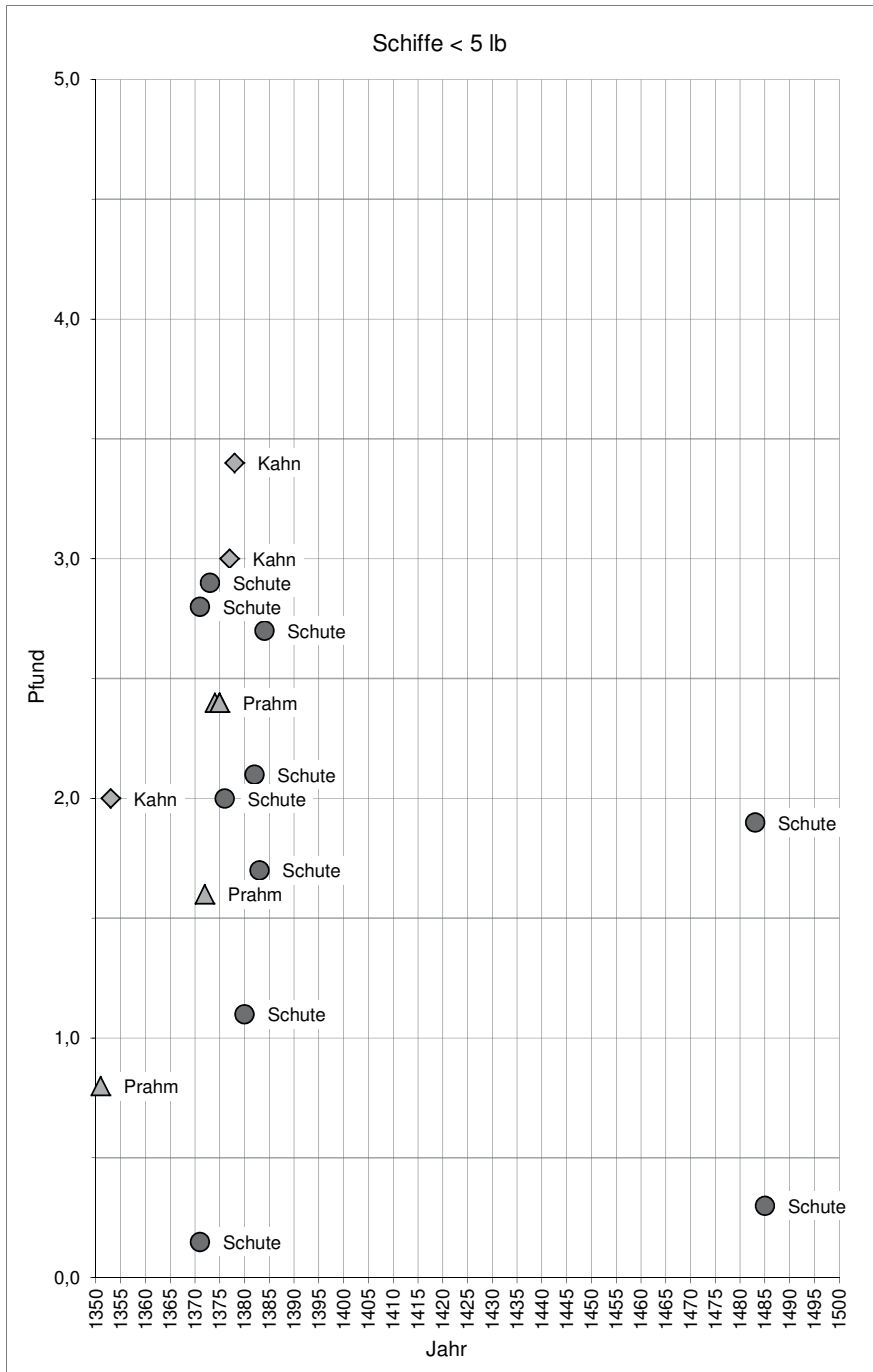


Abb. F.2: Preisbereich: Schiffe < 5 lb

F.3. Preisbereich 5-20 lb

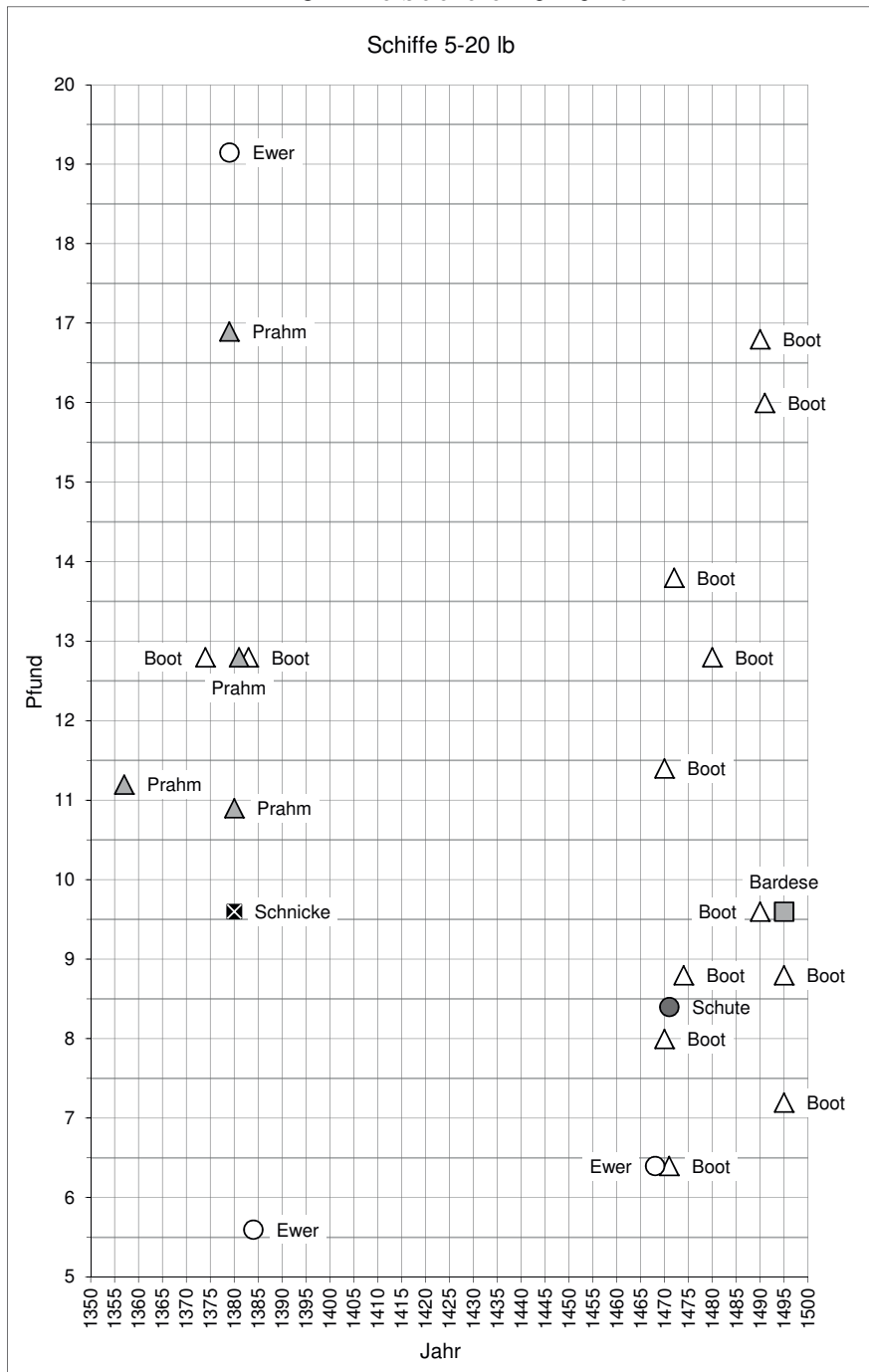


Abb. F.3: Preisbereich: Schiffe 5-20 lb

F.4. Preisbereich 20-50 lb

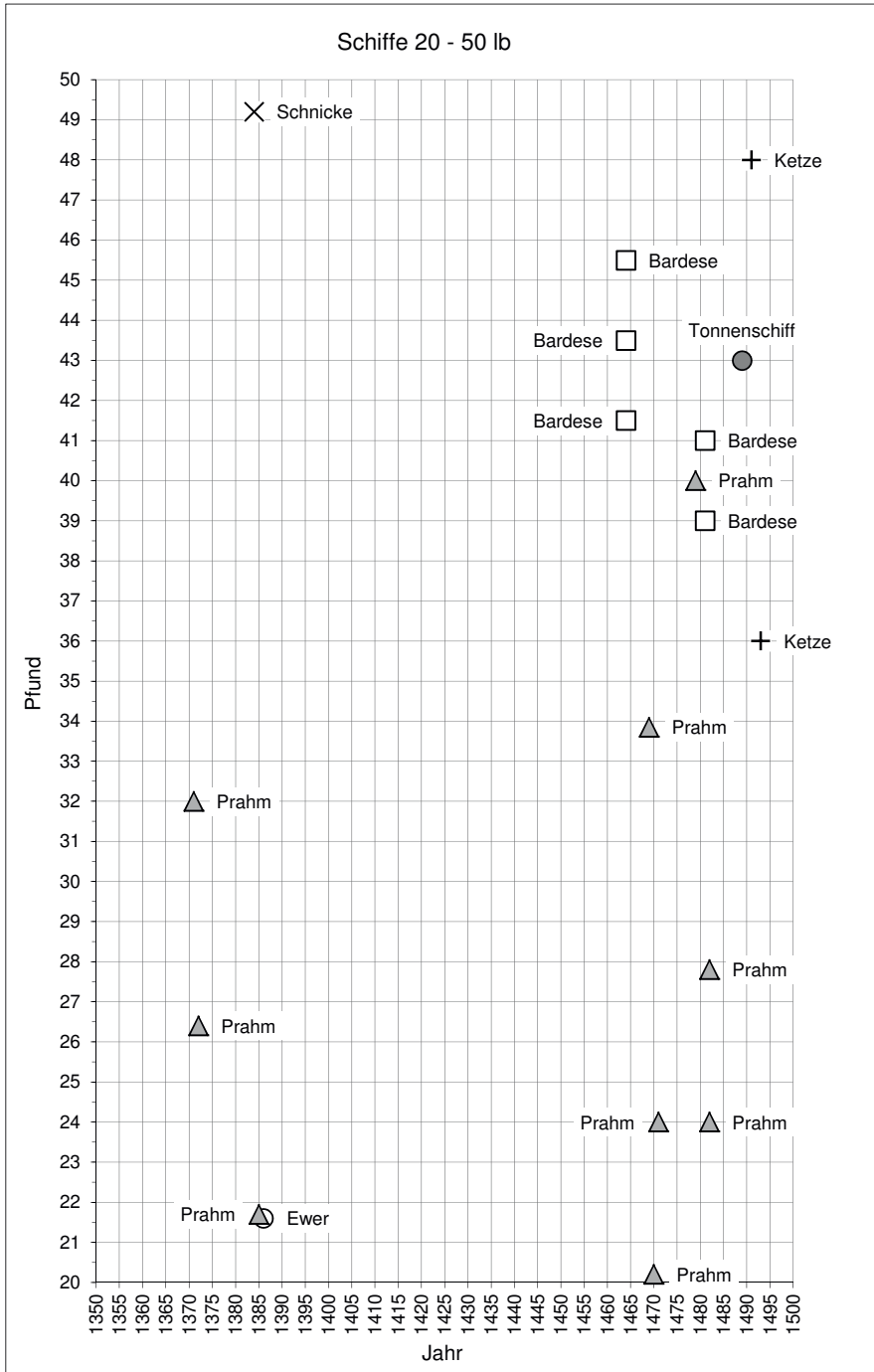


Abb. F.4: Preisbereich: Schiffe 20-50 lb

F.5. Preisbereich 50-225 lb

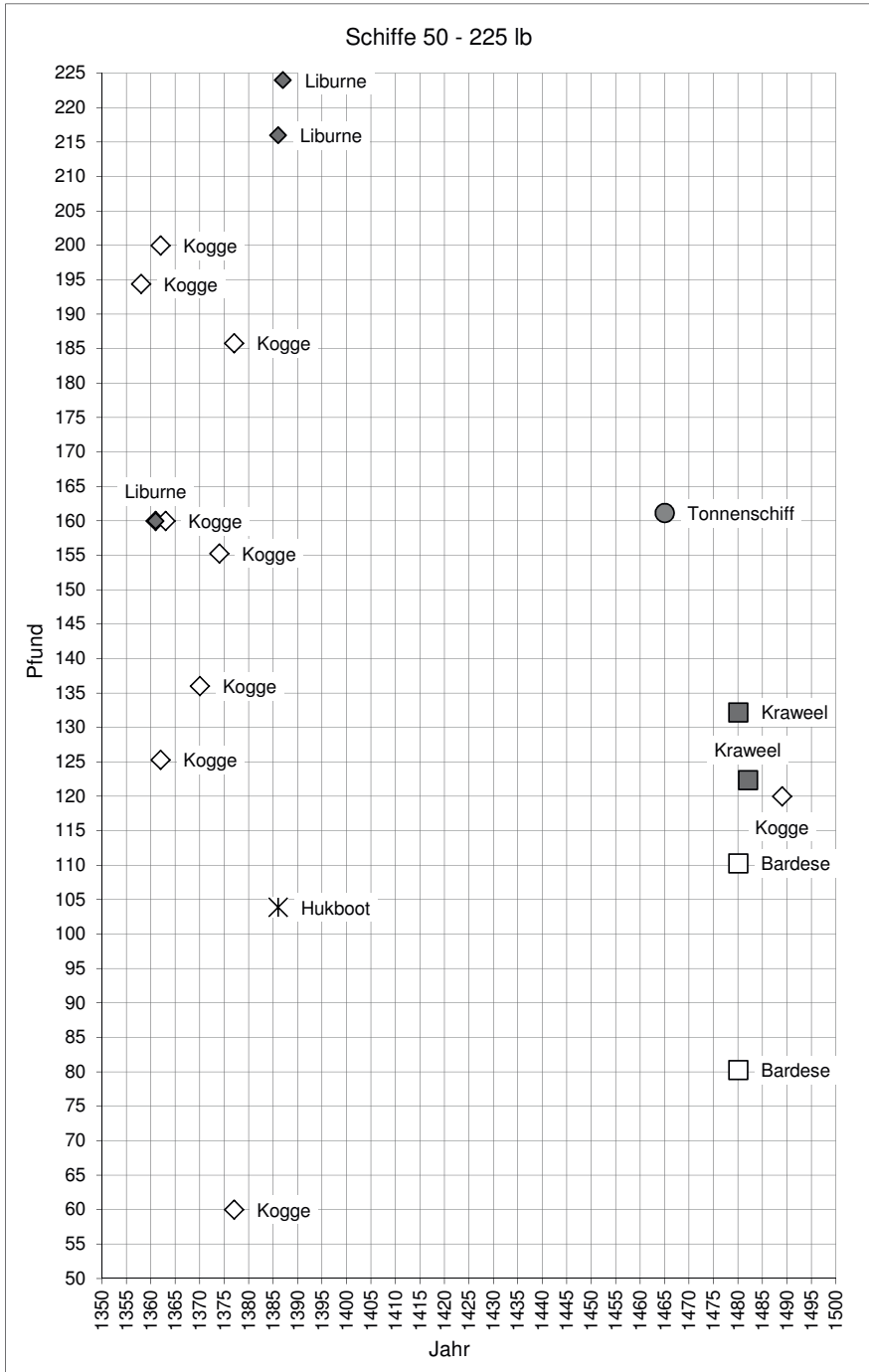


Abb. F.5: Preisbereich: Schiffe 50-225 lb

F.6. Preisbereich > 225 lb

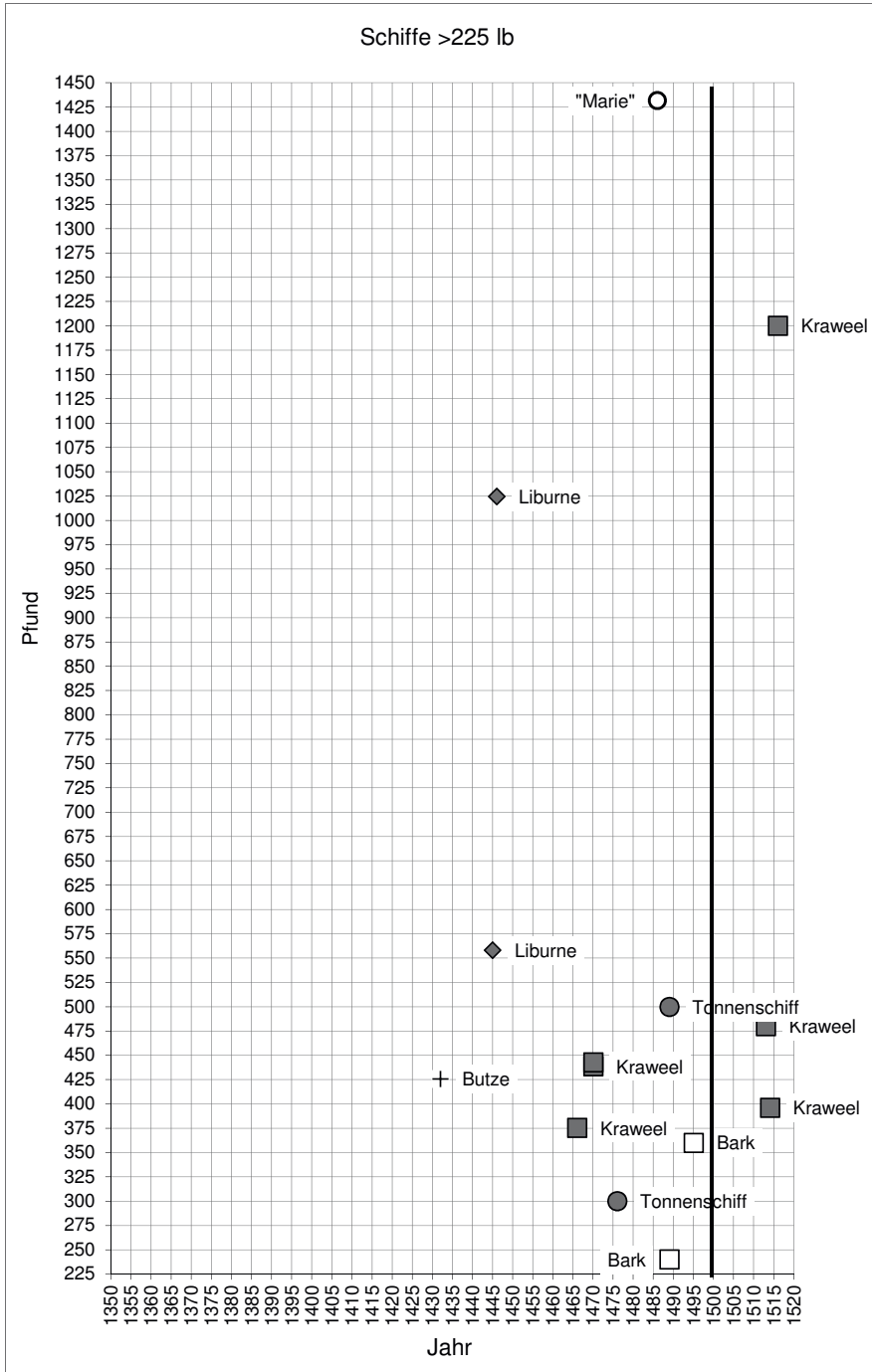


Abb. F.6: Preisbereich: Schiffe >225 lb

F.7. Preisspannen der einzelnen Schiffstypen

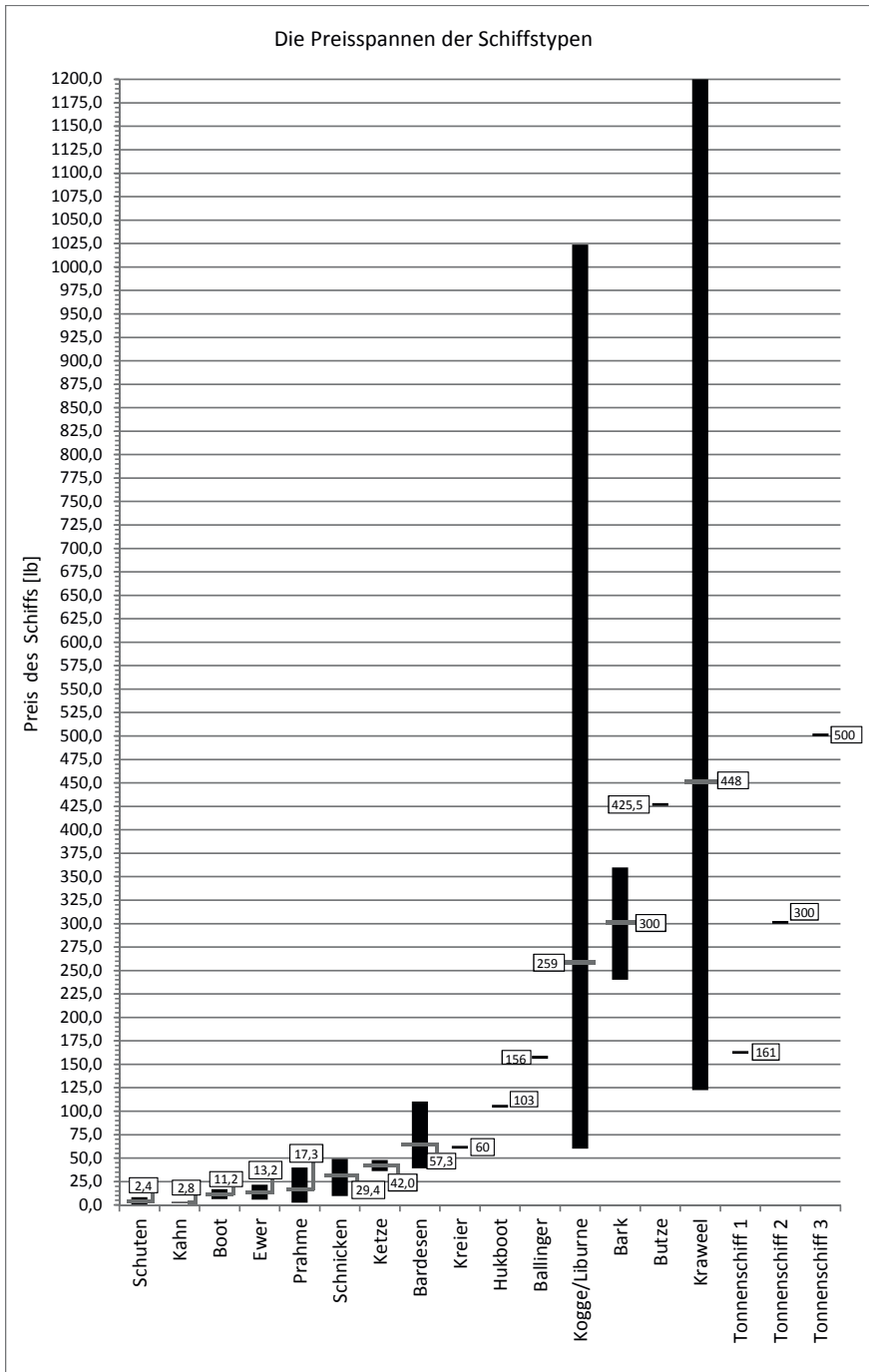


Abb. F.7: Die Preisspannen der einzelnen Schiffstypen

G. Schiffe im Hansischen Urkundenbuch

Erklärungen zum Anhang G

Ausgangspunkt der Untersuchungen sind die Hamburger Verhältnisse, wie sie sich in den Kämmereirechnungen widerspiegeln. Eine Einzelstadt wird kaum für den zeitgenössischen Schiffsverkehr repräsentativ sein können. Um die Schifffahrt in Hamburg im größeren historischen Zusammenhang bewerten zu können, ist also ein Bezug zum allgemeinen Schiffseinsatz der Zeit im nördlichen und westlichen Europa herzustellen. Das kann mit Hilfe des Hansischen Urkundenbuches gelingen, welches Quellen von Flandern bis tief in die Ostsee hinein liefert. Trotz der zweifellos vorhandenen einseitig hansischen Herangehensweise der seinerzeitigen Bearbeiter liefert das HUB wertvolle Einblicke in die Gesamtsituation.

Für die Auswertung, die bevorzugt auf das 15. Jahrhundert rekurriert, wurden alle Hinweise auf die größeren, in Hamburg vorkommenden Seeschiffe im HUB regestenmäßig zusammengestellt. Den Schiffstabellen wurde eine orientierende Gesamtübersicht über die Schiffe vorangestellt.

Für Kogge, Liburne und Holk wurden keine speziellen Listen bereitgestellt, weil diese Schiffe in Zuge der Abhandlung besondere Beachtung finden.

G.1. Gesamtübersicht: Seeschiffstypen 1361-1500 (nach HUB)

Erklärungen zur Übersicht G.1

Die Übersichtstabelle registriert auf der Grundlage der HUB, Bd. 4 bis 11 die in den Hamburger Kämmereirechnungen enthaltenen Seeschiffe ab der zweiten Hälfte des 14. und des 15. Jahrhunderts.

In der Forschung wird mitunter mit der Häufigkeit der Einträge eines Schiffes in den Indices der HUB argumentiert.¹ Um dieses meist zweckdienliche Herausgreifen einzelner Schiffe in begrenzten Zeiträumen zu objektivieren, wurden die acht Urkundenbücher (mit der Lücke von 1442 bis 1451, in die das noch nicht edierte HUB Bd. 7.2 fällt) durchgearbeitet und alle Erwähnungen einer Schiffsart erfasst und pro Jahr dokumentiert.

Die Anzahl der Kreuze bzw. die in den Jahreskästchen enthaltene Zahl geben die Anzahl der erwähnten Schiffe in diesem Jahr an.

¹ Beispielsweise das Register des HUB, Bd. 8 (54-mal Holk, 12-mal Kogge) wird verwendet von VOGEL, *Deutsche Seeschifffahrt* (1915), S. 495, Anm. 3, wird erwähnt bei WINTER, *Letzte Hansekogge* (1961), S.15/16 und wird übernommen von WASKÖNIG, *Bildliche Darstellungen des Holk* (1969), S. 141. Meine eigene Bearbeitung in der Tabelle in diesem Anhang ergibt lediglich 45 Holke und 6 Koggen – eine wohl korrektere Anzahl, die sich durch Herausfiltern von Mehrfachnennungen ein und desselben Schiffes ergibt.

Wenn aus dem Text eine vor dem Quellenjahr liegende Datierung ersichtlich war, wurde dieses Jahr eingesetzt. Es kommt häufig vor, dass ein Vorkommnis über mehrere Jahre einen diplomatischen Schriftverkehr bzw. Erwähnungen nach sich zog. Wurde also ein und dasselbe Schiff in verschiedenen Quellen behandelt, wurde es nur einmal gezählt.

Es sind folgende Hinweise zu berücksichtigen:

- a. Die Jahresangabe ist oft relativ vage, so dass man statt eines exakten Jahres häufig einen Zeitraum von ein bis drei Jahren unterstellen sollte.
- b. Da Schiffe eine Lebensdauer von zwei bis drei Jahrzehnten haben konnten, schwimmt also realiter die dargebotene Übersicht zu einem sich langsam fortentwickelnden großen Gemenge von zugleich existierenden Schiffen, die in der Darstellung nur einmal in einem Jahr erfasst werden.
- c. Die Übersicht kann nicht nach Ländern und Regionen differenzieren. Sie bewegt sich in dem gesamten Handelsraum von Frankreich, Flandern, Holland, Friesland und England im Westen, über Skandinavien und die gesamte Nord- und Ostsee im Norden und Osten. In Einzelfällen reichen die Quellen bis nach Portugal.
- d. Das HUB selbst ist bereits selektiv. Das ergibt sich zwangsläufig durch die Archivegebenheiten, die Forschungsansätze und die Zielsetzung der Edition zu ihrer Entstehungszeit. Die Quellenselektion wird beispielsweise in den sechziger und siebziger Jahren des 14. Jahrhunderts, also in der Zeit der beiden Waldemarischen Kriege der antidänischen Konföderation sichtbar. Die HUB-Übersicht weist zwar in dieser Zeit fast jährlich Koggen aus. Dass aber die Städte umfassende Flotten mit Koggen zum Einsatz brachten, kann man nicht erkennen. Die dazu nötige Auswertung der Hanserezesse hätte den Rahmen der Bearbeitung bei weitem gesprengt.

Die Übersicht liefert ein Verständnis dafür, dass es keine Brüche, keine abrupten Schiffstypenablösungen gegeben hat, was aber für die Zeit um 1400 in Bezug auf Kogge und Holk behauptet wird. Es ist bei Kogge, Holk und deren Vermischung im 15. Jahrhundert zu bedenken, dass die Übersicht nicht eventuelle Bedeutungsänderungen für Schiffsbezeichnungen erfassen kann. Trotz dieser Einschränkungen zeigt die Übersicht doch die bunte Vielfalt im Schiffsverkehr des Spätmittelalters und belegt, wie falsch es ist, schematische Entwicklungslinien zu konstruieren.

Zur Darstellungsweise:

Bis zu drei Schiffe/a werden mit Kreuzen dargestellt. 4-5 Schiffe werden durch ein die Anzahl benennendes graues Kästchen aufgeführt. Jährliche Schiffszahlen > 6/a befinden sich in schwarzen Kästchen mit weißer Zahl.

HUB	Jahr	Kogge Liburne	Holk	Schnicke	Bardese	Balling	Kreier	Butze	Kraweel	Bark	
Bd. IV	1361										
	1362	xx									
	1363	x									
	1364										
	1365										
	1366	xx	xx								
	1367										
	1368	x									
	1369	x		x							
	1370										
	1371	x									
	1372	x									
	1373	x									
	1374	x									
	1375	xxx	x								
1376	xx										
1377	x										
1378	xx						x				
1379											
1380	4	x					*		x		
1381											
1382											
1383	x										
1384											
1385	x										
1386											
1387	x										
1388											
1389											
1390	x										
1391											
1392											
1393											
1394											
1395		x									
1396		x									
1397		x									
1398											
1399											
1400		x							*		
Bd. V	1401						*			*	
	1402	x		xxx							
	1403			xx							
	1404	x				xx					
	1405										
	1406	x									
	1407					*	x				
	1408										
	1409	x									
	1410	x	xx					x			
	1411							x			
	1412		x								
	1413		xxx								
	1414									x	
	1415		xxx				x				
1416											
1417	x	x									
1418	x										
1419	x						x				
1420								x	x		
Bd. VI	1421					x	xx				
	1422		x								
	1423										
	1424				x						
	1425							x			
	1426									x	
	1427	x		*				x			
	1428	x	4				xxx	*			
	1429	xx						x			
	1430	xx					x	x			
	Bd. VI	1431	x	x					xx	x	
		1432		4	xxx	xx					
		1433			xxx				xx		
		1434	xxx	xx					x		
		1435	4	xx						x	
1436		4	xx	x							
1437		x	xxx					xx	xx		
1438		x	19		x	x		6	xx		
1439			9		x	x		5	7		
1440		x	5		xx			6	xxx		
1441			4		x		xxx	xx			
1442				x							
1443											
1444									x		
1445											
1446											
1447		x	x								
1448	x	x									
1449	xx	10					xx	x			
1450	x	xx		x				xx			
Bd. VII.1	1451	x	xx	x				xx			
	1452	x	7		xxx			x	xx		
	1453		4		xx	xx	x	x			
	1454		x		x	x	xx				
	1455		xxx	xx							
	1456		xx					x			
	1457	x	x	8	7			xx			
	1458	x	21	9	6			xx		x	
	1459			xx							
	1460	xx	4	x	xx	xx	xx	xx			
	1461	x	4	x							
	1462	x	x	4	xxx	xx		6	x	xxx	
	1463	xx		x	x	x			x	x	
	1464										
	1465		x		x			x			
1466	x	x		x							
1467								x			
1468		x					x	xx	x		
1469	x		x	xx			x				
1470								x			
Bd. VIII	1471		x					xxx			
	1472							4	x		
	1473	xx	x		x						
	1474							x		x	
	1475	26	xxx				x		xx		
	1476		x						x		
	1477		xx								
	1478		xx		xxx			x			
	1479	x						x	xxx		
	1480								x		
	Bd. IX	1481								x	x
		1482		xx		x					
		1483		x							
		1484	x	x					x		x
		1485		x	x						
1486			xxx	x	x						
1487			xx						x	x	
1488		x							x		
1489			x								
1490			x					x	x	x	
Bd. X		1491		xx	x	x			xx	x	
		1492				x			xx		
		1493		4		x			4		
		1494		x						x	
		1495		x							x
	1496		x								
	1497								x		
	1498								xxx		
	1499								x		
	1500										

Abb. G.1: Ausgewählte Schiffstypen 1361-1500 (HUB): Übersicht

G.2. Bezeichnungsvarianten der bearbeiteten Schiffsarten

Erklärungen zur Tabelle

Den Tabellen ist eine Auflistung der verschiedenen Schreibweisen und Bezeichnungsvarianten, für die verschiedenen Schiffsarten, sortiert nach Alphabet, vorangestellt. Auch aus ihr wird ersichtlich, wie unpräzise für heutiges Verständnis die schriftlichen Bezeichnungen der Schiffstypen im gesamten niederdeutschen Sprachraum waren und dass es dennoch möglich und normal war, sich auf dieser Ebene zu verständigen.

Tab. G.1: Bezeichnungsvarianten für Schiffsarten

<i>Balinger</i>	<i>Bardese</i>	<i>Bark</i>	<i>Butze</i>	<i>Kraweel</i>	<i>Kreier</i>	<i>Schnicke</i>
balengier	baardzen	baerge	buczen	carafele	crayer	schnicke
balinere	baersen	barce	buese	caravela	creger	schniggen
balinger	baertzen	barcke	bueysse	caravele	creyer	snicke
balinier	bardese	barge	bursa	caravella	kreer	snigge
ballinger	bardesen	bark	buse	caravelle	kreger	snike
ballynger	bardeze	barke	busen	caeveele	kregere	snycke
balnier	bardiesen		busse	carvelkin	kregher	snygge
banijer	bardsen		busze	carvella	kreier	
balnyerde	bardszen		butze	cravel	kreiger	
balyere	bardze		buuse	crofeel	kreighere	
balynger	barze		buyskijn	karvell	kreighiare	
	barse		buyssche	kerveel	kreyer	
	barsen		buyssen	kervell	kreyger	
	barsia		scuddeburse	kerfiel		
	barsse			kervelle		
	barssen			kervyell		
	barsze			krafel		
	bartszen			kravehel		
	bartze			krael		
	barze			kraweel		
	berdeze					
	berse					

G.3. Schiffsregesten zum HUB

Erklärungen zur den Tabellen

Die Schiffstabellen kompilieren in Regestform die jeweiligen Schiffstypen, wie sie in den verschiedenen Bänden des HUB in den einzelnen Quellen Erwähnung finden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Schiffen des 15. Jahrhunderts. Die Tabellen füllen – ausgenommen Kogge, Liburne und Holk – die Kreuze in der Gesamtübersicht Anh. G.1, S. 865 mit Inhalt.

Die Einträge zu den einzelnen Schiffsarten sind nach Jahren geordnet. Wenn das Ereignisjahr bekannt ist, wird dieses berücksichtigt, ansonsten gilt das Jahr der Quelle.

Es wurden auch die ganz oder teilweise in Regestform wiedergegebenen Einträge ausgewertet, wobei dann allerdings auf einen direkten Wortlaut oder eine Originalformulierung meist verzichtet werden musste. Die Anmerkungen der jeweiligen Editionsbearbeiter, in denen mancherlei wertvolle Ergänzungen und Querbezüge zur Verfügung gestellt werden, wurden ebenfalls verwertet.

Die zweite Spalte („Stichwort“) dient zur schnelleren Orientierung. Es wurde Wert gelegt auf die Unterscheidung zwischen einem bewaffneten Ausliegerschiff – meist auf Kaperfahrt, mitunter auch als Begleitschiff oder Truppentransporter unterwegs – und einem Frachtschiff, also einem Handelsschiff. Diese Unterscheidung ist für die hauptsächliche Funktion des Schiffstyps, aber auch für den Stand der Herausbildung von speziellen Kriegsschiffen von Bedeutung.

G.3.1. Schnicken

<i>lfd. Jahr Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Schnicke Vorgang</i>	<i>Bd. Nr. .§§</i>	<i>S. Fn.</i>
1 1369	Rostocker <i>orlog- snicken</i>	Rostocker Abrechnung über Prisenschiffe und Beute. ^a Eine Schigge wurde geteert: ... <i>pro ungendis snicken 4 s.</i>	4 332 .5	137
Keine Nachweise in HUB 5				
2 1427	preußische Gegleit- schutz- <i>snicken</i>	Komtur v. Danzig an Hochmeister. Der dän. König finde es <i>gantcz vordrislich</i> , dass die preußischen <i>schiffe so mit gewalt durch sein reich komen</i> , [...] <i>das wol hundert und 30 schiffe nuu mit saltze und anderer ware komen ingesegilt</i> , [...] <i>das die selben schiffe sich mit snicken bewaret haben, die sowes umbelang die schiffe segeln und sie ouch befestigen.</i>	6 681	382
3 1428	2 Kaper- <i>snycken</i>	Lübeck an Stralsund. Die Rede ist <i>van welken bosewichten mit twen snycken mit namen Lowwe, dat de juwen armen borhgeren uppe dem lande to Ruyen up dem heringvanghe se swarliken beschediget unde ene genomen hebben, wes se vorworven hadden etc. ...</i>	6 758	430
4 1428	Zwei lüneburg. <i>orlog- snycken</i>	Lüneburg zahlt für zwei Hauptleute, <i>ere gesellen und ok vor ere snicken, darmede se en tor zeeward in der stede krighe teghen den heren koning van Dennemarken unde de synen gedenet hadden.</i> ^b	6 762	431
5 1432	Wismarer Auslieger- <i>sniggen</i>	Danzig an Lübeck. Wismarer Auslieger mit lübischer Hilfe, d. h. mit <i>de fischbardze mit twe sniggen.</i>	6 1020	571
6 1432	Lübecker <i>orlog- sniken</i>	Revaler Ratsherr. Abfahrt von Lübeck verzögerte sich wegen dem dänischen Broder Svensen. Die Lübecker <i>makende se hir ut 6 holke unde sniken unde vengen Broder Svensen.</i>	6 1041	581
7 1436	Fracht- Schnicke	Lübecker Bürgermeister und ein Ratsherr einigen sich mit dem schwedischen Knappen Peter Runighe wegen einer bei Öland untergegangenen Schnicke. Es wird nicht klar, ob das ein lübisches Schiff war oder dem Schweden gehört hatte oder ob der Schwede das Schiff versenkt hatte. ^c	7.1 262	130 ¹
8 1451	Begleit- schutz- Schnicke	Danzig an Rügenwalde. Auslieger des dän. Königs hatten ein Lübecker Frachtschiff aufgebracht. Es habe an Begleitschutz gefehlt, weil der Danziger Komtur eine Schnicke arretiert hatte.	8 37	17 ²

^a Nr. 1: Es handelt sich hier wohl um den Waldemarischen Krieg der Kölner Konföderation. Rostock hatte dabei zusammen mit Wismar 6 Koggen und 6 Begleitschiffe, Schnicken oder Schuten zu stellen (siehe PAULSEN, Koggendiskussion (2010), S. 26). Diese Schnicke scheint dazu gehört zu haben.

^b Nr. 4: Also Unterstützung aus Lüneburg für Kampf gegen den Kg. v. Dänemark.

^c Nr. 7: Siehe hierzu UBStL 7, Nr. 703 (S. 688/689).

<i>lfd. Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Schnicke</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i>	<i>S.</i>
<i>Nr.</i>		<i>Vorgang</i>		<i>.§§</i>	<i>Fn.</i>
9 1455	lübische Auslieger-Schnicke	Öländ an Lübeck. Lübische Ausliegersschnicke hat bei Rixhöft ein Schiff beraubt.	8	414	279
10 1455	<i>snicken</i> als Ausgleich	Der Kölner Johanne Steinhusz hat Ansprüche an den dänischen Ritter Karl Knutson. Danzig vermittelt. Zur Begleichung: ... <i>dat men Johanne Steinhusz wille ene snicken lenen offte es eme behoeff wert</i> ...	8	765	478/ 479
11 1457	schwed. <i>snycken</i>	Stolp, Schlawe und Rügenwalde an Danzig. Es sollen einige Schweden mit ihren Schiffen (<i>snycken, baersen unde schepen</i>) nach Danzig gekommen sein.	8	555	366
12 1457	8 Danziger Kaper- <i>snyggen</i>	Danzig bittet den Schiffer Peter Rabaut, mit <i>syner snygge</i> gegen den König v. Dänemark, den Orden und seine Helfer zu ziehen. Nachsatz der Quelle gibt Danziger Kaper und Auslieger an, darunter <i>8 snyggen</i> (u. a. Peter Rabaut). ^a	8	674	435
13 1458	5 Danziger Kaper- <i>snycken</i>	Danziger Kaperbrief für Jacob Prusze mit seiner <i>barse</i> . Nachsatz der Quelle benennt weitere Danziger Auslieger, u. a. <i>6 snycken</i> . ^b	8	708	447
14 1458	<i>etzliche flämische snicken</i> für Hochmeister	Quellenvorbemerkung: Hochmeister an Amsterdam. Hochmeister bittet um Hilfe der Seestädte Hzg Philipps v. Burgund: ... <i>das sie uns denne mit gelde hulpe thun und uns danne eine barse, 4 adir 6, mit etzlichen snicken senden</i> ...	8	739	460
15 1460	2 Lübische <i>vrede-snicken</i>	Drei Lübecker <i>Vrede</i> -Schiffe verfolgen Seeräuber. Mit <i>den twen snicken</i> folgen sie bis in die Peene hinein.	8	924	560
16 1461	lübische Kaper- <i>snicke</i>	Dänen klagen gegen Danzig. Danzig antwortet: Herr Claus Ronnouwe und denen von Malmö habe der Lübische Auslieger Hans van Collen ^c Hering abgenommen, <i>darumbe he [Hans van Collen] eyne snicke uthgemakede unde nam eynen uth Sweden und schickede dat schipp ken Danczke</i> ... , d. h. Danzig sei nur ins Spiel gekommen, weil Hans ein schwedisches Schiff aufgebracht und nach Danzig geschickt hatte.	8	1165	719 .12
17 1462	4 Danziger Kaper- <i>snycken</i>	Danziger Kaperbriefe für Auslieger, u. a. <i>4 snycken</i> (mit <i>konigk Karls snycke</i> und <i>mit des rates snycken</i>). ^d	8	1150	691

^a Nr. 12: Siehe Tab. I.1, S. 928, Nrn. 9, 17; S. 929, Nrn. 24, 28, 32 (Rabaut); S. 930, Nrn. 34, 44, 47.

^b Nr. 13: Kaperbrief auch: Tab. I.1, S. 929 Nr. 29 (Prusze, Jakob).

^c Nr. 16: Zu Hans van Collen siehe HUB 8, Nr. 1056 S. 634.

^d Nr. 17: Siehe TabAnh. I.1, S. 928 Nrn. 10, 15, 16; S. 929, Nrn. 22, 26; S. 930, S. 38.

<i>lfd. Jahr Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Schnicke Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i>	<i>S.</i>
			<i>§§</i>	<i>Fn.</i>
18 1463	Danziger- <i>snycke</i>	Kaperbriefe für Danziger Auslieger. Am 5. März 1463 <i>Henrick Cords mit eyner snycke.</i> ^a	9 6	3
19 1469	schwed. Auslieger- Schnicke	Danzig an die schwedischen Reichsräte. Beschwerde über die Aktivitäten der Auslieger Iwar Axelsons vor Gotland, die mit einer Kogge und einer Schnicke unterwegs waren.	9 667	573
20 1485	Rigaer Kaper- Schnicke	Riga an Danzig. Der Rigaer Büchschütze Meister Matcz hat auf Gotland vom Vogt eine Schnicke gekauft, die er als Auslieger- und Kaperschiff ausrüsten will oder bereits getan hat.	10 1200	727
21 1486	lübische Begleit- schutz- <i>snycke</i>	Lübeck an Reval. Kapergefahr durch schwedischen Ritter Axelson und die Franzosen bei Skagen (<i>biü dem Schagen</i>) und im Sund (<i>vor deme Sunde</i>). Schiffe sollen zusammen fahren, Kaufleute erbitten Begleitschutz durch <i>de hovetman, deme de snycke bevalen is.</i>	11 56	34
22 1491	Lübecker Stadt- Schnicke	Lübeck an Reval. Es geht um den Piraten Bertram Hoyke. Lübeck habe früher mit seiner Schnicke Reval Botschaft gesandt, dass der Kaperer Bartram Hoyke und andere im Öresund liegen. ^b	11 449	317

^a Nr. 18: Siehe Tab. I.1, S. 928, Nr. 8.

^b Nr. 22: Zu Hoye siehe auch Anh. G.3.2 („Bardesen“), S. 877, Nr. 42, 44. Nach HUB 11 Nr. 449 lag Hoye nicht, wie der Regest aussagt, im Öresund, sondern im *Gronesund*, also im Grønsund zwischen Falster und Møn.

G.3.2. Bardesen

<i>lfd. Jahr Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Bardese Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i>	<i>S.</i>
			<i>§§</i>	<i>Fn.</i>
Keine Nachweise vor HUB 5				
1 1402	3 englische Auslieger- <i>baertzen</i>	Kontor in Brügge an den engl. Kg. Es geht um drei engl. Auslieger: <i>qualiter nonnulle gentes vestri regni cum tribus navibus dictis baertzen ...</i>	5 542	274
2 1403	2 englische Auslieger- <i>bardiesen</i>	Strals. Schadensliste gegen Engländer. 2 englische Auslieger, <i>duabus navibus bardiesen ... (cum alia nave ballinger)</i>	5 621	322 .4
3 1424	schottische Auslieger- <i>barsie</i>	Köln an den schottischen König. Klage Kölner Bürger gegen schottische Auslieger <i>cum duabus navibus, una dicta barsie ...</i>	6 551	307
4 1432	Hamburger Auslieger- <i>bardzen</i>	Hamburg an Kampen. Ein Schiff wurde geschleppt <i>vermiddelst eener bardzen.</i>	6 1013	566
5 1432	lübische Auslieger- <i>fischbardze</i>	Danzig an Lübeck. Es geht um Wismarer Auslieger mit lübischer Hilfe durch <i>de fischbardze mit twe sniggen.</i>	6 1020	571

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Bardese</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
6 1438	englische Fracht- barze	Zwei Preußen wurde <i>ut William Gappers barze von Jermude^a dar William Peyck schipper van was, van den Hollanderen und Zelanderen</i> Ware geraubt.	7.1	767 .140	464
7 1439	dänische Fracht- barze	. . . <i>ut her Axels barse</i> wurde geraubt. Laut Index des Bearbeiters Hans-Gerd von Rundstedt handelt es sich um den dän. Reichsrat Aksel Petersson.	7.1	767 .116	458
8 1440	pommer. Fracht- bardze	Danzig an Rügenwalde. Bardze des Herzogs v. Pommern wurde in Danzig beschlagnahmt.	7.1	562	281
9 1440	½ holländ. Bardze verkauft	Partenverkauf: Adam van der Hamme aus Geldern verkauft an den Preußen Herman Caen die Hälfte einer im Zwiin liegenden Bardze, <i>van welker meester plach te zine Maert[in] Hole</i> . Preis mit Zubehör: 9 lb fldr.gr.	7.1	619	308
10 1441	Stralsunder Fracht- barze	Wisby an Danzig. Es geht um eine Barse des Stralsunders Jacob van Swichten, die König Erich incl. Ladung genommen hatte.	7.1	737	375/ 376 5
11 1450	lübische Fracht- bardesen	Lübische Klagen gegen die Engländer 1449-52. Es verlor Schipper Kersten Lange <i>ene bardesen van 80 lasten</i> .	8	215 .45	161
12 1452	schwed. Auslieger- barze	Danzig an Stockholm. Klage von Danzigern gegen die Auslieger und Hauptleute des Ritters Erich Axelsson, die mit dessen Barse zwei lübische Schiffe gekapert haben.	8	204	148
13 1452	Danzig Fracht- bardzen	Klage Danzigs gegen Dänemark. ^b Der dänische König kaufte 1452 <i>eyne barze van Syvert Meyen, welk gelt em de konigk schuldich bleff</i> . . .	8	1160 .60	704
14 1453	Antwerpen. <i>grote barze</i> (Fracht)	Aus England kommende, in Lübeck beschlagnahmte Schiffe von Heyne und Wilhel Jacobsson: . . . <i>den twen schepen: Int erste in der groten barsen Heyne Jacobesson, borgher to Antwerpen [...] De ander schipper van Termode,^c Wilhem Jacobesson de schipper^d</i>	8	249 .1	180
		Lübeck an Hochmeister. Es geht um 5 Terlinge Tuch des Hochmeisterdieners Hans Reppyn aus einer Barse, die in die Trave gelangt waren. Es geht wohl um HUB, Nr. 249.1, also die Barse von Heyne Jacobsson (wie oben lfd. Nr. 14).		295	206
15 1453	schwed. Fracht- barsze	Ritter Erick Erickesson an Hochmeister. Der Danziger Marcus Maher hatte die Barse des Ritters arrestieren lassen. (Dazu auch HUB, Nr. 255 →	8	258	188

^a Nr. 6: Yarmouth.^b Nr. 13: Siehe Anh. H.3, S. 917f.^c Nr. 14: Muiden bei Sluys.^d Nr. 14: Schiffstyp dieses zweiten Schiffes nicht angegeben.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Bardese</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		(Nachsatz), S. 187, wo es heißt: <i>sy schreiben van der barsze wegen, die Marcus Maher hat rostiret.</i>)			
16 1454	englische Kaper- barse	Danzig an englischen König. Engl. Kaperbarse aus <i>oppidum Berwick</i> beim South Firth (<i>ad quendam maris districtum Sudfert vulgariter nominatum</i>) hat ein Danziger Schiff gekapert.	8	363	239
17 1457	schwed. Kaper- baersen	Stolp, Schlawe und Rügenwalde an Danzig. Es sollen einige Schweden mit ihren Schiffen (<i>syncken, baersen unde schepen</i>) nach Danzig gekommen sein.	8	555	366
18 1457	6 Danziger Kaper- bartszen	Danzig bittet den Schiffer Peter Rabaudt, mit syner snygge gegen den Kg. v. Dänemark, den Orden und seine Helfer zu ziehen. ^a Nachsatz der Quelle gibt Danziger Kaper und Auslieger an, u.a. <i>6 bartszen</i> . ^b	8	674	435
19 1457	dänische Fracht- berse	Der Lübecker Kortsack hat die Barse des Dänen Donhof Kalle (<i>myner bersen</i>) einkassiert, weil dieser angeblich dem Michell Wernecow Waren im Wert von 700 Mark genommen habe. Kalle habe jedoch nichts getan, sondern das seien König Christian und der livländische Ordensmeister gewesen.	8	643	414 1
20 1458	3 Danziger Kaper- bardszen	Danziger Kaperbrief für Jacob Prusze mit seiner <i>barse</i> . Nachsatz der Quelle benennt Danziger Kaper und Auslieger, darunter <i>3 bardszen</i> (u.a. Jacob Prusze). ^c	8	708	447
21 1458	4-6 flämische barsen für Hochmeis- ter	Quellenvorbemerkung: Hochmeister an Amsterdam. Hochmeister bittet um Hilfe der Seestädte Hzg. Philipps v. Burgund.: <i>das sie uns denne mit gelde hulpe thun und uns danne eine barse, 4 adir 6, mit etzlichen snicken senden . . .</i>	8	739	460
22 1458	3 Danziger Auslieger- Barsen	Danziger Verzeichnis der von den Danziger Ausliegern genommenen Schiffe und Waren (1458-1460): § 13, 14: Molnersz Danziger Auslieger- <i>bardsche</i> , § 15: Cleys Hafemans Danziger Auslieger- <i>bardshe</i> , § 17, 19: Hinrik van Oszen Danziger Auslieger- <i>bardzhe</i> .	8	1160 .13- 15,19	594- 595
23 1458	Danziger Auslieger- barsen	Stralsund an Danzig. Der Danziger <i>Hinrik Clockener unde siine selszop</i> überfiel <i>met Hartwich Cordes barsen</i> das Schiff des Stralsunders Herman Sevenberge mit dem Setzschiiffer Claus Gisouwen.	8	707	446
24 1459	lübische	Graf Richard v. Warwick (seit Ende 1457 Ober→	8	780	485

^a Nr. 18: Wie Anh. G.3.1, S. 871, Nr. 13.

^b Nr. 18: Tab. I.1, S. 929, Nr. 26 (Nyelsson) und Nr. 29 (Prusze, Jacob).

^c Nr. 20: Kaperbrief für Jacob Prusze siehe Tab.I.1, S. 929, Nr. 29. Außer um Prusze geht es noch um Eler Bokelman (Tab. I.1, S. 928, Nr. 1) und Kersten Nyelsson (Tab. I.1, S. 929, Nr. 26).

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Bardese</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
	Bergen- fahrer- barsen als Auslieger	befehlshaber in Calais) an Lübeck. Richard hatte 1458 die lüb. Baienflotte (18 Schiffe, nach Livland bestimmt) aufgebracht: <i>he toke 17 hulkes with other maler veselles, laden with salt</i> . Lübeck sandte zwecks Vergeltung Kriegsvolk auf See aus, wie die Ausgaberolle der lüb. Kämmerer von 1458 belegt: <i>Item van bevel des rades geven schipper Swarten unde schyper Wylin Folseke myt der Bergervarer barsen mantgelt, alz se na den Engelschen uötte weren tor se wart, ...</i>			
25 1459	Danziger Stadt- bardse	Bericht Danziger Ratssendboten nach Hause. Biten, die Stadtbarse zu schicken ... <i>das ir uns die bardse liasset wider komen mit den schirsten, das wir dan darin [...] mochten heim komen, ...</i>	8	795	500
26 1460	die grosse Auslieger- barse des Ordens	Hzg. Wartislaw v. Pommern an Lübeck. Es geht um den herzoglichen, nicht gegen Lübeck ausgeschickten Auslieger Gherd Swerin. Lübeck hat aber gegen Swerin Auslieger aufgeboden. Die Fußnote erwähnt das Aufbringen von Ordensausliegern durch lübische Kampfschiffe. ^a Der Königsberger Komtur teilt dem Hochmeister mit: <i>Ewer gnade geruche zcu wissen, das eyns [van] ist hey-me gekomen, die grosse barse, ...</i>	8	945	569 2
27 1460	Lübecks nye barssen mit ihrem groten bot	Am 28.9.1460 rüstete Lübeck zum vierten Mal in dem Jahr <i>vrede</i> -Schiffe aus: ... <i>utgeret den Peter unde dat grote bot van der nyen barssen in de Nyensteder Wyk ...</i> Die Barse war also so groß, dass sie also mind. 2 Boote besaß.	8	973	586 3
28 1462	Danziger Kaper- bardszen	Danziger Kaperbriefe für Auslieger, darunter 1 <i>bardszen</i> . ^b	8	1150	691
29 1462	dänische Fracht- bardsen	Schadensliste der Dänen gegen Danzig. ^c ... <i>unde uppe her Kanutes bardse ...</i> , also wohl von einem dän. Adligen („her“).	8	1165	718 .4
30 1462	2 Danziger Handels- bardszen	Antwort Danzigs auf die dän. Klagen. ^d Zwei Danziger Englandfahrer-Barsen, <i>two erer bardszen, dar denne Hoppenbruwer und Jorgen Jost schippers aff weren, ...</i> im Öresund festgesetzt worden und bei Nacht und Nebel den Dänen entkommen.	8	1167	724 .6
31 1463	Danziger Auslieger- bardze	Kaperbriefe für Danziger Auslieger. Darunter am 30. März 1463: <i>Hans Kylekanne eyne bardze</i> . ^e	9	6	3

^a Nr. 26: Nachweis: HR 5, Nr. 26 und Anm. 3.

^b Nr. 28: Tab. I.1, S. 928, Nr. 1 (Bokelman).

^c Nr. 29: Siehe Anh. H.5, S. 920.

^d Nr. 30: HUB 8, Nr. 1165; vgl. lfd. Nr. 29 und Anh. H.5, S. 920.

^e Nr. 31: Tab. I.1, S. 929, Nr. 20.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Bardese</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
32 1464	2 dänische Auslieger- barszen- schepen	Gefecht zwischen Dänen und Danzigern. Danziger Baiesalzfahrer auf der Rückreise durch den Sund. Es kamen <i>twen schepen van orlighe</i> der Dänen (<i>de denen mit eren barszenschepen</i>). Man beschoss sich und die Danziger schossen der <i>klenen barszen ryppe entwe</i> und man überwältigte die Dänen.	9	104	52/ 53
33 1465	dänische Auslieger- bartze	Ritter Ake Axelsson an Lübeck. Dem Ritter wurde seine <i>bartze</i> durch den Holk des Rigaer Schiffers Hermen Reyneman nach einem Streit an Land vor der Warnow weggenommen. Hierzu Danzig mit der Aussage des Steuermanns des rigischen Ratshern und Schiffers Hermen Reyneman. Dänen und Rigaers Seeleute hatten zusammen getafelt. Der Rigaer war auf dem Weg nach Flandern. Es gab Streit zwischen beiden, der eskalierte.	9	218	130
34 1466	schwed. Handels- barsse mit Lüb. Setzschiffer	Kalmar: Vertrag zwischen dem Schiffer Hans Rodenbek und dem Ritter Birger Trolle. Rodenbek wurde dessen Setzschiffer für <i>eyne barsse myt takel und myt towuen unde alle tobehoring, in welk schip he my vor eynen vulmechtigen schipperen gesat heft.</i> ^a	9	266	157
35 1469	2 schwed. Auslieger- barseen	Hans Bardun an Danzig. Verhandlungen mit den Ausliegern Ritter Ywar Axelsons. Die schwedischen Auslieger operierten <i>myt erer barsee und myt dem kregere</i> . Eine weitere <i>barse</i> von <i>her Jwen licht to Stekeborch</i> ^b .	9	721	660
36 1473	Stockholm. stad bartze mit Fracht	Stockholm an Lübeck. Eine Stockholmer Stadt- <i>stad bartze ghevrahtet myt unsen borgheren unde koepmannen</i> , wird daran gehindert, Lachs auszuführen.	10	244	164
37 1478	lübische Kaper- bardzen	Oslo an Lübeck. Ausraubung eines schiffbrüchigen Osloer Schiffes in der Ems durch 2 Lübecker Schiffer, der eine <i>heithe Hynrikh Skakt met bardzenen</i>	10	625	424
38 1478	lübische Fracht- barsen	Lübeck an Schweden. Der schwedische Schiffer Arnd Smyd, auf dem Weg nach Reval, ist mit Waren lübischer und anderer hansischer Bürger vor Oeland schiffbrüchig geworden, mit <i>juwer barsen</i> . Lübeck. Es geht offensichtlich um den gleichen Vorfall und das gleiches Schiff, nur ist hier von der Barse des Schiffers Oleff Schoning die Rede.	10	703	461
			10	705	462

^a Nr. 34: Hans Rodenbek ist Lübecker: 1458 war er *ammoralis* der lübischen Westflotte (HUB 9, Nr. 196.3 (S. 108)).

^b Nr. 35: *Stekeborch* ist Stakeborg, Östergotland.

<i>lfd. Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Bardese</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i>	<i>S.</i>
<i>Nr.</i>		<i>Vorgang</i>		<i>.§§</i>	<i>Fn.</i>
39 1480	holländ. Auslieger- scudde- burse	Zieriksee an Danzig. Der verstorbene Zierikseer Schiffer Georg Heinrich Tant war in Danzig, wohl zu Unrecht, wegen Seeraub aus dem englischen Schiff „Katherine“ (damaliger Schiffer Geerbrants Wille; Besitzer Wilhelm Bilgemin aus Lynn), befrachtet von Danziger Bürgern, vor Gericht gewesen. Die Witwe stellt einen Bürgen und beruft sich auf Skipper Wille, der bezeugt, dass 1480 die „Katharina“ nicht durch jemanden aus Zieriksee, sondern durch einen Auslieger des Königs von Dänemark aufgebracht und ausgeraubt worden war. Der Schipper des dänischen Kaperschiffes, <i>nave quadam barcka seu parone Portuganie^a</i> war der Holländer Albert Luutkijn, Sohn des Schultheisses von Enkhuizen. Dieser Luutkijn habe die „Katharina“ angegriffen und ausgeraubt. Für das beschädigte Piratenschiff, das in Brouwershaven blieb, besorgte sich Luutkijn <i>alia navem bursam ... seu alias scuddeburse^b</i> .	10	1139	701- 702
40 1482	lübische Fracht- barze	Klagen der Lübecker gegen die Engländer. Nahmen zwei Lübecker Brüdern ein Schiff weg, <i>navem que dicitur barze, que in Angliam perducta ... sit.</i>	10	445	309 .4
41 1486	Revaler Stadt- barsze	Reval an Lübeck. Reval hat drei Schiffe als Begleitschutz ausgeschildt, darunter die Stadtbarse, <i>unse barsze</i> und zwei private Schiffe.	11	65	40
42 1488	Rostocker vrede- barsen	Lübeck an Rostock. Zu Seeräubereien des Bert-ram Hoyke ^c : Hat mit seiner visscherschuten ein für den Vogt von Gotland bestimmtes Schiff genommen und seine eigene Schute versenkt. Erst danach <i>syn se vorschocken</i> , dass sie Gotland als Basis verlieren könnten. Kaperte daraufhin ein sundisches Schiff und ließ den Lübecker für Gotland wieder frei und legte sich im Gronesund auf Lauer. Lübeck bittet Rostock darum, dass man <i>eyne barsen myt volcke uthmaken unde en naschicken</i> solle.	11	244	185/ 186
43 1489	flämische Kaper- royebarse	Heinrich Loer, Sekretär d. dtsh. Kaufmanns in Antwerpen. Es geht um Beraubung eines Kölners durch <i>dattet volck van mynen junckheren van Brederode myt een royebarse hadden dat guedt</i> →	11	323	234

^a Nr. 39: In einer zweiten, deutschen Ausfertigung des Briefes ein halbes Jahr später heißt es: *mit een Poortgaels barke (HUB 10, S. 702, Anm. 1)*.

^b Nr.39: Der Begriff „scuddeburse“ ist schwer zu fassen (siehe hierzu auch die Ausführungen Kap. 7.2, S. 228) Unter „schudde-“ bzw. „schutteburse“ bieten sich – SCHILLER / LÜBBEN, Mndt. Wb., Bd. IV, S. 144-145 und 154-157 folgend – zwei Erklärungen an: 1. *schudde/schutte* im Sinne von „schütten“ oder auch „Schott“. Eine *scuddeburse* wäre danach ein Schiff für Schüttgut; 2. *schutte* = *schot* = Geschütz, Schütze. Hiernach wäre eine *scuddeburse* eine „Geschütz-“ bzw. „Schützenbarse“, also ein Kampfschiff. Im Zusammenhang mit der Ausliegerei scheint mir das die wahrscheinliche Bedeutung zu sein.

^c Nr. 42: Zu Hoyke siehe auch unten Nr. 44; Anh. G.3.1, S. 872, Nr. 22; Anh. G.3.9, S. 907.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Bardese</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		<i>ghenomen und ter Shuus gebrocht, ...</i> Offensichtlich eine geruderte Barse. ^a		
44 1491	Revaler Frachtbarsze	Lübeck an Reval. Es geht um den Seeräber Bert-ram Hoyke. ^b Der soll nun <i>alleyn mit ener barken darinne mit sick vefftich edder szostich knechte hebbende in dem Sunde edder umme den trent liggen scholen</i> . Reval soll Lübecker Schiffe ausfahren lassen, aber sie gut bemannen und dafür sorgen, dass sie zusammen bleiben. Man ist verwundert, dass ein Schiff allein nach Lübeck gekommen sei, nämlich <i>schipher Berndtes Horenzee barsze, dar-up Bulow vor eynen schipher gesettet is</i> .	11 449	317
45 1492	2 Holländ. Ausliegerroggebaertzen	Kampen an Enkhuizen. Ein <i>carveel, genoempt de Maddalene dair schipper van is Peter Rass van Hamborch</i> kam mit Weizen und Roggen für Kampen aus Frankreich. Zwei Enkhuizer <i>roggebaertzen</i> halten das Schiff an.	11 635	405/ 406
46 1493	schottische Frachtbarze	Danzig an Köln. Danziger haben 1493 <i>inn eyne Schotze barze, dovonn der schippere Johann Daessenn, geschiffet</i> . Schiff wurde von dem Kölner Johann van Straelen ausgeraubt.	11 1063	661
		Derselbe Fall. Antwort auf obiges Schreiben.	11 1086	673- 474

^a Nr. 43: Eine geruderte Barse war zu jener Zeit wohl ungewöhnlich und deshalb erwähnenswert. Die Frage bleibt, ob es sich um ein ausschließlich gerudertes Schiff ohne Mast und Rigg handelte, oder ob eine gesegelte Barse über zusätzliche Berudering verfügte.

Es ergeben sich zwei Erklärungsmöglichkeiten: Entweder dieses *royebarse* hatte kein Rigg oder die Ruder waren ungewöhnlich und erwähnenswert, weil Barsen zu dieser Zeit normalerweise gesegelt wurden.

^b Nr. 44: Zu Hoyke siehe auch Anh. G.3.1, S. 872, Nr. 22 incl. Anm. und oben, Nr. 42 incl. Anm..Hoyke siehe auch Anh. G.3.9, S. 907, Nr. 12.

G.3.3. Balinger

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Balinger</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
1 1403	englischer Ausliegerballinger	Stralsunder Schadensliste gegen Engländer. Zwei englische Ausliegerbardesen operieren <i>cum alia nave ballinger</i> .	5 621	322 .4
2 1404	hansische Kaperballinghe	Brügger Kontorsbericht 1428 über Verhandlungen mit spanischen Gesandten, die klagen, <i>dat vor 24 jaeren van somighen Osterlinghen, ... dat ballinghe off zeerovers weren gewesen, den ere groten schaden hedden gedaen ...</i>	6 728	409
3 1407	mehrere hansische Fracht-	Hansische Bergenfahrer haben in Norwegen Engländer gefangen gesetzt und auch ermordet. 300 Hans. kamen in ihren Balingern und Booten→	85 5 756	386

lfd. Jahr Nr.	Stichwort	Balinger Vorgang	Bd.	Nr. .§§	S. Fn.
	<i>balyngeres</i>	(... <i>et trois centz par ewe en lour balyngeres et batelx</i>).			
4 1407	viele franz. Auslieger- balniers	Charles VI. v. Frankreich: Schutz für Hansische vor frz. Kapern, über die er sagt: <i>dat vele lieden, gesellen ende schiphers van onssen conincrike hebben gewapent balniers ende andere schepen van oirloghe</i> .	5	806	420
5 1415	flämischer Auslieger- balengiere	Stadtrechnung von Brügge. Ein fläm. Bürgermeister kümmert sich <i>up de clachten van den ouderlingen van eenen scepe van der Wissemare, dat ghevangen was van eenen balengiere</i> ...	6	45 .3	19
6 1421	Kampener Fracht- Balinger	Hrg. Johann erlaubt, den Balinger des Baillifs von Sluis Jan Geerloff in Kampen mit Getreide beladen zu lassen.	6	361	195/ 196
7 1404	hansische Kaper- ballinghe	Brügger Kontorsbericht 1428 über Verhandlungen mit spanischen Gesandten, die klagen, <i>dat vor 24 jaeren van somighen Osterlinghen, ... dat ballinghe off zeerovers weren gewesen, den ere groten schaden hedden gedaen</i> ...	6	728	409
8 1430	hansische Fracht- balniers	Herzog Johann VI. von Bretagne gewährt Schutz für Hansische. Diese kommen mit ... <i>leurs vaisseaulx, houlques, nefz, balniers et autres navires</i> , ...	6	895	495
9 1433	hansische Fracht- baliners	Der <i>duc de Bretagne</i> bestätigt Rechte und Schutz für <i>des marchans, maistres de vaisseaux et navires des pays d'Alemaigne</i> , bzw. an anderer Stelle ausdrücklich für <i>ceulx des pais et ville de la Hance d'Alemaigne</i> [...] <i>avecques leurs vaisseaux, heulques, nefz, baliners, autres navires</i> , ...	6	1057	587- 588
10 1438	Amsterd. Auslieger- balengier	Es geht u. a. um Amsterdamer Kaper, <i>die mit een balengier int Marsdiep genomen hebben een scip van Campen</i> , ...	7.1	385	189
11 1439	Hamburger Auslieger- balynger	Danzig an Hamburg. Zwei Danziger und ein Lübecker Bürger haben dem Lübecker Schiffer → Henning Dethmars ein Schiff abgekauft. Dieses Schiff wurde auf der Fahrt in den Zwiin oder nach Kampen von dem Hamburger Auslieger Snepel (der im Auftrag des Hamburger Ratsherren Claus Lange fuhr) mit seinem <i>ballynger</i> aufgebracht.	7.1	418	214
12 1453	2 lübische vrede- balnyerden	Lübeck an Bergen. Ausgaben Lübecks zur Befriedung der See (Kommentar des Bearb.): <i>Geven de zee to bevredende myt twen balnyerden mit 50 soldeners, twen bussenschutten, hovetluden unde sturluden, schipmans, bosmans, koken unde junckknechten 400 mr. 5 s. 2 d.</i>	8	251	183
13 1454	Auslieger- balniers	Vorspann (Kommentar des Bearb.): <i>Item littere due dominorum Hamburgensium van der utma</i> →	8	346	230

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>B a l i n g e r</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
	des Gr. v. Oldenburg	<i>kinge des balniers to Oldenborch, cum conceptis inclusis</i> . Ein Bremer Brief spricht <i>van der utma-kinge des balniers in der zee to Oldenborch . . .</i>			
14 1460	2 englische Ausliegerballingeren	Der Danziger Schiffer Sterneberg und sein Schiffs-volk sind von englischen <i>ballingeren und anderen schepen</i> überwältigt worden. ^a	8	946	570
15 1462	2 Danziger Kaperbalyere	Danziger Kaperbriefe, u. a. für <i>Hans Schulte mit eyne balyere</i> und <i>Vincencz Stolle eyn balinger</i> . ^b	8	1150	691
16 1463	Danziger Ausliegerbalinger	Kaperbriefe für Danziger Auslieger. Am 30. März 1463 <i>Peter Wendt mit hern Johan van Waldn balinger</i> . ^c	9	6	3
17 1470	englischer Frachtbalmijer	Kölner Kaufleute in London, Stalhof. Es wurde Waren in Stockers Balinger, Schiffer Frese verfrachtet (<i>so dat de geselschop ere godere in eyn schip geheischen Stockers balmijer nicht en hebben mogen schippen nae vorwarden tuschen in und herre Fresen, meister desselven schippes . . .</i>)	9	705 .27	649
18 1476	lübischer Frachtbalinger „Lylly“	Streit zwischen Lübecker und Bristoler Kaufleuten vor Kg. Edward IV. von England. Juli 1475: Bristoler berauben (nach Zeugnis aus Island) mit ihrem <i>navis vocate le Mary de Bristowe</i> nicht ein lübisches, sondern ein Bergener Schiff. Das Schiff war das <i>navis dicte a balinger de L[ybyk voca]te the Lylly (. . . Hans Rothenbergh fuit magister dicte navis de Lybyk . . .) onuste carcate cum octoginta lastis de piscibus vocatis stokfissch ad valenciam duorum millium octoginta . . . solidorum et quatuor solidorum per eosdem Henryk [van Furstene] et Hans [Loreholt] apud Sudwelli-siokyll in Islandia emp[itis]</i>	10	489	314/ 315
Kein Balingernachweis in HUB 11					

^a Nr. 14: Sternebergh war preußischer Auslieger: HUB 8, Nr. 194, S. 141. Hinrick Sterneberch erhielt 1462 einen Kaperbrief des Rates der Stadt Danzig (HUB 8, Nr. 1150, S. 691; siehe auch Tab. I.1, S. 930, Nr. 40) . Ein Schiffer Cleis Sterneberch war 1451 von den Engländern erschlagen worden: HUB 8, Nr. 8475, S. 64.

^b Nr. 15: Tab. I.1, S. 930, Nr. 39 (Schulte) und Nr. 41 (Stolle).

^c Nr. 16: Tab. I.1, S. 930, Nr. 45 (Wendt).

G.3.4. Kreier

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>K r e i e r</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
1 1378	englischer orlog-Kreier	Richard II. gegen falsche Zölle für die Hansischen. Fn 2: Zwangsverpflichtung für eine Expedition des Herzogs v. Lancaster u. a. eines neuen Kreier	4	626	257 2

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kreier</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		<i>de Pruys</i> des Thomas Elys, der sich bei Sandwich befand.			
2 1379	Fracht- <i>craier</i> allgemein	Rich. II. bestätigt die hansischen Zolltarife. In Fn 3 geht es um spezielle Abgaben zur Abwehr franz. Angriffe auf die engl. Küste: Abgaben <i>de omnibus aliis navibus, crateris et vasis transeuntibus per mare infra dictum admiratum careatis cum bonis quorumcumque mercatorum in Pruciam.</i>	4	677	277/ 278 3
3 1401	Fracht- <i>crayers</i> allgemein	Vorschriften wegen Versandung des Zwiyn. Aufzählung der größeren Schiffe (3er Päckchen): <i>cogghen, schepen, crayers, evers ende bargaen, gheladen off ungeladen.</i>	5	509	262
4 1407	Revaler Fracht- <i>kreyger</i>	Danzig an Reval. Man vermisst <i>eynen kreyger tuschen 34 lesten unde 36 lesten heringes van dracht^a</i> von Schipper Arnd Ysebrandsson (Reval), der in Danzig ein Frachtgeschäft abgeschlossen hatte und vor Stralsund mit dem Schiff und Ladung verschwand.	5	812	423/ 424
5 1410	preuß. Fracht- Kreier	Ratssendboten an Karl VI. v. Frankreich: Ein schottischer Graf und ein Auslieger mit Genossen hat einen in Preußen befrachteten Kreier auf Fahrt nach Flandern aufgebracht und nach Schottland entführt.	5	938	492
6 1411	Danziger Fracht- <i>kreyger</i>	Lüb. Schadensliste gegen die Engländer. <i>Item int jar 1411 ... do nemen uns de Engelschen enen kregher, dar de schipper van hed Gherwyn van Buren van Dantzke ...^b</i>	8	215	162/ .65 ¹ 163
7 1419	preuß. Fracht- <i>kreyger</i>	Preußische Schadensliste gegen die Engländer von 1451. ^c Drei Thoruner klagen: Der englische Auslieger Rigghe von Newcastle <i>hefft genomen anno 19 eddir darby im eyne kreyger also gut also 500 mark an Schotscher copenschop.^d</i>	8	84	60 .49
8 1421	Hamburger Fracht- <i>kreyere</i>	Hamburg an Gent. Hamburger Klagen gegen Holländer und Seeländer. In Art. 2 geht es um das Schiff von <i>schipper Johanne Wildestorpe dat deme sulven Johanne tobehorede</i> , und in Art. 7 geht es um Gut, das <i>upp deme kreyere</i> Schiffer Johan Wildestorp, durch <i>utligghers van Dordrecht</i> geraubt wurde.	6	362	198 .2/.7
9 1421	Lübecker <i>creyer mit ener mars</i>	Lübeck an Reval. Eigentumsbestätigung für einen Lübecker <i>kreyer mit ener Mars.</i>	6	365	201

^a Nr. 4: *van dracht* = Tragfähigkeit.

^b Nr. 6: Siehe Anh. H.3, S. 917f. Es geht hier um den dort registrierten Kreier.

^c Nr. 7: Siehe Anh. H.2, S. 916.

^d Nr. 7: Die Klage 1451 bezieht sich also auf Vorgänge von vor 32 Jahren!

<i>lfd. Jahr Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kreier Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr. .§§</i>	<i>S. Fn.</i>
10 1426	Kampener Fracht- <i>kreyer</i>	Auflösung einer Handelsgesellschaft zwischen Herman Vrijdach (Köln) und Johan Oldendorp (Danzig). Dabei wird Herman <i>syme seesstzienden deile des schiepes genant ein [k]reyer, as scheper Lubbart Rudschen van Kampen hait</i> , verrechnet.	6	607	337
11 1428	Amsterdam- <i>kleyne kreyer</i>	Brügger Kontor. <i>En kleyne kreyer</i> aus Amsterdam ist selbstverschuldet verunglückt und gesunken.	6	712	396
12 1428	Antwerp- Fracht- Kreier	Danzig schrieb 1428 an Lübeck. Tonyes Pawelsson aus Antwerpen sei ohne Erlaubnis mit seinem Kreier aus Danzig fortgesegelt.	7.1	zu 67	35 5
13 1428	Genter Fracht- Kreier	Gent bezeugt 1435: Genter Bürgern ist März 1428 ihr Kreier vor Norwegen aufgebracht und nach Hamburg verschleppt worden.	7.1	84	43
14 1430	Parten- <i>kreyer</i> als Auslieger	Lübecker Ratsurteil. Der verstorbene (Auslieger?) Peter Pawelsson, hatte einen in <i>vyentliker wyse</i> segelnden Kreier angehalten, und <i>in den grunt gehawen</i> , also versenkt. Zwei Partenbesitzer an dem Kreier (<i>hadden de dre part</i> klagen auf Entschädigung.	6	870	480
15 1431	$\frac{1}{2}$ Kreier verkauft	Stolper Rat bezeugt: Verkauf eines halben, schuldenfreien Kreiers (<i>dar nene bodemyngge upp is</i>) durch einen Stolper Bürger an einen Danziger.	6	926	519
17 1433	lübischer Fracht- Kreier	Rückkauf eines von Vitaliern kassierten Kreiers ergibt unterschiedliche Ansprüche. Partenkreier war ein Handelsschiff.	6	1062	593
18 1433	Anteile an 3 Fracht- Kreiern	Ein Revaler Bürger verpfändet im Rahmen einer Erbgeschichte folgende Schiffsparten: 1/16 an einem Holk, 1/8 an einem weiteren Holk; 1/4 am Kreier von Marquard Woltorp, 1/8 am Kreier des Johan Ratteke und 1/8 Part am Kreier des Schippers Johann Dronsmans.	6	1094	608
19 1434	lübisches Fracht- <i>kregerschip</i> (> 40 Last)	lübische Klagen gegen Holländer und Seeländer. Dem Lübecker Ratsmann Johan Zegeberge wurde durch den Herrn von der Vere <i>ein kregerschip baven 40 laste grot [...] de schipper darvon het schipper Runge</i> , genommen. ^a	8	1255	772 III.11
20 1435	dänischer Fracht- Kreier	Verkauf eines Kreiers mit Zubehör und Ladung durch Bürgermeister von Kallundborg an zwei Lüecker.	7.1	120	65
21 1437	dänischer Fracht- Kreier	Von Amsterdamer Kapern genommener Kreier des Erzbischofs von Lund unter Schiffer Mathijs Steffenszoen.	7.1	384	187 2→ 188

^a Nr. 19: Der Vorfall ereignete sich bereits 29 Jahre vor den Klageartikeln Lübecks auf der Tagfahrt zu Groningen von 1463.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kreier</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
22 1438	Danziger <i>nyer</i> <i>kreger</i>	Schadensliste aus Danzig. Hinrik Westvael klagt: <i>Item so nemen my ... de Hollander und de Se-lander 1 nyen kreger.</i> ^a	7.1	363 .3	179
23 1438	livländ. Fracht- <i>kreger</i>	Preuß.-livländ. Schadensverzeichnis. Verlust des <i>kreger</i> des Schiffers Tydeman Clyngenberge <i>in der Bayeschen vlote</i> mit 12 Hundert Salz und 22 Mann Besatzung an Bord.	7.1	767 .13	418
24 1438	Deventer Fracht- <i>kreger</i>	Preuß.-livländ. Schadensverzeichnis. ... <i>ut schipper Johan Dregers kreger van Deventer, also he van Bustene zegelende quam ...</i> , wurde Ware geraubt.	7.1	767 .109	457
25 1438	Verkauf Wismarer <i>crayer</i>	Bestätigung eines rechtmäßigen Schiffskaufs: ... <i>van den coip van den crayer</i> , den der Kampener Jacob van der Vene in Wismar von <i>scipper Aernt Yserhoed, die ter vercoper is van den crayer</i> , erworben hat.	7.1	355	174, 175 2
26 1438	Kampener Fracht- Kreier	Hoorner halten einen von ihnen gekaperten Kampener Kreiers zur Klärung des Falles zurück.	7.1	385	188 1
27 1438	Danziger Kreier verkauft	Danziger Schöppenbuch. Schiffsverkäufe nach England, u.a.: Hans Hundertmark verkauft an Rodiger Niclas, Knecht des Willem Swane aus London den Kreier „Marieknecht“ für 1260 m prus.	7.1	393	351 2
28 1439	Kampener Fracht- Kreier	Von Greifswald kommend wurde im Marsdiep ein Kampener Kreier von Leute von Texel gekapert.	7.1	385	188 1
29 1439	preuß. Fracht- Kreier	Vor Norwegen kaperten Hoorner Auslieger den (neuen) Kreier des preußischen Schiffers Baernt Zwarte ^b	7.1	459	235 2
30 1439	preuß. Fracht- Kreier	Vor Norwegen kaperten Hoorner Auslieger den <i>zwerte Kreier</i> , den schwarzen Kreier des preußischen Schiffers Maertiin Brant ^c	7.1	459	235 2
31 1439	Königsberg Fracht- <i>kreger</i>	Preuß.-livländ. Schadensverzeichnis. <i>Schipper Bertram van Elspen van Koningsberge wart sin kreger genomen</i> , ein Schiff mit 14 Mann Besatzung.	7.1	767 .33	433

^a Nr. 22: Dieses Schiff wird in der großen Schadensliste HUB 7.1, Nr. 767.7, S. 412 genau spezifiziert: 10 Partenreeder, 17 Mann Besatzung, beladen mit 9 Hunderter Salz. Siehe auch Anh. H.1, Tabellen S. 913 und 914, jeweils „Nr. 7 schipp“.

^b Nr. 29: Der Fall dieses Kreiers wird ausführlich dokumentiert in dem großen Preuß.-livländ. Schadensverzeichnis, HUB 7.1, Nr. 767₄₆, S. 441-442.

^c Nr. 30: Der Schiffer Brandt scheint nur ein Setzschiffer gewesen zu sein, denn das Schiff gehört zu 2/3 einem Pete Oexzoen und zu einem Drittel dem Dänen Pieter Oxe tot Helmste. In dem großen Preuß.-livländ. Schadensverzeichnis, HUB 7.1, Nr. 767₃₉, S. 436 wird der Verlust eines Schiffes des Schippers Merten Brandt im Jahre 1439 dokumentiert. Dabei muss es sich um den *zweiten Kreier* handeln.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kreier</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
32 1439	preuß. Fracht- creyer	Preuß.-livländ. Schadensverzeichnis. <i>Schipper Hil- debrant van Haghen wart sin creyer van 32 losten</i> <i>genomen</i> von Texelern. Das preußische Schiff war von Kampenern in Greifswald mit 40 Last an Waren befracht worden.	7.1	767 .59	447
33 1439	Stralsunder Fracht- Kreier	Für Kersten Volle hat Godekin van Erle in Stral- sund 1/4 Schiffspart des Kreiers von Schiffer Mar- tin Brasche ausgerüstet. ^a	7.1	569	284 2
34 1440	Fracht- kreier des Ordens	Liste über Verluste des Ordens für 1439-1440: ... <i>schipper Caspar Scholte zegelte ussz Flandern mi</i> <i>eyme kreer, den er vorlos off Anholt.</i>	7.1	640 .6	322
35 1440	hansischer Fracht- Kreier	Auslieger aus Vere in Zeeland haben einen Kreier, <i>toebehoerende enigen Oosterlingen, dair scipper</i> <i>of was Ludekijn Claissoen</i> , aufgebracht. Das Schiff wurde ihnen aber von anderen Kapern aus Goe- dereede ^b abgejagt.	7.1	476	243 2
36 1440	lübischer Fracht- Kreier	Lübeck an Schweden. Man verwendet sich für die Freigabe des in Söderköping arrestierte Kreiers des verstorbenen Schiffers Michel Lange.	7.1	502	253 1
37 1440	Weseler Facht- Kreier	Streitfall zwischen Wesel und Amsterdam. Der Amsterdamer Willem Zael habe den Kreier des Weselers Werner van Dornenburch ausgeraubt. Willem zahlt eine Entschädigung und 1441 wird dem Weseler sein Kreier zurückgegeben.	7.1	625	314/ 315 4
38 1440	Londoner Fracht- kreier	Londoner Kreier „Marry van Lonnen“ wurde von Amsterdamer Ausliegern gekapert. Diese behaup- ten, dass auf dem Schiff nur der Skipper Hollän- der, der Rest der Mannschaft jedoch <i>waeren al</i> <i>Oosterlingen, uutgeseyt twe Engelschen</i> gewesen waren und dass das <i>scip mitter comanscappen</i> <i>in Oostlant thuys hoirde ende woude in Oostlant</i> <i>wesen.</i>	7.1	657	329
39 1440	altmärkisch. Adels- Kreier	Knappe Werner von der Schulenborghs ^c Kreier wurde von Danzigern arretiert. Der Diener des Knappen Hans von Lubeke und der Lüneburger Ludeke Lubberstede vertreten die Interessen des Knappen.	7.1	660	331 3
40 1441	lübischer Fracht- Kreier	Herzog Philipp v. Burgund an Hoorn. Der Hoor- ner Jan Dirxczoen hat einen Lübecker Kreier vor Skagen aufgebracht. Das Schiff sei auf dem Weg→	7.1	721	366

^a Nr. 33: Von dieser Schiffspart hat Kersten Volle im folgenden Jahr die Hälfte, also 1/8 Part, an den Lübecker Herman Meyer verkauft: HUB 7.1, Nr. 572, S. 286 Anm. 3.

^b Nr. 35: Ein Ort am Haringvliet an der äußeren Maasmündung in Südholland.

^c Nr. 39: In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ist ein Werner von der Schulenburg aus der schwarzen Linie eines altmärkischen Adelsgeschlechts bekannt: J. Heidemann, „Schulenburg, Werner von“, in: Allgemeine Deutsche Biographie 32 (1891), S. 474-676 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/pnd13834311X.html?anchor=adb>.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kreier</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		von Schottland nach Wismar gewesen. Der Fall soll untersucht werden.			
41 1441	preußischer Fracht- <i>kreger</i>	Großes preuß.-livländ. Schadensverzeichnis. Dem preußischen Schiffer Kleys Molner wurde von den Amsterdamer ⁿ <i>genomen eyne kreger</i> .	7.1	767 .126	460/ 461
42 1441	lübischer Fracht- Kreier	Erbfragen um einen lübischen Kreier, den der verstorbene Schiffer Bernard Berndes in Stockholm hinterlassen hatte.	7.1	438	225 1
43 1449	Elbinger Fracht- <i>keger</i>	Preuß. Schadensverzeichnis von 1451. ... <i>de van Barwyk und van Nyekastell [...]do nehmen eynen kreger vom Elvyng^a</i> bei Helgoland und schlagen den Schiffer Steffen Michel tot. Der Handelskreier war wehrhaft. In dem Gesamtschiffspreis <i>mit takel taue vitalie</i> gehörten auch <i>harnisch bussen unde mit armbrosten</i> .	8	84 .67	63
44 1449	lübischer Fracht- <i>kreger</i>	Danziger Klagen von 1462 gegen Dänen. ^b 1449 kam der Lübecker Schipper Hinrik Rese mit <i>eyme kreger ... uth Schotlande</i> . Auf dem Weg nach Preußen wurde er <i>by der Nesze^c</i> von dem Dänen Erick Symonsson aufgebracht.	8	1160 .32	700
45 1451	hansischer Fracht- <i>kregher</i>	Streit der hans. Kaufleute mit den Schuhmachern in Bergen. u. a. hatten die Schuhmacher <i>in enem kregher de schipper het Schunemann, 1 last bers</i> .	8	42 .7	21
46 1451	lübischer Fracht- <i>kreigere</i>	Dänischer König an Lübeck. Lübischer <i>kreigere</i> wurde von den Dänen vor Stralsund durch ein <i>schutteboet</i> gestellt und arrestiert. Man hielt den Kreier für ein schwedisches Schiff.	8	80	52
47 1452	Bremer Fracht- Kreier	Bremen an Lübeck. 1452 wurde der Kreier des Bremer Peter Schichter durch lübische Auslieger auf der Fahrt von Schottland nach Holland geschädigt.	8	232	171
48 1453	lübischer Fracht- <i>creger</i>	Die Danziger Auslieger Johan Schulte und Hennegh German nahmen <i>enen creger</i> des Lübeckers Hinrik Lizeke vor der Weichselmündung.	8	687	440
49 1454	Lübecker Fracht- Kreier	Lübeck an Ordensmeister von Livland. Es geht um einen Kreier des Schiffer Cristoffer Kroger. Der Kreier gehört samt Ladung den Lübecker Bürgern Werneke Herbordes und Hans Busse.	8	533	354
50 1454	dänischer Fracht- Kreier	Olav Axelsson, dänischer Ritter und Hauptmann zu Wisby, an Danzig. Der Diener Axelssons, Clawes van der Vechte, ließ in Danzig einen Kreier des Ritters überholen und übernahm anschließend Fracht im Danziger Hafen. Wegen des Krieges →	8	899	552

^a Nr. 43: Elbing.^b Nr. 44: Siehe Anh. H.4, S. 918f.^c Nr. 44: Kap Lindesnes, Südspitze von Norwegen.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kreier</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		zwischen Danzig und dem Orden kam wurde der Kreier in Danzig arrestiert. Clawes van der Vechte musste ein anderes Schiff chartern, um der zugesagten Verfrachtung nachzukommen.			
51 1456	holländ. <i>orlog-</i> Kreier	Der Kreier des Schiffers Johan Heynensson aus Hoorn gehörte zu der holländischen Flotte, die in die Balge segelte, dort die Danziger Absperrungen durchbrach und Königsberg verproviantierte. ^a	8	487	317
52 1457	2 Danziger Auslieger- <i>kreger</i>	Danzig bittet den Schiffer Peter Rabaudt, <i>mit syner snygge</i> gegen den König von Dänemark, den Orden und seine Helfer zu segeln. Im Nachsatz der Quelle werden Danziger Kaper und Auslieger aufgezählt, darunter <i>eyn kleyn kregere</i> des Schiffers Herman Bouwtyn und <i>eyn kleyn kregere</i> des Hans Reyneke. ^b	8	674	435
53 1457	Hamburger Fracht- <i>creyer</i>	Brügger Kontor an Lübeck. Es geht um die Seeräuberproblematik mit dem Rat v. Holland. Man wolle Lübeck auf dem Laufenden halten. Anm. 1: Es wird die Nachricht verbürgt <i>pro nave dicta creyer, que erat spoliata in mari et ducata ad Schardemberg</i> ^c	8	654	418 1
54 1458	Danziger Auslieger- <i>kreger</i>	Nachsatz der Quelle benennt Danziger Kaper und Auslieger, darunter <i>eyn kregere</i> des Schiffers Hans Halewegge. ^d	8	708	447
55 1458	dänischer Fracht- <i>merskreger</i>	Danziger Ausliegergewinne 1458-1460. Schiffer Hertwich Kordessoen hat einen Kreier mit einer Mars aufgebracht, ... <i>de horde her Oloff Azelsoen upp Gatlande</i> ^e ...	8	989	592 .2
56 1458	Fracht- <i>kreger</i>	Danziger Ausliegergewinne 1458-1460. Schipper Barnehalm nahm einen <i>kreger</i> des Schiffers Hinrik Suleke.	8	989	595 .21
57 1458	holländ. Fracht-	Danziger Ausliegergewinne 1458-1460. Eler Bokelman hat einen <i>kreger</i> ... <i>in der apenen zhe</i> →	8	989	601 .43

^a Nr. 51: Siehe auch Kap. 3.1, S. 96. Die Balge oder Balga ist die Einfahrt aus der Danziger Bucht hinein in das Frische Haff. In den kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen dem Orden und im Besonderen Danzig und Thorn (zu diesem Konflikt zusammengefaßt DOLLINGER, Die Hanse, (5. Aufl., 1998), S. 375-377) hatte Danzig die Balge mit Pfählen abgesperrt und vergeblich die holländischen Schiffer davor gewarnt, *der van Koningesberghe havene alz de Balge offte Memel uns to schaden nicht to besokene* (HUB 8, Nr. 498, S. 324; ebenso im Vorjahre 1455 HUB 8, Nr. 412, S. 278). 1456 setzte Danzig den Schiffer Hans Borneholm als Auslieger (Kaperbrief: Tab. I.1, S. 928, Nr. 2) gezielt dazu ein, den Boykott durchzusetzen (HUB 8, Nr. 450, S. 295). Eine holländische Flotte durchbrach dennoch die Absperrungen und wurde als Feind behandelt (HUB 8, Nr. 469, S. 307).

^b Nr. 52: Siehe auch Tab. I.1, S. 928, Nr. 4 und S. 930, Nr. 33.

^c Nr. 53: Scarborough.

^d Nr. 54: Kaperbrief: Tab. I.1, S. 928, Nr. 12.

^e Nr. 55: Gotland.

lfd. Jahr Nr.	Stichwort	Kreier Vorgang	Bd.	Nr. .§§	S. Fn.
	<i>kreger</i>	<i>by Rune^a aufgebracht, ... welk schipp ... den Hollanders thobehorde.</i>			
58 1460	Danziger Fracht- <i>kreger</i>	Danziger Klagen gegen Dänen. ^b <i>Schipper Jodeke Louwen is syn kregerschipp genamen to Marstrande van heren Cisterne koning to Dennemarken...</i>	8	1160 .80	708/ 709
59 1460	Lübecker Fracht- <i>kreger</i>	lübische Klagen gegen Holland und Zeeland. ... <i>brachten de Frantzosen einen kreger tor se wart gerovet, to Lubeck mit dem gude to husz behorende, ...</i>	8	1255 .11.14	770
60 1463	4 holländ. Auslieger- <i>kreiger</i>	lübische Klagen gegen Holland und Zeeland. Lübi- sche Baienfahrer werden von Ausliegern aus Hol- land angegriffen; u. a. von <i>schipper Claues Schele Johanson van Horne mit einem kreiger geheten „Mergenknecht“, von schipper Johan Koppenszon von Horne mit einem kreger geheten „Jurien“, von Schipper Cleis Tidemanszon de Amsterdam mit einem kreiger und von schipper Johan Ger- desszon von Amsterdam mit einem kreiger.</i>	8	1255 .11.22	773/ 774
61 1463	Danziger Fracht- Kreier (24 Last)	Danzig an Christian von Dänemark. Der König hatte Danziger Kreier von 24 Last (Schiffer Hans Witte) in Stockholm wegnehmen lassen und nach Kopenhagen gesandt.	9	42	20
62 1463	dänischer Auslieger- <i>kreger</i>	Bremen an Groningen. Bremer Auslieger haben zwei feindliche dänische Schiffe, <i>den groten kreger und de lutteken buetsen van Ripen</i> aufgebracht.	9	63	31
63 1464	Lübecker Fracht- Kreier	Wisby an Lübeck. Herbst 1464: Dem Schiffer eines lübischen, mit Salz und Äpfeln beladenen Kreiers, Ghodschalk Westfael, Besitzer Everd Junge aus Lübeck, wurde untersagt, nach Stockholm oder nach Schweden überhaupt zu segeln.	9	182	101
64 1465	norweg. Geisel- Kreier in Friesland	Die Städte Bolsward, Staveren und Hindelopen an Ritter Hartwijck Krummedijck, Hauptmann des Schlosses Akershus (Oslo). Schiffer Marten Wyerdzsoen aus Bolsward habe in Norwegen nicht geschmuggelt. Verlangen die Freigabe des Schiffes und wollen dafür im Gegenzug einen in Friesland von Wyerdzsoen seinerseits arrestierten norwegi- schen Kreier freigegeben.	9	282	166
65 1468	Danziger Auslieger- <i>crayere</i>	Hansische antworten auf englische Augenzeugen. Drei Danziger <i>erant in servicio regis Dacie et non sub regimine illorum de Danzke</i> . Es geht um <i>quadam nave vocata le crayere</i> des Danziger Ausliegers und Schiffers <i>Henricus Sternburch^c</i> →	9	521 .7	371/ 372

^a Nr. 57: Heute Ruhnu; kleine Insel inmitten der Bucht von Riga.

^b Nr. 58: Siehe Anh. H.4, S. 918f.

^c Nr. 65: Kaperbrief: Tab. I.1, S. 930, Nr. 40.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kreier</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		der nach Danzig zurückkehrte <i>post captionem dictarum Anglicarum navium.</i>			
66 1469	schwed. Auslieger- <i>kreger</i> Axelssons	Hans Bardun an Danzig. Verhandlungen mit den Ausliegern Ritter Ywar Axelsons. Die schwedischen Auslieger operierten <i>myt erer barsee und myt dem kregere.</i>	9	721	660
67 1474	Königsberg- Fracht- Kreier (30-40 Last)	Christian von Dänemark an Danzig. Es geht um Verwicklungen wegen eines von dänischen Ausliegern genommenen und dann vom König an den Rostocker Bürgermeister Gotschalk Bueke übergebenen und von diesem wieder an den Erstbesitzer Jurgen Peterssen aus Königsberg verkauften Kreiers.	10	259	175
68 1478	lübischer Kaper- <i>kreighiar</i>	Oslo ^a an Lübeck. Ausraubung eines schiffbrüchigen Osloer Schiffes in der Ems durch zwei Lübecker Schiffer: <i>Hynrikh Skakt met bardzen oc Hynrich Gystrangh met kreighiaren.</i>	10	625	424
69 1479	Utrechter Fracht- Kreier	Utrecht an Graf Gerd von Oldenburg. Die Leute des Grafen sollen am 17. Sept. 1479 vor der Elbe den Kreier des Utrechter Schiffers Symon Robynson aufgebracht haben.	10	767	489
70 1484	Hamburger Fracht- Kreier	Hamburg an Danzig. Graf Jacob von Oldenburg und Delmenhorst hat den mit Salz beladenen Kreier (mit <i>eyn vorkasteel</i>) „Marienknecht“ des Hamburgers Hinrik Plumhoff bei Skagen aufgebracht. Inzwischen soll das Schiff in Danzig aufgetaucht sein.	11	135	120
71 1491	hansischer Fracht- <i>kramer</i>	Die Hansischen zu Antwerpen klagen 1493 gegen die drei Leden von Flandern. Kerstiaen Schulte wurde 1491 <i>een kraveel ghenomen daer scipper van was Symon Rudderboot, weerdich driehondert goudin guldenen.</i> Schulte wurde im April 1491 außerdem Kaufmannsware von denen von Nieupoort <i>ghenomen uut eenen kramer, daer scipper van was Hans Preyt.</i>	11	652 . C.12	418/ 419

^a Nr. 68: Die Quelle ist unterschrieben von *nostro consulatus Asloensis*. Oslo hieß in der Frühzeit Aslo. Im Jahre 1624 wurde der Ort von Christian IV. von Dänemark in Christiania umbenannt. Erst im Jahre 1925 hieß die Stadt wieder Oslo.

G.3.5. Butzen

<i>lfd. Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	<i>B u t z e n</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i>	<i>S.</i>
<i>Nr.</i>		<i>Vorgang</i>		<i>.§§</i>	<i>Fn.</i>
Keine Butzennachweise vor HUB 6					
1	1420 seeländ./ oosterl. Auslieger- buse	Stadtrechnung Brügge. Von bewaffneten <i>Oosterlinghen</i> mit einer Butze <i>eene baerge ghenomen was voor Wendunen</i> ^a . Diese Kaper-buse, sei in Zeeland ausgereedert worden. Auch die <i>baerge ghevoerd</i> was in Zeelandt	6	291	160 .2
2	1425 Hamburger clene buczen	Groninger hatten <i>ene clene buczen des sciperen Olrik van Bersene</i> auf der Weser ausgeraubt, das Schiff aber dem Schiffer zurückgegeben: <i>Unde deme vorscrevenen scipperen Olriken gheven ze zynen buczen wedder, darumme dat he to Hamborch to hus horde.</i>	6	606	336/ 337
3	1428 50-60 holl. Fischfang- busen, zugleich Auslieger	Bericht der Älterleute aus Brügge über die Auseinandersetzungen mit den Holländern und Seeländern. . . . <i>zie hedden ute in der zee wal 50 off 60 busen, die to vysche varen, die zie ghemannet hedden, darmede zie anders nicht en wusten, dan dat zie darmede den unsen schaden wolden doen.</i> Es ist die Rede von <i>de busen, de uutligghen, schaden deden.</i>	6	747	42
4	1429 <i>bueysse</i> <i>Kristoffel</i> (Verkäufe)	Aufzeichnung: Johan Dasse aus Köln <i>hefft gecofft van Peter Hoit van Erclens zo Lynne in Englant eyn bueysse geheiten Kristoffel vor 44 nobele</i> Danach hat Johan Dasse ein halbes Schiff an <i>Johan Gudmanssone schipher van Dordrecht, de dat schip voert</i> , weiterverkauft.	6	824	462
5	1431 Danziger Fracht- buese	Danzig an Wismar und Lübeck. Danziger haben die <i>buese</i> des Danziger Schiffers Gerd Wezebom ^b Pelzwerk und anderem Gut nach Stockholm befrachtet. Das Schiff wurde von Ausliegern aus Lübeck oder Wismar beraubt und entführt.	6	920	515
6	1438 südholl. cleyn buyskiin	Zwei Brieller Bürger sind in Hamburg festgesetzt worden und dürfen nun 6 Last Hering nach Hamburg verladen <i>in een cleyn buyskiin</i> und mit Waren retour fahren.	7.1	401	202
7	1438 Kampener Fracht- Butze	Brieller Auslieger rauben eine aus Preußen kommende Kampener Butze aus.	7.1	385	188 1
8	1439 5 Brieller Auslieger- busen	Preuß.-livländ. Schadensverzeichnis. <i>Claus Vischer van Stettin</i> wurde von <i>vijff busen . . . de hovetman was Merten Jansson van dem Brele</i> angegriffen und <i>de zegelden en dat schipp entwey.</i>	7.1	767	454 .89

^a Nr. 1: Wenduine, zwischen Oostende und Zeebrügge, Flandern.

^b Nr. 5: Zu Wezebom siehe auch HUB 8, Nr. 1026, S. 574 (1432).

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Butzen</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
9 1439	Handels- Butze eines Ritters	Herzog Philipp von Burgund befiehlt die Rückgabe einer Butze des Ritters Otto Snaf, die Holländer trotz herzoglichen Geleitbriefs aufgebracht hatten. Ladung: Holz, Asche.	7.1	459	235 2
10 1439	bewaffnete Schutz- <i>byssen</i>	Rat und Ritterschaft von Holland und Zeeland rüsten mit Absegnung durch Herzog Philipp von Burgund bewaffnete Schiffe zum Schutz der Heringsfischer gegen feindliche Überfälle aus. Es handelt sich um <i>hulken ende byssen ende alle andere scepe van Hollant ende van Zeelant</i> .	7.1	476	243 2
11 1440	2 Fracht- <i>bussen</i>	Hochmeister und Herzog von Burgund wegen Weintransport nach Osten. Es werden zwei Butzen erwähnt: <i>item schipper Herman Kam 1 busse, item schipper Wiinrick eyn busse</i> .	7.1	614	305- 306
12 1440	<i>busse mit</i> <i>vorkastele</i>	Preuß.-livländ. Schadensverzeichnis. ... <i>nemen se schipper Caspar Molner 1 buße mit enem vorkastele ... , de horde to Bertholt Buramer (unde Arndt van Thelgeten)</i> . ^a Die Butze konnte mindestens 11 Hunderter Salz, das waren 82,5 Last, ^b tragen.	7.1	767 .121	459
13 1441	Hamburger Butze (in lübisch. Diensten)	Bergener Kontor. Der Schiffer Dyderik van dem Reke ^c war mit einer Butze für den Lübecker Rat für Sold gefahren. Auslieger? Begleitschutz?	7.1	431	222 1
14 1441	Vlissingen- Fischer- Butze	Philipp v. Burgund an Köln. Während des Heringsfanges wurde an der englischen Küste die Butze des Symon Ortsoen aus Vlissingen von dem Kölner Holk „Cateline van Collen“ (Schiffer Nengendank) überfallen und nach Yarmouth gebracht worden.	7.1	723	366/ 367
15 1444	Antwerpen. Fracht- <i>busze</i>	Danzig an Bremen (1466). Der Danziger Tydemann Monnick hatte in der <i>busze</i> des Antwerpener Schiffers Lamprecht van dem Passe 1444 englisches Tuch verfrachtet. Diese flandrische Butze wurde von Bremer Ausliegern des Hennyngk Bosch ausgeraubt. ^d	9	270	159

^a Nr. 12: In einem anderen Schadenseintrag von Caspar Molner für 1441 wird auch eine Butze erwähnt, allerdings werden andere Besitzer angegeben: ... *forede Caspar Molner eyne buße mit eyne vorkastele em und Hans Swarten tobehorende* (HUB 7.1, Nr. 767.51, S.444). Da beide Male ausdrücklich ein Vorderkastell benannt wird, scheint es sich um dasselbe Schiff zu handeln.

^b Nr. 12: Zur Umrechnung Hunderter-Salz siehe Tab. H.1, S. 912. Zur größenmäßigen Einordnung des Schiffes: Anh. H.1, Diagr. H.2, S. 914 (Schiff: „Nr. 121 Busse“).

^c Nr. 13: Eventuell identisch mit dem Hamburger Schiffer Dirik van der Reken: HUB 7.1, Nr. 214, S.106.

^d Nr. 15: Dieses Vorkommnis von 1444 wurde 8 Jahre später in einem Schriftverkehr zwischen Bremen und dem Hochmeister aufgegriffen, aber nicht bereinigt. Die Bremer behandelten die Ansprüche Monnicks als Faustpfand für die Behandlung ihrer Leute im Osten: HUB 8, Nr. 141, S. 105/106 (1452). Allerdings ging es hier nicht um das Schiff, sondern nur um die geraubte Ware. Von der verfrachtenden Amsterdamer Butze erfahren wir also erst nach 22 Jahren in dem hier behandelten Schreiben. Der Tuchraub ist immer noch nicht zwischen den beiden Hansestädten beglichen worden.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>B u t z e n</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
16 1449	flämische <i>buuse</i> aus Sluis	Preuß. Schadensliste gegen England. ^a <i>Hans Mey- sener, burger upper jungenstat Dantczke (wan- hafftich by sunte Jacobe)</i> ^b hatte eine flämische <i>buuse van der Sluis, de schipper heit Hennin Bor- ger</i> befrachtet. Die Butze kam aus Bordeaux; <i>do quemen die Englichen ut van Valcmude^c und nemen uns schipp und gut</i>	8	84 .11	54
17 1450	Köln-Dord- rechter <i>buyssche</i>	Köln an Gravelingen ^d . 1450 erlitten in einem Sturm Schiffe vor dem flandrischen Gravelin- gen Schiffbruch. Darunter <i>eyne buyssche genant</i> „ <i>Goitzknecht</i> “. Das Schiff gehörte zu 3/4 dem Köl- ner Heinrich Oeverbach. 1/4 gehörten zusammen dem Dordrechter Hupert van Vailwijck und dem Schipper.	8	15	7
18 1450	Lübecker <i>busen</i>	Klagen Lübecks gegen Engländer. ^e Schipper <i>Win- kelman mit siner busen</i> wurde <i>bii der Trade^f</i> von <i>de Engelschen</i> aufgebracht.	8	215 .68	164/ 165
19 1452	Herr van der Veere fordert 7 <i>bussen</i>	Lübeck an Enkhuizen. Lübsche Auslieger hat- ten Enkhuizer geschädigt, die sich ihrerseits an Lübeckern schadlos hielten. <i>Item litteram des her- en van der Vere etc., darynne he begherende ys vor sick unde synen undersatten von 7 busen weghene weder to ghevende etc.</i> ^g	8	155	117
20 1452	holländ. <i>Butze</i> in dänischen Händen	Ritter Olaf Axelson, Hauptmann von Wisborg, an Hochmeister. Hatte 1452 den Hauskomtur zu Danzig um Geleit für ein holländisches Butzen- schiff gebeten. Das Schiff war drei Jahre lang von König Christian in Wisby festgehalten worden und soll nun ins Ordensland geschafft werden. Der Schiffer ist nun Pete Hoen, ein Mann der Dänen.	8	268	192
21 1463	dänische Auslieger- <i>buetsen</i>	Bremen an Groningen. Bremer Auslieger haben zwei feindliche dänische Schiffe, <i>den groten kreyer</i> und <i>de lutteken buetsen van Ripen</i> aufgebracht.	9	63	31
22 1468	2 hans. <i>boesen</i>	Abrechnung über Ein- und Ausgaben der Kasse des Londoner Kontors. <i>Item Kyrstgin [Nytsel]</i> <i>vurscreven vur 1 schyppere und twe boesen 2 β.</i>	9	549 .97	408

^a Nr. 16: Siehe auch Anh. H.2, S. 916. Dort wird die hier erfasste *buuse* eingeordnet.

^b Nr. 16: Der ganz seltene Fall, dass ein Bürger über seine genaue Adresse identifiziert wird.

^c Nr. 16: Falmouth in Cornwall.

^d Nr. 17: Gravelines, Hafenstadt ca. 20 km östlich Calais.

^e Nr. 18: Siehe auch Anh. H.3, S. 917f.

^f Nr. 18: Fahrwasser von Brest.

^g Nr. 19: In einem Schreiben von 1451 erfährt man Genaueres über diesen Herrn van der Veere: *Heinric van Borssele* [i.e. Brüssel], *here van der Vere, van Zandenborch ende van Heemsrode, stede-
houder general des conincx van Vrancrijc bij der zee* (HUB 8, Nr. 81, S. 53).

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Butzen</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
23 1494	holländ. <i>harinc-</i> <i>buyse</i>	Oberdeutsche Städte beschwerten sich bei Köln über verdorbenen holländischen Salzhering. Köln verhandelt in Holland. ^a In diesem Zusammenhang gibt es eine Erklärung des Rotterdamer Pieter Hinrixsoen, Steuermann einer <i>harincbuyse</i> , dass die gelieferten 2½ Last Hering in der Nordsee nach dem 25. Juli in der offizielle Fangzeit gefangen und mit gutem Salz gesalzen worden sind.	11 759	480 481 5

^a Nr. 23: Kurz darauf gab es für Holland und Zeeland eine „*Ordinancie van dem herinckthonnen gemackt up den 12. dach in Augusto in dem jaire 94*“ (HUB 11, Nr. 761 (S. 481-485)).

G.3.6. Karacken

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Karacke</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
Keine Karackennachweise aus dem hans. Bereich vor Bd. 10				
1 1405	Karacke aus Barcelona	Rechnung des Wasserbailifs von Sluys: eine Karacke aus Barcelona hat in der Hafeneinfahrt einem hans. Schiff das Vorkastell abgesegelt.	5 690	357 wiss. Apparat
2 1408	Genueser Karacke	Flandrische Ballastordnung, Rechnung des Wasserbailifs von Sluys: die Rede ist von einer Genueser Karacke.	5 853	441 wiss. Apparat
3 1410	Genueser Karacke	Rechnung des Wasserbailifs von Sluys: die Rede ist von einer Genueser Karacke, mit der es Komplikationen gab.	5 982	512 wiss. Apparat
4 1418	englische <i>crake</i>	Hilfsgesuch eines Schiffers an den Lübecker Rat. Hinrick van Velthem wurde von den Engländern mit seinem Holk nach Southhampton in Königsdienst gepresst (<i>unde vorlos den holk in des koninges denste</i>), zahlte Extraabgaben, fuhr für den König drei Truppentransporte, erhielt aber nichts. Auf der zweiten Reise <i>most ik helpen de crake nemen</i> . ^a An Bord hatte er dabei <i>2 hovetlude</i> ... (mit ihren Truppen). Am Ende verlor er sein Schiff. Die Engländer schuldeten ihm <i>14 hondertt Engelsche nobelen</i> für das Schiff und 1520 Nobeln, die er <i>solde hebben to soldie</i> .	6 191	102/ 103

^a Nr.4: In den Jahren 1416 und 1417 gab es schwere Seefechte zwischen den Franzosen und Engländern. Auf Seiten der Franzosen kämpften u. a. 8 große Genueser Karacken. Die englische Seite eroberte 1416 drei, im Folgejahr 4 weitere dieser Karacken. An der Eroberung welcher dieser Karacken van Velthem mit seinem Holk mitwirkte, wird nicht klar. Bei ihm an Bord befand sich Sir Hugo de Bouchier, ein Onkel des Königs. Zu diesen Kämpfen siehe Kap. 5.6, S. 168; ausführlich bei ROSE, *Lancastrian Navy* (1982), S. 48-51.

G.3.7. Kraweele, Karavellen

<i>lfd. Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kraweel</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i>	<i>S.</i>
<i>Nr.</i>		<i>Vorgang</i>		<i>§§</i>	<i>Fn.</i>
Keine Kraweelnachweise vor 1462					
1	1458 engl. Auslieger- <i>kravel</i> (Newcastle)	Klagen hansischer Englandfahrer für 1468-1469. Der Hamburger Frederick Snepel ^a hatte Waren in <i>Johan Haninge van Kampen</i> . Dieses Schiff wurde von einem Auslieger- <i>kravel</i> aus Newcastle, <i>de schipper heith Adam Foerman unde de reder heith Johan Ritsert . . .</i> aufgebracht.	9	541	413 . IV.1
2	1462 2 Danziger Kaper- <i>cravell</i>	Danziger Kaperbriefe für Auslieger, u. a. für zwei <i>kravell</i> (u.a. <i>Swene Hinricksszone mit dem Konigesberschen kravell</i>) ^b .	8	1150	691
3	1462 engl. Auslieger- <i>kervell</i>	Hamburger Kaufleute bitten den Grafen Johan v. Worcester, <i>tresorer of England</i> , um Rückgabe von Schiff und Gut. Man hatte <i>a ship called the George of Hamburg</i> für die Fahrt nach Hamburg befrachtet <i>mit dyverse marchaundises</i> . Vor Yarmoth <i>a kervell of yours</i> [Worcester], <i>whereof Harry Skawe is mastyr</i> , brachte das Schiff auf und verschleppte es nach Sandwich.	8	1228	752
4	1467 holländ. <i>carafele- schep</i>	Danzig an den <i>hern konyng</i> <i>uth Dennemarkten van wegen des carafeleschepes</i> des Schiffers Wolter Johanson aus Arnemuiden, das von dänischen Ausliegern aus Seeland aufgebracht worden war und welches Danziger Bürger befrachtet hatten.	9	363	223
5	1471 Hamburger Auslieger- <i>cravel</i>	Schreiben von Middelburg an Köln. Die Franzosen retteten Güter vor den Engländern, wurden dabei aber von den Osterlingen aufgebracht, die auch englische Schiffe aufbrachten: . . . <i>om tscip, dat die Oisterlingen genomen hadden op de Ingelschen</i> . ^c Eines dieser <i>uytliggers van oirloge ter zee</i> ist uns aus den Hamburger Kämmereirechnungen bekannt. ^d	10	3	2/3 1
6	1471 Danziger <i>kley</i> <i>krofeel</i> ,	Kampen an Bremen. Kampen bestreitet, zwei Bremer Schiffe genommen zu haben. Zwei Kampener Schiffe waren in die Weser gesegelt, wo→	10	61	32 2

^a Nr. 1: Zwei Einträge in den Hamburger Kämmereirechnungen belegen, dass Frederick Snepel Hamburger war: Im Jahr 1472 besorgte Snepel in Flandern *9 stenbussen* für die Stadt (KR 3.787–9 („AD BOMBARDAS“)). 20 Jahre später ist von den Erben *dicti Snepels* die Rede, d. h. 1492 war er bereits tot (KR 4.248_{10–16}).

^b Nr. 2: Siehe Tab. I.1, S. 928, Nr. 14.

^c Nr. 5: Im Konflikt mit England hatte Köln sich gegen die Hanse, ihre Beschlüsse und Maßnahmen zugunsten eigener Privilegieninteressen in England gestellt. Deshalb die zum Ausdruck kommende Gegnerschaft zu den „Oisterlingen“. Neun Wochen danach, am 1. April 1471 wurde Köln offiziell verhanst (DOLLINGER, Die Hanse, (5. Aufl., 1998), S. 396-397).

^d Nr. 5: In den KR heißt es für 1471 bei den RECEPTA: *475 lb 7 s 3 d de pellibus, cepo, coreo et aliis bonis Anglicis per cravelem ablati per dominos Henningum Buring et Hinricum de Dulmen*. (KR 3.425–27). Diese städtische *magna cravela* ist in Hamburg seit 1467 aktenkundig: siehe Anh. E.17, S. 841, Nr. 1-9.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
	Auslieger	die Leute <i>Gerijts van Oldenborch mit 2 boete vol volx</i> sie zwangen mitzusegeln. Anm. 2: Caspar Weinreich berichtete aus Danzig für den 19. August, das <i>grosse krauel</i> und das <i>klein crafel</i> unter Schiffer Michel Ertman seien auf Fahrt gegangen. ^a Außerdem wird ein Dokument zitiert, das Danziger Ausgaben für die Ausrüstung des <i>kleyen</i> und des <i>groten krofeel</i> aufführt. Hier geht es um die Registrierung des kleinen Kraweels.			
7 1472	holl./engl. Fracht- kerffelle	Ein Kölner Kaufmann berichtet aus Colchester an die Stalhofkaufleute. Er hatte Fracht in <i>Koepen van Hoeren mijt syeme kerffelle</i> , vermutlich ein holländisches Schiff, der sicher in Colchester eingetroffen sei. Er schreibt weiter von einer gelückten Überfahrt von Colchester nach Zeeland und von Angriffen <i>van de Oessterlync</i> , d. h. von den hansischen Ausliegern, die nun auch von verhansten Kölner Kaufleuten zu fürchten waren, die englische und flämische Schiffe befrachteten. ^b Es ist auch von <i>dat Engelstz kerffele</i> die Rede.	10	111	67
8 1472	Bremer <i>cley n cravelkin van oirloghe</i>	Der Rentmeister Nordhollands berichtet ... [Abs. 3] <i>van eenen scepe van oirloghe geheeten carvelle, dat mastloos in die Maze voir die voirseide stede van den Briele ankommen was mit een deel luyden van oirloge, ... enige Hollanders of Zeelanders of andere mijns genadichs heeren ondersaten, ...</i> Das Schiff wird auch als <i>een cley n oudt cravelkin</i> charakterisiert. [Abs. 4] Hier wird von 14 bremischen Kaperern berichtet, die <i>bij den biscop ende stede van Bremen uutgemaect</i> waren und von <i>die scout van Texel gevangen</i> wurden. ^c [Abs. 5] Zusammenfassend wird hier klar, dass die mastlose <i>carvelle van oirloge</i> vor Brielle den <i>luyden van oirloge van der stede van Bremen gehöerte</i> . Die Kaperfahrer des bremischen Schiffes wurden hingerichtet: <i>alle die voirseide gevangen terstont de doen executeeren als zeeovers ende op rade setten optie zeestande</i> .	10	119 .3-5	74
9 1472	Portugies. Fracht- caravelle	Der Rentmeister Nordhollands gib in seinem Bericht an, dass die hingerichteten Bremer Kaperfahrer ^d u. a. <i>een Poirtuigaels carvelle mit fruyt, wijnen ende andere coopmanscippen geladen, →</i>	10	119 .4,5	74/ 75

^a Nr. 6: Nachweis siehe S. 904, Anm. c zu Nr. 16.

^b Nr. 7: Siehe auch auf der vorherigen Seite, Anm. c zu Nr. 5.

^c Nr. 8: Siehe auch Anh. G.3.9 (Barken), S. 906, Nr. 8.

^d Nr. 9: Siehe auch oben Nr. 8.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		<i>opter zee voir tZwyn van der Sluus genomen hadden.</i> ^a			
10 1475	Holstein. Piraten- kervyell (Crystoffell Smit)	Amsterdam an Christian I. von Dänemark. Es geht um die gegenseitige Gleichbehandlung der holsteinisch-dänischen Leute im holländisch-burgundischen Amsterdam und <i>vice versa</i> . Amsterdam beschwert sich über <i>een zeeover geheten Crystoffell Smit mit een kervyell</i> , der <i>een boyerscip geladen mit coirn toebehorende enen onse medepoorter geheten Heynric Reynerszoen</i> aufgebracht hat. Hinzu kommt noch <i>een hulk van Amsterdam</i> und <i>een cogge van Monykedamme</i> , die ebenfalls dem Smyt zum Opfer fielen und von ihm die Elbe hinauf in die Stör <i>in uwe lande van Holsten tot Tonnyngen</i> entführt wurden.	10	458	291
11 1476	Holländ. Fracht- kerfiel	Hindelopen an Danzig. Es geht um den Schaden, <i>de wy edder die onse</i> durch die Danziger Auslieger <i>Pauwel Hoeft unde Hanken Woeste</i> in der Vergangenheit erlitten haben. Sie hatten ein <i>kerfiel</i> aufgebracht, das angeblich mit den geraubten Gütern auf der Reede verbrannt sein soll, was aber nicht stimme. Hoeft sei seinerzeit mit dem <i>karfeele</i> auf der Hindelopener Reede gewesen und hätte dem Rat gesagt, er habe das Schiff seinen Feinden, den Engländern abgenommen. Inzwischen habe sich herausgestellt, dass der größte Teil der Fracht einem Schotten namens Sandrius Jachson gehöre <i>unde die scipper hoerde totter Sluus in Flanderen</i> . Pauwel Hoeft habe also flandrische und schottische Kaufleute geschädigt, <i>die vrienden waren mitten Hanssteden ende ghene vianden</i> . Fn. 2: Drei Monate später wird der Streit in Danzig geschlichtet wegen <i>eyns caravells dat em</i> [Pauwel Hoff] <i>durch de van Hyndelop solde affhendich gemaket syn.</i> ^b	10	468	296- 297, 297 2
12 1476	Danziger Fracht- Karavelle	Verwicklungen in London wegen der Zugehörigkeit und der Besitzverhältnisse der Ladung aus Danzig kommender Schiffe. u. a. geht es um eine mit Weizen und anderem Gut beladene Danziger Karavelle ^c , die in Sandwich eingelaufen war.	10	514	335/ 336

^a Nr. 9: Siehe auch Anh. G.3.9 (Barken), Nr. 8, S. 906.

^b Nr. 11: StA Danzig, Stadt-Denkbuch 1475-1533 fol. 2b (gemäß Nachweis des HUB 10 - Bearbeiters Walther Stein). Um das verbrannte Kraweel Pauwel Houfts geht es noch in einem weiteren Schreiben Hindelopens von 1477 (HUB 10, Nr. 543 (S. 357/358)).

^c Nr. 12: Diese Quelle liegt im HUB nur als Regest vor und der Bearbeiter Walther Stein übernimmt leider nicht den Originalausdruck der Quelle für das Schiff. Insofern müsste „Karavelle“ am Originalschriftstück im Danziger Archiv verifiziert werden, was in diesem Zusammenhang nicht zu leisten ist.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
13 1479	holl./fries. Kaper- <i>kerviel</i>	Amsterdam an die ostfriesischen Städte. Der Danziger Schiffer Sternenberch fuhr Ladung für Holländer und Seeländer nach Amsterdam. Ankernd vor Enkhuisen <i>is hem an bort gecomen een kerviel vol gewapents volk, dair capiteyn off was een geheten Broder Rem.</i> Die Kaperer raubte das Schiff aus und das Amsterdamer Schreiben bittet darum, für Rückgabe des Raubgutes zu sorgen. Daraus ergibt sich, dass das Kaperkraweel aus Friesland stammte.	10	738	475
14 1479	holländ. Fracht- <i>kerveels</i>	Bolsward an Hamburg. Bolswarder Handelsschiffe sind auf der Elbe von <i>here Gheerd gesellen</i> [...] <i>nae Oldenborch gebrocht</i> worden. Da von „ <i>onse kerveelsgezellen</i> “ die Rede ist, ging es also auch um holländische Handelskraweele. Man bittet Hamburg um Hilfe bei und gegen Graf Gerd von Oldenburg.	10	776	491/ 492
15 1479	1 holländ. und 1 Oldenburger Kriegs- <i>karvyell</i>	Amsterdam an den dänischen König. Man dankt dem König für zwei Ochsen und 10 Schafe, die der dänische Schiffer Jacob <i>onsen sciphere van karvyell und scip van oirloge deden.</i> Trotz dieses Amsterdamer Begleitkraweels drang <i>een karvyell ende scip van oirloge toebehoende . . . deme edelen welgeboren here dem greve van Oldenbrch uwer gnade broder,</i> in die holländische Flotte ein und es habe <i>etlijcke scepen daerut genomen.</i>	10	777	492
16 1481	dän.-holl. <i>orlog- kerveel</i>	Amsterdam an Terschelling. Kampen habe berichtet, dass ein Schiffer Hans von Dänemark, <i>tot des conincx</i> [von Dänemark] <i>behoef</i> auf Terschelling von dem <i>capiteyn eenre bercke</i> ein <i>kerveel</i> abkaufte, Schiffsvolk und Bussengeschütze übernahm. Bei dem Schiffsvolk kam der Verdacht auf, <i>dat hij ten oirloge varen wil ende niet coopvairt.</i>	10	925	577/ 578
17 1487	dänisches Fracht- Kraweel	Der dänische Ritter Pauwel Laxman ^a schickt sein mit Salz, Roggen und Hopfen befrachtetes Kraweel nach Danzig, wo zwei dänische Bürger die Ladung verkaufen sollen.	11	143	123/ 124
18 1487	4 franz. Auslieger- <i>kerviele</i>	Das Schiff des Kampener Schiffers Johan Schaepe wurde von mehreren französischen <i>kervielen</i> überfallen.	11	258	191
19 1490	Kölner Fracht-	Schadensanzeige des Kölners Gerart van Mer gegen den <i>koninck van Schottlant.</i> Um seine	11	443	305 → .7.2

^a Nr. 17: Dieser Ritter stieg in den nächsten Jahren offenbar auf. Im nächsten Jahr finden wir ihn als königlichen Amtmann in Wisby (Nr. 231, S. 178). 1491 begegnet uns im HUB 11 *her Pauel Laxman ritter unse gnedichsten heren hoffmeister* (Nr. 474, S. 332), bzw. 1473 *Paulus Laxman de Walden miles curie regalis Dacie magister* (Nr. 701, S. 451). Im folgenden Jahr unterschreibt er als Stellvertreter des Königs eine Vittenvergabe (*Dominus rex per se presente domino Laxman* (Nr. 771, S. 495)). Der *magister milicie Dacie* (Nr. 772, S. 495) und *rydder oc homester i Danmark* (Nr. 814, S. 526) wird 1497 schließlich als *miles regni Dacie consiliarius* bezeichnet (Nr. 1000, S. 617).

lfd. Jahr Nr.	Stichwort	Kraweel Vorgang	Bd.	Nr. .§§	S. Fn.
	<i>karvell</i>	Beraubung durch den Schotten Davy Wijth auf dem Pflingstmarkt von Antwerpen 1482 zu kompensieren, hatte Gerat von Mer 1490 <i>utgereijt eyn schoen karvell van hondert vaten</i> incl. Waffen und Proviant.			
20 1492	Danziger Fracht- <i>navis</i> <i>caravella</i>	Danzig an den französischen König. Im Winter 1491 hatten Danziger Kaufleute in Danzig <i>quadam navim caravellam</i> bauen lassen. Im August 1492 wurde das Schiff unter dem Danziger Setzschiffer Johan Hanekow ausgereedert und wohl mit Getreide befrachtet. Gleich auf der ersten Fahrt wurde das neue Schiff von den Franzosen Micael Auvray und Herrn Ludovicus Brunel, dem Herren von Bonscham aufgebracht, beraubt und nach <i>serenissime majestatis vestre portum et civitatem de Baiiam</i> verschleppt, wo es im Mai 1493 immer noch festliegt.	11	629 ^a	404
21 1493	Fracht <i>craveel</i>	Die Hansischen zu Antwerpen klagen gegen die drei Leden von Flandern. Thideman R Emmelin- <i>crode hebben de van Sluus een craveel ghenomen</i> , in welchem er 120 Fässer Wein transportierte.	11	652 . C.11	418
22 1493	hansischer Fracht <i>kraveel</i>	Die Hansischen zu Antwerpen klagen gegen die drei Leden von Flandern. Kerstiaen Schulte wurde <i>een kraveel ghenomen, daer scipper van was Symon Rudderboot, weerdich driehondert goudin guldenen</i> . Schulte wurde außerdem Kaufmannsware von denen von <i>Nieupoort ghenomen uut eenen krayer, daer scipper van was Hans Preyt</i> .	11	652 . C.12	418- 419
23 1493	Amsterd. <i>vrede- karveel- schip</i>	Aufzeichnung der Bürgermeister Amsterdams. Um der Seeräuber gefahr vor ihrer Küste zu begegnen, charterte Amsterdam im Frühjahr 1492 ein Auslieger- und <i>vrede-Schiff, een karveelschip</i> . Es operierte erfolgreich, wobei u. a. ein Hamburger Kauffahrer zurückerobert wurde und 10 Seeräuber abgeurteilt und hingerichtet werden konnten.	11	705	453- 455
24 1494	Fracht- <i>kravel</i> „Anna“	Middelburger Beurkundung. Es geht um <i>enen kravele geheeten die Anna</i> . 1492 hat der Faktor des Kaufmanns Tyman Remelinckrade/Remelinckrade/R Emmelin- <i>crode</i> , Tyman /Thideman (Kfm Rev) ^b , der aus Arnemuiden stammende Hans Hoevenair, einen Herman Vriesenberch als Skipper des Kraweels „Anna“ ernannt und ihm 1/16 Part des Schiffes verkauft, während Remelinckrade sich in Ber- →	11	1009	621/ 622

^a Nr. 20: Dieser Fall wird ebenfalls in HUB 11, Nr. 640 (S. 407/408) und Nr. 669 (S. 427/428) behandelt. Hier sind auch ergänzende Informationen aus diesen Schreiben eingeflossen.

^b Nr. 24: Remelinckrade, auch R Emmelin-
crode, ein am Brügger Kontor aktiver hansischer Kaufmann. Zu ihm siehe auch oben lfd. Nr. 21 und Anh. G.3.9 (Barken), Nr. 15, S. 907.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		gen op Zoom aufhielt. Das Geld für die Schiffspart, <i>twijntich scellingen grooten</i> , ließ dem Vriesenberch der Schiffer Goertken Bredenbeek, <i>gheboren van Bremen in Oestlandt</i> . Die Schuld wurde schließlich zwei Jahre später, also 1494, in Reval <i>in Oostlandt</i> beglichen.			
25 1498	Danziger Fracht- Kraweel	Brügger Kontor an Middelburg. Hansische Kaufleute haben in London ein Danziger Kraweel des Schiffers Symon Marckenbeke mit englischen Laken nach Danzig befrachtet. Im Sturm schlug das Schiff leck und man musste auf Zeeland landen, die Ware ausladen und das Schiff ausbessern.	11	1055	658
26 1498 ^a (28.10.)	Bremer Fracht- <i>kravehel</i>	König Johann I. von Dänemark an Danzig. Der Bremer Schiffer Luder Lesznaw war 1497 mit seinem <i>kravehel</i> im Sold des Königs in Schweden gefahren. Seine eigenen Bremer Reeder hätten ihn deshalb gefangen gesetzt. Das Kraweel liege jetzt vor Danzig. Der König wünscht von Danzig, das Kraweel arrestiert zuhalten und einen Verkauf des Schiffs zu verhindern, ehe es nicht zu einem Ausgleich zwischen Lesznaw und seinen Gegnern gekommen sei. Sollte der nicht erfolgen, bittet der König Danzig, dem Schiffer das Schiff im kommenden Frühjahr freizugeben. In einem 3 Wochen später nachgeschobenen Brief bittet der König, das Schiff unverzüglich dem Schiffer zu übergeben und ihm Schutz vor seinen Gegnern zu gewähren.	11	1094	677
27 1498 (13.12.)		Bremen an Danzig. Es geht um das Kraweel aus lfd. Nr. 26. Die Bremer Reeder präsentieren einen neuen Schiffer für das <i>kerveel</i> namens Berndt Cappelman. Der frühere Schiffer Luder Leszna habe ihnen <i>neyn bescheit</i> von der Reise gegeben, d. h. er habe Schiff und Ladung nicht abgerechnet. Deshalb habe man ihn verhaftet, er sei aber heimlich entflohen. Bremen bittet nun seinerseits Danzig, das Schiff mit Mannschaft und Ladung an Cappelman auszuliefern.	11	1104	682
28 1499 ^b (26.4.)		Johann I. von Dänemark an Danzig. Bezeichnet nun Schiffer Luder Lesznaw als seinen Mann, der <i>myt sinen frunden des schepes halvn, alse he in unserem denste gewesen is, darumme noch in unwillen unde twedracht syn schole</i> . Bittet erneut, Lesznaw Schiff und Zubehör zu übergeben. →	11	1131	695/ 696

^a Nr. 26: ergänzt durch HUB 11, Nr. 1097 (S. 679) (12. Nov. 1498).

^b Nr. 28: Eine ähnliches Schreiben des Königs vom folgenden Tag, dem 27. Apr. 1499 finde sich als HUB 11, Nr.1133 (S. 696) aufgeführt.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
29	1499	Eventuelle Rechtsansprüche sollen die Bremer Reeder vor König und Reichsrat anmelden. Brügger Kontor an Danzig. Die hansische Reeder beschuldigen den Schiffer des ihnen zu 3/4 gehörenden <i>cravels</i> „Marie Vleechvoirt von Hamburg“ namens Godeke Bredenbeke, seit 22. Juni 1497, also seit 2 Jahren, nicht mehr mit ihnen abgerechnet zu haben. Man habe die Danziger Oelriek Huxser und Arnd Meteler bevollmächtigt, diese Angelegenheit zu regeln.	11	1149	705

G.3.8. Das Große Kraweel „Peter von La Rochelle“

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Das Große Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
1	1464 (19.5.) französ./ Danziger <i>crofeel</i> „Peter <i>van</i> <i>Rosseel</i> “	19. Mai 1464: Ein Kraweel <i>Peter van Rosseel</i> liege mit vollem Zubehör in Danzig in der Motlau ^a Es werden <i>de tobehoringe to dem vorberorden schepe</i> erwähnt. Masten: <i>moyzan</i> (Besan), <i>fockemast</i> , <i>noch upter lastadye de grote nye mast</i> . Segel: <i>dat Schonefarerssegel und twe bonnyette und noch eyn bonnyth, eyn moysansegel mit em bonnytte und eyn vockensegel</i> . Anker: <i>eyn kleyn espingancker, eyn kleyn ancker to dem bote, viüff bochancker, dat plichtancker</i> . Beiboote: <i>dat rechte boeth, dat esping mit 36 botesreemen</i> ^b . Geschütze: <i>Item noch by Kulemborge</i> ^c <i>14 steynbussen mit 48 kamern</i> , ^d <i>ynt schip 3 steynbussen</i> . Besitzverhältnisse: Der Patron der Karavelle hieß Marcus Beff. Dessen Bevollmächtigter Peter Bysert setzte für sich einen weiteren Bevollmäch-→	9	95	46- 47

^a Nr. 1: Die Motlau ist ein Seitenarm der Weichsel mit dem Danziger Hafen.

^b Nr. 1: Esping und Riemen sollen vom Rat gestellt werden. Es ist unwahrscheinlich, dass das Esping tatsächlich über 18 Ruderbänke für 36 Riemen verfügte. Geht man mit Bracker von einem notwendigen Arbeitsabstand von Ducht zu Ducht von 1,20 m aus (BRACKER, Staatsewer, Schniggen und Hukboote (1997), S. 168), wäre das Esping nicht unter 23 m lang gewesen, eine Bootsgröße, die auch für das Beiboot eines großen Kraweels, zumal es laut Text offenbar auf der linken Deckseite lag, nicht vorstellbar ist. Wahrscheinlich wurde gleich ein Satz Ersatzriemen eingerechnet, sodass man auf 18 Riemen, also 9 Bänke käme.

^c Nr. 1: Es ist nur ein Culemborg im holländischen Herzogtum Geldern zu eruieren, was bedeuten würde, dass die Steingeschütze des Kraweels sich noch in Holland befunden hätten, was wenig Sinn ergibt. Auch der Bearbeiter des HUB 9, Walther Stein, nahm „Kulemborg“ ohne weitere Erklärung in den Index auf.

^d Nr. 1: Hinterlader mit getrennten Pulverladungskammern, wie sie in Anh. L, Abb. L.1 und L.2, S. 955 abgebildet sind.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Das Große Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i>	<i>S.</i> <i>§§</i>	<i>Fn.</i>
		<p>tigten namens Peter de Nantes ein. Dieser verpfändete das Schiff und Zubehör im Mai 1464 für 1000 m prusch. an die Danziger Roloff Veltstede und Jaspas Lange, also ein Bodmereidarlehen mit ultimo 11. November 1464. Die Auflistung der Ausrüstung war Teil dieses Geschäftes.</p>			
2 1464 (10.8.)	<i>Sanctus</i> <i>Petrus de</i> <i>Rupella</i>	<p>Ein Peter Quisinot und Marcus Beff, Patron des <i>schepes genant Sanctus Petrus de Rupella</i>, stellen 3 Monate nach oben lfd. Nr. 1 eine andere Rechtslage dar. Als er, Beff, nach Danzig kam, <i>was myn schipp bauwelligh, dat ikt moste beteren.</i>^a Da er dringend fort musste, bevollmächtigte er Peter Bezart, der jedoch nicht das Recht hatte, jemand anderen zu bevollmächtigen. Das aber tat Bezart, bevor er drei Stunden später verstarb. So kam Peter de Nantes zu Unrecht zur Vollmacht und verpfändete <i>schipp und takel</i> gegen eine beträchtliche Summe an die Danziger Roloff Veltstede und Casper Langen.Jaspas Lange. Inzwischen aber gehöre das Schiff <i>nu myt aller tobehoringe</i> dem König von Frankreich und sie beide, <i>patrone des schippes adir krafels</i>, sollen <i>syner gnaden schipp</i> abholen und <i>bereyden</i>, was Veltstede und Langen.Jaspas Lange verhindern. Quisinot und Beff bestehen aber darauf, <i>nicht plichtig syn to betalende</i> Peter de Nantes Beleihung, die auch nicht dem Schiff zugute gekommen sei. Außerdem sei das Verpfändungsschreiben nicht ordentlich be- und versiegelt worden und Peter de Nantes habe die aufgeführte Summe nicht erhalten. Außerdem sei de Nantes auch ihnen noch veruntreutes Geld schuldig, weshalb sie ihn einsitzen ließen. Sie bitten den Rat, Veltsteden und Lange zu <i>undirwyszen</i>, das Schiff des Königs <i>fry, qwyt und umbekummert</i> freizugeben. Die Franzosen bitten um <i>eyne certificacie an unszirn gnedigen hern</i>, in der der Sachverhalt aufgeklärt wird, <i>up dat wy buten syner ungenade bliuen</i>. Eine in Anm. 2 zitierte amtliche Eintragung im Danziger Schöffebuch von 1463 belegt die Bevollmächtigung von Petrus Beszarth durch Marcus Boeff, <i>patronus navis caravela</i>, und diejenige von Petrus de Nantes durch Petrus Beszarth mit derselben Handlungsmacht, wie der sie habe, <i>si eum supervivere contingeret</i>.</p>	9	122	67 1

^a Nr. 2: Dieses Kraweel wurde 1462 vor Danzig auf Reede von einem Blitz getroffen und musste in Danzig überholt werden, wie man aus Caspar Weinreichs Chronik erfährt: *Item anno 62 noch p̄fingsten kwam das grosse kraffel von le bare n zu d a n t z k in die reide mit saltz geladen. Do schlug im der tonner die mast entzwey.* (CWDC, S. 1).

<i>lfd. Jahr</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Das Große Kraweel</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i>	<i>S.</i>	
<i>Nr.</i>		<i>Vorgang</i>		<i>.§§</i>	<i>Fn.</i>	
3	1464 (20.8.)	Notarielle Beurkundung der Aussagen des Peter Quisynot und Marcus Beuf. ^a Außer zur Bewahrung des Schiffes durch ihn selbst habe Petrus Bezart keine weitergehenden Vollmachten gehabt. Als sie beide aus Frankreich nach Danzig zurückkamen, um das Schiff zu holen, hatte inzwischen dessen unerlaubte Verpfändung an Roloff Festeye[?] und Jaspas Lange durch Peter de Nantes stattgefunden. De Nantes hätte schriftlich mitgeteilt, dass alle Schulden des Schiffes beglichen worden waren. Quisynot und Beuf sind bereit, eine Bürgschaft über die Pfandsomme zu stellen und verlangen eine Ratsentscheidung über ihre Verpflichtung zur Zahlung der Pfandsomme. Dieses Urteil wurde vom Rat verweigert. Sie hatten de Nantes ins Gefängnis werfen lassen; der Rat habe ihn wieder freigelassen und eine notarielle Untersuchung des Zustandes des Schiffes abgelehnt. Sie hätten angesichts dieser Lage sich und das Schiff unter den Schutz des Königs vom Frankreich gestellt.	9	123	69/ 70	
4	1464 (17.9.)	<i>navis</i> „ <i>caravela sancti Petri de Rupella</i> “	Danzig an Ludwig XI von Frankreich. Die bisherigen Vorgänge um das Schiff und seine Verpfändung durch Peter de Nantes an die Danziger Weltstede und Lange werden geschildert. Es wird über einen Schiedsspruch des Rates informiert: Der Teil des Kredites, welcher von de Nantes nachweislich für die Schiffsreparatur ausgegeben worden ist, muss rückgezahlt werden. Für den Teil, für welchen de Nantes keine Nachweise über eine solche Verwendung vorweisen kann, sollen Weltstede und Lange selbst für eine Lösung sorgen. Diese Schuld laste noch auf dem Schiff. Das Schiff sollte für eine bestimmte Zeit unter Bewachung bleiben. Peter de Nantes war noch im Gefängnis. In Anm. 2 wird von einer Verhandlung am 16. Sept. 1464 auf dem Schiff des Schiffers Wiebrand vor der Küste ^b zwischen zwei Danziger Ratsherren und den beiden Franzosen berichtet. Diese hätten bei dem Bürgermeister Johan Feer als Treuhänder die von ihnen laut Ratsspruch zu zahlende Summe hinterlegt. Quisynot und Boeff hätten drei Danziger bevollmächtigt, de Nantes gerichtlich zur Rechenschaft zu ziehen, die aber→	9	127	71- 73, 72 1

^a Nr. 3: Siehe vorherige lfd. Nr. 2.

^b Nr. 4: Es ist zu vermuten, dass diese Ortswahl mit einer in Danzig um Himmelfahrt ausgebrochenen Epidemie zusammen hing: *Item disz yor war in dantzke, lubke zc. grosse sterbung.* (CWDC, S. 2).

<i>lfd. Jahr Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Das Große Kraweel Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i>	<i>S. Fr.</i>
		1466 angeben, diese Bevollmächtigung abgelehnt zu haben.		
5 1466 (23.4.)		Danzig an den König von Frankreich. Stellt die Vorgänge bis zur Verhandlung auf See mit Peter Quisinoth und Marcus Boeff dar. Man habe die Franzosen aufgefordert, einen Verwalter für das Schiff zu benennen. Das Schiff sei in hinfälligem Zustand und müsse aus dem Hafen entfernt werden. Die Franzosen hätten alle Verantwortung übernommen und nach baldiger Rückkehr würden sie das Schiff wegbringen. Die von ihnen gewünschten Bevollmächtigten, der Bürgermeister Johan Feer, der Ratsherr Arnold Backer und der Schneider Wilhelm hätten die Vertretung abgelehnt. Man habe erfahren, dass der König einen Johan Cheverdam mit der Führung und Verwaltung des Schiffes beauftragt habe. Die betroffenen Danziger wollen vor einer Eintreibung ihrer Schuldforderungen bei Marcus Boeff und über Schiffsgerätschaften die Antwort des Königs abwarten.	9 262	156
6 1466 (23.4.)		Danzig an das Brügger Kontor. Bittet, das beiliegende Schreiben ^a dem König zuzustellen und sich für die Danziger einzusetzen, falls der König Repressalien gegen sie vorhabe.	9 263	156/ 157
7 1466 (5.7.)	<i>caravelle de Rupella</i>	Schreiben des Königs von Frankreich an das Brügger Hansekontor. Die Abfuhr seiner <i>fideles Petrus Cosinoti armiger et Marotus Beuf mercator ville nostre de Rupella</i> in Danzig wegen der Wiedererlangung <i>dicte caravelle de Ruppella</i> habe für ihn abscheuliche Schande, entschiedenen Spott und gewaltsame Bedrängnis bedeutet. Der König droht den Angehörigen <i>civitatis de Dansque et communitatis de Hanza</i> mit Privilegienlockerung und Repressalien, wenn er nicht <i>navem predictam cum suis mercimoniis, armaturis, yssarcia et apparamentis dampnisque</i> zurückbekäme.	9 294	177- 178
8 1466 (14.7.)	<i>dat grote schipp van Rossele</i>	Beschwerdeschrift der Gesandten des franz. Königs für das Hansekontor in Brügge über Danzig wegen dem <i>grote schip van Rossele, datwelke tobehoerde zeligen Peter Beuff^b</i> . Die Vollmacht des Peter de Nantes wird erneut bestritten. Peter Cosinot und Marot Beuff hätten sich um die vollständige Herausgabe des Schiffes und seiner Fracht bemüht, wobei bereits allerlei Zubehör, →	9 296	179- 181

^a Nr. 6: Es handelt sich um obiges Scheiben lfd. Nr. 5.

^b Nr. 8: In dem Schreiben scheint etwas durcheinander geraten zu sein. Der Schiffer hieß M a r c u s Beuff und das Schiff *Peter van Rossele*. Das wurde offenbar zu P e t e r Beuff vermengt.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Das Große Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
9 1466 (15.7.)		Beiboot, Waffen, etc. verkauft worden waren. Man wurde nicht einig und <i>alsoe is dat vornoemde schip aldaer gebleven</i> und Bürgermeister und Stadt <i>hebben nicht willen weddergheven de vornoemde tobehoringe</i> . Als Cosinot und Beuff unverrichteter Dinge abreisten und schon auf Reede waren, wollte man sie nach Danzig zurückholen. Notarielle Niederschrift in Brügge über die Verhandlungen zwischen den Vertretern des <i>regis Francie</i> Hervetus Prepositi und Marotus Beuf einerseits und den <i>oldermannis</i> und dem <i>consilio mercatorum Hanze Theutonice sacri Romani imperii Brugis residentim</i> . Es geht um die angedrohten Repressalien des französischen Königs. Der Anlass der Auseinandersetzung, <i>de materia restitutionis navis, dampnorum et expensarum</i> , tritt in den Hintergrund. Das Schreiben des Königs vom 5. Juli 1466 ^a ist dieser Notarsniederschrift angehängt.	9	297	181-185
10 1466 (8.8.)		Lübeck an Danzig. Das Brügger Kontor informiert Lübeck über die Auseinandersetzung mit König Louis XI. von Frankreich wegen des großen Kraweels in Danzig. Bezieht sich auf, in der Eile noch nicht studierte Schriftstücke, die aber sicher auch an Danzig abgegangen seien. ^b Bittet um gründliches Abwägen angesichts der möglichen Auswirkungen der Angelegenheit.	9	307	191
11 1466 (25.8.)		Danzig an das Kontor in Brügge. Der Rat nimmt zu den Anschuldigungen der Franzosen Stellung, durch die man arg verleumdet worden sei. Verweist auf seine eigenen Schreiben ^c und erklärt die Aussage der französischen Ankläger von vor zwei Jahren ^d für falsch. Man widerspricht auch Aussagen der französischen Klageschrift gegenüber dem Brügger Kontor. ^e Das Boot der Karavelle incl. Waffen habe man nur acht Tage ausgeliehen und ohne Schäden zurückgebracht. Von Quisinoth und Boeff habe man seinerzeit nicht eine Rückkehr nach Danzig gewaltsam erzwingen wollen. ^f Vielmehr benötigte man die beiden gütlich in Danzig wegen der Gefährdung des Hafens durch das Schiff. Das Schiff sei niemandem vorenthalten worden. Es stehe zur Verfügung des Königs von	9	313	193/ 194

^a Nr. 9: Siehe oben lfd. Nr. 7.

^b Nr. 10: Mit Sicherheit waren darunter die oben aufgeführten Schriftstücke lfd. Nrn. 7, 8 und 9.

^c Nr. 11: Siehe die lfd. Nrn. 5 und 6.

^d Nr. 11: Siehe lfd. Nr. 3.

^e Nr. 11: Siehe lfd. Nr. 8.

^f Nr. 11: Anlässlich der Verhandlungen auf dem Schiff des Wibrand: lfd. Nr. 4.

<i>lfd. Jahr Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Das Große Kraweel Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i>	<i>S. §§</i>	<i>Fr.</i>
		Frankreich bzw. seiner Bevollmächtigten.			
12 1466 (25.8.)		Danzig an Lübeck. Antwort auf dessen Schreiben vom 8. August. ^a Die französischen Anklagen seien unwahr. Die Dinge hätten sich ganz anders zuge- tragen, gemäß dem (zeitgleichen) Schreiben an das Kontor in Brügge ^b	9	314	194
13 1466 (10.11.)		Danzig an Louis XI. von Frankreich. Danzig teilt mit, man habe König Kasimir von Polen ^c über den Fall der Karavelle informiert und ihn ange- sichts der drohenden französischen Repressalien ersucht, sich zu Gunsten der Danziger Kaufleute beim französischen König zu verwenden.	9	330	207
14 1468 (29.4.)		Danzig an Lübeck. Es geht um die Repressalien- briefe des französischen Königs gegen die hans- ischen Kaufleute <i>wegen sulkes caraveles, alse by- nnen unszer haven liggende is</i> . Man habe in der Angelegenheit Lübeck, den König und auch Kö- nig Kasimir von Polen davon unterrichtet, dass das Schiff in Danzig den Franzosen zur Verfügung stehe.	9	449	305
15 1470 (16.2.)		Notarielle Beurkundung einer Ratserklärung Dan- zigs. Die Ratsherren Johan Peckow und Martinus Buck haben im Ratsauftrag die in der Motlau lie- gende <i>caravele</i> mit Zeugen besichtigt. Das Schiff sei <i>jam vetustate pene confecta, ruinosa, cancel- lata et putrefaca, nisi sollerter provisum et obvia- tum ipsaque demollita, confracta et e dicto fluvio ducta et remota fuerit</i> , ^d also eine Gefahr für die Schifffahrt. Man sah sich zum Abwracken des Schiffes. genötigt. ^e	9	703	643
16 1475 (8.3.)		Aus einer Aussage des Herrn von Veere am 8. März 1475 in Utrecht geht hervor, dass 1471 das große Danziger Kraweel um Zeeland operierte. ^f	10	385	240

^a Nr. 12: Siehe lfd. Nr. 10.

^b Nr. 12: lfd. Nr. 11.

^c Nr. 13: Kasimir IV. von Polen. Im Vormonat war der Zweite Thorner Frieden zwischen dem Orden und dem Königreich Polen geschlossen worden, in dem sich der Orden unterwerfen musste. Danzig wandte sich also an den Landesherrn als Schutzmacht gegen einen anderen Territorialherrscher.

^d Nr. 15: Übers.: Das Schiff sei „bereits überaltert, fast hinüber, auffällig, durchgebrochen und verfault, da nicht sorgfältig gepflegt und behandelt, und der Rumpf zerstört, zerbrochen und sollte aus besagtem Fluss fortgebracht und entfernt werden“.

^e Nr. 15: Das war offensichtlich völlig übertrieben, denn kurz danach wurde das Kraweel überholt und neu ausgerüstet. Caspar Weinreich berichtet für das Jahr 1470: *Item in der faste war das grosse krafel von lenbort zue danzke aufgeosset [an Land aufgepalit; RP] vnd wider gebaut vnd zugeredet* (CWDC, S. 6).

^f Nr. 16: Bei Weinreich heißt es für 1471: *Item den montag noch vnser liben frauen vor barto- lomei (25. August 1471) so sigelde das grosse krawel [von dantzke mit 330 man] vnd michel ertman mit einem klein crafel von dantzke; do war vor ein hauptmann drauf ausz dem rath: her bernt pawest* (CWDC, S. 9). Genaueres über diese Ausfahrt des großen Kraweels, das nun als „Peter von Danzig“ segelte, findet sich in CWDC, Beilage II, S. 102ff. 1472 erwähnt →

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>Das Große Kraweel</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
17 (23.8.)	1475	Vor Guillermus de Combis, dem Stellvertreter des Beraters und Kämmerers des französischen Königs Louis XI, des Senneschals und Admirals von Guyenne trugen der Danziger Schiffer des Großen Kraweels Paul Beneke und die Mannschaft ^b eine Auseinandersetzung um die Bezahlung der Crew aus. Das Große Kraweel war nicht mehr auf Kaperfahrt, sondern hatte in Brouage Baiensalz für Danzig geladen und wartete in Pallice vor La Rochelle auf günstigen Rückreisewind durch die Pertuis d'Antioche, der Meerenge zwischen den Inseln d'Oléron und Ré. Im Sturm gerieten sie in Seenot und mussten nach Brouage zurückkehren. Das Schiff wurde zur Inspektion der Seetüchtigkeit entladen an Land aufgelegt. Für seinen Richterspruch holte Guillermus de Combis die Expertenmeinung von Schiffsbaumeistern und Schiffern ein und urteilte, das Schiff könne die Rückreise nach Danzig antreten, entschied aber für den Fall, dass das Schiff die Rückreise nicht schaffen sollte, <i>magistrum [Banisques] ad dandum dictis marinis unam aliam navem bonam et sufficienter ad redeundum in dictam eorum patriam</i>	10	441	280- 282

^a → Fortsetzung von Fn. f auf der vorherigen Seite:

Weinreich das Schiff wieder: *Item anno 72 im herbst sigeltden die Schiffe aus dem s w e n e mit grossem gutt wol mit 800 terling lakenn, vnd das gross krauel furte der schiper paul benke; sein krauel bleib vor der s l u s z auf dem mittelsande* (HIRSCH / VOSSBERG, Caspar Weinreich's Danziger Chronik, S. 11), d. h. es strandete. Schon im März des Jahres hatte es Probleme mit der Haltbarkeit des Kraweels gegeben. Es musste an Land gezogen und wieder flott gemacht werden (Schreiben des Bernt Pawest an den Rat von Danzig vom 12. und 14 März 1472 *im groten carveel p e t e r genant der stadt von d a n c z k*: CWDC, Beilage II, Nr. 12 und 13 S. 111-113).

^b Nr. 17: Das Schiff wird zwar nicht explizit benannt, aber da Paul Beneke, bzw. Paulus Banisques, wie er in der Quelle genannt wird, Schiffsführer des Kraweels „Peter von Danzig“ ist, geht es hier um dieses Schiff.

G.3.9. Barken

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>B a r k e</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
1	1380 engl. Auslieger- barge	Hans. Klageartikel gegen Engländer: Es ist die Rede von einer Baiensalzkogge aus Danzig, <i>mestre Tideman Stikker, chargee du seel de la Bay</i> . Vor der englischen Küste <i>la vynt une barge del part de South[hamppton]. . . .</i>	4	672	274 .4
2	1401 <i>bargen</i> allgemein	Vorschriften wegen Versandung des Zwijn. Aufzählung der größeren Schiffe (3er Päckchen): <i>cogghen, schepen, crayers, evers ende bargen, gheladen off ungeladen.</i>	5	509	262

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>B a r k e</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
3 1414	Preuß. Fracht- Bark	Persönlicher Schutz durch Heinrich V. für zwei hansische Kaufleute. In diesem Zusammenhang ging es um eine nach Preussen segelnden Barke die vor der schottischen Küste schiffsbrüchig geworden war.	5 1121	583
4 1420	seeländ. Fracht- <i>baerge</i>	Stadtrechnung Brügge. Von bewaffneten <i>Oosterlinghen</i> in einer Butze <i>eene baerge ghenomen was voor Wendunen^a</i> . Diese Kaper-buse, sei in Zeeland ausgereedert worden. Auch die <i>baerge ghevoerdt was in Zeelandt . . .</i>	6 291 .2	160
5 1426	bretonische Fracht- <i>baerge</i>	Stadtrechnung Brügge. Die Rede ist von <i>te zeilene uten Zwene eene baerge van Sinto Malo in Bretagne, daerof meester was Guill. Thehel, . . .</i>	6 599 .4	334
6 1436	Zoll für Barken in Gouda	Jahrmarktzoll in Gouda. Zollsätze: <i>van een twijboirde scuyt, van een hoye eic 1 groeten; van een barke 1½ groeten; van een coggescip 2 groet; van een geladen scip mit sijnen goede 3 groeten.</i>	7.1 200 .1	98/ 998
Keine Nachweise in HUB 8				
7 1468	Danziger Auslieger- <i>barge</i>	Wegnahme englischer Schiffe im Sund. Das <i>Bostoner shipp called the George of Boston lag afore Elsyngure^b</i> . Das Schiff gehörte vier Partenreedern. Lotse und Schiffer war George Garneter aus Boston. <i>. . . came one sir Vyncent Stolte of Danske in a barge^c and toke thaim</i> . Es handelte sich also um eine Danziger Ausliegerbark. Hinzu kam, dass ein Mitreisender an Bord der Engländer, <i>Hanze Newstede of Lubyke robbed the marchantes of the same shipp</i> .	9 519 .12	367
8 1472	holländ. Fracht- <i>bark</i> (aus Bergen opt Zoom)	Der Rentmeister Nordhollands berichtet von 14 bremischen Kaperern. ^d Diese waren <i>bij den biscop ende stede van Bremen uutgemaict</i> und wurden von <i>die scout van Texel gevangen</i> . Sie hatten u. a. <i>eene bark van Bergen opt Zoom . . . dair scipper of was een gehete Jan Zoetert</i> gekapert.	10 119 .4	74/ 75
9 1474	Danziger Fracht- <i>barcke</i>	Veere an Danzig. In Middelburg war das Schiff zweier Danziger, <i>genaemt de barcke</i> , arretiert worden. Veere will sich für die Danziger einsetzen.	10 388	241
10 1481	holländ. Fracht- <i>bercke</i>	Amsterdam an Terschelling. Kampen habe berichtet, dass ein Schiffer Hans von Dänemark, <i>tot des coninx</i> [von Dänemark] <i>behoef</i> auf Terschelling von dem <i>capiteyn eenre bercke</i> ein <i>kerveel</i> ab- →	10 925	577/ 578

^a Nr. 4: Wenduine, zwischen Oostende und Zeebrügge, Flandern.

^b Nr. 7: Helsingör.

^c Nr. 7: Vincenz Stolle erhielt bereits 1462 und 1463 in Danzig Kaperbriefe (Tab. I.1, S. 930, Nr. 41), allerdings damals für einen Balinger. Ob dieses Schiff nun *barge* genannt wurde, oder es sich um eine neues Schiff Stolles handelte, kann nicht gesagt werden.

^d Nr. 8: Siehe auch Anh. G.3.7 (Kraweele), S. 894, Nr. 8 und 9.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>B a r k e</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd.</i>	<i>Nr.</i> <i>.§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
11 1487	französisch. Auslieger- barcke	kaufte, Schiffsvolk und Bussengeschütze übernahm. Bei dem Schiffsvolk kam der Verdacht auf, <i>dat hij ten oirloge varen wil ende niet coopvairt.</i> Kampener Klage. Ein französischer Auslieger raubt Kampener Gut aus einem Revaler Schiff: <i>... is gekomen een Frans schep, gehieten die barcke van Honichfloir ende heft genomen Symon Glauwe onsen borger uut schip Clais Smyts van Reval soe voele guets</i>	11	145	125
12 1491	Kaper- barke	Lübeck an Reval. Es geht wieder um den Seeräuber Hoyke. ^a Der soll nun <i>alleyme mit ener barken darinne mit sick vefttich edder szostich knechte hebbende in dem Sunde edder umme den trent ligen scholen.</i> Reval soll Lübecker Schiffe ausfahren lassen, aber sie gut bemannen und dafür sorgen, dass sie zusammen bleiben. Man ist in Lübeck verwundert, dass ein Schiff allein nach Lübeck zurück gekommen sei, nämlich <i>schipher Berndtes Horenzee barsze, darup Bulouw vor eynen schipher gesettet is.</i>	11	449	317
13 1490	Sluier Auslieger- barke aus England	Kampen beurkundet, dass der Kampener Schiffer Claes Bolhoirne auf der Fahrt von Hamburg nach Kampen am Vlie ^b aufgebracht worden ist, und zwar von <i>Wolter Johansoen mit anderen uutliggers van der Sluis mit eenre barke van den Nyecasteel</i> , d. h. die Bark war aus Newcastle in England und der Schipper war Flame.	11	412	291/ 292
14 1492	französisch. berke	Kolberg an Danzig. Als Kolberger Schiffe nach Holland segelten, trafen sie auf einen <i>kapteyne Bartram Poelter van eener berke</i> , der aus dem Schiff des Kolberger <i>scippers Henink Wolters</i> den Marthen Krane, Sohn des Kolbergers Hans Kran verhaftete und ins Gefängnis brachte. Danzig soll sich bei dem <i>fyszeamorael to Honnychflore van der zee^c</i> für die Kolberger verwenden. Die Bark war also wahrscheinlich ein französisches Schiff.	11	725	463
15 1493	französisch. Auslieger- barke	Beschwerden der Hansischen gegen die drei Leden von Flandern. Der Kaufmann Thideman R Emmelincrode ^d klagt, dass ihm für 345 fläm. gr. Waren aus dem Schiff des Schiffers Jan Enghelbrecht geraubt wurden durch französische Auslieger aus <i>van Dunkerken^e met eener barken, daer capi- →</i>	11	652	418 .C.11

^a Nr. 12: Zu dem Seeräuber Bertram Hoyke siehe auch Anh. G.3.1, S. 872, Nr. 22 incl. Anm. und Anh. G.3.2, S. 877, Nr. 42 und 44.

^b Nr. 13: Das Vlie war das Gatt zwischen den westfriesischen Inseln Vlieland und Terschelling.

^c Nr. 14: Vizeadmiral von Honfleur in der Seinemündung.

^d Nr. 15: Zu R Emmelincrode siehe auch Anh. G.3.7 (Kraweele), S. 897 Nr. 24 und 21.

^e Nr. 15: Dünkirchen.

<i>lfd. Jahr</i> <i>Nr.</i>	<i>Stichwort</i>	<i>B a r k e</i> <i>Vorgang</i>	<i>Bd. Nr.</i> <i>§§</i>	<i>S.</i> <i>Fn.</i>
		<i>teins of waren Rijke de Visch ende Fransoys van Kemele ende scipper Jan Nellinck.</i>		
16 1495	französisch. <i>barce navis</i>	Kampener hatten Waren verfrachtet in dem Schiff eines Johannis Eggenssone Hollandrini. Sie wurden durch einen <i>Harri de Oesterlynck de Honnefloer</i> und den <i>capitaneum barce navis sue Jaeb Moskes ceterosque complices suos</i> aufgebracht.	11 867	553

H. Schiffe in Klage- und Schadenslisten (15. Jh.)

Erklärungen zu den Diagrammen des Anhangs H

Es folgt die Auswertung von fünf Klage- und Schadenslisten aus dem mittleren 15. Jahrhundert. Sie dienen dazu, den Sprachgebrauch gegenüber Schiffen zu eruieren, darüber zu einer Aussage über die Verteilung und Veränderung von Schiffsarten zu kommen und die Wichtigkeit von Schiffstypen im Sprachgebrauch und dem politischen und diplomatischen Verkehr der Zeit einzuschätzen. Aus einer größeren Menge von Klagen und Schadensverzeichnissen wurden diejenigen ausgewählt, die ausdrücklich aufgebrachte Schiffe reklamierten. Dabei handelt es sich von hansischer Seite um Verzeichnisse preußisch-livländischer und speziell Danziger Herkunft gegen Holländer, Seeländer, Engländer und Dänen. Es wurde ebenfalls eine nichthansische dänische Klageschrift gegen Danzig ausgewertet. Das ausführliche und aussagekräftige preußisch-livländische Schadensverzeichnis über die Jahre 1438-1441 wurde auch in Bezug auf Mannschaftsstärken, Traglasten und Schiffspreise ausgewertet.

Bei Bezugnahme auf ein Schiff gilt es grundsätzlich zwischen verschiedenen formulierten Bezügen zu unterscheiden:

- a. Hinweise ohne die Begriffe *schipper* und *schipp*. Es wird nur der Name des Schiffsführers genannt, ein Schiff jedoch nur indirekt angedeutet: *in* [Name], *ut* [Name], *an* [Name], *inne mit* [Name], *innegewest mit schipper*[Name]; beispielsweise *yn Peter Reyncken* oder *mit Hancke Lupis*, oder *innegewest mit Jorgen Bazener*.
- b. Bei diesen Bezügen wird schließlich direkt von einem Schiff gesprochen und das Wort *schipper* benutzt. Es überwiegt bei weitem die unspezifische Bezeichnung *schipp* oder *shepe*. Beispiele: *in schippere Peter Reyniken shepe* oder *in schipp Jan Lauw*.
- c. In den wenigsten Fällen wird ein bestimmter Schiffstyp angesprochen, in unserem Falle eine Butze, eine Kogge, vier Holke und zwei Kreier – was gerade einmal 11,6% aller Schiffe ausmacht.
- d. Schiffsbezeichnungen können noch genauer durch erklärende Zusätze spezifiziert werden wie Lastzahl, bauliche Besonderheiten (Vorkastell), Schiffsalter sowie eine Größenangabe. Beispielsweise ist 1462 von einem *cleynen nyen holk* die Rede.¹
- e. Und schließlich gab es große Schiffe, die über Eigennamen identifiziert wurden, bei denen aber meist kein weiterer Hinweis auf den Typ erfolgte.

Die Tabellen schlüsseln die unterschiedlichen Schiffsansprachen in den verschiedenen Quellen auf und die Diagramme visualisieren die Ergebnisse.

In den Tabellen deuten „ . . . “ an, dass hier im Quellentext ein Name steht.

¹ HUB 8, Nr. 1160, § 81 (S. 709, Z.12).

H.1. Preuß./livländ. Schadensverzeichnis 1438-1441

Erklärungen zum Anhang H.1

Das Schadensverzeichnis² richtet sich gegen Holländer und Seeländer.

„Wegen der Behinderungen im Ostseehandel durch die Hanse hatten die holländischen Kaufleute schon seit längerem einen Kaperkrieg gegen hansische Schiffe geführt, der im Mai 1438 mit der Kaperung von zwölf hansischen Salzschiffen einen Höhepunkt erreichte. [...] 1438 und im folgenden Jahr kam es zum offenen Kaperkrieg zwischen Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar und Lüneburg auf der einen und den holländisch-zeeländischen Städten auf der anderen Seite, ohne dass am Ende ein Sieger feststand.“³

Die holländische Forschung bezeichnet diesen Krieg 1338-1441 als „het grootste maritieme conflict dat Holland en Zeeland in de vijftiende eeuw hebben iutgevochten“.⁴ Die preußischen und livländischen Städte mit ihren Baiensalzflotten wurden in Mitleidenschaft gezogen, wie ihre Schadensauflistung zeigt.

Die Quelle besteht aus 142 Eintragungen von unterschiedlicher Ausführlichkeit. Es werden meist Schiff und Schiffer, Jahr des Schadens, Mannschaftsstärke, Besitz- und Partenverhältnisse, Ladung, Schiffspreis und Gesamtwert des Schiffes mit Ladung benannt. Der letzte Eintrag Nr. 143 enthält eine Preisliste, in der *synt desse vorscreven gudere und ock uth der Baysschen vlate uppt mynste gerekent und gesatth*. Dadurch wird vieles nachrechenbar und objektiviert. Die Schiffspreise sind natürlich nicht nachprüfbar. Aber über die Mannschaftsstärken lässt sich auf die Schiffsgrößen rückschließen. Das gilt auch für die Ladungsangaben zu Hundert Seesalz,⁵ vorausgesetzt, dass die Schiffer die Ladekapazität ihrer Schiffe ausnutzten, was jedoch anzunehmen ist, da meist an Schifffraum Mangel bestand.

Es werden folgende Auswertungen dieser wertvollen Quelle mit Diagrammen dokumentiert:

Diagramm Mannschaftsstärke und Schiffspreis

- a. Das Diagramm verarbeitet 46, für diesen Vergleich brauchbare Einträge.
- b. Die Zahl vor dem Schiff auf der Abzisse gibt die Eintragsnummer der Quelle an.
- c. Die Quelle gibt die Schiffspreise in Pfund Groten (lb gr) an. Zwecks Ein-

² HUB 7.1, Nr. 767 (S. 401-465).

³ HAMMEL-KIESOW / PUHLE / WITTENBURG, Die Hanse (2009), S. 175. Nach einem Schreiben Danzigs an den Herzog von Burgund vom 14. Juli 1438 wurden nicht 12, sondern *ummetrent 23 efte 24 schepe* [...] *de ute Baye mit solte geladen* gekommen waren, von den Holländern und Seeländern aufgebracht: HR 2.2, Nr. 264 (S. 210). Siehe auch HR 2.2, Nr.240 (S. 14-195). Von nur 12 Schiffen hatte auch schon Dollinger geschrieben (DOLLINGER, Die Hanse, (5. Aufl., 1998), S. 387).

⁴ DE MEIJ, Oorlogsvaart (1976), S. 311.

⁵ Zu der Salzladungsangabe „Hundert“ siehe Umrechentabelle H.1, S. 912.

heitlichkeit in dieser Arbeit wurde nach Pfund hamburgisch umgerechnet. Umrechnungskurs: 1 lb gr = 6,5 lb ham.⁶ Die kleineren Schiffe werden eher nur als *schipp* bezeichnet, während man die größeren Schiffe mehrheitlich als *holk* ansprach.

- d. Größere Schiffe (höhere Mannschaftszahl) sind entsprechend teurer, was natürlich nicht überrascht, aber dennoch ein Beleg für die Brauchbarkeit des Schadensverzeichnisses ist.
- e. Die Schwankungen der Schiffspreise um die vermittelnde, polynomische Trendkurve erklärt sich aus Alter, Zustand und Taxierung des Schiffes.

Diagramm Traglast Salz und Schiffspreis

Diese Visualisierung verdeutlicht die Beziehung zwischen der Größe der Salzladung und der Preisangabe bei 26 Schiffen, in deren Einträgen entsprechend auswertbare Zahlen vorlagen.

Die Quelle gibt die Salzladungen in Hundert Salz an. Schiffgrößen werden in der Regel nach ihrem Fassungsvermögen in Last angegeben. Aus diesem Grunde wurden die Hundert-Angaben⁷ in hansische Last Seesalz umgerechnet, wobei das Hundert Baiensalz 7,5 hansische Last zählte, während das etwas schwerere Lissaboner, also portugiesische Hundert 8 Last Salz entsprach. Die hansische Last rechnet sich zu zu 1866 kg.⁸

⁶ Die hamb. Kämmererechnungen jener Jahre nennen diesen Kurs in KR 2.61₅ (1436: *489 lb 18 s [Hamb], et faciunt in moneta Flamingh(orum) 75 lb grossorum 7 s 3 d, 1 grossorum pro 8 m 2 s (computandum), ad reysam dominorum Hinrici Hogeri et H(inrici) Kotingk versus Flandriam.*) Das bedeutet:

$$\begin{aligned} 75 \text{ lb } 7 \text{ s } 3 \text{ d gr fland} &= 489 \text{ lb } 18 \text{ s hamb} \\ 1 \text{ lb gr fland} &= 6 \text{ lb } 10 \text{ s hamb} \quad (= 6,5 \text{ lb hamb}) \end{aligned}$$

Weitere dementsprechende Währungsumrechnungen finden sich in KR 2.62₁₈₋₂₃ (1437) und Anh. E.10, S. 832, Nr. 11 (1445) sowie Anh. E.10, S. 833, Nr. 12 (1446).

⁷ Beispiel: HUB 7.1, Nr. 767, § A.5 (S.409): *Scipper Hanke Thomas wart sin holk genomen und hadde inne 1700 soltes . . .*

⁸ Nach WITTHÖFT, *Historische Metrologie* (1979), S. 315.

Für Baiensalz gilt die folgende U m r e c h n u n g s t a b e l l e:

Tab. H.1: Umrechnungstabelle Hundert Salz in kg / hans. Last / t

<i>Hundert (Baie)</i>	<i>kg</i>	<i>hans. Last</i>	<i>Tonnage</i>
1	13.997	7,5	14
2	27.994	15	28
3	41.990	22,5	42
4	55.987	30	56
5	69.984	37,5	70
6	83.981	45	84
7	97.978	52,5	98
8	111.974	60	112
9	125.971	67,5	126
10	139.968	75	140
11	153.965	82,5	154
12	167.962	90	168
13	181.958	97,5	182
14	195.955	105	196
15	209.952	112,5	210
16	223.949	120	224
17	237.946	127,5	238
18	251.942	135	252
19	265.939	142,5	266
20	279.936	150	280
21	293.933	157,5	294
22	307.930	165	308
23	321.926	172,5	322
24	335.923	180	336
25	349.920	187,5	350
26	363.917	195	364
27	377.914	202,5	378

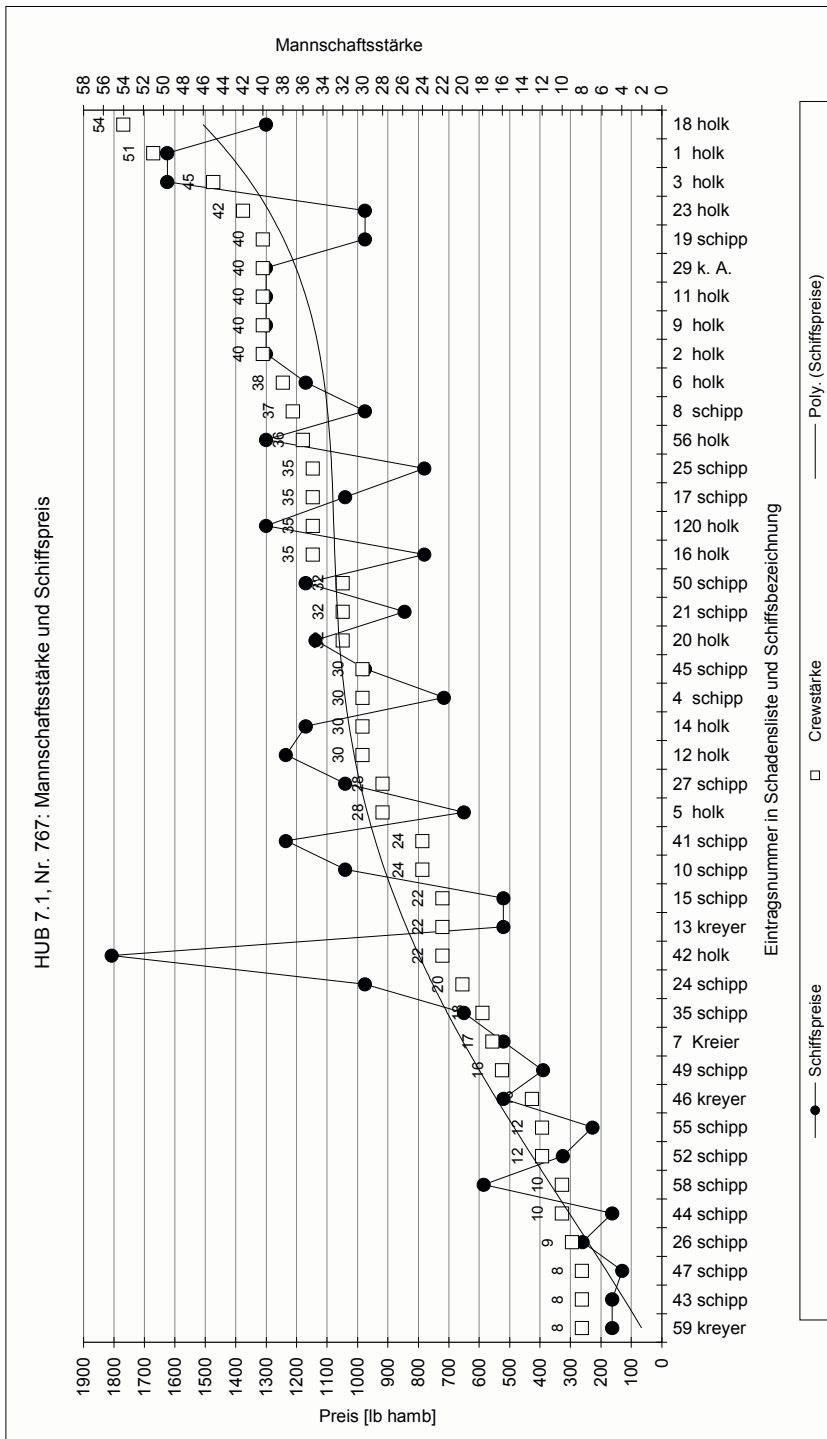


Abb. H.1: Preuß./livländ. Klagen 1438-1441: Crewstärken u. Schiffspreise

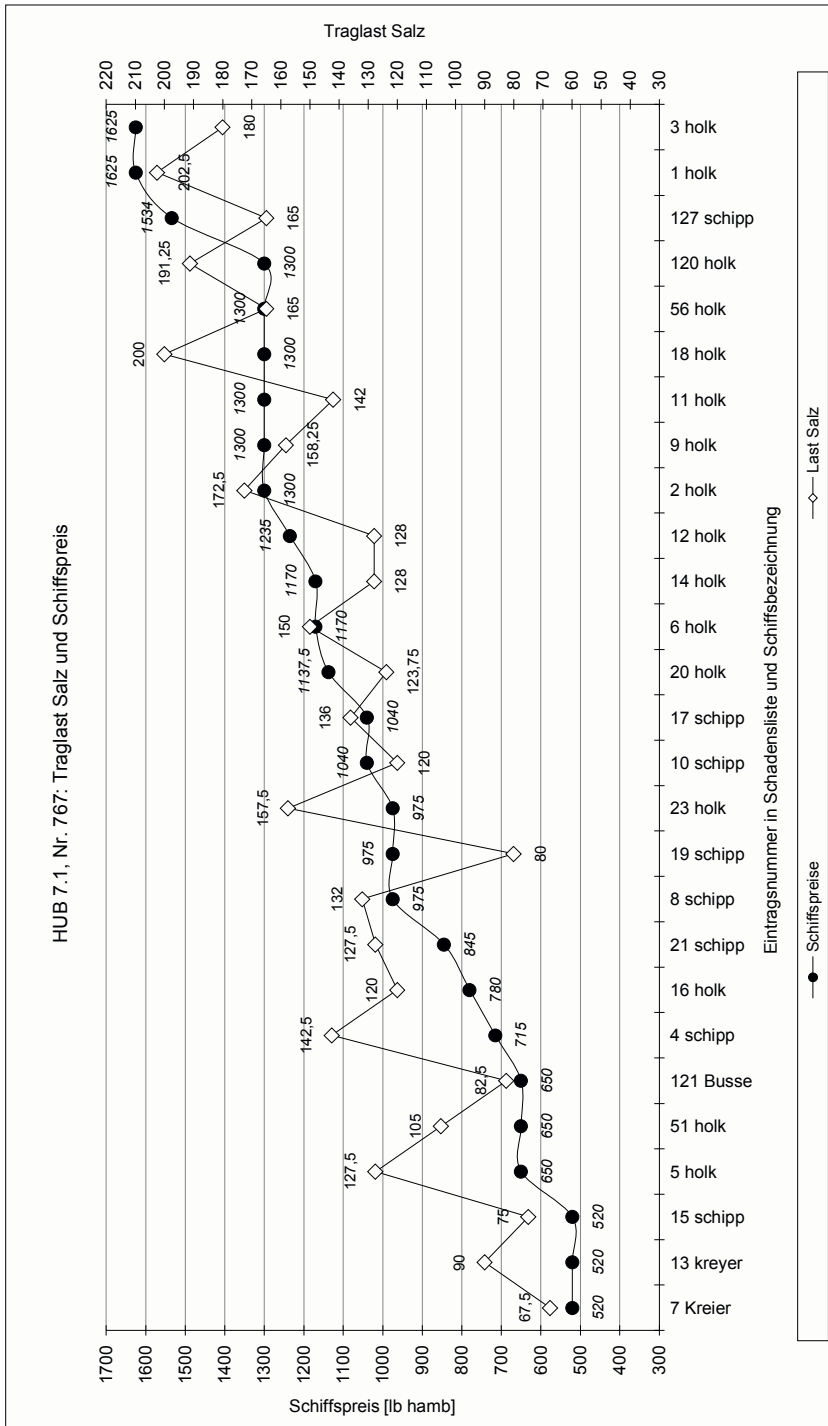


Abb. H.2: Preuß./livländ. Klagen 1438-1441: Traglasten u. Schiffspreise

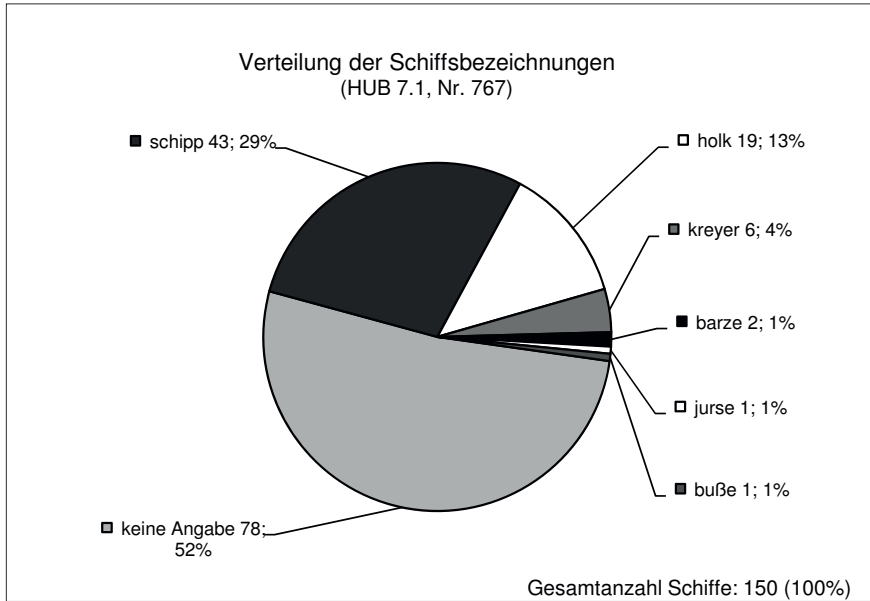


Abb. H.3: Preuß./livländ. Klagen 1438-1441: Schiffstypenanteile

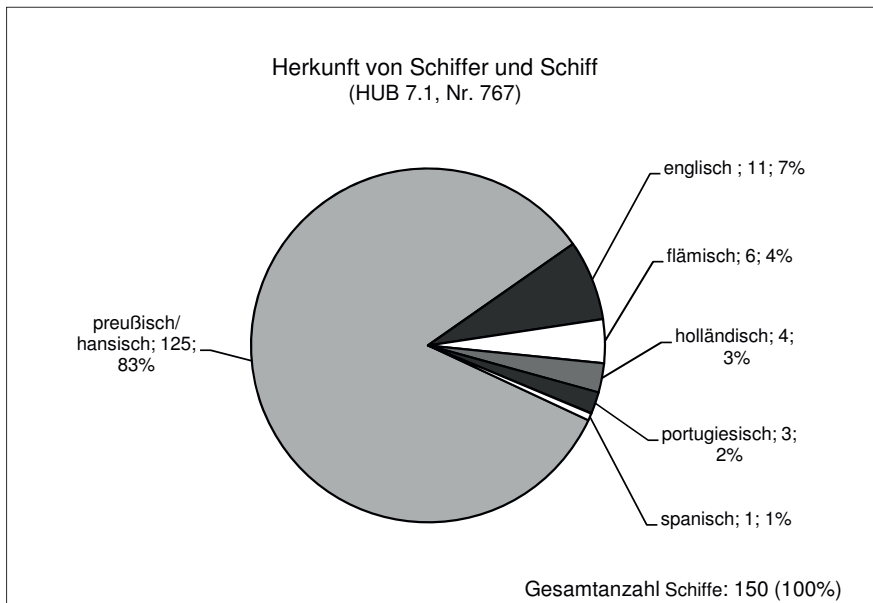


Abb. H.4: Preuß./livländ. Klagen 1438-1441: Herkunft von Schiffer u. Schiff

H.2. Preußisches Schadensverzeichnis 1451

Dieses Schadensverzeichniss erstellte man in Preußen gegen die Engländer in den Jahren 1448 bis 1451 im Zuge von harten Auseinandersetzungen mit der Konkurrenz der englischen *merchant adventurers*.

Tab. H.2: Preußische Klagen 1451: Schiffsansprachen

HUB 8, NR. 84 (S. 54-64)			
Nr.	Ansprache des Schiffes	Detail	Diagramm
1	<i>in ...</i>	2	
2	<i>mit ...</i>	1	7
3	<i>innegewest mit ...</i>	4	
4	<i>in schipper ...</i>	11	
5	<i>ut schipper...</i>	15	
6	<i>an schipper...</i>	1	36
7	<i>innegewest mit schipper...</i>	8	
8	<i>inne mit schipper...</i>	1	
9	<i>schipp / schepe</i>	→	27
10	<i>holk</i>	→	4
11	<i>kreger</i>	→	2
12	<i>buuse</i>	→	1
13	<i>koggen</i>	→	1
Gesamtzahl Schiffe			78

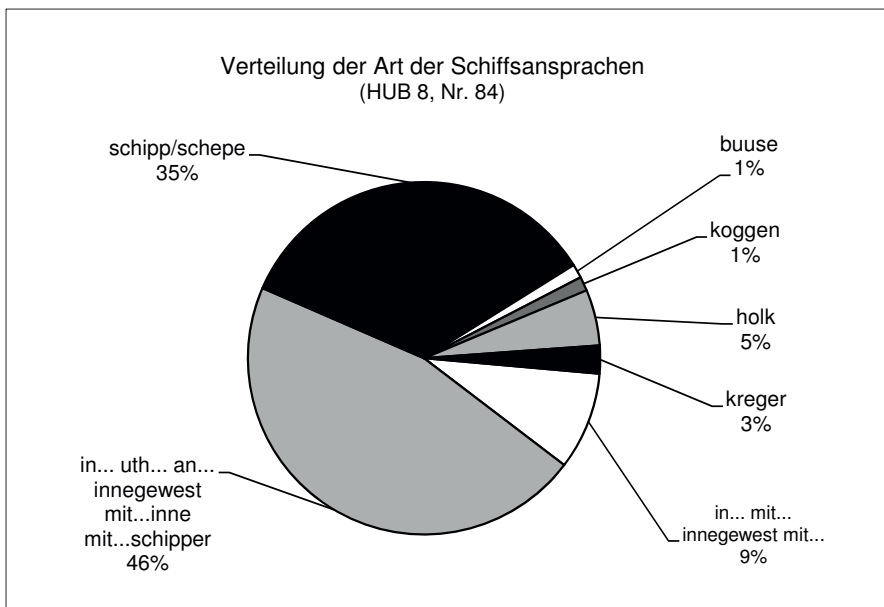


Abb. H.5: Preußische Klagen 1451: Schiffsansprachen

H.3. Lübisches Schadensverzeichnis 1449-1452

Dieses Lübecker Schadensverzeichnis von 1452 richtet sich an die Engländer und bezieht sich auf Vorgänge der Jahre 1449 bis 1452, im Besonderen auf die Wegnahme einer ganzen Baienflotte durch Engländer im Jahre 1449, wie schon oben angemerkt.⁹ Die erste Tabelle gibt das Ergebnis aller in der Quelle enthaltenen Schiffsbeziehungen wieder. Das Diagramm Abb. H.6 spiegelt diese Tabelle.

Eine zweite Tabelle betrachtet speziell die 10 Erwähnungen des Schiffers Hermen Cappelle. Aus ihr geht hervor, dass Cappelles Schiff viermal nur indirekt erwähnt wird. Einmal wird nur von *schipp* gesprochen und ein sechstes Mal, mitten im Dokument im Eintrag 31, wird Cappelles Schiff als *Holk* identifiziert.

Tab. H.3: Lübisches Klagen 1449-1452: Schiffsansprachen

<i>HUB 8, Nr. 215 (S. 156-165)</i>			
<i>Nr.</i>	<i>Ansprache des Schiffes</i>	<i>Detail</i>	<i>Diagramm</i>
1	<i>in ...</i>	→	17
2	<i>in schipper ...</i>	33	
3	<i>uth schipper ...</i>	3	39
4	<i>mit schipper ...</i>	3	
5	<i>schipp / schepe</i>	→	18
6	<i>holk</i>	→	10
7	<i>koggen</i>	→	3
8	<i>bardese</i>	→	1
9	<i>buse</i>	→	1
10	<i>kregher</i>	→	1
11	<i>pleyte</i>	→	1
Schiffserwähnungen			91

Tab. H.4: Ansprache von Hermen Cappelles Schiff

<i>HUB Nr. 215 (Hermen Cappelle)</i>		
<i>Ansprache des Schiffes</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Nachweis</i>
<i>in Cappellen</i>	3	§ 10, 37, 54
<i>in schipper Cappellen</i>	4	§ 4, 23, 24, 62
<i>uth schipper Cappellen</i>	1	§ 3
<i>nemen schipper Cappellen</i>	1	§ 25
<i>een schipp</i>		
<i>in Hermen Cappellen holk</i>	1	§ 31

⁹ Anh. H.2 auf der vorhergehenden Seite.

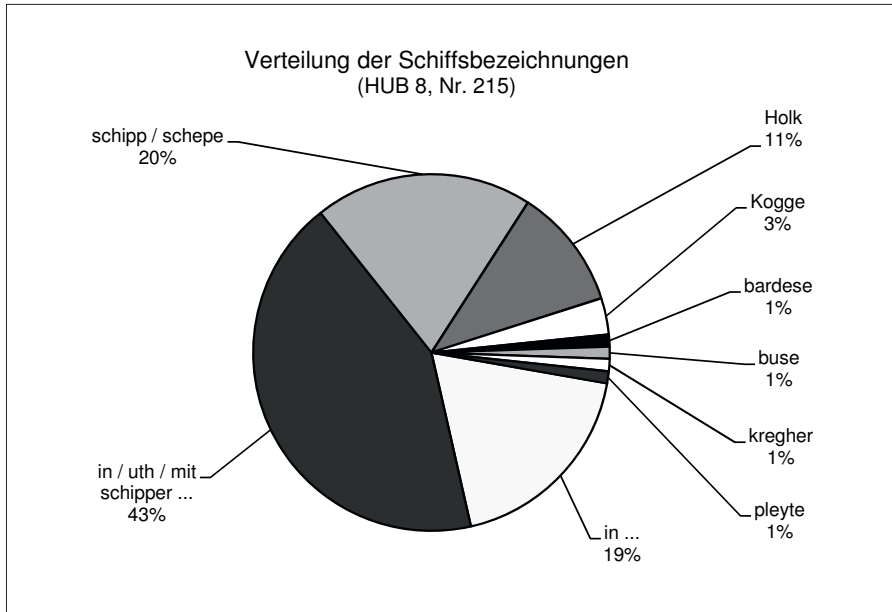


Abb. H.6: Lübsche Klagen 1449-1452: Schiffsansprachen

H.4. Danziger Klagen gegen Dänemark 1462

Die politische Lage und die komplizierten Interessenkonflikte Ende der 50er und Anfang der 60er des 15. Jahrhunderts im Bereich der Ostsee und am Sund führten zu vielerlei gegenseitigen Schädigungen durch Kaper- und Ausliegeraktivitäten.¹⁰ Die beiden folgenden Klageschriften behandeln Schädigungen der Danziger durch den dänischen König und dänische Ansprüche gegenüber Danzig. Wir sehen, dass der Sprachgebrauch den Dänen und deren Umgang mit Schiffen nicht anders war als jener der hansischen Stadträte.

¹⁰ Zu den politischen Verwicklungen und Interessengegensätzen siehe PAGEL, Die Hanse (fremdbearb. 1983), S. 208-212.

Tab. H.5: Danziger Klagen vs. Dänemark 1462: Schiffsansprachen

HUB 8, Nr. 1160 (S. 695-711)				
Nr.	Ansprache des Schiffes	Detail	Diagramm	Anmerkung
1	<i>in ...</i>	24	28	
2	<i>uth ...</i>	4		
3	<i>in schipper ...</i>	19	26	
4	<i>ut schipper...</i>	7		
5	<i>schipp / schepe</i>	→	18	<i>... van 50 lasten; ... mit eyneme vorkasteel</i>
6	<i>holk</i>	→	6	<i>1 cleyner, neyer holk</i>
7	<i>barze / bardsze</i>	→	1	
8	<i>kreger</i>	→	2	einmal: <i>syn kregerschip</i>
9	<i>schute</i>	→	1	
Gesamtzahl Schiffe			83	

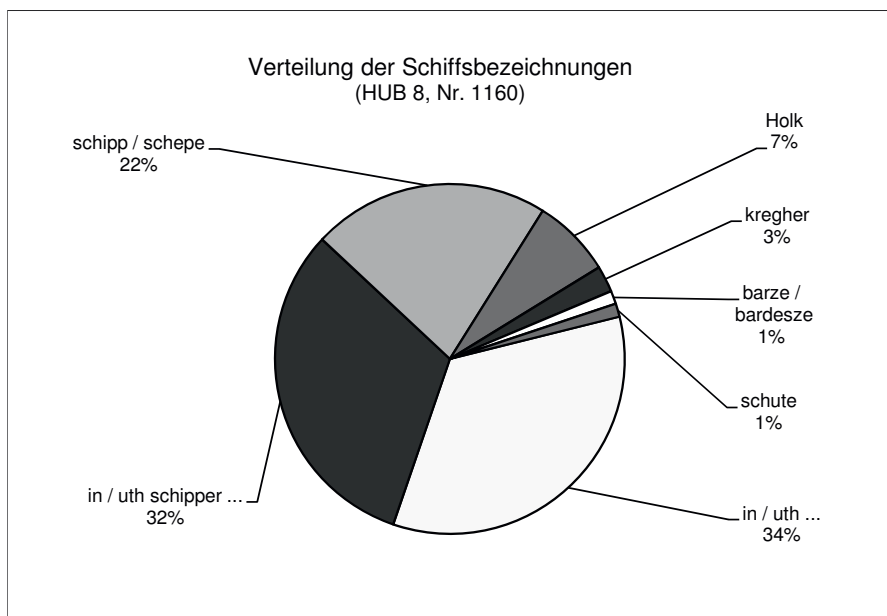


Abb. H.7: Danziger Klagen vs. Dänemark 1462: Schiffsansprachen

H.5. Dänische Klagen gegen Danzig 1462

Bei dieser Quelle handelt es sich um eine Replik auf die Quelle Anh. H.4., S. 918. Die Dänen kommunizieren die Schiffe nicht anders als die Städte, auch wenn ihre Klagen nicht so gezielt eigene Schiffer mit ihren Schiffen aufzählen, also das „*in...*, *uth...*, *in schipper...*“, etc zumindest in dieser Quelle fehlt.

Tab. H.6: Dänische Klagen vs. Danzig 1462: Schiffsansprachen

<i>HUB 8, Nr. 1165 (S. 718-720)</i>			
<i>Nr.</i>	<i>Ansprache des Schiffes</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Anmerkung</i>
1	<i>schipp / schepe</i>	16	<i>eyn schypp van 4 lasten; 1 schipp van 7 lasten; viff schepe van Dantzike</i>
2	<i>schute</i>	6	1 einmal: <i>schuttenbote</i>
3	<i>bardse</i>	1	
4	<i>snicke</i>	2	Danziger Ausliegerschiff
Gesamtzahl Schiffe		24	

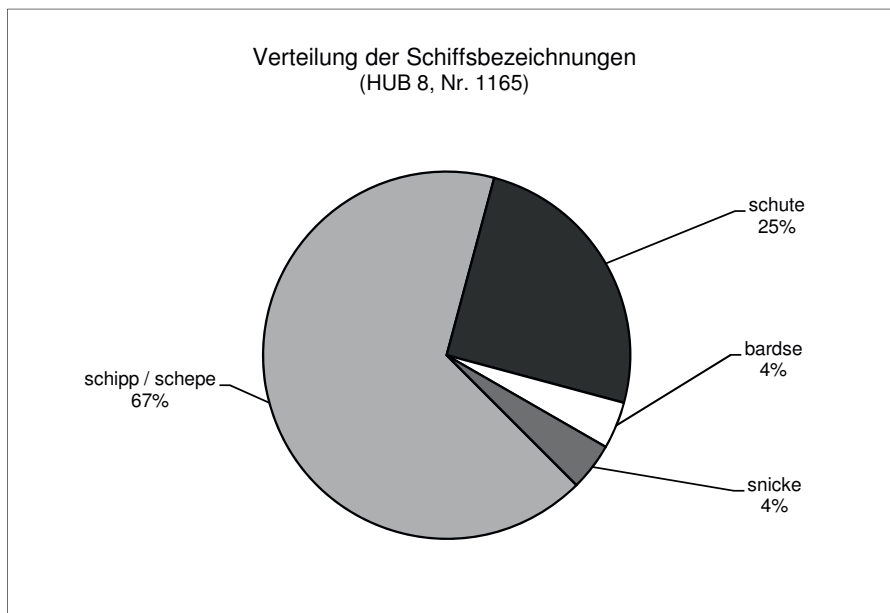


Abb. H.8: Dänische Klagen vs. Danzig 1462: Schiffsansprachen

H.6. Englische Klagen gegen die Hansen 1491

Erklärungen zum Anhang H.6

Diese Zusammenfassung wertet eine englische Klageschrift von 1491 gegen hansische Kaper¹¹ aus. Es werden Unterschiede in der Art deutlich, wie Engländer und wie Hansische Schadensklagen vorbrachten.

Im Jahr 1491, anlässlich einer hansischen Tagfahrt nach Antwerpen, kreuzten sich praktisch das vorliegende englische Schreiben und eine an England gerichtete hansische Klageschrift, die die Jahre 1478-1491 zusammenfasste.¹² Das hansische Schadensverzeichnis wurde zwar in Latein abgefasst, gleicht aber den in den voranstehenden Anhängen zusammengefassten Klageschriften früherer Jahre.¹³ Sieht man einmal von dem unsicheren Gebrauch des Lateinischen ab,¹⁴ wird in der hansischen Zusammenstellung in fast allen Fällen (34 mal) der Schipper in Verbindung mit *in, ex, cum, de, pro, per navis . . .* in den Mittelpunkt gestellt. Auch ohne Präposition ist von *navim/nave* plus Schiffer die Rede. Diesen insgesamt 42 Nennungen herkömmlicher Art stehen ganze zwei Ausnahmen gegenüber: Einmal ist von „*quedam navis holk appellata*“ also einem Schiffstyp, die Rede und einmal wird von der Zweckbestimmung des Schiffe ausgegangen: „*in piraticis navibus*“.

Wie die Tabelle H.8 zeigt, setzt die englische Quelle die Akzente anders. Die Aufschlüsselung zeigt folgende Struktur:

- a. Der Schiffsbesitzer und Reeder wird hervorgehoben und als *dominus et proprietarius* angesprochen. In einem Falle wird er auch *gubernator* genannt.¹⁵
- b. In 11 Fällen wird kein Schiffsbesitzer genannt, sondern nur ein *magister* bzw. *capitaneus* erwähnt. So werden alle hansischen Kaper bezeichnet, was sicherlich auch damit zusammenhängt, dass man von den feindlichen Schiffen die Besitzverhältnisse nicht kannte.¹⁶ Etwas anders ist die Sachlage bei der lfd. Nr. 9, „COLONIE“, wenn ein Hamburger *capitaneus* zugleich als *proprietarius* geführt wird. Das stellt eine einmalige Ausnahme dar. Die Quelle legt nahe, dass die aufgeführten englischen *magistri* und *capitanei* gegen Ende des 15. Jahrhunderts keine Mitbesitzer, sondern angestellte Setzschiffer waren.
- c. Die genauere quantitative Verteilung der Schiffsansprachen liefern die Tab. H.7 und das dazugehörigem Kreisdiagramm H.9 auf der nächsten Seite. Bei den Schiffsansprachen kommt zwar auch die althergebrachte, unspezifische *navis-* bzw. *navicule-*Kennzeichnung vor. Als absolute Ausnahme werde auch Schifftypen angeführt.¹⁷ In 43% der Fälle wird das Schiff über einen Schiffsnamen festgelegt. In zwei Fällen drückt sich im Schiffsnamen sogar die

¹¹ HR 3.2, Nr. 511 (S. 554-563).

¹² HR 3.2, Nr. 510 (S. 545-554).

¹³ Anhänge H.1, S. 910; H.2, S. 916; H.3, S. 917; H.4, S. 918.

¹⁴ Die Formen *navis, navi, navim* und *nave* werden durcheinander verwendet.

¹⁵ Tab. H.8, lfd. Nr. 26-29, „MARYE“.

¹⁶ Tab. H.8, lfd. Nr. 4, „THOME“ (*Esterling*); lfd. Nr. 18-19 und 46, „PARTRYCHE“ (Lübeck).

¹⁷ Zwei Kreier (Tab. H.8, lfd. Nr. 42 und 67) und ein Kraweel (Tab. H.8, lfd. Nr.68-69).

Reederfamilie aus, wie wir es von späteren Jahrhunderten her kennen: die „MARY HARDING“ des Reeders Robert Harding¹⁸ und die „JAMYS BUYK“ der Reeder Petrus Buyk und Johannes Syde.¹⁹

Tab. H.7: Englische Klagen gegen die Hansen 1491: Schiffsansprachen

HR 3.2, Nr. 511 (S. 554-563)		
Nr.	Ansprache des Schiffes	Anzahl
1	Schiffsname	23
2	nur <i>navis</i>	13
3	<i>cujusdam navicule</i>	14
4	<i>craier</i>	2
5	<i>carwell</i>	1
Gesamtzahl Schiffe		53

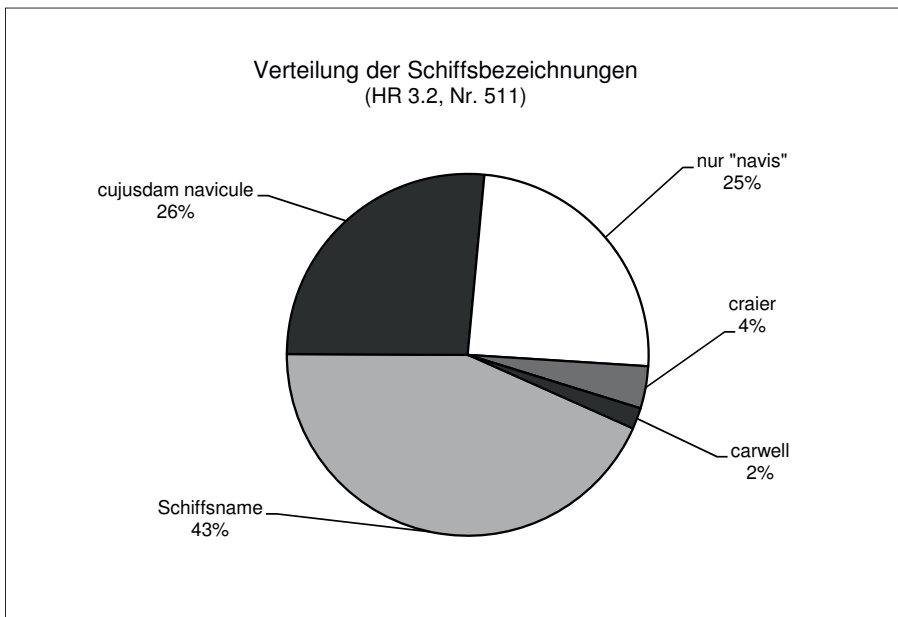


Abb. H.9: Englische Klagen gegen die Hansen 1491: Schiffsansprachen

¹⁸ Tab. H.8, lfd. Nr. 62.

¹⁹ Tab. H.8, lfd. Nr. 65-66.

Tab. H.8: Englische Klagen gegen die Hansen 1491: Schiffsbezeichnungen, Besitzer und Schiffsführer

<i>Ud.</i> <i>Nr.</i>	§	Schiffsspezifizierung	Verantwortlicher	Herkunft	domi- nus	proprie- tarius	guber- nator	ma- gister	capita- neus
1	1	„ANNE“ (auch §	Johannes Palmer	<i>de Lynne</i>	x	x			
2	5	25)	Willelmus Cuffforth					x	
3	9	„COLONIE“	Andreas Skrover	<i>Esterling de Hamburg</i>		x			x
4	10	„THOME“	Albertus	<i>Esterlin</i>					x
5	17	<i>nave sua</i>	Willelmus Dreve						
6		<i>alia nave sua</i>							
7	19	<i>empte apud Danzke</i>	Ricardus Paskele					x	
8		3 Schiffe							
9		(a) „ANTHONYE DE HULL“	Robertus Chapman (a)	<i>de Hullis</i>	x	x			
10		(b) „GEORGE DE HULLIS“	Thomas Dalton (a)	<i>de Hullis</i>	x	x			
11		(c) „BARTHOLONEW DE HULLIS“	Johannes Welisme (a)	<i>de Hullis</i>	x	x			
12			Thomas Sage		x	x			
13			Johannes Somyrby		x	x			
14	25	„PETYR“	Robertus Michelson	<i>de Hullis</i>	x	x			
15			Jacobus Thomlynson	<i>de Hullis</i>	x	x			
16			Willelmus Jonkyn	<i>de Hullis</i>	x	x			
17	26	„JHESUS“ (auch § 58)	Willelmus Amowude	<i>de Hullis</i>			x		
18		„PARTRYCHE“ (auch §	Hanze van Halter	<i>de Labyke (aus § 29)</i>				x	x
19		42)	Petrus van Halter						x
20			Robertus White	<i>de Beverlaco</i>	x	x			
21	(27)	(„JAMYS“)	Thomas Vale	<i>de Beverlaco</i>	x	x			

↓

lit. Nr.	§ Schiffsspezifizierung	Verantwortlicher	Herkunft	domi- nus	proprie- tarius	guber- nator	ma- gister	capita- neus
22	„JAMYS“	Petrus Swenthwynde	<i>de Feer in Seland</i>	x	x			
23		Willelmus Warde	<i>de Hullis</i>	x	x			
24	27	Cornelius Johnson	<i>de Hullis</i>	x	x			
25		David Lutkyn				x		x
26		Hanze Downe				x		
27	„MARYE“	Petrus Howsing				x		
28		Hanze Crower				x		
29		Henricus Crowar				x		
30	28	Ricardus Bellingham	<i>de Flambroke</i>	x	x			
31	29	Thomas Worde	<i>de Hornesee</i>	x	x			
32	30	Willelmus Scarley	<i>de Hornesee</i>	x	x			
33		Willelmus Holuldaye	<i>de Hornesee</i>	x	x			
34	31	Willelmus Deye	<i>de Hornsee</i>	x	x			
35	32							
36	33	Willelmus Hall	<i>de Hornse</i>	x	x			
37	34	Thomas Wode	<i>de Hornese</i>	x	x			
38	35	Willelmus Kerlye		x	x			
39		Willelmus Hobulday		x	x			
40	36	Willelmus Deye	<i>de Hornse</i>	x	x			
41		Johannes Browne	<i>of Alborough</i>	x	x			
42	37	Willelmus Slaser		x	x			
43	40	Willelmus Todde		x	x			

Id. Nr.	§ Schiffsspezifizierung	Verantwortlicher	Herkunft	domi- nus	proprie- tarius	guber- nator	ma- gister	capita- neus
44	41 <i>in nave ...</i>	Villelmi Jonkyn						
45	42 <i>una crailer</i>	Ricardus Thomson	<i>de Sandwrych</i>				x	
46	„PARTRYCHE“ (auch § 26)	Dolphe Lowekyn						x
47		Thomas Sage	<i>de Scarborough</i>	x	x			
48	<i>trium navium</i>	Robertus Noram					x	
49		Johannes Baxter					x	
50		Willelmus Spyes					x	
51		Thomas Sage	<i>de Scarborough</i>	x	x			
52	<i>duas navium</i>	Robertus Noram					x	
53		Johannes Colynson					x	
54	44 <i>quatuor naves</i>	Johannes Percy		x	x			
55		Petrus Percy		x	x			
56	46 „CUTHBERTE“	Willelmus Bele		x	x			
57	47 „ILDE“	Thomas Taylor		x	x			
58	48 „JOHAN“	Robertus Greve		x	x			
59	„MAGDALYN“	Willelmus Browne		x	x			
60	49 „MARI“	Johannes Thomson		x	x			
61	„NICHOLAS“	Johannes Robynson		x	x			
62	50 „LA MARY HARDING“	Robertus Harding	<i>de Novocastro</i>	x	x			
63	51 „MARI	Thomas Watson		x	x			
64	„ALEYN“	Georgius Stalpari		x	x			

<i>Ud.</i> <i>Nr.</i>	<i>§</i> Schiffsspezifizierung	Verantwortlicher	Herkunft	<i>domi-</i> <i>nus</i>	<i>proprie-</i> <i>tarius</i>	<i>guber-</i> <i>nator</i>	<i>ma-</i> <i>gister</i>	<i>capita-</i> <i>neus</i>
65	52 „JAMYS BUYK“	Petrus Buyk Johannes Syde		x	x			
66				x	x			
67	55 <i>in c r a i e r a</i>	Petrus Weltey			x			
68	57 <i>unius c a r w e l l</i>	Ricardus Loneles Ricardus Knygh	<i>de Calisia</i> <i>de Calisia</i>	x	x			
69				x	x			
70	58 „JHESUS“ (auch § 26)	Petrus Batron	<i>de Hullis</i>					x
71	59 <i>in navicula</i> . . .	Hayne Fysshare						
72	60 „BARBARA DE COLCHESTER“							

I. Danziger Kaperbriefe

Erklärungen zu Anhang I

Drei Dokumente aus dem HUB 8 für die Jahre 1457, 1458 und 1462 und eines aus HUB 9 von 1463 geben einen Einblick in die Typenstruktur der Danziger Ausliegerschiffe um die Mitte der 15. Jahrhunderts. Die Quellen hängen eng zusammen und das gleiche Schiff taucht wohl mitunter in mehreren Jahren auf. War das der Fall (Nr. 1, 17, 28, 47), wurde nur ein Schiff unterstellt, für das ein Schiffer jeweils erneut einen Kaperbrief vom Rat der Stadt erhielt. Das bedeutet, dass ein Kaperbrief mindestens für ein Jahr galt. Anders als in den hansischen Schadenslisten der Kaufleute und Schiffer gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten¹ wird in den Kaperbriefen meist auch der benutzte Schiffstyp des Kaperfahrers genannt.

Bei seekriegerischen Aktivitäten kam es nicht auf Ladenraum und Frachtwerte, sondern auf die Eignung des Schiffes für Kaperangriffe an. Zehnmal wird das Schiff nicht, sondern nur der Name des Kaperbriefempfängers genannt („ohne Schiffsangabe“). Dem stehen 36 Schiffe gegenüber, die angegeben werden. Ein Schema ist nicht erkennbar.

Damit wird deutlich, dass die Kaperbriefe auf die jeweilige Person des Ausliegerschiffers, nicht jedoch auf das Schiff ausgestellt wurden. So erhielten alle drei Schiffer, die mit der Ratsschnicke ausfuhren, eigene Kaperbriefe (Laurencz Fritze (Nr. 10), Merten Hoge (Nr. 15) und Cleis Schulte (Nr. 38)). Entsprechendes gilt für die Auslieger mit *konigk Karls snycke* (Nrn. 16, 26 und 40). Auch die Partenreeder an einer Schnicke, Peter Rabaut, Jan Ruwth und Karel vam Stehne, erhielten eine persönliche Kapermächtigung (Nr. 32).

Man erkennt an Tab. I.2 und Kreisdiagramm Abb. I.1, dass Schnicke und Barse offenbar die geeignetsten Schiffe für das Aufbringen anderer, auch größerer Kauffahrer waren.

¹ Vgl. Anhänge H.1, S. 910; H.2, S. 916, H.3, S. 917; H.4, S. 918.

Tab. I.1: Danziger Kaperbriefe von 1457, 1458, 1462 und 1463

Nr.	Name	HUB 8			HUB 9
		Nr. 674 (1457)	Nr. 708 (1458)	Nr. 1150 (1462)	
1	Bokelman, Eler	eyne bardsze	eyne bardsze	eyne bardsze	-
2	Bornholm, Cleis	-	-	ohne Schiffsangabe	-
3	Bornholm, Hans	eyn Kogge	-	-	-
4	Bouwtyyn, Herman	eyn kleyn kregger	-	-	-
5	Bunge, Jesse	eyn schipp	-	-	-
6	van Buren, Borchartd	-	-	ohne Schiffsangabe	-
7	Capelle, Hans	-	-	ohne Schiffsangabe	-
8	Cords, Henrick	-	-	-	eyne snycke
9	Furenberch, Hans	eyn snygge	-	-	-
10	Fritze, Laurencz	-	-	rades snycke	-
11	Hake, Mattis	eyn both	-	-	-
12	Halewegge, Hans	-	eyn kregere	-	-
13	Helwyck, Lorentcz	eyn boeth	-	-	-
14	Hinricksszone, Swene	-	-	Konigesbersche kravell	-
15	Hoge, Merten	eyn both	-	rathes snycke	-
16	Jonsszone, Hinrick	-	-	konigk Karls snycke	-
17	Jost, Jorge	ein snycke	eyne snycke	-	-

Nr.	Name	HUB 8		HUB 9	
		Nr. 674 (1457)	Nr. 708 (1458)	Nr. 1150 (1462)	Nr. 6 (1463)
18	Kalouw, Aszmus	eyn bartsze	-	-	-
19	Korth, Hartwyck	eyn bardsze	-	-	-
20	Kylekane, Hans	-	-	-	eyne bardze
21	Louwe, Merten	eyne bardsze	-	-	-
22	Magnusson, Laurencz	-	-	eyne snycke	-
23	Moldenhower, Gerdt	-	-	-	ohne Schiffsangabe
24	Michelis, Claus	eyn snygge	-	-	-
25	Nyelsson, Kersten	-	eyne bardsze	-	-
26	Ozenborne, Aszmus	-	-	konigk Karls snycke	-
27	Petersson, Hans	-	eyne snygge	-	-
28	Poppil/Popyel, Hinrik	eyn snycke	eyne snycke	-	-
29	Prusze, Jacob	-	eyne barse	-	-
30	Prusze, Merten	-	eyne smicke	-	-
31	Prusze, Niclis	-	-	-	ohne Schiffsangabe
32	Rabau(d)t, Peter	eyne snygge	eyne snycke	-	-
	Ruwth, Jan	-	↓	-	-

Nr.	Name	HUB 8		HUB 9	
		Nr. 674 (1457)	Nr. 708 (1458)	Nr. 1150 (1462)	Nr. 6 (1463)
	van Stehne, Karel	-	† ^a	-	-
33	Reyneke, Hans	eyn kleyn kregger	-	-	-
34	Roemer, Oluf	eyn snygge	-	-	-
35	Ryke, Laurencz	-	-	eyn kravel	-
36	Scholle, Vetezentcz	eyne bardsze	-	-	-
37	Scholcze, Hans	-	-	-	ohne Schiffsangabe
38	Schulte, Cleis	-	-	rathes snycke	-
39	Schulte, Hans	-	-	reyme balyere	-
40	Sterneberch, Himrick	-	-	konigk Karls snycke	-
41	Stolle, Vincencz	-	-	eyn balinger	ohne Schiffsangabe
42	Stolpman, Hans	-	-	-	ohne Schiffsangabe
43	Vosz, Jacob	-	-	ohne Schiffsangabe	ohne Schiffsangabe
44	Wenth, Jacob	eyne snygge	-	-	-
45	Wendt, Peter	-	-	-	balinger
46	van Wolde, Hyldibrant	eyn bersze	-	-	-
47	Wittenborch, Himrick	eyn snygge	eyne snycke	-	-

^a Nr. 32: Es ist auch möglich, dass Ruwth und van Stehne sich 1458 an Rabauts Schnicke von 1457 beteiligten.

Diese Danziger Kaperbriefe verteilen sich – zusammenfassend – auf die einzelnen Schiffstypen wie folgt:

Tab. I.2: Schiffsarten mit Kaperbrief gemäß I.1

<i>Schiff</i>	<i>Anzahl</i>
Schnicke	14
Barse	9
Boot	3
Kreier	3
Balinger	3
Kraweel	2
Kogge	1
<i>Schipp</i>	1
ohne Schiffsangabe	10
S u m m e	46

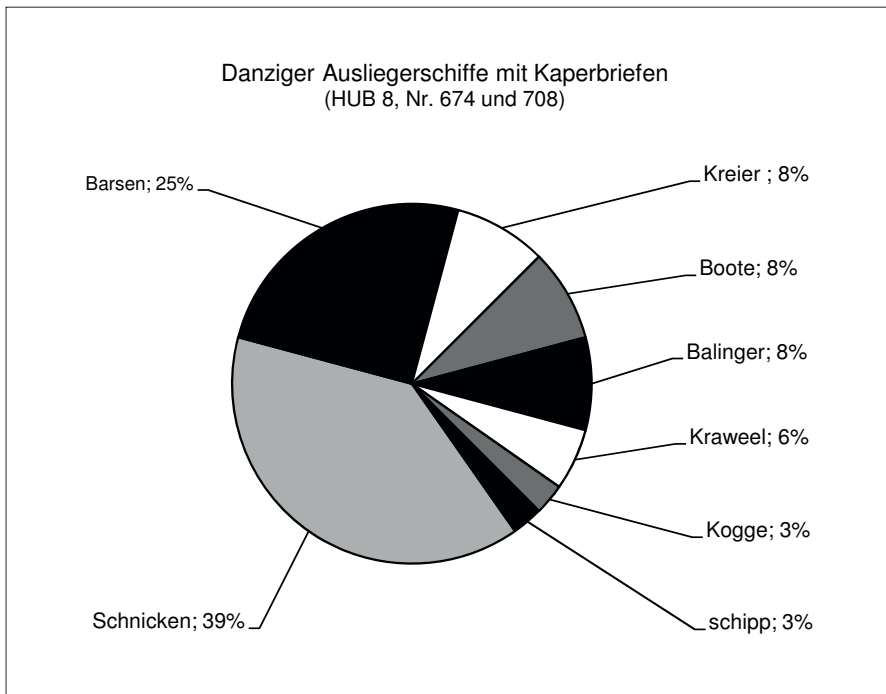


Abb. I.1: Danziger Ausliegerschiffe mit Kaperbrief 1457-1463

J. Merkmale von Liburne und Kogge

J.1. Beziehung von Koggen und Liburnen

Erklärung zur Tab. J.1

Die Tabelle enthält Quellenbelege für einzeln erwähnte Koggen und Liburnen als auch solche Belege, in denen beide Bezeichnungen sich gegenseitig erläutern: Liburnen, die auch als Koggen bezeichnet und Koggen, die als Liburnen bestimmt werden. Die Hauptkenntnisse sind:

- a. In niederdeutschen Quellen wird 'Liburne' nicht verwendet, sondern nur von 'Kogge' [fem.] bzw. 'Koggen' [mask.] geschrieben.
- b. Der Begriff 'Liburne' taucht nur in lateinischen Quellen auf.
- c. Die Bezeichnung 'Kogge' gibt es sowohl in lateinischen als auch in niederdeutschen Schriftstücken.
- d. Der Doppelgebrauch von 'Kogge' und 'Liburne' findet sich nur in lateinischen Quellen.
- e. Der Begriff 'Liburne' wird u. a. auch von Stadtschreibern in Seestädten, in Berichten von Seefahrenden und in Vorschriften, die für alle Beteiligten verständlich zu sein hatten, benutzt (Tabelleneinträge 1278, 1336, 1433, 1436, sowie KR-Einträge 1386 und 1446).

Tab. J.1: Beziehung von Koggen und Liburnen

Jahr	Stichwort	Sprache	Quellenausdruck	Nachweis	Anmerkung
1211	Kogge	lat.	<i>magnas naues, que cogken appellantur</i>	MekIUB 1, Nr. 202 (S. 192)	Hzg. v. Pomerellen
1218	Kogge	lat.	<i>coggonēs quatuor venientes</i>	H.v.Let. XXIV,7 (S. 266)	Livländ. Chronik
1224	Kogge	lat.	<i>centum naues cockonibus</i>	UBStL 1, Nr. 26 (S. 29)	Dänemark - Gf. v. Schwerin
1247	Kogge	lat.	<i>cochgam [navem] eorum</i>	UBStL 1, Nr. 122 (S. 119)	Dominus de Amstel - Lübeck
1248	Kogge	lat.	<i>koga, si naufragum in terminis nostris</i>	UBStL 1, Nr. 130 (S. 127)	Hrg. v. Pomerellen
1272	Kogge	lat.	<i>coggonēs et magne naues</i>	HUB 1, Nr. 716 (S. 252)	Vorschriften in Dordrecht
1278	Liburne	lat.	<i>liburna ... venit ad portum Flandrie vel Anglie</i>	HUB 1, Nr. 810 (S. 280)	Vorschriften Hafen Stralsund
1280	Liburne	lat.	<i>statuit liburnam suam</i>	MekIUB 10, Nr. 7204 (S. 495)	Priv. Schiff aus Wisnar
1281	Liburne = Kogge	lat.	<i>majoribus navibus liburnis id est coggonibus</i>	HUB 1, Nr. 884 (S. 303)	Vorschrift Hzg. v. Pommern
1312	Liburne	lat.	<i>ut liburnas ac naues ciuitatis traderent</i>	MekIUB 5, Nr. 3559 (S. 666)	Rostocker Schiff
1328	Kogge = Liburne	lat.	<i>quidam cogko siue liburna</i>	UBStL 2.1, Nr. 489 (S.433)	Siegel von Lübeck
1336	Liburne	lat.	<i>cuiusdam liburne</i>	MekIUB 8, Nr. 5668 (S. 598)	Hochmeister an Lübeck
1339	Kogge = Liburne	lat.	<i>liburna ipsius ciuitatis Lubicensis, dicta vredekegge</i>	UBStL 2.2, Nr. 686 (S. 637)	Beurkundung eines Ritters
1358	Kogge	ndt.	<i>ele scip het si cogge, eever of hule</i>	HUB 3, Nr. 414 (S. 189)	Befehung gegen Maastricht
1361	Kogge	ndt.	<i>utmaken ses kogghen</i>	HR 1.1, Nr. 263 (S. 191)	Städte gegen Dänemark
1361	Liburne = Kogge	lat.	<i>liburnum, videlicet coggonem</i>	KR 1.76 _{13/14}	Hamb. KR, Schiffsbeitrag
1363	Liburne	lat.	<i>cum ducentis armatis et 3 liburnis et 3 navibus siue liburnis</i>	HR 1.1, Nr. 298 § 18 (S. 236)	Handschrift Ledraborg
1386	Liburne	lat.	<i>ad reparandum liburnum</i>	KR 1.439 ₂₇₋₂₉	Handschrift Rostock
1402	Kogge = Liburne	ndt.	(a) <i>des ergen[omeden] Lubbertes kogghen</i>	HR 1.5, Nr. 54 (S. 32)	Eintrag in Hamb. KR
		lat.	(b) <i>ad expensas liburne Wulberti Overdikes</i>	KR 2.48 _{s-9}	(a) Hamburg an Kampen;
1405	Liburne = Kogge	lat.	(a) <i>liburnum [?, RP] dictum kogghonem</i>	Kunze, ^a Nr. 345 § 2 (S. 290)	(b) Eintrag Hamb. KR
		lat.	(b) <i>lyburnum seu kogghonem</i>	ebd. §4 (S.291)	Stralsund an engl. König
		lat.	(c) <i>koggho seu lyburnus</i>	ebd.	
1417	Liburne = Kogge	lat	<i>quendam liburnum vulgariter koggen</i>	HUB 6, Nr. 133 (S. 59)	Hochmeister an engl. König
1433	Liburne	lat.	<i>quod nos sex liburnos magnos ... habemus</i>	MekIUB 9, Nr. 6423 (S. 563)	Kg. Magnus an wend. Städte
1436	Liburne	lat.	<i>cum eodem liburno</i>	HUB 7.1, Nr. 180 (S. 88)	Seeleute vor Danziger Rat
1446	Liburne	lat.	<i>pro liburnis Britannorum</i>	KR 2.77 ₁₉₋₂₁	Eintrag in Hamb. KR

^a KUNZE, Hanseakten aus England (1891).

J.2. Unterscheidungsmerkmale an Siegelschiffen

Erklärung zu der Tab. J.2

In der Kontroverse um die Koggen ist der Aussagewert, den Siegelbilder für die Identifizierung von Schiffstypen haben, umstritten. Diese Tabelle fragt dominante Erkennungsmerkmale an Siegelbildern ab, die in der Forschung als Koggen gesehen wurden.

Sortierung und Aufspaltung

Die Tabelle ist nach dem Datum des ältesten Belegs für die Siegel sortiert, die von EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972) angegeben werden. Diese Jahresangabe ist gewöhnlich ein Terminus *post quem*; das Siegel wird in der Regel schon eine gewisse, nicht dokumentierte Zeitspanne davor existiert haben.

Städte

Es wurden die Städte aufgenommen, deren Siegelschiffe in den schriftlichen Quellen und in der Forschungsliteratur als Koggen angesprochen worden sind. Die Indices an den Stadtnamen zählen die verschiedenen Siegelschiffe einer Stadt zeitlich sortiert und beginnend mit dem ältesten.

Merkmalsauswahl

In zeitgenössischen Darstellungen können nur grobe, im Hafen sichtbare Merkmale verwendet worden sein.¹ Es geht also um das Überwasserschiff, um die Rumpfsilhouette und die sichtbare Beplankung, den Plankenverlauf und den Bug- bzw. Heckauslauf der Planken. Ellmers folgend,² können Rigg und Segel nicht als Unterscheidungskriterium herangezogen werden, weil beide unspezifisch auf allen Typen der westlich-nordischen Hemisphäre zu finden waren.³ Das gleiche gilt für die Kastele. Die vieldiskutierten Tierköpfe als Bug- und Hecktribute bilden Besonderheiten und wurden in den Spalten 7 (Bug) und 8 (Heck) aufgenommen. Das Ruder (Heck- oder Seitenruder) ist schiffsgrößenabhängig und damit wesentlich eine Frage des historischen Zeitpunktes, nicht jedoch des Schiffstyps. Detaillierte schiffsarchäologische Merkmale wie z. B. Kalfater- oder Verbindungstechniken, spielen im Zusammenhang mit Schiffsdarstellungen auf Siegeln keine Rolle.

„Ild. Nr.“: Ist die laufende Durchnummerierung der Siegelschiffeinträge.

„Siegel der Städte“: Mehrere Einträge pro Stadt werden über die Datierung unterschieden.

„Zeit vor ... (Ewe)“: Die Jahresangabe richtet sich nach dem Siegelkatalog von EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 101-226 und den dortigen Angaben

¹ Wie ELLMERS, *Koggen kontrovers* (2010), S. 120 darlegt.

² ELLMERS, *Mittelalterliche Koggensiegel* (2002), S. 163.

³ Mast, Rigg und Ruder werden in Tab. J.3 beurteilt, dort allerdings unter dem Gesichtspunkt einer Segelfähigkeit des Schiffes.

unter ‚ältester Beleg‘. Entsprechend ist diese Angabe bzgl. der Siegelstellung ein Terminus *post quem*.

„Bugstevan“. Ein die Erscheinung eines Schiffes prägendes Teil ist der Steven, vor allem der Bugstevan, da ein Heckruder nach einem geraden Steven verlangte. Dieser Notwendigkeit mussten sich in ihrer Entwicklungstradition alle frühen Schiffstypen anpassen.

„Linie“. Hiermit ist die Form des Stevens gemeint, wobei es drei Möglichkeiten gibt: (1) eine gerade Linie (‘gerade’), (2) einen zum Schiff hin gerundeten Steven (‘konvex’) oder (3) einen nach oben hin ausfallenden Steven (‘konkav’).

„Neigung“. Diese Spalte beschäftigt sich mit dem Überhang des Stevens: ‚Senkrecht‘ ohne Überhang und ‚schräg‘ für eine Neigung mit vorstehendem oberen Ende.

„Art“. Hier geht es um die Bauart des Stevens, wobei drei mögliche Grundvarianten zu beachten sind: (1) Ein Stevenbalken, in den die Plankenenden bündig in eine Aussparung eingelassen worden sind (‘Sponung’). (2) Ein Innenstevan, bei dem die Planken einen innen liegenden Stevenbalken umschließen und sich am Bug treffen (‘innen’). (3) Eine Art Doppelstevan mit einem Innenstevan und außen auf die Planken vor dem Bug aufgesetzten Balken (‘Balken’)

„Plankengangauslauf“. Westlich-nordische Schiffe des Mittelalters waren klinkerbepunkt und darin nicht unterscheidbar. Ein Unterscheidungsmerkmal ist demgegenüber die Art und Weise, wie die Plankengänge in die Steven auslaufen. Es gibt zwei Grundvarianten: (1) Die Gänge enden im Prinzip auf ihrer jeweiligen Höhe, von unten nach oben übereinander gesetzt, oder (2) sie werden nach oben gezogen und laufen dort senkrecht zu einem „Plankenbündel“ (‘Kaffe’) aus. Die Spalten 7 und 8 unterscheiden dabei zwischen „Bug“ und „Heck“.

„Plankengänge“. Hier wird die Anzahl der auf den Siegeln sichtbaren Plankengänge aufgeführt. Die Zahl der Planken kann Hinweise zur realen Größen der eventuellen Schiffsvorlagen geben. Bei unsicherer Zählbarkeit kommt ein Fragezeichen hinzu.

„Plankenbefestigung“. Bei klinkerbepunkteten Schiffen wurden die Planken mit wie auch immer beschaffenen, reihenförmig gesetzten Nägeln übereinander befestigt. Außerdem musste es Plankenstöße gegeben haben. Die zehnte Spalte gibt wieder, was hiervon auf dem Siegel zu sehen ist. Darin ist ein Hinweis auf die Genauigkeit, Detailliertheit und damit Aussagekräftigkeit des Siegelschnittes enthalten.

„Balkenköpfe“. Das sind aus der Bordwand ragenden Querbalken zur Stabilisierung und Aussteifung eines größeren Schiffes, die außerdem als Unterbau für eine Decksbeplankung nutzbar waren (‘ja’; ‘nein’; ‘unklar’).

„Decksprung“. Die Silhouette eines Schiffes wird maßgeblich durch den Decksprung geprägt, der drei Möglichkeiten bietet: (1) Kein Sprung bei geradem, ebenem Deck (‘kein’). (2) Ein positiver Decksprung liegt vor, wenn sich

das Deck konkav wölbt, also wenn es an den Enden höher als in Schiffsmitte ist ('positiv'). Es wird auch der Fall unterschieden, dass der obere Plankengang relativ waagrecht verläuft und nur der Bug und das Heck hochgezogen werden. (3) Einen negativen Decksprung (das Deck wölbt sich konvex) gab es bei keinem der früheren Segelschiffe und wird hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

- „Kastelle“. In der Diskussion spielen immer wieder Bug- und Heckkastelle eine Rolle, obwohl diese Veränderung der Schiffe weniger typ-, sondern eher zeitbedingt war. Zur Sicherheit wurden sie betrachtet und unterschieden nach: (1) ohne Kastelle ('nein'); (2) aufgesetzte Kastelle als Kampfplattformen ('gesetzt'); (3) baulich mit dem Rumpf verbunden ('integriert').
- „Grad Detaillierung“. Geschätzter Detaillierungsgrad des Siegelschnittes mit Hilfe einer Skala von 1 bis 5 (1 = keine Details, grobe Zeichnung; 5 = detailgenauer Siegelschnitt, z.B. Gesichtszüge, feine Verzierungen). Aber auch der Wert 5 garantiert weder korrekte Größenverhältnisse noch auch nur annähernd photographische Genauigkeit.
- „Siegelbildnachweis“. Enthält originäre Siegelabbildungen. Werden zwei Zahlen durch „/“ getrennt, so ist die erste Zahl die Seitenzahl der Abbildung, und die zweite Zahl die jeweilige Abbildungsnummer. Steht bei Ewe (Ew) nur eine kursive Zahl, bezieht sie sich auf die Seite mit einer *Siegelfotographie*.

Legende für die Abkürzungen in der „Nachweis“-Spalte:

- Ew = EWE, Schiffe auf Siegeln (1972), ('S./Nr.' oder nur 'S.' für den Teil mit den Siegelphotographien)
- F = FLIEDNER, Kogge und Hulk (1969), ('A' mit den Nummern der Abbildungen im Anhang)
- H = HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), ('S./Abb.' oder 'A' für die Abbildung im Anhang)
- J = Carsten JAHNKE, Zur Interpretation der ersten Lübecker Schiffssiegel, in: ZVLGA 88, 2008, ('S./Abb.')
- W = WIECHELL, Schiff auf Siegeln (1971), ('A' mit den Nummern der Abbildungen im Anhang)

<i>lfd</i> <i>Nr.</i>	<i>Siegel</i> <i>der Stadt</i>	<i>Zeit</i> <i>vor...</i> <i>(Ewe)</i>	<i>Bugstegen</i>			<i>Plankengangauslauf</i>		
			<i>Linie</i>	<i>Neigung</i>	<i>Art</i>	<i>Bug</i>	<i>Heck</i>	
1	La Rochelle	um 1200	leicht konvex	leicht schräg	Sponung	übereinander	übereinander, angesetzter Kielbalken	→
2	Lübeck ₁	1226 (J: 1223)	konvex	oben senkrecht	innen	übereinander, oberer Gang geht in Tier- kopf über	übereinander, oberer Gang geht in Tier- kopf über	→
3	Elbing ₁	1242	leicht konkav	schräg	innen	2 Gänge als Kaffe darunter: übereinander	übereinander	→
4	Stavoren ₁	1246	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
5	Lübeck ₂	1256	konvex	oben senkrecht	innen	übereinander, Tierkopf auf Innenstegen	übereinander, Tierkopf auf Innenstegen	→
6	Wismar ₁	1256	gerade	fast senkrecht	Balken m. Totholz	Kaffe	übereinander, Sponung?	→
7	Harderwijk	1263	gerade	schräg	dünner Balken	übereinander	übereinander, kein Balken	→
8	Stralsund ₁	1265	gerade	schräg	Sponung	übereinander	übereinander	→
9	Stralsund ₂	1278	gerade	schräg	Balken	Kaffe	eher Kaffe als übereinander	→
10	Lübeck ₃	1281	konvex	oben senkrecht	Leiste	übereinander, Tierkopf auf Innenstegen	übereinander, Tierkopf auf Innenstegen	→
11	Danzig ₁	1299	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander, Balken	→
12	Stralsund ₃	1301	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
13	Ipswich	Anf. 14. Jh.	konvex	schräg	Sponung?	übereinander	übereinander, kein Balken	→
14	Damme	1309	konkav	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
15	Vlaardingen	1312	gerade	schräg	Leiste	übereinander	übereinander	→
16	Danzig ₂	1317	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
17	Stralsund ₄	1329	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
18	Gollnow ₁	1339	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→

<i>lfd Nr.</i>	<i>Plank- ken- gänge</i>	<i>Planken- befesti- gung</i>	<i>Balken- köpfe</i>	<i>Decksprung</i>	<i>Kastelle</i>	<i>Grad Detail- lierung</i>	<i>Nachweis Siegelabbildung</i>
1	4	nichts	nein	leicht positiv, Steven um Schiffshöhe aufragend	nein	2	Ew 58, 146/89; H 48/19; W A13
2	6	Stöße	nein	leicht positiv, Bug u. Heck hochgezogen	nein	3	Ew 147/91; F A43,44; J 16/1; W A16
3	5	Stöße mit Nägeln	nein	positiv	nein	3	Ew 38, 122/41; H A21
4	9	nichts	nein	am Bug positiv	nein	2	Ew 196/189; H A24; F A97; W A25
5	6	Stöße	nein	leicht positiv, Bug u. Heck hochgezogen	nein	3	Ew 38, 147/92; F A45; H A20; J 17/2; W A17
6	4	Stöße mit Nägeln	nein	Bug u. Heck hochgezogen	nein	2	Ew 39, 210/218; F A91; H 56/27; W A29
7	8	Stöße	ja	kein	nein	3	Ew 24, 63, 132/62; H 62/38; F A89; W A43
8	5	Stöße	nein	leicht positiv	nein	2	Ew 26, 197/191; W A34
9	5	Nagelreihen u. Stöße mit Nägeln	nein	leicht positiv	nein	3	Ew 27, 197/192; W A35
10	8	Stöße	nein	leicht positiv, Bug u. Heck hochgezogen	nein	4	Ew 21, 33, 40, 41, 148/93; F A46; J 18/3
11	4	nichts	nein	leicht positiv	gesetzt	2	Ew 37, 127/51; W A48
12	5	Stöße	nein	leicht positiv	nein	3	Ew 43, 198/193; F A96; W A70
13	8	Nagelreihen	nein	leicht positiv, Bug stark hochgezogen	gesetzt	3	Ew 85, 139/76; H 55/26; W A63
14	8	Stöße	ja	kein	gesetzt	5	Ew 116/29; H A16; W A15
15	7?	nichts	nein	kaum	nein	3	Ew 66, 207/211; W A92
16	4	Nagelreihen	unklar	leicht positiv	gesetzt	3	Ewe 35, 127/52; W A109
17	9	Nagelreihen	nein	leicht positiv	inte- griert	5	Ew 21, 44, 47, 198/194; W A71
18	5	Nagelreihen	nein	positiv	nein	1	Ew 23, 30, 51, 130/57; W A87

<i>lfd</i> <i>Nr.</i>	<i>Siegel</i> <i>der Stadt</i>	<i>Zeit</i> <i>vor...</i> <i>(Ewe)</i>	<i>Bugsteven</i>			<i>Plankengangauslauf</i>		
			<i>Linie</i>	<i>Neigung</i>	<i>Art</i>	<i>Bug</i>	<i>Heck</i>	
19	Neustadt/H. ₁	1351	leicht kon- vex/ konkav	fast senkrecht	dünnere Balken	übereinander	übereinander	→
20	Gollnow ₂	1354	gerade	schräg	Balken	Kaffe und gerader Kiel	Kaffe und gerader Kiel	→
21	Wismar ₂	1354	konvex	senkrecht	nein	Kaffe	4 Gänge als Kaffe darunter 2 übereinander	→
22	Neustadt/H. ₂	1356	konvex	leicht	innen	übereinander	übereinander	→
23	Kiel	1365	gerade	schräg	Balken, Kiel	übereinander	übereinander, Achterbalken	→
24	Elbing ₂	1367	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
25	Stavoren ₂	1369	gerade	schräg	Balken	2 Gänge als Kaffe darunter 2 übereinander	Kaffe	→
26	Kuinre	1399	gerade	schräg	dünnere Balken	übereinander	übereinander	→
27	Danzig ₃	1400	konvex	leicht schräg	Balken	5 Gänge als Kaffe darunter 5 übereinander	übereinander	→
28	Rye	um 1400	konvex	schräg	dünnere Balken	1 Gang als Kaffe darunter 3 übereinander	1 Gang als Kaffe darunter 3 übereinander	→
29	Danzig ₄	1412	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
30	Helsingør	1456	gerade	schräg	Balken	übereinander	1. Gang als Kaffe mit Heckruder	→
31	Genemuiden	1461 ====	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
32	Nykøbing	1556	gerade	schräg	Balken	übereinander	übereinander	→
33	Vlieland	1590	konvex	senkrecht	Balken	übereinander	übereinander	→

<i>lfd Nr.</i>	<i>Plank- ken- gänge</i>	<i>Planken- befesti- gung</i>	<i>Balken- köpfe</i>	<i>Decksprung</i>	<i>Kastelle</i>	<i>Grad Detail- lierung</i>	<i>Nachweis Siegelabbildung</i>
19	6	nichts	nein	leicht positiv, Bug u. Heck hochgezogen	nein	2	Ew 163/124; W A91
20	6-7?	nichts	nein	positiv	nein	3	Ew 42, 49, 130/58; W A88
21	6	nichts	nein	Bug u. Heck hochgezogen	nein	2	Ew 21, 31, 44, 45, 47, 211/219; F A91; H A17; W A98
22	3	nichts	nein	leicht positiv	nein	3	Ew 42, 164/125
23	4-6?	nichts	nein	positiv	nein	4	Ew 32,45, 47, 143/83; W A97
24	6	Nagelreihen	ja	positiv	gesetzt	4	Ew 50, 122/42; F A90; W A90
25	4	Stöße	nein	Bug u. Heck hochgezogen	gesetzt	4	Ew 64, 65, 196/190; F A18; W A108
26	3	nichts	nein	stark positiv	nein	2	Ew 145/88; W A133
27	10	Nagelreihen und Stöße	ja	nein	inte- griert	5	Ew 128/53; H 221/54; W A111
28	4	Nagelreihen	ja	positiv	nicht richtig inte- griert	3	Ew 90, 185/168
29	6	Nägels?	nein	nur am Bug	inte- griert	3	Ew 50, 128/54; W A110
30	2	nichts	nein	positiv	nein	2	Ew 135/67
31	5	nichts	nein	positiv	nein	1	Ew 66, 129/56; W A159
32	6	nichts	nein	kein	nein	2	Ew 54, 167/132
33	3	nichts	nein	positiv	nein	2	Ew 208/214; W A200

J.3. Segelfähigkeit der Siegelschiffe

Erklärung zu der Tab. J.3

Die folgende Tabelle setzt sich mit dem segeltechnischen Aussagewert der Siegelschiffe auseinander. Es wird abgeklärt, ob und in wieweit diese Siegelschnitte als Schiffstypendarstellungen mit realitätsnahen Ausgestaltungen gelten können oder nicht.

Falls die Siegelstecher das Ziel verfolgten, der Wirklichkeit entsprechende Schiffe zu kreieren, mussten sie einige schiffahrtstechnische Grundvoraussetzungen erfüllen. Von dem Erfüllungsgrad hängt es ab, ob man sowohl die Darstellung eines Schiffstyps unterstellen kann als auch, ob schiffsbauliche Details an den Darstellungen ernsthaft als systematisch, realitätsnah und gewollt akzeptiert werden können.

Zu diesen segelschifftechnischen Mindestanforderungen gehören:

- Das Vorhandensein eines funktionsfähigen Steuerruders;
- Die Darstellung eines Mastes;
- Eine in etwa korrekte Darstellung des stehenden Gutes, das den Mast mit Vor- und Achterstag und Wanten an Backbord und Steuerbord stabilisiert.

Alle den Schiffsrumpf betreffende Aspekte können unter dem hier zu behandelnden Gesichtspunkt vernachlässigt werden. Man muss diese Tabelle im Zusammenhang mit der Spalte „Grad der Detailierung“ der vorherigen Tab. J.2 sehen.

Die Tabelle hat folgende Spalten:

„Nr.“. Die gleiche Nummer für das jeweilige Siegel wie die laufende Nummer in der Tab. J.2.

„Stadtsiegel“. Wie in Tab. J.2.

„segelfähig“. Es wird eingeschätzt, ob das Schiff die oben aufgeführten Kriterien für einen realen Einsatz erfüllt, ob es also in der dargestellten Art hätte segeln können.

„Erklärungen / Handicap“. Hier erfolgt eine Begründung zu der Verneinung der Segelfähigkeit, wobei die Lübecker Schiffe wegen eines von Detlev Ellmers vermuteten speziellen, 'Firrer' genannten, Steuerruders einen Sonderfall darstellen (siehe Fußnote a).

Tab. J.3: Segelfähigkeit der Siegelschiffe

<i>Nr.</i>	<i>Stadtsiegel</i>	<i>segelfähig?</i>	<i>Erklärungen / Handicap</i>
1	La Rochelle	nein	Wanten fehlen
2	Lübeck ₁	ja	Der sog. Firrer ^a ist problematisch
3	Elbing ₁	nein	Kein Achterstag vorhanden
4	Stavoren ₁	ja	Siegeldseite fehlt; Ruder wohl vorhanden
5	Lübeck ₂	ja	Der sog. Firrer ^a ist problematisch
6	Wismar ₁	nein	Keine Wanten an Steuerbord
7	Harderwijk	ja	
8	Stralsund ₁	nein	Kein Mast u. Rigg; Ruder blockiert
9	Stralsund ₂	nein	Wanten falsch
10	Lübeck ₃	ja	Der sog. Firrer ^a ist problematisch
11	Danzig ₁	nein	Keine Stage; keine Wanten an Backbord
12	Stralsund ₃	nein	Keine Wanten an Steuerbord; Achterstag?
13	Ipswich	nein	Keine Wanten an Steuerbord
14	Damme	nein	Wanten fehlen; Rigg nur an Backbord
15	Vlaardingen	ja	
16	Danzig ₂	nein	Keine Stage vorhanden
17	Stralsund ₄	nein	Achterstag fehlt; keine Wanten an Backbord
18	Gollnow ₁	nein	Mast und Rigg fehlen völlig
19	Neustadt/H. ₁	nein	Mast und Rigg fehlen völlig
20	Gollnow ₂	nein	Mast und Rigg fehlen völlig
21	Wismar ₂	nein	Wanten und Stage nur an Backbord
22	Neustadt/H. ₂	nein	Mast und Rigg fehlen völlig
23	Kiel	nein	Achterstag nur halb; kein Masthalt in Luv
24	Elbing ₂	ja	
25	Stavoren ₂	ja	
26	Kuinre	nein	Kein Achterstag, ein Want fehlt
27	Danzig ₃	nein	Stage i.O., aber keine Wanten an Backbord
28	Rye	nein	Achterstag und Backbordwanten fehlen
29	Danzig ₄	nein	Wanten fehlen an Backbord
30	Helsingør	nein	Ruderpinne fehlt
31	Genemuiden	nein	Weder Mast noch Rigg vorhanden
32	Nykøbing	ja	Zwar kein Achterstag, dafür aber Backstage
33	Vlieland	nein	Keine Stage vorhanden

^a (Nr. 2, 5, 10) Detlev Ellmers beschreibt das Seitenruder der drei Lübecker Siegelschiffe als Steckeruder vom Typ 'Firrer': „Das Steuerruder der Lübecker Siegelschiffe arbeitete wie der heutige Firrer des Steinhuder Meeres nach dem Prinzip des Seitenschwertes“ →

(ELLMERS, Geschichte der Kogge (1982), S. 62-63; ELLMERS, Entstehung der Hanse (1985), S. 16; aktuell: ELLMERS, Koggen kontrovers (2010), S. 125/126). Schon 1979 hat Ellmers den Firrer für alle frühen Koggen behauptet: Detlev ELLMERS, Das Seitenruder früher Koggen arbeitete wie ein Seitenschwert, in: Deutsche Schifffahrt 1. H. 2, 1979, S 21. Aus eigener Segelpraxis auf einer holländischen Lemsteraak von über 30 t Verdrängung und Erfahrung mit einer, mit einem Steckschwert ausgerüsteten 42'-Segelyacht mit Ballastboden wage ich zu behaupten, dass Ellmers' "Firrer"-Theorie für seegängige Koggen unrealistisch ist. An Seitenschwertern und Steckschwert treten bei Segelbetrieb derart starke Lateralkräfte auf, dass sie sich nicht bewegen lassen. Man kann die Seitenschwerter nur verändern, wenn das Schiff durch den Wind geht. Ein 2,5 m langes Steckschwert konnte nur im Wind in der Steckhöhe verändert werden. Ellmers bestätigt diesen Lateraldruck, wenn er ausführt: „Steckt aber der Steuermann den Firrer tief ins Wasser, so entsteht unter Wasser achtern ein so großer Widerstand gegen die Luvgerigkeit, daß der Kahn mit dem Bug aus dem Wind herausgedrückt wird, d. h. er wird leegierig“ (ebd.). An den Koggen hätten zumindest sehr starke Führungsschienen, Halterungen, Gegenlagerungen und Flaschenzüge vorhanden sein müssen, um so einen Firrer beherrschen zu können. Außerdem hätte ein Firrer beidseitig gefahren werden müssen, denn auf See und bei Seegang wäre es unmöglich gewesen, den Firrer umzusetzen. Nichts davon lässt sich auch nur im Entferntesten an den Lübecker Siegelschiffen oder anderen Schiffsdarstellungen nachweisen. In dem erwähnten Artikel von 1979 schreibt Ellmers auch: „Den Firrer kann man nicht drehen oder schwenken, sondern nur mehr oder weniger tief ins Wasser tauchen“ (ebd.). Zugleich aber bildet er zu dem Thema eine Münze mit Koggenbild ab, auf dem das Seitenruder fast waagrecht noch achtern geschwenkt worden ist und, wäre es ein Firrer, eine Tiefenverstellung absolut unmöglich gewesen wäre. Selbst wenn mit Hilfe von Vorrichtungen und Blöcken eine Höhenverstellung eines Firrerruders während der Fahrt hätte vorgenommen werden können, wäre man bei schwerem Wetter nicht in der Lage gewesen, den anrollenden Wellengang schnell und sicher genug auszusteuern. Ein Hochseefirrer, wenn er denn jemals auf einem Seeschiff existiert haben sollte, wäre im besten Falle zum Einstellen und Ausbalancieren des Segeltrimms zu gebrauchen gewesen. Historisch hatten allein die Chinesen mit dem in der Höhe verstellbaren und dem vorbalancierten Heckruder die idealen Kombinationen zwischen Trimmeinrichtung und Steuerruder für Schiffe erfunden (siehe Kap. 5.7, S. 181, Pkt. (d)). Needham weist ein chinesisches, in der Höhe verstellbares Heckruder an einem „Funchow timber freighter“ nach, das über schwere Kettenzüge vertikal verstellbar, aber nicht vorbalanciert war: NEEDHAM, Engineering and Nautics (1971), S. 654, Fig. 1041 und plate CDXXXVIII, Fig.1042. Das funktionierte natürlich nicht mit einer Aufhängung des Heckruders über Ruderösen, wie bei den Koggen. „It is tolerably sure that Chinese rudders were never attached to the stern with pintles and gudgeons of iron“ (ebd., S. 644). Über das vertikal verstellbare Heckruder berichtete schon Marco Polo, der auf chinesischen Hochseeschiffen mitfuhr: „Still, it is interesting to hear him on the raising and lowering of the rudders. His Chinese fleet being somewhere in the East Indies, he says: 'And in the middes of this Iland about forty miles, there is but four passes of water, there the great Shippes do take off (take up) their Rudders ...' (Penzer (ed), The Most Noble and Famous Travels of Marco Polo ... (1579), London 1929, p. 103“ (ebd., S. 644, Fn. a).

K. Kogge, Holk und der europäische Grundtyp

Dieser Anhang befasst sich mit der zeitlichen und räumlichen Verteilung von koggenförmigen und holkförmigen Siegelschiffen sowie deren Veränderungen vom 13. bis 17. Jahrhundert im west- und nordeuropäischen Raum. Grundlage der Auswertung ist die Siegelzusammenstellung von Herbert Ewe.¹

Darstellungen von Schiffen auf Siegeln dienen nicht der Wiedergabe spezieller Schiffstypen, sondern banden die Schiffsdarstellung, wie es juristische Handhabung und Einsatz von Siegeln vorschreibt, in eine prägnante Gesamtaussage repräsentativer und autoritativer Art ein.² An Schiffsdarstellungen auf Siegeln sind daher nicht engere schiffbautechnische Kriterien anlegbar, um die es den Auftraggebern für ein Siegel in der Regel nicht ging.³

Die Schiffsdarstellungen unterscheiden sich erheblich. Sie wurden – wie pikto-grammmäßig, symbolträchtig und Phantasie behaftet sie auch immer gewesen sein mögen – vor dem Hintergrund real existierender, sich in der Zeit verändernder Schifffahrt europäischer Regionen erstellt. Eigentlich lassen sich die Siegel nur verlässlich interpretieren, wenn man die reale Schifffahrt der Zeit kennt. Hier dienen nun die Siegel im Gegenteil als Mittel, die reale Schifffahrt besser kennenzulernen, bzw. Erkenntnisse über die Entwicklung von Seeschiffen abzusichern, was methodisch also gewissermaßen das Pferd vom Schwanz her aufzäumt. Diese Auswertung der Schiffssiegel kann also bestenfalls bestimmte Erkenntnisse verifizieren oder in Frage stellen helfen. Wenn – als konstruiertes Beispiel – Siegel dreimastige Schiffe Ende des 14. Jahrhunderts nachwiesen, wäre die Aussage, dass es sie erst in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts gab, falsch.

Die Zuordnung der Siegelschiffe zu einer Schiffbautradition und zu einem Entwicklungsstand des europäischen, vollgeriggtten Grundtyps muss also gewissermaßen indirekt, aus zweiter Hand, tastend und rückschließend erfolgen – im Bemühen um den Blick, mit dem die städtischen Honoratioren und herrschaftliche Zeitgenossen seinerzeit Schiffe wahrnahmen.

Bei einer Unterscheidung von Kogge und Holk kann die Schiffsgröße kaum als Unterscheidungskriterium gelten, denn erstens sind beide Schiffsausformungen Seefrachtschiffe, also zeitgemäß größere Schiffe, und zweitens könnte man höchstens an der Plankenzahl eine Schiffsgröße festmachen, da die Siegelschiffe ansonsten keinerlei realistische Größenverhältnisse einhalten, was deutlich bei Menschendarstellungen an Bord sichtbar wird. Die Plankenzahlen scheinen

¹ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), passim.

² Flidner weist auch auf eine mittelalterliche, noch unreife Bewusstseinslage hin, die Schiffsdarstellungen zu Grunde lag: „... ein noch verhältnismäßig 'v o r bewußtes', unaufgeschlossenes Verhältnis des Menschen zur realen Welt. Das eben ist es, was ihr Verständnis allgemein erschwert. Selbst das spätere Siegelschiff, so wichtig es als eine Quelle mittelalterlicher Schifffahrtforschung ist: tatsächlich ist es doch noch mehr S i n n bild als A b bild, die summarisch vereinfachte und stark stilisierte Darstellung eines Schiffes als Symbol eines höheren Bedeutungsinhalts.“ (FLIEDNER, *Kogge und Hulk* (1969), S. 65).

³ Siehe auch Anh. J.3, S. 942, („Erklärungen“).

beliebig angesetzt worden zu sein.⁴ Es ist in der Forschung ausdrücklich auf integrierte Kastelle als Markenzeichen des Holks abgehoben worden.⁵ Da beide Schiffsrumppformen mit und ohne Kastelle dargestellt wurden und diese Kastelle oft mit unzureichenden künstlerischen Mitteln bearbeitet wurden, ist über sie keine verlässliche Unterscheidung möglich.⁶

Die Einteilungs- und Entwicklungskriterien sind daher grob und folgen dem offensichtlichen Augenschein:⁷ Die entscheidenden Gesichtspunkte für die Veränderung und Entwicklung der Koggen und Holke im 15. Jahrhundert sind Rumpf, Aufbauten und Takelage.⁸ Am Ende dieser Entwicklung stehen der vollgeriggte, kraweelgebaute Dreimaster mit ausgeprägten, integrierten Aufbauten, die Karacke mit hohem Bugaufbau und in das 16. Jahrhundert hinein die Galeone. In der Tabelle wird bezüglich des Rumpfes zwischen „koggenförmig, „holkförmig“ und „Mischform zwischen beidem“ unterschieden. Einige, wenige Male wird die „Nef-Form“ angesprochen. An den Siegeln lassen sich keine Aussagen zum Übergang zum Kraweelbau festmachen. Die einzige definitive Aussage ist: Wenn ein Kriegsschiff mit einem unteren Kanonendeck abgebildet wird, muss es wegen der Stückpforten kraweel gebaut gewesen sein.

Koggenform

Eine Kogge war wohl ein Schiff, dass durch keinen oder nur einen leicht positiven Decksprung und durch einen geraden und schrägen, d. h. oben vorstehenden Steven mit Stevenbalken bestimmt war.⁹ Die Plankengänge liefen vorn und achtern übereinander geschichtet zusammen, vermutlich einen inneren Stevenbalken umschließend. Sie sind von den Nef-Typen und den nordischen Schiffen zu unterscheiden, bei denen die Planken in ein einziges massives Kiel- und Stevenholz eingelassen wurden (Sponungen).

Holkform

Ein Holk scheint ein Schiff gewesen zu sein, bei dem die Planken am Bug und Heck gebündelt wurden (Kaffen). Das Schiff bekam dadurch eine bananenartig

⁴ Vgl. Tab. J.2, S. 938–941 (Spalte „Plankengänge“).

⁵ 1914 HAGEDORN, Wichtigste Schiffstypen (1914), S. 46; 1961 übernimmt Winter den Standpunkt Hagedorns (WINTER, Letzte Hansekogge (1961), S. 13); 1969 bei FLIEDNER, Kogge und Hulk (1969), S. 68; 1971 bei WIECHELL, Schiff auf Siegeln (1971), S. 22. Gegen die Theorie, dass Kastelle einen Holk ausmachten, traten auf: 1914 VOGEL, Rezension Hagedorn (1914), S.; 1952 HEINSIUS, Das Schiff der hans. Frühzeit (1986), S. 214; 1969 WASKÖNIG, Bildliche Darstellungen des Holk (1969), S. 154.

⁶ Vgl. Tab. J.2, S. 938–941 (Spalte „Kastelle“).

⁷ Vgl. auch Anh. J.2, S. 935 („Merkmalsauswahl“). Die deutlichste Unterscheidung der frühen Schiffsformen aus der Zeit Karls des Großen und Ludwig des Frommen findet sich bei ELLMERS, Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster (1998), S. 106, Abb. 2. Es wird anhand von Schiffsdarstellungen auf Münzen aus Dorestad und Haithabu zwischen Holk-, Koggen- und Wikingerschiff unterschieden. Zu „Haithabu“-Münzen siehe allerdings Kap. 12.2.2, S. 421–426.

⁸ Siehe Kap. 5.7, S. 174.

⁹ Das bedeutet, dass man sich bei Siegeln nur auf die sekundären Koggenmerkmale stützen kann, nicht aber auf deren nicht darstellbares primäres Erkennungsmerkmal, den flachen Kraweelboden (vgl. 13.1.2. bis 13.1.3. S. 460–462).

gebogene Form, wobei die Kaffen an Bug und Heck so weit hochgezogen wurden, dass auf ihnen wie auf einer Plattform Kastelle gesetzt werden konnten. Die Schiffe bekamen durch die Bauart gerundete Enden, wobei kein Stevenbalken, sondern die nach oben gezogene Mittelplanke den Abschluss bildete.

Mischform aus Kogge und Holk

Diese beiden Grundformen wurden auf Siegeldarstellungen immer wieder auf unterschiedliche Weise gewissermaßen zu Mischtypen kombiniert. Wir finden folgende Ausprägungen:

- a. Die aufgesetzten Wachtürme bzw. Kampfkastelle sind zu integrierten Aufbauten geworden.
- b. Bug und Heck sind unterschiedlich gestaltet. Meist ist dann nur der Bug kaffenförmig geführt und es werden nur die oberen zwei bis drei Plankengänge zu Kaffen hochgezogen. Die tieferen Plankengänge werden darunter dann koggenförmig geführt. Dabei kann trotzdem noch ein Bugstevenbalken vorgebaut sein.
- c. Die Plattform auf dem Bugaufbau ist meist dreieckig, wobei die vordere Spitze deutlich über den Steven hinausragt.

Einmaster dieser Art tauchen an mehreren Stellen in Europa auf und markieren den Beginn der Entwicklung zum vollgeriggtten europäischen Grundtyp. Vor dem Hintergrund der Diskussion in der deutschen Forschung um Kogge und Holk im 15. Jahrhundert¹⁰ wird diese Entwicklungsstufe als

Schiff Typ Danzig

bezeichnet. In der folgenden Tabelle werden diese Schiffe Typ Danzig in **Fettschrift** gesetzt, um den europäischen und zeitlichen Zusammenhang zu visualisieren.

Karacke, Galeone

Wenn das Schiff dreimastig vollgeriggt ist und hohe Bug- und Heckaufbauten hat, kann man nicht mehr nach „koggen-“ oder „holkförmig“ unterscheiden, obwohl mitunter die Planken hochgezogen werden oder inzwischen das Heck kastenförmig platte Form angenommen hatte.

Galeonen unterscheiden sich von den Karacken grob durch das Fehlen des tiefen Einschnitts mittschiffs und durch einen höheren Heckaufbau, wodurch das Schiff eine keilförmige Silhouette bekommt. Dieser Eindruck wird verstärkt durch das „Galion“, eine Art spitz auslaufendes, begehbare „Horn“ unter dem Bugsprit. Das Galion ist eine Reminiszenz an den Rammsporn der Galeeren, in deren Tradition die Galeone zum Teil stand.

Bei einigen der aufgeführten Siegelschiffe war der Detaillierungsgrad so bescheiden bzw. die Strichführung so zweideutig, dass die Zuordnung (Holk oder Mischtyp) nach bestem Wissen und Gewissen geschehen musste, so bei den Siegeln lfd. Nr. 24 (Stubbekøbing, 1350), Nr. 37 (Eiderstedt, 1414), Nr. 53 (Amsterdam (5.), 1485).

¹⁰ Siehe Kap. 6.1. bis 6.3. S. 186–191.

Große Schwierigkeiten macht die Datierung der Siegel. Ewe gibt das Datum des ersten Nachweises an einer Urkunde an. Ansonsten sortiert er das Siegel grob in die Hälfte eines Jahrhunderts ein. Leider erklärt er in der Einführung zu seinem Buch sein Vorgehen nicht. Ewe geht zu Unrecht davon aus, dass auf den Siegeln „das modernste und zugleich wohl auch das größte Seefahrzeug der damaligen Gegenwart“¹¹ abgebildet sei. Siegel konnten sehr lange in Gebrauch sein, so dass der erste Nachweis sehr viel später als die Entstehungszeit des Siegels liegen konnte. Die Einordnung des abgebildeten Schiffes in eine Jahrhunderthälfte des ersten Nachweises des Siegels ist folglich nicht abgesichert.

In Ermangelung einer besseren Zuordnungsmethode wurde, wenn angegeben, das Siegel unter dem Jahr seines ersten Beleges geführt, was in der Regel ein *terminus post quem* gewesen ist. Wenn allerdings das Schiff offensichtlich eine, aus welchen Gründen auch immer, alte Schiffsüberlieferung abbildete, wurde es nicht für die Zeit seines ersten Beleges aufgenommen, so z.B. das dritte Lübecker Schiffssiegel von 1280, als die Lübecker Schiffer mit Sicherheit nicht mehr mit einem Schiff, wie es auf dem Siegel abgebildet ist, zur See fuhren (Tierköpfe, Seitenruder).

Erklärungen zu den Tabellenspalten K.1

- „lfd. Nr.“. Die laufende Durchnummerierung der Siegelschiffseinträge.
- „Ewe Nr.“. Die Abbildungsnummer, unter der Ewe das Siegel führt.
- „Jahrhundert“. Die größte zeitliche Einordnung, wenn nicht weiter spezifiziert werden kann.
- „ält. Nachweis“. Die Jahresangabe richtet sich nach den Angaben für das Siegel unter *'ältester Beleg'*. Wenn lediglich eine Jahrhundertzuordnung vorhanden war, konnte die Spalte leer bleiben, da die Spalte vorher die allgemeine Einordnung liefert.
- „Region“. Die Region der west- und nordosteuropäischen Sphäre, der die Stadt zugehört (siehe Legende).
- „Siegel der Stadt oder Funktion“. Mehrere Siegel pro Stadt werden sowohl über die Datierung als auch über die von Ewe angegebene Siegelzählung (in Klammern) unterschieden. Außer den Stadtsiegeln werden – wie bei Ewe – Siegel von Funktionsträgern (Admirale und ein Herzogpaar) verwertet.
- „Rumpf“. Bei diesem Merkmal wird unterschieden zwischen den Charakteristika von „Bug“ und „Heck“.
- „Aufbauten“. Auch hier wird unterschieden zwischen den Aufbauten an „Bug“ und „Heck“ des Schiffes.
- Merkmal „Masten“. Hier wird die Anzahl der Masten genannt. Alle Einmaster führten ein Rahquersegel. Bei den vollgerigggen Dreimastern wurde in der Regel am Besanmast das dreieckiges Lateinersegel gefahren.

¹¹ EWE, *Schiffe auf Siegeln* (1972), S. 10.

Legende

E = England	K = Kogge-förmig	T = Turm aufgesetzt
FF = Flandern, Frankreich	H = Holk-förmig	I = Aufbau integriert
H = hansische Stadt	N = Nef-förmig	x _r = gerundet
HF = Holland, Friesland	M = Mischform	x _g = gerade
S = Dänemark, Skandinavien	fett = Schiff Typ Danzig	x _f = flach
		x _m = mittelhoch
		x _h = sehr hoch

Tab. K.1: Schiffsentwicklung auf Siegeln: Von Kogge und Holk zum europäischen Grundtyp

Ifd Nr.	Ewe Nr.	Jahr hun- dert	ält. Nach- weis	Re- gion	Siegel der Stadt oder einer Funktion	Rumpf		Aufbau		Anz. Masten
						Bug	Heck	Bug	Heck	
1	28	13.	1226	FF	Damme (ält. Sg.)	N	N	-	-	1
2	41	13.	1242	H	Elbing	K	K	-	-	1
3	189	13.	1246	HF	Stavoren	K	K	-	-	1
4	76	13.		E	Ipswich	N	K	T _h	T _f	1
5	104	13.		HF	Medemblik	H	H	-	-	1
5	11	13.		E	Monmouth (Tierköpfe)	H	H	-	-	1
6	157	13.		E	Poole	M _r	M _r	T _m	T _m	1
7	179	13.		E	Southampton (1.)	H	H	-	T _h	1
8	180	13. ^a		E	Southampton (2.)	H	K	T _m	T _f	1
9	218	13.	1256	H	Wismar (1.)	H _g	K	-	-	1
10	62	13.	1263	HF	Harderwijk	K	K	-	-	1
11	191	13.	1265	H	Stralsund (1.)	K	K	-	-	-
12	192	13.	1278	H	Stralsund (2.)	M	M	-	-	1
13	127	13.	1295	E	New Shoreham	H	H	T	T	1
14	51	13.	1299	H	Danzig (1.)	K	K	T _m	T _m	1
15	193	14.	1301	H	Stralsund (3.)	K	K	-	-	1
16	29	14.	1309	FF	Damme (2.)	K	K	T _m	T _h	1
17	86	14.	1311	E	Kingston-upon-Hull	H	H	T	T	1
18	211	14.	1312	HF	Vlaardingen	K	K	-	-	1
19	52	14.	1317	H	Danzig (1. Sekret)	K	K	T _m	T _m	1
20	194	14.	1329	H	Stalsund (Gr. Sg.)	K	K	T _m	T _m	1
21	77	14.	1332	E	Ipswich (Bailiff 1.)	H	H	-	-	1
22	1	14.	1347	HF	Amsterdam (1.)	H	H	-	-	1
23	2	14.	1350	HF	Amsterdam (2.)	H	H	-	-	1
24	196	14.	1350	S	Stubbekøbing	H	H	T _h	T _h	1
25	219	14.	1350	H	Wismar (2.)	H	M	-	-	1
26	200	14.	2.H.	E	Tenby	H	K	I _f	I _h	1
27	83	14.	1365	H	Kiel	K	K	-	-	1
28	42	14.	1367	H	Elbing	K	K	T _m	T _m	1
29	190	14.	1369	HF	Stavoren	M	M	T _m	T _m	1

^a Nr: 8: Mit seinem erhöhten Bugkastell und einem Koggen-förmigen Heck zeigt dieses Schiff Bezüge zum *cocha*-Typ bzw. zum Typ Danzig. Anders als Ewe würde ich es in das 14. Jahrhundert datieren.

Ifd Nr.	Ewe Nr.	Jahr hun- dert	ält. Nach- weis	Re- gion	Siegel der Stadt oder einer Funktion	Rumpf		Aufbau		Anz. Masten
						Bug	Heck	Bug	Heck	
30	235	14.	1391	E	Adm. v. Engl.	H	H	I _m	I _m	1
31	168	14.	1400	E	Rye	K _r	M	I _m	I _m	1
32	187	14.	1400	E	Southampton (3.)	H	M _r	T _m	I _f m	1
33	53	14.	1400	H	Danzig (Gr. Sg.)	M	K	I _m	I _f	1
34	3	15.	1403	HF	Amsterdam (3.)	M	K	I _h	I _f	1
35	54	15.	1412	H	Danzig (2.Sekret)	K	K	I _m	I _f	1
36	146	15.	1412	FF	Paris (<i>mercat.</i>)	H	H	I _m	I _m	1
37	40	15.	1414	HF	Eiderstedt ^a	H	M _r	T	T	1
38	43	15.	1414	HF	Everschop ^b	H	H	T	T	1
39	101	15.	1417	S	Malmö	H	H	T	T	1
40	237	15.	1418	E	Adm. v. Engl., Aquit., Irl.	H	K	I _m	I _m	1
41	4	15.	1419	HF	Amsterdam (4.)	M	K	I _h	I _f	1
42	239	15.	1421	E	Adm. v. Engl., Aquit., Irl.	H	H	I _f	I _f	1
43	78	15.	1432	E	Ipswich	H	H	I _m	I _h	1
44	240	15.	1435	E	Adm. v. Engl., Aquit., Irl.	M	K	I _m	I _f	1
45	201	15.	1449	E	Tenterden	M _r	M	I _h	I _m	1
46	238	15.		E	Subadm. v. Engl.	H	K _R	I _h	I _m	1
47	222	15.		E	Yarmouth (Bailif)	H	H	I _m	I _f	1
48	215	15.		HF	Wierichsharde^c	M	K	I _m	I _f	1
49	215	15.	1463	FF	Adm. v. Frankr.	H	K _r	I _m	I _m	3
50	243	15.	1471	E	Adm. v. Engl.	H	H	I _m	I _m	1
51	231	15.	1478	HF	Maximilian u. Maria v. Burgund	M	K	I _h	I _f	1
52	232	15.	1481	HF	Maximilian u. Maria v. Burgund	M	K _r	I _m	I _f	1
53	5	15.	1485	HF	Amsterdam (5.)	H	M	I _m	I _f	1
54	68	16.	1517	S	Helsingør (3.)			Karacke		3
55	244	16.	1525	E	Vizeadm. Engl., Irl., Aquit.	H	H	I _m	I _m	1
56	176	16.	1544	E	Seaford	H	H	I _m	I _m	3
57	21	16.		E	Bristol (Adm.)	H	N	I _m	I _f	1
58	113	16.	1555	S	Melcombe Regis ^d			Galeone		3
59	116	16.	1556	S	Middlefart (2.)			Karacke		3
60	15	16.	1565	S	Bogense (2.)			Karacke		3

^a Die Siegel von Eiderstedt (Nr. 37), Everschop (Nr. 38) und Wierichsharde (Nr. 68) stehen nicht für Städte, sondern für nordfriesische Siedlungsgebiete. Die ordfriesische Landbevölkerung siedelte in Dörfern, deren Bewohner dem Bauerlag entsprach. „Mehrere Bauernschaften bildeten ein Kirchspiel. Mehrere Kirchspiele waren zu einer Harde zusammengefaßt.“ (Albert PANTEN, Die Nordfriesen im Mittelalter, 3., völlig neu bearb. und erg. Aufl., Bräist/Bredstedt 2004, S. 25). Die Harde war zugleich Rechtsbezirk mit eigenem Ding. Die nordfriesischen Uthlande bestanden aus 13 Harden, zu denen auch die genannten drei Siegel gehörten. Der nördliche Teil der Halbinsel Eiderstedt war Everschop (Gardingharde), der südliche hieß Eiderstedt (Tönningharde). Die Wierichsharde lag südlich von Föhr, dort, wo sich heute Langeness hinzieht. Trotz Naturkatastrophen im 14. Jahrhundert standen die nordfriesischen Uthlande noch am Anfang des 16. Jahrhunderts in großer Blüte (ebd. S. 19/20), wovon auch die drei Schiffssiegel zeugen.

^b Nr. 38: Siehe Anm. a.

^c Nr. 48: Siehe Anm. a.

^d Nr. 58: Heute Teil der Stadt Weymouth in Dorset an der englischen Südküste.

<i>lfd</i> <i>Nr.</i>	<i>Ewe</i> <i>Nr.</i>	<i>Jahr</i> <i>hun-</i> <i>dert</i>	<i>ält.</i> <i>Nach-</i> <i>weis</i>	<i>Re-</i> <i>gion</i>	<i>Siegel der Stadt oder</i> <i>einer Funktion</i>	<i>Rumpf</i>		<i>Aufbau</i>		<i>Anz.</i> <i>Masten</i>
						<i>Bug</i>	<i>Heck</i>	<i>Bug</i>	<i>Heck</i>	
61	16	16.	1573	E	Boston (Adm.)					3
62	119	16.	1575	E	Monmouth	K_r	K_r	I_f	I_f	1
63	150	16.	1577	FF	Paris (9.)					3
64	117	16.	1577	S	Middelfart (3.)					3
65	55	16.	1582	H	Danzig (kl. Sg.)					3
66	110	16.	1587	HF	Medemblik					3
67	99	16.	1600	E	Maldon					3
68	82	17.	1606	E	Rochester (Adm.)					3
69	82	17.	1608	S	Kerteminde (3.)					3
70	202	17.	1620	E	Tenteren (Mayor)					4
69	73	17.	1628	S	Helsingør (8.)					3
72	133	17.	1648	S	Nykøbing (2.)					3
73	6	17.	1654	HF	Amsterdam (6.)	H	H	I_m	I_f	1
74	166	17.	1665	E	Romney-Marsh					3

Legende

E = England	K = Kogge-förmig	T = Turm aufgesetzt
FF = Flandern, Frankreich	H = Holk-förmig	I = Aufbau integriert
H = hansische Stadt	N = Nef-förmig	x_r = gerundet
HF = Holland, Friesland	M = Mischform	x_g = gerade
S = Dänemark, Skandinavien	fett = Schiff Typ Danzig	x_f = flach
		x_m = mittelhoch
		x_h = sehr hoch

L. Die Schiffe Henry's VII.: Ausrüstungslisten

Erklärungen zu Anhang L

Die Quellenedition

Die hier verarbeiteten Quelleneditionen sind das *Chapter House Book*, Vol. vii (1485-88) und das *Augmentation Office Book*, No. 316 (1495-97), benannt nach ihren Aufbewahrungsorten: das eine im „Chapter House at Westminster“, das andere im „Office of the Court of Augmentation of the King's Revenue“.

Der Herausgeber Michael Oppenheim beschreibt ihren Inhalt wie folgt:

„The Chapter House Book deals with the money received between 1485-8 by Thomas Roger, then Clerk of the Ships“.¹

„The Augmentation Office Book contains the accounts of Robert Bryandyne, then the newly appointed Clerk of the Ships, from May 1495 until December 1497. During this period a total sum of 2,061 l. was expended on the construction of a dry dock at Portsmouth, fitting the Sovereign for a trading voyage to the Levant, preparing the Regent for service on the Scotch coast in 1497, other matters relating to the Regent, and the cost of building the Sweepstake and Mary Fortune.“²

Die frühen Listen („Mary of the Tower“, „Martin Garsia“ und „Governor“) stammen also von Thomas Roger, die späteren Schiffslisten („Regent“, „Sovereign“, „Sweepstake“ und „Maryfortune“) aus der frühen Amtszeit des Robert Bryandyne, der im Mai 1495 seine Arbeit aufnahm. Die hier dokumentierten Schiffe waren bis auf die letzten beiden („Sweepstake“ und „Mary Fortune“) keine Neubauten. Die Jahreszahlen ihrer Auflistungen ergeben sich also aus Wartungs- und Reparaturarbeiten in der Werft.

„Although the names of many other royal ships can be traced under Edward IV.³ and Richard III.⁴, only the Mary of the Tower, the Grace Dieu, the Governor, and the Martin Garsia, appear in Roger's accounts, made up for nearly two and a half years, as belonging to the Crown.“⁵

Die Tabellen

In den hier zusammengestellten Auswahllisten wurden vorrangig das Rigg, also Masten, Wanten, Segel, etc. berücksichtigt, um zu einer Vorstellung über Größe und Bauart der Schiffe zu gelangen. Auch die Feuerwaffen wurden aufgenommen, da ihr Entwicklungsstand Aussagen über eine notwendige Kraweelbauweise zulässt.

Die römischen Zahlenangaben wurden in arabischen Ziffern wiedergegeben.

¹ OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. vii.

² OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. viii.

³ 1461-1470 und 1471-1483.

⁴ 1483-1485.

⁵ OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), Introduction, S. xxi.

Tab. L.1: Kleines schiffstechnisches Glossar

Besanmast	Achtermast hinter dem Hauptmast
Bonaventuramast	kleiner Steuermast hinter dem Besanmast am äußersten Heck
Bonnet	Segelvergrößerung durch Zusatztuch am Unterliek
Bramtop	Bereich der zweiten Mastverlängerung
Bugsprit	über den Bug nach vor zeigendes mastähnliches Rundholz
Fockmast	Vormast vor dem Hauptmast
Luffern	Holzscheiben mit drei Löchern zum Umlenkspannen der Wanten über ein Taljenreep
Marstop	Bereich der ersten Mastverlängerung
Pulverkammern	bei Hinterladern getrennte, die Ladung enthaltene Teile, die hinter dem Kanonenrohr vor dem Schuss verspannt werden: siehe Abb. L.1 und Abb. L.2, S. 955
Rah	Rundholz, an dem das Segel hängt; sowohl bei Vierkant- als auch Lateindreiecksegel
Rüstungsketten	Unter der Taljenreepuffer angeschlagene Kette, die am Schiff befestigt wird (Rüsting)
Serpentine	Leichteres Geschütz, wahrscheinlich drehbar gelagert ^a
Stenge	Mastverlängerung durch zusätzliches Rundholz
Taljenreep	Flaschenzug zum Verspannen der Wanten, geführt über zwei Luffern
Wanten	seitliche Verspannung der Masten

^a „Serpentines' which formed the majority of the ship's guns, were mounted in the castles, and were probably light swivel guns, mounted on metal swivels pegged into the side of the ship . . .“ (FRIEL, *The Good Ship* (1995), S. 154).

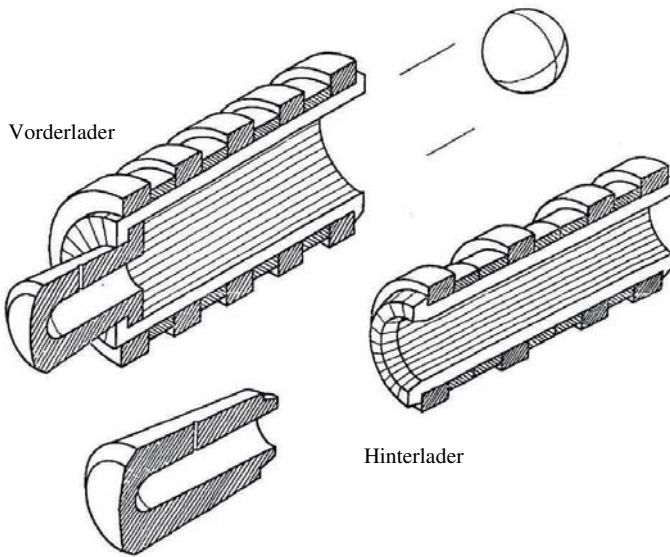


Abb. L.1: Zusammengesetzte Kammerbüchsen (15. Jh.)
 Nach AUFHEIMER, Schiffsbewaffnung (1983), S. 30, Fig. 3.

Das frühe Geschützrohr (der Flug) konnte zunächst nur durch kreisförmig angesetzte und durch übergeschobene Ringe zusammengehaltene Vierkantstäbe gefertigt werden - also ähnlich der Fertigung in der Böttcherei: ebd. S.28-29.

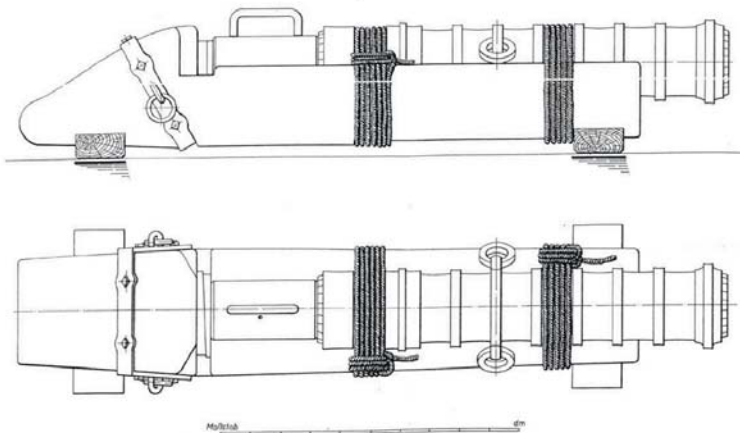


Abb. L.2: Hinterlader in Klotzbettung mit Kammerbüchse (15. Jh.)
 Nach AUFHEIMER, Schiffsbewaffnung (1983), Tafel II.2.

„Diese ersten Feuergeschütze erhielten eine Bettung in einem balkenartigen Holzblock, in den das Rohr zur Hälfte eingelassen und durch Zurringe oder übergelegte Eisenbänder festgehalten wurde. Beim Hinterlader bildete die Klotzbettung oder Lade gleichzeitig das Widerlager für die lose eingelegte und anschließend festgekeilte Pulverkammer“ (ebd. S.29).

L.1. „Mary of the Tower“

Die Zusammenstellung wird wie folgt überschrieben: *The Kyngs Ship cald the Marie of the Toure receyued at Hamull on the Hoke in the Countie of Southampton the xjth day of October the first yere⁶ of the reigne of our said souueraine lord that nowe is with all Stuff Tackle and aparail hereafter ensuying.*⁷

Tab. L.2: „The Mary of the Tower“

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
1 mayne mastes	1	Großmast
2 mayne Shrowdes	32	Großwanten
3 Dedemeneyne with chenes	32	Taljenreeps mit Luffern und Rüstungsketten
4 Mayne yerdes	2	Großrahen
5 Mayne sailes	1	Großsegel
6 Bonetts for the same	3	Bonnets für das Großsegel
7 Toppe mastes	1	Marsstenge
8 Toppe shrowdes	6	Marswanten
9 Toppe yerdes	1	Marsrah
10 Toppe sailes	1	Marssegel
11 ffor mastes	1	Fockmast
12 ffor shrowdes	6	Fockwanten
13 ffor yerdes	1	Fockrah
14 ffor sailes	1	Focksegel
15 Bonetts for the same	1	Bonnets für das Focksegel
16 Bowsprittes	1	Bugsprit
17 Spritte yerds	1	Sprietrah
18 Spritte sailes	1	Sprietsegel
19 Meson mastes	2	Besanmast
20 Meson shrowdes	14	Besanwanten
21 Meson yerdes	2	Besanrahen
22 Meson sailes	2	Besansegel
23 Ankres	7	Anker
24 Gonnes	48	Kanonen, Geschütze
25 Gonne chaumbres	110	Pulverkammern (für Hinterlader)
26 Hakenbusses	12	Hakenbüchsen
27 ores	24	Ruderriemen
28 Compasses	3	Kompasse

⁶ Fn. Oppenheim: 1485.

⁷ OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. 47. Diese erste Liste findet sich ebd. auf S. 47-51.

L.2. „Martin Garsia“

The Kynges Ship cald the Martyn Garsia by the said Thomas Roger receyued in a dokke at Wynchelsee The xxth day of Decembre the first yere⁸ of the Kynges most noble Reigne with the Stuff takle and Apparail ordinaunces artilleries & Abilamentes of werre hereafter ensuyng That is to say ...⁹

Tab. L.3: „The Martin Garsia“

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
1 mayne mastes	1	Großmast
2 Dedemeneyne with chenes	26	Taljenreeps mit Luffern und Rüstungsketten
3 mayne Shrowdes	26	Großwanten
4 Mayne yerds	1	Großbrah
5 Mayne sailles	1	Großsegel
6 Bonetts for the same	3	Bonnets für das Großsegel
7 Maine Toppes	1	Großmars
8 Toppe Mastes	1	Großmarsstenge
9 Toppe Shrowdes	6	Großmarswanten
10 Top sailes	1	Großmarssegel
11 fformastes	1	Fockmast
12 ffor Shrowdes	8	Fockwanten
13 ffor Sailes	2	Focksegel
14 Bonetts for the same	2	Bonnets für die Focksegel
15 Bowsprittes	1	Bugspriet
16 Spritte sailes	1	Sprietsegel
17 Bonetts for the same	2	Bonnets für das Sprietsegel
18 Spritte yerdes	1	Sprietrah
19 Meson mastes	1	Besanmast
20 Meson Shrowdes	12	Besanwanten
21 Meson yerdes	2	Besanrahen
22 Meson Sailes	2	Besansegel
23 Botes	1	Beiboot
24 Cokkes	1	Cokkes Beiboot
25 Cokke mastes	1	Mast des Cokkebootes
26 Cokke yerdes	1	Rah des Cokkebootes
27 Cokke Shrowdes	6	Cokkebootwanten
28 ores	16	Ruderriemen
29 Compasses	2	Kompasse
30 Gannes	30	Kanonen, Geschütze
31 Gonne chaumbres	30	Pulverkammern (für Hinterlader)
32 Gannes stones	100	Kugeln(Stein und Eisen!)
34 hand Gannes	4	Handfeuerwaffen

⁸ Fn. Oppenheim: 1485.

⁹ OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 67. Die Liste findet sich ebd. auf S. 67-70.

L.3. „Governor“

*Also receyued the Kynges Ship cald the Gouvernor At Hamull on the hoke the xth day of Octobre the first yere of the reigne of our Souuerayne lord the Kyng with the stuff & takle herafter ensuyng ...*¹⁰

Tab. L.4: „Governor“

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
1 mayne mastes	1	Großmast
2 mayne Shrowdes	28	Großwanten
3 Dedemeneyne with chenes	28	Taljenreeps mit Luffern und Rüstungsketten
4 Mayne yerdes	1	Großbrah
5 Mayne sailes	1	Großsegel
6 Bonetts for the same	3	Bonnets für das Großsegel
7 Mayne Toppes	1	Großmars
8 Toppe mastes	1	Großmarsstenge
9 Toppe shrowdes	6	Großmarswanten
10 Toppe yerdes	1	Großmarsrah
11 Toppe sailes	1	Großmarssegel
12 ffor mastes	1	Fockmast
13 ffor shrowdes	12	Fockwanten
14 ffor yerdes	1	Fockrah
15 ffor toppes	1	Focktop
16 ffor sailes	1	Fockmarssegel
17 Bonetts for the same	2	Bonnets für das Fockmarssegel
18 Meson mastes	2	Besanmast
19 Meson shrowdes	16	Besanwanten
20 Meson yerdes	2	Besanrahen
21 Meson sailes	2	Besansegel
22 Spritte yerdes	1	Sprietrah
23 Spritte sailes	1	Sprietsegel
24 Bowsprittes	1	Bugspriet
25 Ankres	5	Anker
26 Compasses	4	Kompasse
27 Bottes	1	Beiboote
28 Bote mastes	1	Beibootmast
27 Cokkes	1	Cokkes-Beiboote
29 ores	26	Rudenriemen
30 Gonnes	70	Kanonen, Geschütze
31 Gonne chaumbres	265	Pulverkammern (für Hinterlader)
32 Gonnes stones	200	Kugeln (Stein oder Eisen!)
33 Hakenbusses	7	Hakenbüchsen

¹⁰ OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. 70. Die Liste findet sich ebd. auf S. 70-73.

L.4. „Sovereign“

Die Sovereign wurde 1487/1488 gebaut.¹¹

Der Clerk of the King's Ships Robert Brygandyne rechnet im Augmentation Office Book no. 316 zunächst über 24 Seiten die diversen Ausgaben für den Unterhalt und den Betrieb des *Kynges Ship called the Souvraigne* für die Jahre 1495-97 in einer bürokratischen Gründlichkeit ab, die wir aus den Hamburger Quellen so nicht kennen.¹² Es geht um Entlohnung von Seeleuten, um Proviant, Kosten für das Auflegen des Schiffes am Ufer, für das Freihalten des Schiffes vom Eis auf der Themse, für das Slippen des Schiffes, um Überführungskosten zur Werft in Portsmouth, Lotsenkosten, um Ballast, Ausdockkosten, um die Bezahlung von Werftkosten für Materialien wie Holz, Eisen oder Teer und um Lohn der Schiffszimmerleute, Kalfaterer, Schmiede und Säger, sowie Transportkosten des Wagentransports von *Stuff belongyng to the seid Ship*.

Schließlich erfolgt *The Accompt of Stuff Takell and Apparell Ordinaunces Artillaries and habilamentes of warre apperteynyng to the Soueraigne aforesayd*¹³ von 1495. Die Aufstellung wird durch eine Auflistung zusätzlicher Ausrüstung und Ersatz *In the Storehouse of the seid Shippe*¹⁴ ergänzt. Es ergeben sich folgende, hier besonders interessierende Auszüge.

Tab. L.5: „Sovereign“

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
1 mayne mastes	1	Großmast
2 mayne shrowdes	32	Großwanten
3 Dedemenyen for the same	64	Luffern (2 pro Want)
4 Chaynes of yron belongyng to the Shrowdes	32	Eisenketten für Großwantenrüstinge
5 Mayne yerdes ffeble	1	Großrah, verbraucht
6 Mayne sailes ffeble	1	Großsegel, verbraucht
7 Bonetts for the same feble	3	Bonnets für das Großsegel, verbraucht
8 Mayne Toppes	1	Großmars
9 Mayne Toppe mastes	1	Großmarsstenge
10 Mayne Toppe yerdes	1	Großmarsrah
11 Shrowdes ffeble	12	Großmarswanten, verbraucht
12 Toppesailes ffeble	1	Marssegel, verbraucht
13 fforemastes	1	Fockmast
14 Shrowdes ffeble	16	Fockwanten, verbraucht
15 Dedemenyne	32	Juffern für Fockwanten
16 Chaynes of yron belongyng to the Shrowdes	16	Eisenketten für Fockwantenrüstinge
17 ffor yerdes	1	Fockrah

¹¹ OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. xxi-xxii.

¹² OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. 161-187.

¹³ OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. 187. Die Liste findet sich ebd. auf S. 187-193.

¹⁴ OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. 193. Die Liste findet sich ebd. auf S. 193-196.

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
18 fforesayles olde & ffeble	1	Focksegel, alt und verbraucht
19 Bonetts for the same olde & ffeble	2	Bonnets für das Focksegel, alt und verbraucht
20 fforetoppes ffeble	1	Vortop, verbraucht
21 Toppe mastes for the same	1	Fockmarsstenge
22 Yerde	1	Fockmarsrah
23 Shrowdes ffeble	8	Fockmarswanten, verbraucht
24 Sayles ffeble	1	Fockmarssegel, verbraucht
25 Bowspretres	1	Bugsprit
26 yerdes	1	Sprietrah
27 Sayles ffeble	1	Sprietsegel, verbraucht
28 Meson mastes	2	Besanmast
29 Shrowdes ffeble	12	Besanwanten, verbraucht
30 Dedemenyen	24	Juffern für Besanwanten
31 Chaynes of yron	12	Eisenketten für Besanwantenrüstinge
32 Sayle yeredes	1	Besansegelrah
33 Sales ffeble	1	Besansegel, verbraucht
34 Boneaventure mastes	1	Bonaventuramast
35 Shrowdes ffeble	8	Bonaventurawanten, verbraucht
36 Dedemenyen	16	Juffern für Bonaventurawanten
37 Chaynes of yron	8	Eisenketten für Bonaventurawantenrüstinge
38 Sayle yerdes	1	Bonaventurarah
39 Sayles ffeble	1	Bonaventurasegel, verbraucht
40 Ankers	10	Anker
41 Grete botes belongyng to the seid ship	1	großes Beiboot der „Sovereign“
42 Mastes	1	Mast für großes Beiboot
43 Sayle yerdes	1	Rah für großes Beiboot
44 Sayle yerdes	1	Rah für großes Beiboot
45 Shrowdes	13	Wanten für großes Beiboot
46 ores to the seid Bote	18	Rudenriemen für großes Beiboot
47 Cokkebotes belongyng to the seid ship	1	ein Cokkeboot (?) der „Sovereign“
48 Mastes	1	Mast für das Cokkeboot
49 Shrowdes ffeble	13	Wanten für das Cokkeboot, verbraucht
50 Sayle yerdes	1	Segelrah für das Cokkeboot
51 ores belongyng to the seid Cokke	12	Rudenriemen für das Cokkeboot
52 Botes called the Jollyvatt of the seid Ship	1	das Boot „Jollyvatt“ der „Sovereign“
53 Mastes	1	Mast für das Boot „Jollyvatt“
54 Sayles olde	1	Segel für das Boot „Jollyvatt“, alt
55 ores	4	Rudenriemen für das Boot „Jollyvatt“

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
ARTILLERIEAUSRÜSTUNG (im Lager)		
56 Serpentyes of yron in the fore- castell aboue in the Dekke ...	16	Eiserne Hinterladerserpentinen des Vorkastells oben auf dem Deck
57 Chambers of yron to the same	48	eiserne Pulverkammern für diese Serpentinen
58 Serpentyes of yron in the forecastell ^a alawe ^b ...	24	Eisenserpentinen auf dem Deck unterhalb des Sommerkastells
59 Chambers of yron to the same	72	eiserne Pulverkammern für diese Serpentinen
60 Stone gones of yron in the Wast of the said Shipp ...	20	Hinterladerkanonen für Steinkugeln im tiefen Mittelteil des Schiffes
61 Chambers of yron to the same	60	eiserne Pulverkammern für diese Steingeschütze
62 Serpentyes of yron in the Somercastell ...	20	Eisenserpentinen in dem Sommerkastell
63 Serpentyes of Brasse ... in the seid Somercastell ...	1	Messingserpentinen im besagten Sommerkastell
64 Stone gones in the seid Somer- castell ...	11	Steinkugelgeschütze in besagtem Sommerkastell
65 Chambers to the seid Serpentyes & Stone gones	68	Pulverkammern für besagte Serpentinen und Steingeschütze
66 Serpentyes of yron in the Sterne of the said Shipp ...	4	Eisenserpentinen nach achtern heraus
67 Chambers of yron to the same	12	eiserne Pulverkammern für diese Serpentinen
68 Serpentyes of yron in the Dekke ovyr the Somercastell ...	25	Eisenserpentinen auf dem Deck über dem Sommerkastell
69 Chambers to the same	125	Pulverkammern für diese Serpentinen
70 Serpentyes of yron in the poppe of the seid shipp ...	20	Eisenserpentinen auf dem Poopdeck
71 Chambers to the same	60	Pulverkammern für diese Serpentinen

^a Nr. 58: Es gibt zwei *Storehouse*-Auflistungen für die Sovereign: OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), (1.) S. 193-96, (2.) S. 216-17. Sie unterscheiden sich in diesem einen Posten. In (1) heißt es bei diesem Eintrag „*somercastell*“, in (2.) jedoch „*forecastell*“. Aus dem Zusammenhang (above and alowe forecastell) betrachtet, ist von dem Bugaufbau die Rede.

^b Nr. 58: Anm. 2 Oppenheim: „Below, in relation to something else; here in comparison with 'the Dekke ovyr the somercastell'“ (OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 194).

Es muss als glücklicher Umstand gelten, dass man aus den Aufzeichnungen zur „Sovereign“ die Positionierung der Feuerwaffen auf dem Schiff erfährt. Es ergibt sich also folgende Verteilung der Geschütze auf der „Sovereign“:

<i>Schiffsbereich</i>	<i>Deck</i>	<i>Serpentinen/Kanonen</i>	
Bugaufbau:	auf dem Vordeck	16	
	unter dem Vordeck	24	
Schiffsmitte:	Hauptdeck		20
Heckaufbau:	in dem Sommerkastell ^a	21	11
	Achterdeck	25	
	Poopdeck	20	

^a Es ist nicht verbindlich zu klären, was unter dem „*somercastell*“ (Sommerkastell) zu verstehen ist. Auf jeden Fall handelt es sich um einen Teil der achterlichen Aufbauten. Michael Oppenheim schreibt: „The exact character of the summercastle cannot now be defined with certainty. A comparison of the references to it leads me to suppose that it was what we should now call the poop, and that the poop mentioned here was really a poop royal. It commanded an all-round fire and carried many guns, in this instance sixty-one, . . .“ (OPPENHEIM, *Accounts and inventories* (1896), S. 176, Fn. 4). Daran sind Zweifel angebracht. Oppenheim hält das Sommerdeck für das Oberdeck des Heckaufbaus, das wir normalerweise Achterdeck nennen, und + dort einen kleineren zusätzlichen Heckaufbau, die Royal Poop. Damit fehlt gemäß Quelle Oppenheim aber ein Deck. Die Quelle spricht von Serpentina und Kanonen *in the Somercastell* (auf der vorherigen Seite, Nr. 62 und 63), von Serpentina *in the Dekke ovyr the Somercastell* (Nr. 68 auf der vorherigen Seite), d. h. es gibt ein Deck ü b e r dem Sommerkastell; und über diesem Deck gibt es noch ein weiteres Deck, die Poop (Nr. 70 auf der vorherigen Seite). Zu dem gleichen Ergebnis ist auch HOWARD, *Sailing Ship of War* (1979), S. 38/39 gekommen. Die Bezeichnung *somercastell* deutet darauf hin, dass dieses Deck recht offen gewesen sein dürfte. Die Vermutung liegt nahe, dass wir auf der Sovereign einen ähnlichen Heckaufbau vorfinden, wie wir ihn von der Darstellung einer *Kraek* von Meister W ♠ (Abb. 5.8, S. 153) kennen. Über dem Hauptdeck befindet sich dort achtern ein Aufbau mit Heckgalerie, d. h. mit Kajüten. Das Dach dieses Aufbaus ist ein mit Stützen aufgesetztes offenes Deck. Das würde zu *somercastell* passen. Das *Dekke ovyr the Somercastell* entspräche einem Achterdeck. Anders als auf der *Kraek*, verfügte die Sovereign offenbar noch über ein darauf gesetztes Poopdeck, d.h. zusammen über d r e i mit Artillerie bestückte erhöhte Decks, wobei die *stone gones*, d.h. die größeren Geschütze auf dem untersten, dem Sommerdeck platziert waren.

L.5. „Regent“

Der Clerk of the King's Ships im Augmentation Office Book no. 316: *Here ensue the paymentes made by the seyde Robert Brygandyne Aswell of the costes of keeping the Kynges Riall Shipp called the Regent as of provision of Stuff, Takell & Apparell Reparacion & Ryggynge of the same at diuerse & soundrie tymes within the tyme of this Acompte As hereafter ensueth.*¹⁵ Wie schon bei der „Sovereign“ gibt es auch bei der „Regent“ Aufstellungen bei Übernahme des Schiffes und am Ende des Abrechnungszeitraumes, die die Ausstattung des Schiffes listen. Die folgende Liste basiert auf *the last day of this Acompte with the Stuff Tackle and Apparell ordinance Artilleries & Abillamentes of Warre vndrewrytyn That is to Say ...*¹⁶:

Tab. L.6: „Regent“

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
1 mayne mastes	1	Großmast
2 Mayne Shrowdes	36	Großwanten
3 Chaynes of yron for the mayne Shrowdes	36	Eisenketten für Großwantenrüstinge
4 Dedemenyen for the same	72	Luffern für Großwanten-Taljenreeps
5 Mayne yerdes	1	Großbrah
6 Mayne Sayles doble	1	Doppelgroßsegel
7 Bonetts for the same doble 2 & syngle 1	3	Bonnets für das Doppelgroß 2, Einzelgroß 1
8 Mayne Toppes	1	Großmarstop
9 Mayne toppe mastes	1	Großmarsstenge
10 Shrowdes for the same	10	Großmarswanten
11 Sayles olde & ffeble	1	Marssegel, alt und verbraucht
12 yerdes	1	Großmarsrah
13 Toppes apone the mayne Toppe maste	1	Großbramttop
14 foremastes	1	Fockmast
15 Shrowdes old & feble	16	Fockwanten, alt und verbraucht
16 Dedemenyen	32	Juffern für Fockwanten
17 Chaynes of yron to the seid shrowdes	16	Eisenketten für Fockwantenrüstinge
18 foreyerdes	1	Fockbrah
19 foresaylles doble	1	Focksegel, doppelt
20 Bonettes to the same Newe & Olde	2	Focksegelbonnets, neu und alt
21 fore Toppes	1	Focktop
22 ffere Toppe mast	1	Fockmarsstenge
23 Shrowdes to the same	8	Fockmarswanten

¹⁵ OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 218.

¹⁶ OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 284. Liste von S. 284-289 mit anschließender Liste in the Storehouse of the seid Ship, ebd. S. 289-291

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
24 yerdes ffeble	1	Fockmarsrah, verbraucht
25 Sayles feble	1	Fockmarssegel, verbraucht
26 Bowsperettes	1	Bugsprit
27 Sayles to the same	1	Sprietsegel
28 yerdes	1	Sprietrah
29 Mayne mesyn mastes	1	Besanmast
30 Shrowdes oldes & ffeble	12	Besanwanten, alt und verbraucht
31 Chaynes of yron to the seid Shrowdes	12	Eisenketten für Besanwantenrüstinge
32 Dedemenyen	24	Juffern für Besanwanten
33 yerdes	1	Besansegelrah
34 Sayles ffeble	1	Besansegel, verbraucht
35 Mesyn Toppes	1	Besantop
36 Boneaventure mastes	1	Bonaventuramast
37 Shrowdes	10	Bonaventurawanten
38 Chaynes of yron for the same	10	Eisenketten für Bonaventurawantenrüstinge
39 Dedemenyen	20	Juffern für Bonaventurawanten
40 yerdes	1	Bonaventurarah
41 Bonaventure Toppes	1	Bonaventuratom
42 Bonaventure Sayles	1	Bonaventurasegel
43 Grete Botes belongyng to the seid Ship	1	großes Beiboot der „Regent“
44 Mastes to the same	1	Mast für großes Beiboot
45 Shrowdes ffeble	8	Wanten für großes Beiboot, verbraucht
46 Sayles ffeble	1	Segel für großes Beiboot, verbraucht
47 Botys called the Jollywat	1	das Boot „Jolliwat“ der „Regent“
48 Cokke Botes belongyng to the seid Ship	1	Cokkeboot der „Regent“
49 ores long 200 & shorte 40	240	Rudenriemen für großes Beiboot
ARTILLERIEAUSRÜSTUNG (im Lagerhaus)		
50 Serpentyes of Brasse . . .	29	Serpentinen aus Messing
51 Chambres of Brasse to the same	51	Pulverkammern aus Messing für diese
52 Serpentyes of yron . . .	141	Serpentinen aus Messing
53 Chambres of yron to the same	531	eiserne Pulverkammern für diese

L.6. „Sweepstake“

The Kynges New Barke called the Swepestake

Zunächst geht es um *certyn paymentes costes & cherges by the seid Robert Brygandyne . . . about the edyfiyng and New making of our Sovereign lorde the Kynges New Barke called the Swepestake [. . .]*¹⁷ Der Bau erfolgte in der ersten Hälfte 1497. Nach umfangreichen Abrechnungen der unterschiedlichsten Baukosten wird am Ende der Aufzeichnungen zu diesem Schiff eine finale Ausrüstungsliste präsentiert (Ende 1497).¹⁸ Die nach dieser Liste¹⁹ aufgebrauchten Ausrüstungsteile hatten also nur ca. ein halben Jahr gehalten.

Tab. L.7: „Sweepstake“

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
1 mayne mastes	1	Großmast
2 Mayne Shrowdes feble	18	Großwanten, verbraucht
3 Chaynes of yron for the Shrowdes	18	Eisenketten für Großwantenrüstinge
4 dedemenyen	36	Luffern für Großwanten-Taljenreeps
5 Mayne yerdes	1	Großbrah
6 Mayne Sayles feble	1	Großsegel, verbraucht
7 Bonetts for the same ffeble	2	Bonnets für das Großsegel, verbraucht
8 Toppes apou the mayne Maste	1	Großmarstop
9 Toppe mastes	1	Großmarsstenge
10 Shrowdes to the same ffeble	8	Großmarswanten, verbraucht
11 Sayles ffeble	1	Großmarssegel, verbraucht
12 fore mastes	1	Fockmast
13 Shrowdes ffeble	8	Fockwanten
14 fore yerds	1	Fockbrah
15 fore Sayles feble	1	Focksegel, verbraucht
16 Bonettes to the same	1	Focksegelbonnet
17 Bowsprettes	1	Bugsriet
18 Yerdes to the same	1	Sprietrah
19 Sayles ffeble	1	Sprietsegel, verbraucht
20 Boneaventure mastes	1	Bonaventuramast
21 yerdes to the same	1	Bonaventurarah
22 Shrowdes ffeble	4	Bonaventurawanten, verbraucht
23 Sayles ffeble	1	Bonaventuresegel, verbraucht
24 Ankers to the seid Ship	2	Anker
25 long ores for the seid Ship	52	Ruderriemen für die „Sweepstake“
43 Botes to the seid Ship	1	Beiboot für „Sweepstake“
43 ores to the same bote	4	Ruderriemen für das Beiboot

¹⁷ OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 291.

¹⁸ OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 294. Zur Datierung siehe auch L, S. 953.

¹⁹ OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 309-312.

L.7. „Mary Fortune“

The Kynges Newe Bark called the Marie ffortune²⁰

Nach umfangreichen Abrechnungen der unterschiedlichsten Baukosten, wird am Ende der Aufzeichnungen zu diesem Schiff eine finale Ausrüstungsliste präsentiert: *And so Remayneth the seid Ship in the Kynges haven at Wynchelse the last Day of this Acompte (Ende 1497) with the Stuff Takle & Apperell ordinance Artillerie & Abillamentes of warre vndrewrytyn that is To say . . .*²¹ Die nach dieser Liste aufgebrauchten Ausrüstungsteile hatten also nur ca. ein halben Jahr gehalten

Tab. L.8: „Mary Fortune“

<i>Nr. ausgewählte Ausrüstung</i>	<i>Anz.</i>	<i>deutsche Bezeichnung</i>
1 mayne Mestes	1	Großmast
2 Mayne Shrowdes feble	14	Großwanten, verbraucht
3 Chaynes of yron for the Shrowdes	14	Eisenketten für Großwantenrüstinge
4 dedemenyen	28	Luffern für Großwanten-Taljenreeps
5 Mayne yerdes	1	Großbrah
6 Mayne sayles feble	1	Großsegel, verbraucht
7 Bonettes for the same	1	Bonnets für das Großsegel
8 Toppe mastes	1	Großmarsstenge
9 yerdes to the same	1	Großmarsrah
10 Sayles to the same	1	Großmarssegel
11 Shrowdes to the same ffeble	4	Großmarswanten, verbraucht
12 foremastes	1	Fockmast
13 Shrowdes to the same ffeble	6	Fockwanten
14 fforeyerdas	1	Fockkrah
15 fforesayles ffeble	1	Focksegel, verbraucht
16 Bonettes to the same feble	1	Focksegelbonnet
17 Bowesprittes	1	Bugspriet
18 yerdes to the same	1	Sprietrah
19 sayles to the same ffeble	1	Sprietsegel, verbraucht
20 Boneaventure mestes	1	Bonaventuramast
21 yerdes to the same	1	Bonaventurarah
22 sayles ffeble	1	Bonaventurasegel, verbraucht
23 Shrowdes for the Boneaventure Maste ffeble	4	Bonaventurawanten, verbraucht
25 long ores to the same Ship	52	Ruderriemen für die „Marie Fortune“
26 Shorte ores for the Ships Bote	6	Kurze Ruderriemen für das Beiboot
27 Botes to the seid Ship	1	Beiboot für „Marie Fortune“

²⁰ OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 312.

²¹ OPPENHEIM, Accounts and inventories (1896), S. 335. Die Liste folgt auf den S. 335-338.

M. Europäische Seehandelsverbindungen

Erklärungen zu Anhang M

Die vier Europakarten wurden aus CHILDS, *Anglo-Castilian trade* (1978), Maps 2-5, S. 150-151 entnommen. Sie zeigen im Überblick die wesentlichen Handelsrouten von vier europäischen Handelsregionen: (1) mittelmeerisch-Italienisch, (2) ibero-spanisch, (3) nordöstlich-hansisch und (4) englisch. Nicht genauer wiedergegeben sind flämisch-französischen und portugiesische Beziehungen. Auch außereuropäische Schifffahrt, speziell die portugiesische entlang der afrikanischen Küste, ist nicht enthalten.

Dennoch vermitteln die Karten einen guten Eindruck von der spätmittelalterlichen Verlinkung der europäischen Wirtschaftsräume über die Seefahrt. Während die englischen Verbindungen eine wichtige Klammer zwischen dem europäischen Süden und Norden darstellen, befindet sich der hansische Handelsraum eher in einer nordisch-östlichen Randlage ohne eigener Anbindung an den iberisch-mediterranen Raum.

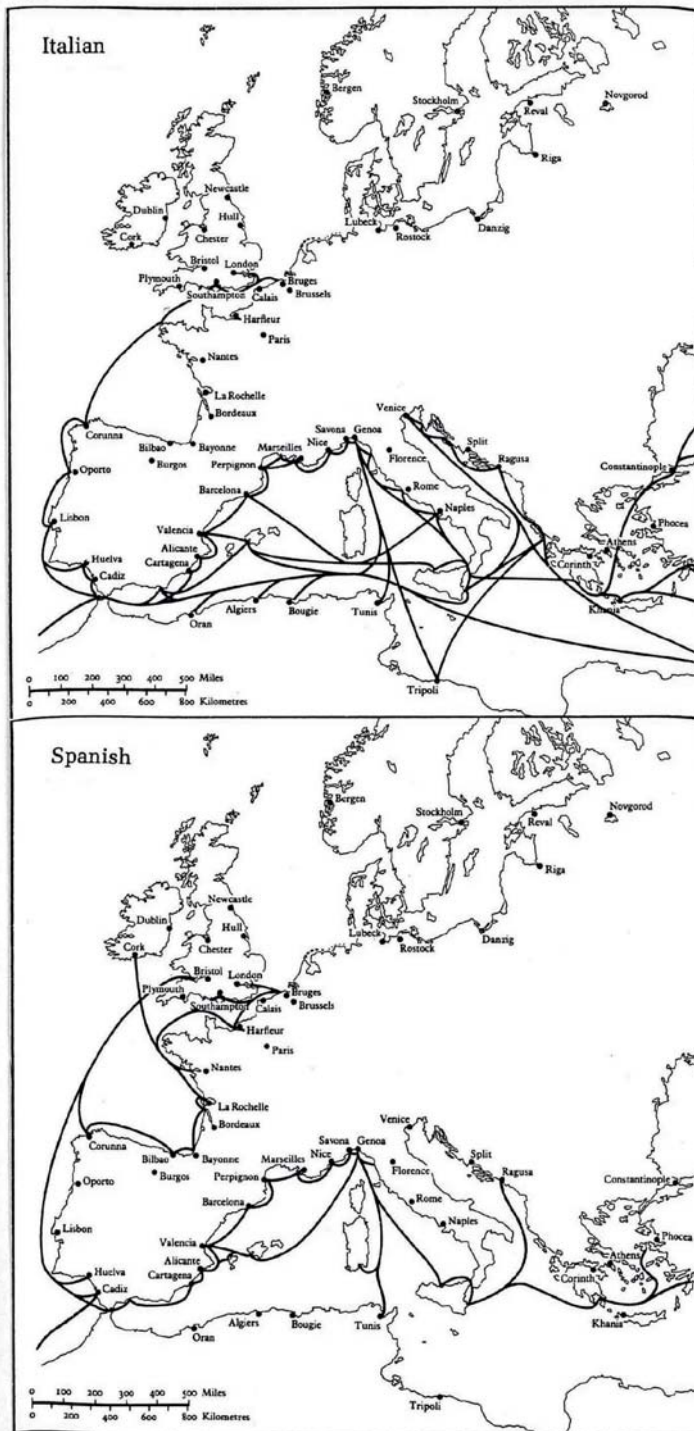


Abb. M.1: Italienische und spanische Seehandelsrouten (14. und 15. Jh.)

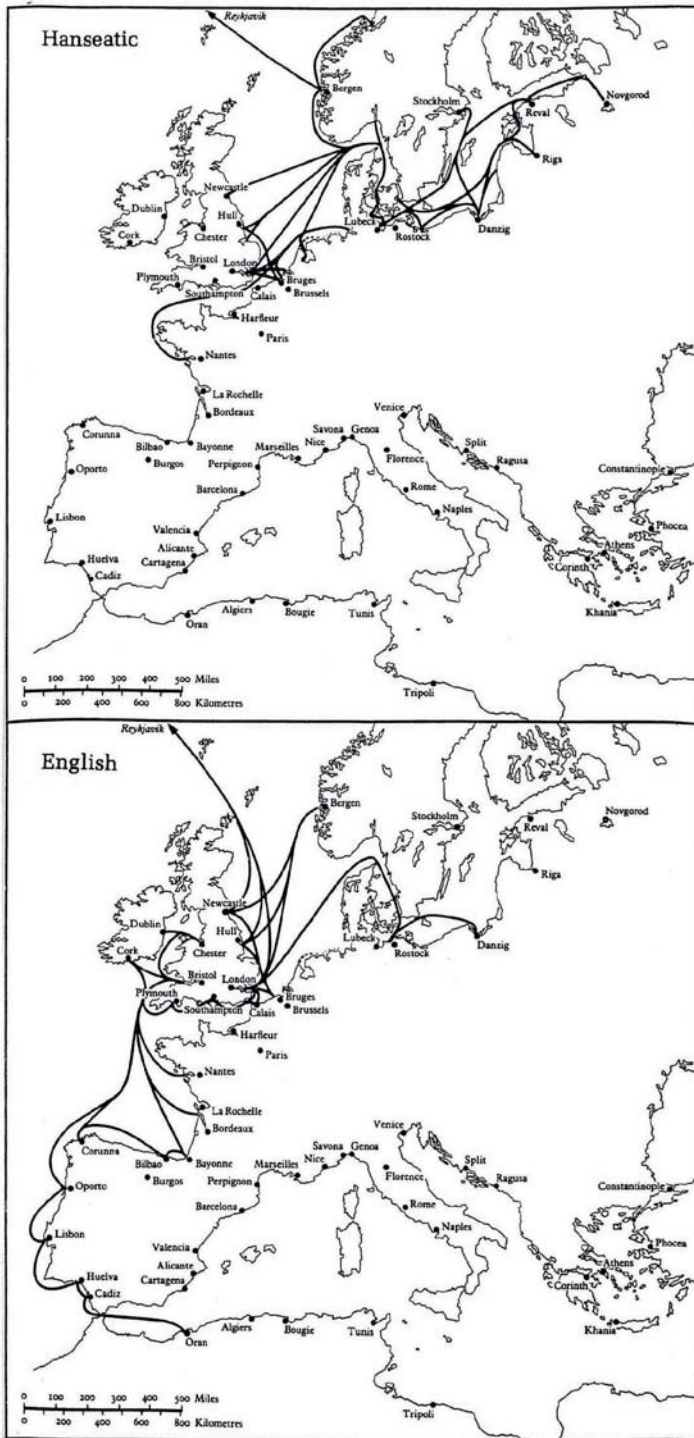


Abb. M.2: Hansische und englische Seehandelsrouten (14. und 15. Jh.)

N. Venezianische Seehandelsschiffe (1000–1500)

Erklärungen zu Anhang N.

Das umstehende Diagramm wurde entnommen aus:

Lillian Ray Martin, *The Art and Archaeology of Venetian Ships and Boats*,
Rochester 2001, S. 186

Für ihre Übersicht wertete Lillian Ray Martin „a sample of more than five hundred ship and boat images dating to the end of the fifteenth century“ aus.¹ Die in dieser Arbeit besonders interessierenden seegehenden Handelsschiffe erfasste sie als Typ III, indem sie die Schiffe nach ihrem Rigg, d. h. der Mastenzahl und der Segelart typisierte. Im Einzelnen gilt folgende Unterteilung:²

Typ IIIa.: Einmaster, lateingeriggt.

Typ IIIb.: Zweimaster, lateingeriggt.

Typ IIIc.: Dreimaster, lateingeriggt.

Typ IIId.: Einmaster, quengeriggt.

Typ IIIe.: Zweimaster, Mischrigg: Großmast quengeriggt, Besan lateingeriggt.

„Soon after the cog was introduced in the Mediterranean, the mixed rig evolved, combining advantages of both the square and lateen systems.“³

Typ IIIf.: Dreimaster, Mischrigg: Fock- und Großmast quengeriggt, Besan lateingeriggt. Von den 23 Dreimastern, die Martin erfasst hat, stammen 14 aus der Zeit zwischen 1450 und 1486. Zwei Schiffe datieren vor 1450.⁴

Das Diagramm zeigt anschaulich, dass die jeweilige Gesamtflotte zu jeder Zeit aus einem Mix unterschiedlichster Schiffe bestand und es keine Brüche in der Entwicklung von Schiffstypen gab. Als Anfang des 14. Jahrhunderts die Kogge im Mittelmeer Einzug hielt und die zweimastige *cocha* aufkam, nahm deren Zahl langsam zu, während gleichzeitig eine einmastige *cocha* auch noch im 15. Jahrhundert das Meer befuhr. Das Gleiche gilt für den Dreimaster. Er wurde nicht etwa erfunden und setzte sich – gewissermaßen als geniale Erfindung, auf die die Welt gewartet hatte – innerhalb von einigen Jahren durch, sondern auch

¹ MARTIN, *Venetian Ships and Boats* (2001), S. 180.

² Die genaue Spezifizierung gib MARTIN, *Venetian Ships and Boats* (2001), auf S. 185-188.

³ MARTIN, *Venetian Ships and Boats* (2001), S. 187.

⁴ MARTIN, *Venetian Ships and Boats* (2001), S. 187.

hier gab es allmähliche Zu- oder Abnahmen. Ein dritter Mast machte in dem Maße Sinn, wie ein einzelnes Großsegel kaum mehr zu bändigen war: im Falle des Lateinsegel die immer länger zusammengesetzte Lateinrah, beim Quersegel eine immer schwerere Rah und riesiges Tuch. Der Fockmast ermöglichte die Unterteilung der benötigten Segelfläche und einen flexibleren Segeleinsatz.

Gerade der Einsatz des Dreimasters vor der Zeit des vollgeriggen, europäischen Dreimasters scheint stark von den benötigten Schiffsgrößen angestoßen worden zu sein. In der Kreuzzugszeit wurden große Transportkapazitäten benötigt und Venedig stellte entsprechend große Dreimaster. „The largest seagoing ships – three-masted lateeners – first appear in early twelfth-century art. The three-masted, mixed-rigged type occurs by the mid- to later-fourteenth century, but it is not common until the middle of the fifteenth century.“⁵

Diese auf Venedig bezogenen Werte würden für Genua oder das katalanische Barcelona zwar mittelmeeertypisch prinzipiell ähnlich aussehen, gleichzeitig jedoch regionale und lokale Besonderheiten aufweisen. Bei Genua dürfte vermutlich unter den Fernhandelsschiffen die zweimastige *cocha*/Karacke stärker vertreten gewesen sein als bei den, besonders die großen Handelsgaleeren betreibenden Venezianern.

⁵ MARTIN, *Venetian Ships and Boats* (2001), S. 141/142.

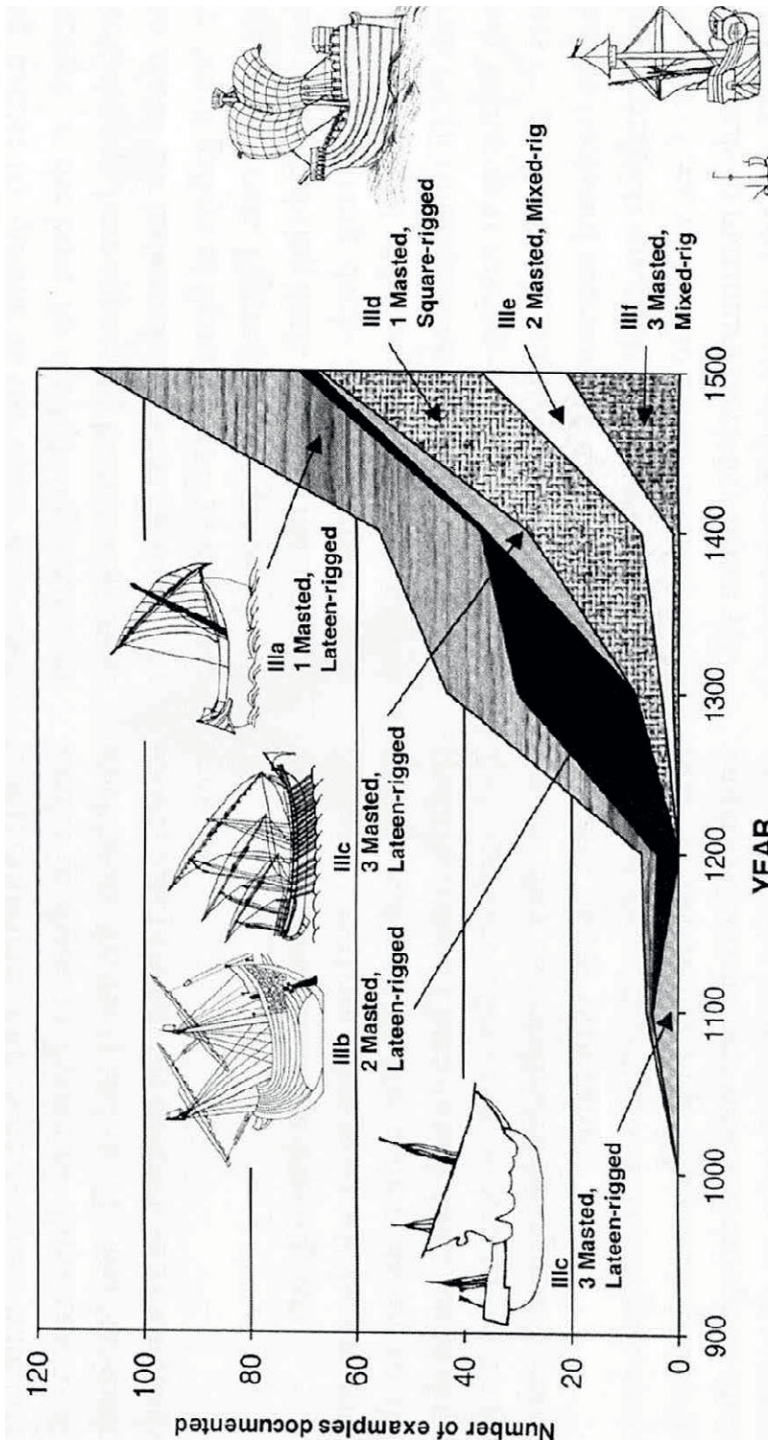


Abb. N.1: Venezianische Seehandelsschiffe nach Rigtypen (1000–1500)

O. Die nordwestlichen Seegebiete auf frühen Karten

Erklärungen zu Anhang O

Die drei folgenden *mappae mundi* des Mittelalters mit ihren vergrößernden Ausschnitten der nordwesteuropäischen Seegebiete sollen einen Eindruck davon vermitteln, wie sich diese Gebiete in der Vorstellungswelt den gebildeten Menschen ausnahmen. Entsprechend gröber muss man sich die von Aberglauben und Urängsten geprägten Vorstellungen der schriftunkundigen, noch in großem Maße in der naturreligiösen archaischen Welt verhafteten breiten Masse der Menschen denken.

Die gewaltigen Verwerfungen gegenüber der wirklichen Gestalt der Welt hängen stark mit einem tiefen Dogmatismus der christlichen Kirche zusammen, die mit naturwissenschaftlicher Unwissenheit und ausgeprägtem religiösem Dogmatismus die reale Welt in das Schema ihrer Schöpfungs- und Ökumenevorstellungen presste. Dabei ging sehr viel reales Wissen der Antike verloren, was später mühsam wiedergewonnen werden musste. Brigitte Englisch führt zur Struktur der mittelalterlichen Weltkarten aus:

„Die Auswertung der mittelalterlichen Weltkarten zeigte, daß alle überlieferten *Mappae mundi* auf der Basis eines prägenden Systems konstruiert wurden [...]. Dieses gründet sich auf die zeichnerische Kombination der elementargeometrischen Figuren Linie (Gerade, Strahl), Kreis (Zentrumskreis, Strahlenkreis), Kreuz und Dreieck, die zusammen mit den damit verknüpften zahlentheoretischen Vorstellungen (2 = Linie, 3 = Dreieck, 4 = Kreuz, und deren Komposita 6, 12, 24) die den mittelalterlichen Weltkarten immanente Ordnung definieren. Da diese Figuren und Zahlen zugleich nach den Auffassungen des Mittelalters mit bestimmten religiösen Vorstellungen untrennbar verbunden sind [...], erweisen sich diese strukturgebenden Prinzipien der *Mappae mundi* als Bindeglieder zwischen der von Gott geordnet erschaffenen Welt und dem Aufbau des irdischen Lebensraumes resp. der diesseitigen Materialität.“¹

Es fällt einem modernen Menschen, der mit Selbstverständlichkeit immer die reale Geographie dieses Globus vor Augen hat, nicht leicht, sich in diese Welt hinein zu versetzen, um die mittelalterlichen Schriftquellen nachvollziehen zu können. Mit Sicherheit hatten die Seefahrer der Zeit klarere Vorstellungen von ihren Seegebieten als die gelehrten Kleriker. Sie rechneten mit Ruder- oder Segeltagen, kannten ihre Etmale, kannten Küstenformationen und Strömungsverhältnisse, hatten großes Wissen in Meteorologie, konnten die Zeichen der See, Wellenbild, Wasserfarbe- und tiefe, Vogelflug, etc. deuten.

¹ Brigitte ENGLISCH, *Ordo orbis terrae. Die Weltsicht in den Mappae mundi des frühen und hohen Mittelalters*, Berlin 2002, S. 499.

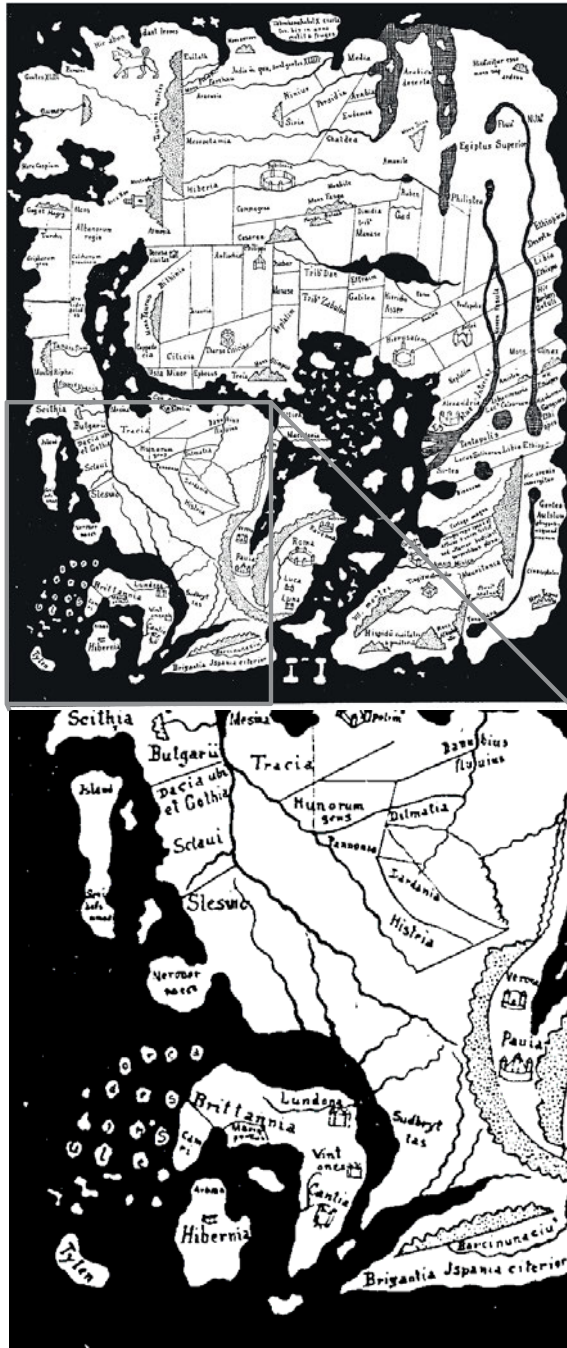


Abb. O.1: Ausschnitt aus der Cottoniana (10. oder 11. Jh.)

Kartenausschnitt nach der restituerten Cottoniana, der Angelsächsischen Weltkarte, in MILLER, Konrad (Hrsg.), Die ältesten Weltkarten, Heft III: Die kleineren Weltkarten, Stuttgart 1895, Karte S. 33. Karte und Kartensteckbrief siehe auch: ENGLISCH, Ordo orbis terrae (2002), S. 588 und 589.



Abb. O.2: Weltkarte des Ravennaten und das nördliche Europa (7. Jh.)

Karte und Kartenausschnitt nach MILLER, Weltkarten III (1898), Anhang Karte II: 'Der Ravennas'.

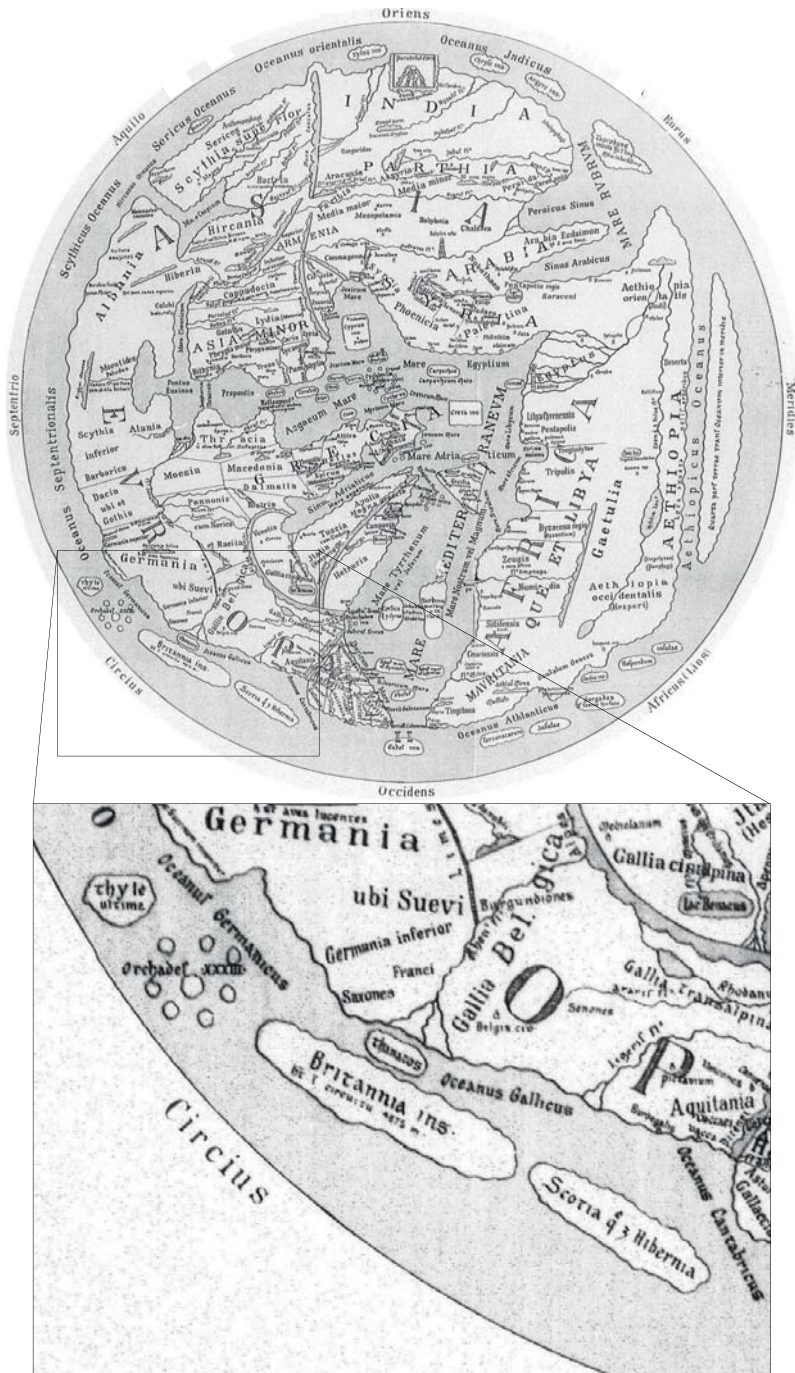


Abb. O.3: *Idisori Hispalensis Mappamundi* mit Ausschnitt nördliches Europa (7. Jh.)
 Karte und Kartenausschnitt nach MILLER, Weltkarten III (1898), Anhang Karte III:
 'Die Erdbeschreibung des Isidor von Sevilla'.

P. Frühe Münzen mit Schiffsabbildungen

Erklärungen zu Anhang P

In den Theorien über friesische Koggenverbreitung spielen die auf Münzen abgebildeten Schiffe eine wichtige Rolle. Dieser Anhang dient dazu, diese Münzfunde aufzuschlüsseln, um sie historisch bewerten zu können.

Anh. P.1 zeigt zunächst karolingische Vollmünzen und eine römische Vorläufermünze als Ausgangspunkt für die skandinavischen Nachprägungen. Der Anh. P.2 gibt über die Tab. P.1 („Fundorte der Schiffsmünzen“) und die Karte Abb. P.2 eine Übersicht über die Fundorte und die Menge der jeweils gefundenen Schiffsmünzen.

Der Anh. P.3 beschäftigt sich speziell mit den Funden aus den Ausgrabungen in Birka. Der alte Handelsplatz Birka lag im nördlichen Teil der Insel Björkö im Mälarsee westlich des heutigen Stockholm. Im Mittelalter lag der Ort auf Grund des höheren Wasserstandes noch an einer Ostseebucht.¹ Die Gräber Birkas sind archäologisch hervorragend bearbeitet wurden. Die Ausgrabungen wurden ausführlich Anfang der 40er Jahre von Holger Arbman dokumentiert: Holger ARBMAN, Birka I: Die Gräber. Tafelband, Uppsala 1940 und ARBMAN, Birka I. Text (1943). Die aktualisierten Analysen erschienen 1984-1989 unter Anleitung von Greta Arwidsson: ARWIDSSON, Greta (Hrsg.), Birka II: Systematische Analysen der Gräberfunde, 3 Bde. (Bd. 1: 1984; Bd. 2: 186; Bd. 3: 1989), Stockholm 1984-1989. In der Zwischenzeit veröffentlichte 1966 Brita Greta Malmer ihr grundlegendes Werk zum Münzwesen: MALMER, Nordiska mynt (1966).

Anschließend werden in Anh. P.4, Abb. P.6 die vereinzelt Münzfunde der übrigen Fundorte abgebildet.

¹ Die „Uferlinie in Wikingerzeit“ bezeichnet in Karte Abb. P.3 die 5m-Höhenlinie. „Durch seine Ausflüsse bei Stockholm steht der Mälaren in Verbindung mit der Ostsee, weshalb Veränderungen des Wasserstandes der Ostsee den des Mälaren unmittelbar beeinflussen; da das Land gestiegen ist, liegt der Spiegel des Mälaren heute beträchtlich niedriger als vor 1000 Jahren - wie man annehmen darf, etwa 4 m“ (ARBMAN, Birka I. Text (1943), S. XII.

P.1. Ausgangspunkt: karolingische Münzen



Abb. P.1: Der Ausgangspunkt: Karolingische Münzen

Nachweise. Nr. 1 u. 2: aus SKAARE, *Skipsavbildninger*, S. 79, Fig. 9 u. 8; Nr. 3: aus BRAUNFELS / BELTING, *Katalog Ausstellung Karl d. Gr.* (1965), Tafel 30, Nr. 19; Nr. 4 (Karl d. Gr.) und Nr. 5 (Ludwig d. Fr.): aus Peter BERGHAUS, 'Dorestad'. IV: 'Numismatisches', in: RGA, Bd. 6 (1986), Tafel 4 vor S. 73, Nr. 10 u. 11.

P.2. Übersicht: Die Münzfunde, nördliches Europa

Tab. P.1: Fundorte der Schiffsmünzen

<i>Ort</i>	<i>Region</i>	<i>Land</i>	<i>Fundart</i>	<i>Anz.</i>	<i>Nachweis^a</i>
Johannishus	Blekinge	Schweden	Siedlungsfund	1	Malmer, Nr. 52
Birka	Mälarsee	Schweden	Grabfund	8	Malmer, Nr. 93
Flokerudstorp	Värmland	Schweden	Siedlungsfund	1	Malmer, Nr. 98
Spangereid	Vest-Agder	Norwegen	Grabfund	4	Brø/Shet, S. 117
Gudme	Westfünen	Dänemark	Siedlungsfund	1	Øst/St, S. 5-7
Okholm	SW Jütland	Dänemark	Siedlungsfund	1	Øst/St, S. 7-8

^a Malmer: MALMER, *Nordiska mynt* (1966), *Fyndkatalog* S. 271, 278-280, 283; Brø/Shet: BRØGGER / SHETELIG, *Viking Ships* (1951), S. 182; Øst/St: ØSTERGAARD / STEEN, *Two Hedeby coins* (1996), S. 5-9.



Abb. P.2: Münzfunde mit Schiffsmotiven in Nordeuropa

Die Karte wurde auf der Grundlage des Kartendesignsystems StepMap GmbH, Berlin (URL: <http://www.stepmap.de/>) erzeugt. Sie visualisiert die Tab. P.1, S. 980.

P.3. Die Funde aus Birka

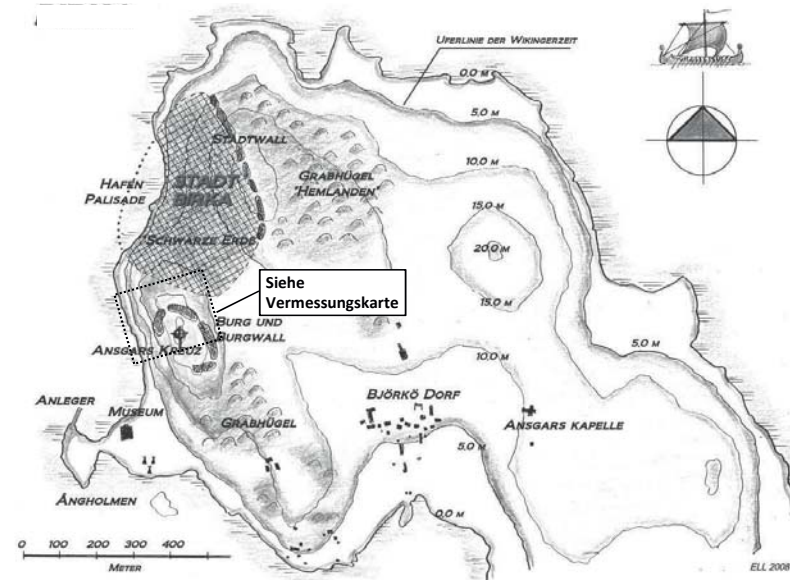


Abb. P.3: Birka: Übersicht

Die Karte wurde erstellt von: Holger Ellgaard, „Birka Karte 2008“; URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Birka_Karta_2008a.jpg (16.08.2015).

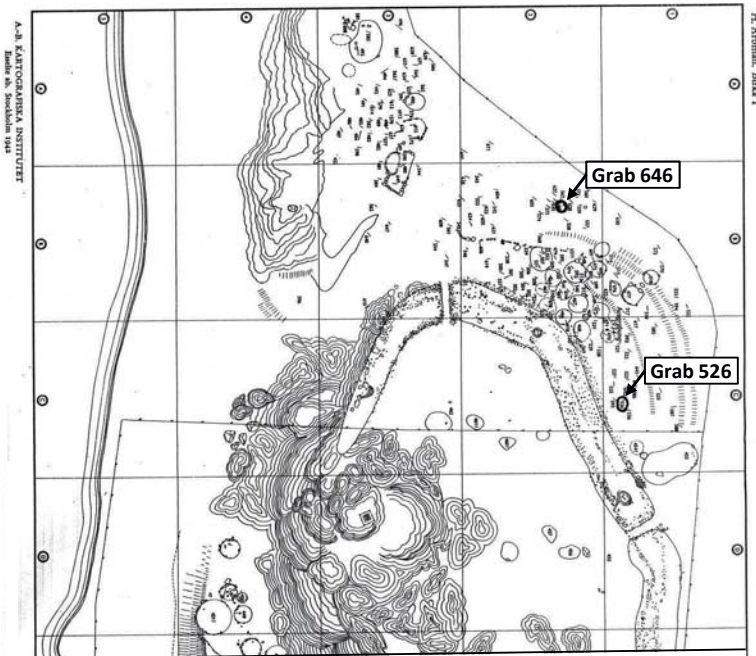


Abb. P.4: Birka: Gräber mit Schiffsmünzen

Kartenausschnitt aus ARBMAN, Birka I. Text (1943), Anlage Plan II: "Die Gräberfelder in und an der Burg. Vermessung durch Feldmesser J. J. Nordstrand 1888-1889".

Gräberfunde aus Birka

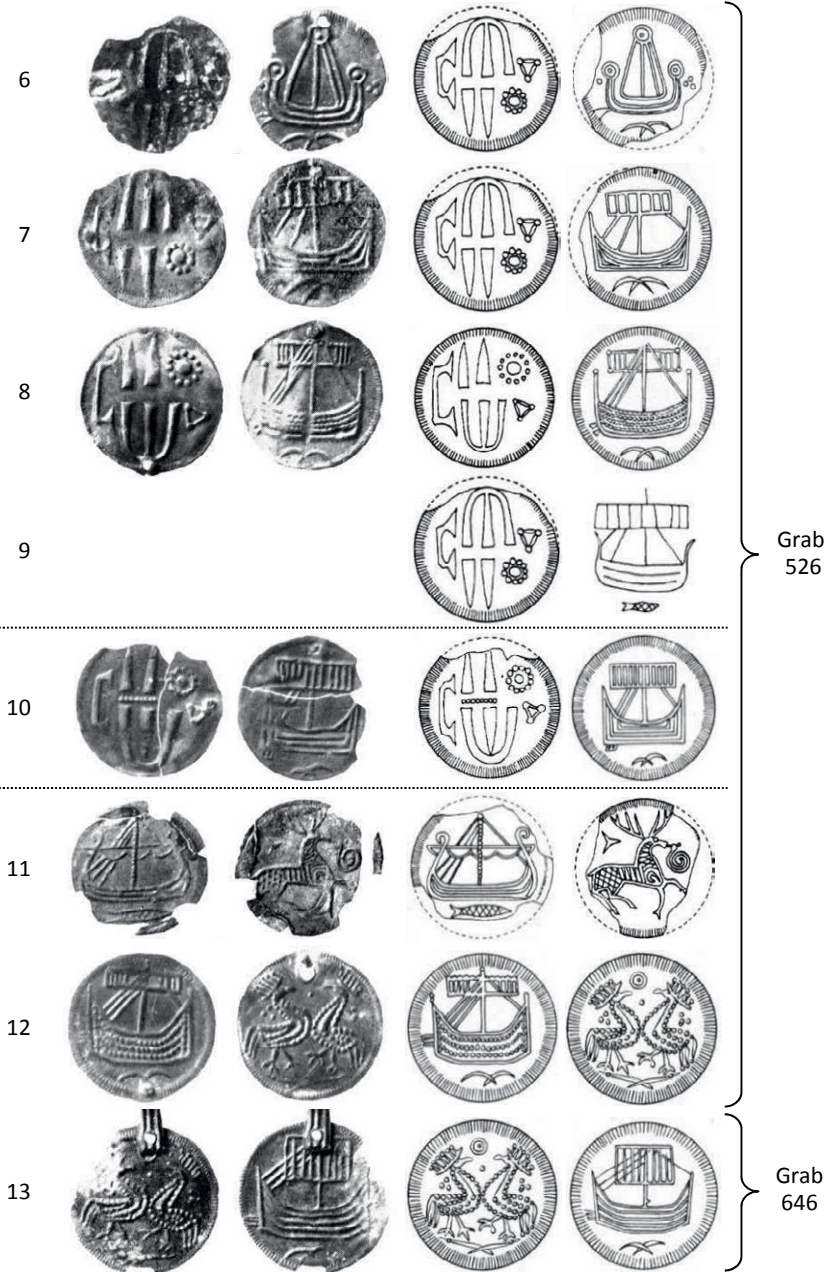


Abb. P.5: Birka: Münzen mit Schiffsmotiv

Die Zusammenstellung erfolgte gemäß MALMER, *Nordiska mynt* (1966), *Fyndkatalog* Nr. 52 (S. 271), Nr. 93 (S. 279), Nr. 98 (S. 280), 117 (S. 283), S. 304 ('Båt') und Tafeln 1, 2, 6, 33,34. Malmer übernahm Fotos in ihren Tafeln von ARBMAN, *Birka I. Tafeln* (1940), Tafel 142. Zu Nr. 9: Birkamünze, „jetzt verloren, nach einer Skizze auf Stolpes Plan auf einer Seite mit einem Schiff und darunter ein Fisch“ (ARBMAN, *Birka I. Text* (1943), Beschreibung von Grab 526, S. 161).

P.4. Die übrigen Schiffsmünzenfunde



Abb. P.6: Verstreute nordische Funde

Nachweise. Nr. 14 u.15: aus MALMER, *Nordiska mynt* (1966), Tafel 33, no. 3 u. 4 sowie Tafel 1, 2 u. 6; Nr. 16: aus BRØGGER / SHETELIG, *Viking Ships* (1951), S. 182, Bildunterschrift: "Silver coins (now lost) depicting ships with serpent head, sail, stays, shrouds and Shieldrack. From about 900 A.D. Found at Spangereid, Vest-Agder. Drawings from the Archaeological Museum, Oslo University"; Nr. 17 u. 18: aus ØSTERGAARD / STEEN, *Two Hedeby coins* (1996), S. 5, Fig. 1 u. S. 8, Fig. 4; Nr. 18 Foto: aus Brita MALMER, *Skeppsmyntet från Okholm: om danska 800-talmynt med fisksymboler*, in: *NNUM* 5, 2000, Fig. 1.1, S. 103.

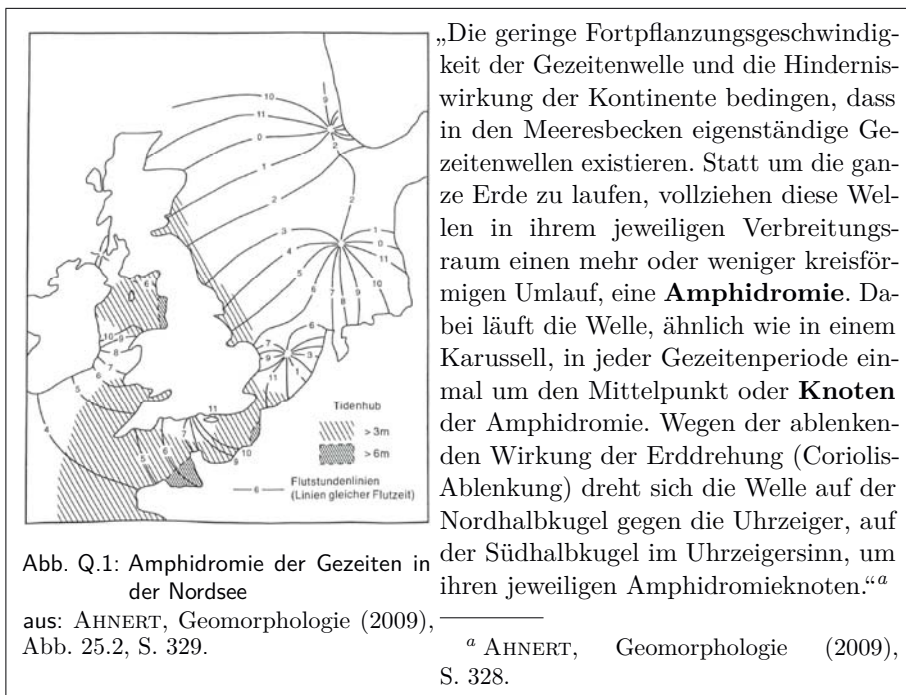
Q. Die Deutsche Bucht im Mittelalter: Meeresspiegel und Küsten

Q.1. Kurze Darstellung der Thematik

Dieser Anhang ist im Zusammenhang mit der Frage nach der Schiffbarkeit von Eider und Treene im Frühmittelalter und einer Seeschiffahrt bis nach Hollingstedt zu sehen. Er soll einen Eindruck von den großräumigen Veränderungen der Schifffahrtsbedingungen vermitteln, ohne aus ihnen allerdings kleinräumige Veränderungen direkt ableiten zu können.

Die Gezeit in der Deutschen Bucht

Die Gezeiten im Bereich der Nordsee entwickeln sich, ausgehend von drei Amphidromieknoten – Stellen ohne Tidenhub auf dem Niveau NN –, in die Deutsche Bucht hinein mit ansteigendem Tidenhub. Auf See und an den Küsten sind deshalb lokal unterschiedliche Tiden zu beobachten. Frank Ahnert beschreibt das Phänomen wie folgt:



Die Tidenverhältnisse verkomplizieren sich weiter in die Ästuar der Ströme hinein, die mit eigenem Oberwasser dem Meer entgegenströmen. Entsprechend der astronomischen Situation ist zwischen Springtiden (höhere Flutwelle; verstärkter Tidenhub) und Nipptiden (flachere Flutwelle; abgeschwächter Tidenhub) zu unterscheiden. Sturmflutmaxima entstehen, wenn

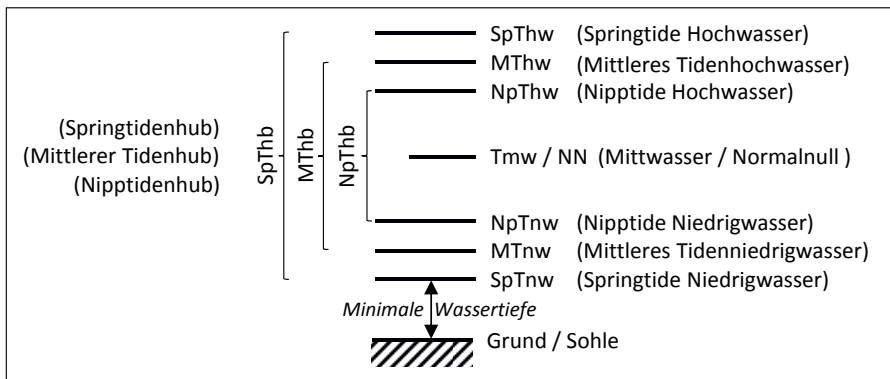


Abb. Q.2: Begriffe und Abkürzungen der Gezeiten

in Springzeiten bei West- bis Nordweststürmen zusätzlich das Wasser an die Küsten und in die Ästuarie der Deutsche Bucht gedrückt wird.

Die Auswirkungen des Deichbaus im Mittelalter

Die in historischer Zeit einschneidendste Veränderung an den Tidenverhältnissen in der Deutschen Bucht erfolgte durch die Eindeichung der Küsten in der Zeit des 11. bis 13. Jahrhunderts. Ausgehend von Ringdeichen um Siedlungen und Köge/Polder/Groden erfolgte mit der Zeit die durchgehende Eindeichung der Küsten. Dem Wasser wurde damit der Weg in die großen Überflutungsflächen des Marschhinterlandes versperrt. Das hatte zur Folge, dass sich die Flutwellen, statt im Land flach auszulaufen, vor den Deichen aufstauten, der Tidenhub zunahm und Sturmfluten in ganz neuen Dimensionen aufliefen. Man gewann zwar wertvolles Kulturland, musste aber die Deiche immer weiter erhöhen. Diese Spirale führte im 14. Jahrhundert zur Katastrophe der verheerenden Sturmflut vom 15. bis 17. Januar 1362, der *Groten Mandrenke*. Die Deiche brachen, die Köge und eingedeichten Areale liefen voll, das Wasser fand keinen Weg mehr heraus und die Uthlande zerrissen. So holte sich die See weite Teile Nordfriesland zurück.¹

Mit der durchgehenden Deichlinie wurden die Ströme zu den alleinigen Einfallstoren des Tidenwassers in das Landesinnere. Da auch sie und die größeren Nebenflüsse zur Sicherung des Kulturlandes eingedeicht und alle Zuflüsse mit Sielen abgesperrt wurden, änderten sich die Tiden- und Strömungsverhältnisse in den Unterläufen der Ströme grundlegend. Die Flutwelle, die vorher beim Auslaufen im Lande immer flacher wurde, stieg nun in dem engen Strombett, gegen das Oberwasser laufend, sogar noch an. Die starken, regelmäßig kippenden Strömungen veränderten Sedimentationsvorgänge und Topographie des Flussbettes ständig.

¹ Vgl. Karten b und c, Abb. Q.4, S. 990.

Die Situation vor dem Deichbau

Es ist heute ein schwieriges Unterfangen, die mittelalterlichen Verhältnisse vor dem Deichbau zu rekonstruieren. Da sich die astronomischen und geomorphologischen Gegebenheiten in der in dieser Beziehung kurzen Zeitspanne der letzten zwei- bis dreitausend Jahre kaum verändert haben dürften, kann man von gleichbleibenden Tidenbedingungen im Bereich der östlichen Nordsee ausgehen: ein ca. 100 sm westlich von Esbjerg gelegener das NN-Niveau vorgebender Amphidromiepunkt und ein zur Küste hin aufbauender Tidenhub, der in den Ästuaren schnell abnimmt.

Die Sturmfluten liefen in der Voreindeichungszeit bei weitem nicht so hoch auf wie heutzutage. „Die Spitzensturmfluten müssen zwischen 1,00 und 1,50 m über dem MThw gelegen haben. [...] Diese erstaunlich geringe Differenz von nur gut 1 m zwischen MThw und Sturmflutpegel in der Zeit vor dem Deichbau zeigt die enormen Folgen, die dieser für das Sturmflutgeschehen an der Deutschen Bucht hatte.“²

Im Eiderästuar bestimmt Rhode für das Jahr 800 bei Tönning einen MThb von 1,2 m,³ während ca. 10 km Eider aufwärts an der Treeneeinmündung bei Reimersbude nur noch ein MThb von 0,60 m und nach weiteren 5 km beim heutigen Friedrichstadt nur noch 0,30 m vorhanden waren.⁴ Heutzutage, zum Vergleich, beträgt der Tidenhub in Friedrichsstadt, an der Einmündung der Treene in die Eider bei Springtide 2,5 m, bei Nipptide 1,4 m.⁵

Die Eider/Treene-Gezeitenverhältnisse 750 – 1000 n. Chr.

Die MThw-Kurve von Hans Rhode⁶ aus dem Jahr 1986 sieht für die Zeit um 800 n. Chr. noch einen durchgehenden Anstieg des MThw-Niveaus um 1 m vor. Dennoch kommt er zu der Einschätzung, dass die Tide Hollingstedt nicht erreicht hat und „auf 10-15 km Länge unterhalb von Hollingstedt die Fahrwassertiefe wohl ausschließlich vom Oberwasser abhing.“⁷ Wenn man entsprechend der verbesserten Kurve von Behre für diese Jahrhunderte keinen Anstieg um 1 m, sondern sogar ein Absinken der Meeresspiegels um 0,80 m zugrunde legt, so ist es sehr wahrscheinlich, dass sich in der Zeit des 8. Jahrhunderts die Tidengrenze in der Treene immer weiter zurückzog und im 9. und 10. Jahrhundert die Treene überhaupt kein Tidenfluss, sondern ein binnenländischer Marschzufluss der Eider gewesen ist, und höchstens bei extremer Springflut und Sturmfluten Überlauffunktion erfüllte.

² BEHRE, Meeresspiegelkurve (2003), S. 15.

³ RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), S. 316.

⁴ RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), Diagr. Abb. 2, S. 314; S. 319.

⁵ Angaben Friedrichstadt Januar 2014: SpHW: +1,7m, SpNW: -0,8m, (Δ 2,5m); NpHW: +1,1m; NpNW: -0,3m, Δ 1,4m. Nachweis URL:

<http://www.gezeitenfisch.com/de/schleswig-holstein/friedrichstadt-eider> (16.08.2015).

⁶ RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), S. 314, Abb. 1 („Mutmaßliche Ganglinie des Mittleren Tidenhochwassers (MThw) in der Eider bei Tönning vom 7. Jahrhundert bis zur Gegenwart.“).

⁷ RHODE, Eider/Treene/Schlei (1986), S. 321.

Q.2. Meeresspiegelbewegungen (-1000 bis +2000 u. Z.)

Die Meeresspiegelkurve für die Deutsche Bucht nach Behre (2003)

Außer dem Tidenhub spielte natürlich das jeweilige Niveau des Meeresspiegels, um das die Tide oszilliert, eine große Rolle. Hierzu gibt die von Karl-Ernst Behre ermittelte Meeresspiegelkurve speziell für den für uns besonders interessanten Zeitraum von 500 bis 1300 n. Chr. Auskunft (Diagramm Q.3 auf der nächsten Seite). Behre erklärt: „Für die Darstellung der Kurve wurde das MThw gewählt, weil dieses die Vegetationsgrenze als wichtigstem Ausdruck der Küstenlinie bestimmt.“⁸ Man muss sich diese Kurve im Detail als eine Tiden-Schwingungskurve vorstellen, bei der die Ausschläge meist unter der Behre-Linie und nur die SpThw darüber liegen. Ausgehend von konstanten Tidenverhältnissen in der Vordeichzeit gibt die Kurve damit automatisch die Schwankungen des Meeresspiegels (NN) wieder. Der starke Anstieg der MThw-Kurve in den Jahrhunderten 1000 bis 1400 n. Chr. ist in steigendem Anteil den durch Deichbau erhöhten Tidenhöhen geschuldet. Der Meeresspiegel stieg also nicht in dem Maße an, wie die Kurve des MThws.

Der hier wiedergegebene Abschnitt aus der gesamten Meeresspiegelkurve nach Behre zeigt den Verlauf der Meeresspiegelanstiege und -absenkungen im Verlauf der letzten 3000 Jahre. Ein Ansteigen des Meeresspiegels und damit eine in das Land vordringende Küstenlinie wird als *Transgression* bezeichnet. *Regression* bedeutet einen Rückzug des Meeres, d. h. Landfreigabe durch Absinken des Meeresspiegels. Zu dem für unser Thema besonders interessierenden Kurvenverlauf zwischen 500 – 1000 n. Chr. lässt sich ablesen, dass in der Zeit zwischen 500 – 700 n. Chr. der Level des MThws leicht um ca. 0,30 m anstieg, um anschließend in den zwei Jahrhunderten von 750 – 950 n. Chr. um ca. 0,80 m zu fallen.

Legende zum Diagramm Abb. Q.3 →

<i>Transgressionsphase</i>		<i>Regressionsphase</i>		<i>Zeitalter</i>
D Ia	= Dünkirchen Ia	R 3	= Regression 3	BZ = Bronzezeit
D Ib	= Dünkirchen Ib	R 4	= Regression 4	RKZ = Röm. Kaiserzeit
D II	= Dünkirchen II	R 5	= Regression 5	VWZ = Völk.wander.zeit
D IIIa	= Dünkirchen IIIa	R 6	= Regression 6	FMA = Frühmittelalter
D IIIb	= Dünkirchen IIIb	R 7	= Regression 7	HMA = Hochmittelalter
D IV	= Dünkirchen IV			SMZ = Spätmittelalter

Die verschiedenen eingetragenen Punkte sind geologische (¹⁴C-datiert; auch pollenanalytisch datiert), archäologische und hydrographische Messergebnisse. Die Zahl gibt den Messpunkt an, wie er in der Karte von BEHRE, Meeresspiegelkurve (2003), Abb. 6, S. 25 eingezeichnet und auf den S. 50-55 aufgelistet wurde. Die Kreuze, denen die Kurve folgt, sind die auf das MThw des Pegels Wilhelmshaven höhenkorrigierten lokalen MThw (Erklärungen laut BEHRE, Meeresspiegelkurve (2003), Abb. 7, S. 26).

⁸ BEHRE, Meeresspiegelkurve (2003), S. 47.

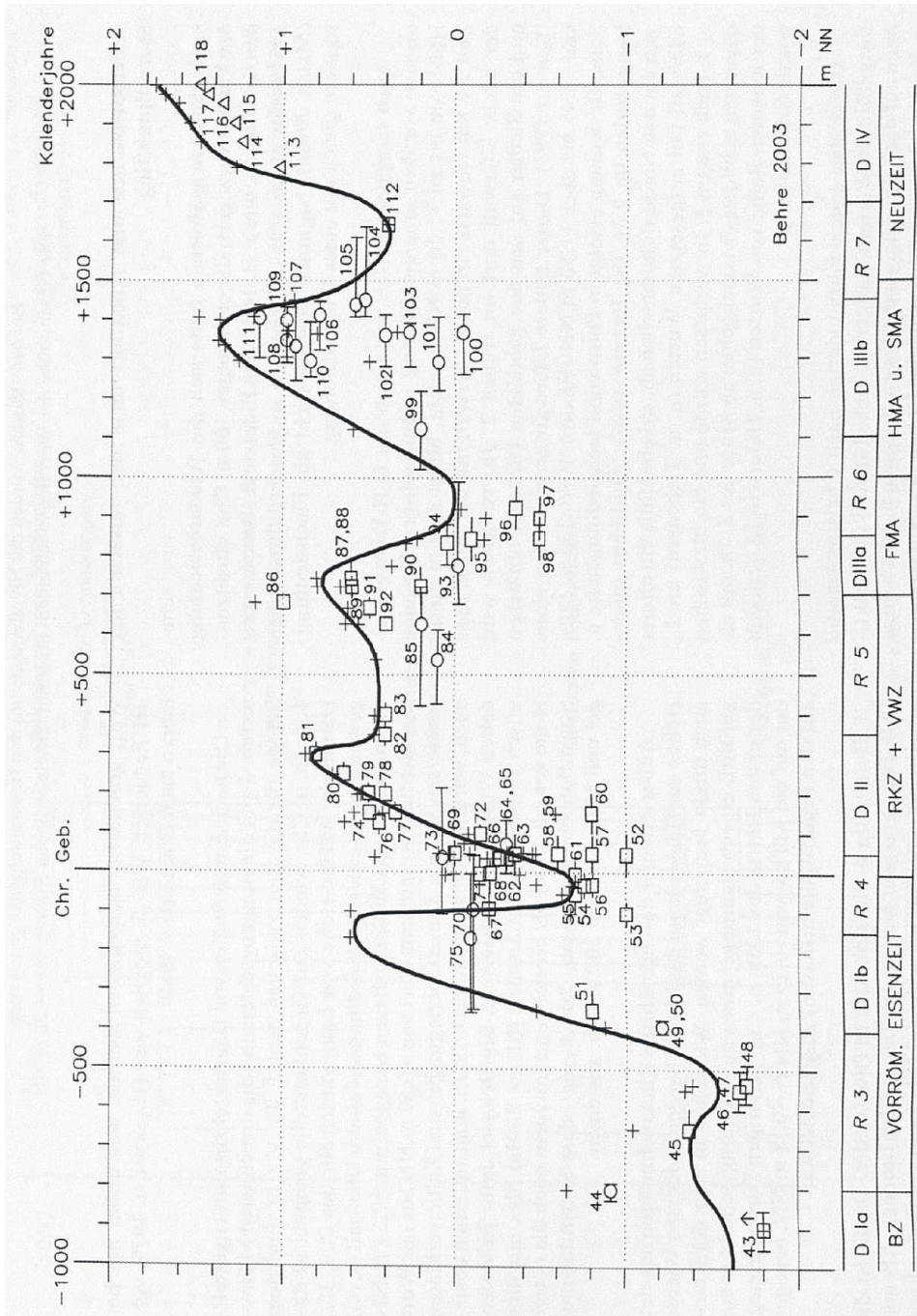
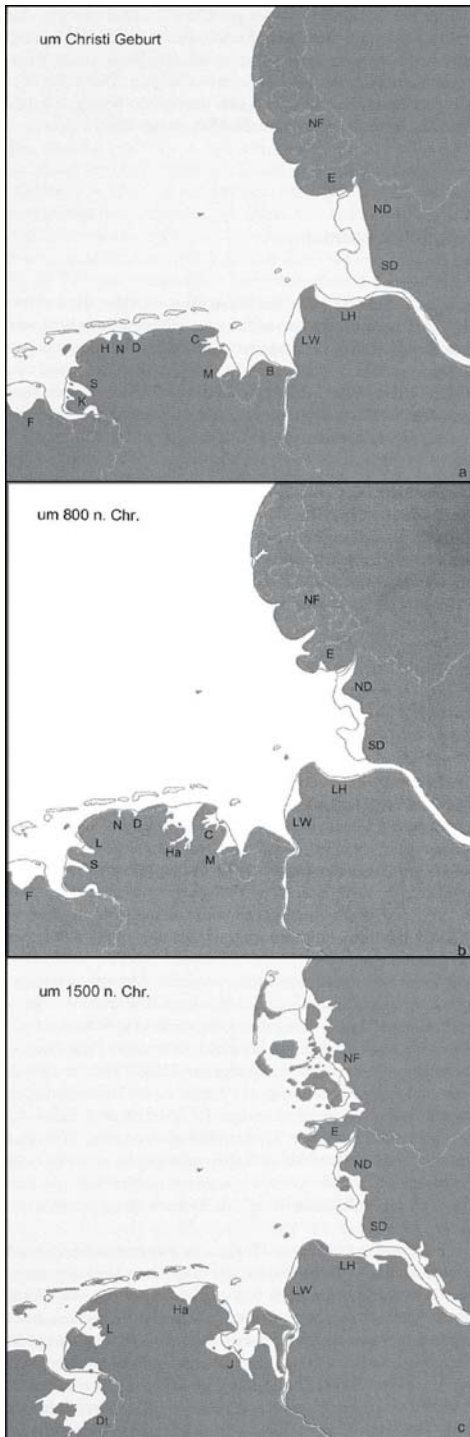


Abb. Q.3: Meeresspiegelkurve für die Deutsche Bucht -1000 – +2000 u. Z.
 Nachweis: BEHRE, Meeresspiegelkurve (2003), Abb. 13, S. 35.

Q.3. Die Deutsche Bucht im Mittelalter: Küstenverläufe



Die Eider bildet die Trennlinie zwischen Dithmarschen und Eiderstedt. Im frühen Mittelalter erfolgte in Dithmarschen „ein erheblicher Landzuwachs, auf dem wiederum Flachsiedlungen und später große Wurtten errichtet wurden, deren äußere Verbreitungsgrenze die damalige Uferlinie nachzeichnen. [...] Das nördlich benachbarte Eiderstedt ist in seinem südlichen Teil seit Christi Geburt im Wesentlichen stabil geblieben, während im nördlichen Teil im Hohen und Späten Mittelalter große Gebiete verloren gingen, die bis um 1500 schon zu einem erheblichen Teil wiedergewonnen waren.“

(Beide Zitate: BEHRE, Meeresspiegelkurve (2003), S. 44-45).

Abb. Q.4: Küstenverlauf Deutsche Bucht (0/800/1500 u. Z.)

Die Karten wurden entnommen aus: BEHRE, Meeresspiegelkurve (2003), Abb. 17, S. 45.

- B = Budjadingen
- C = Crildumer Bucht
- D = Dornumer Bucht
- Dr = Dollart
- E = Eiderstedt
- F = Fivelbucht
- H = Hilgenrieder Bucht
- Ha = Harlebucht
- J = Jadebusen
- K = Bucht von Kampen
- L = Leybucht
- LH = Land Hadeln
- LW = Land Wursten
- M = Madebucht
- N = Bucht von Nesse
- ND = Norderdithmarschen
- NF = Nordfriesland
- S = Bucht von Sielmönken
- SD = Süderdithmarschen

Abkürzungen, Siglen, Verzeichnisse

Abkürzungen allgemein

a.	anno
Abb.	Abbildung
Abodr	Abodriten, abodritisch
Abs.	Abschnitt, Absatz
Adm	Admiral
AHL	Archiv der Hansestadt Lübeck
AkVgt	Akzisevogt
Amst	Amsterdamm
AngSach	Angelsachsen, angelsächsisch
Anh.	Anhang
Anm.	Anmerkung, Fußnote
Antw	Antwerpen
Arnem	Arnemuiden
Ausl	Auslieger, Kaperfahrer
BarsM	Barsenmeister
Bay	Bayern
B.C.E.	before the Common Era (vor unserer Zeitrechnung (v. u. Z.))
Bed	Bediensteter, Knecht, Famulus
Ber	Berater
BergF	Bergenfahrer
Bf	Bischof
Bg	Bürger
BhL	Bauhofleiter, structurarius
BM	Bürgermeister
boomsl	boosluter / Baumschließer
Brdbg	Brandenburg
Bre	Bremen
Bret	Bretagne, bretonisch
Bur	Burgund
Cant	Canterbury
capt	capitaneus, Hauptmann
C.E.	Common Era, unserer Zeitrechnung (u. Z.)
Chi	China, chinesisch
d	denarius, Pfennig
Dän	Dänemark, dänisch
Delmhst	Delmenhorst
Dort	Dordrecht
DtO	Deutscher Orden
Dzg	Danzig
Elb	Elbing
Engl	England, englisch

Enkh	Enkhuisen
Entd	Entdecker
Ezbf	Erzbischof
Fldr	Flandern
fldr.gr	Flandrische groten, grossi flandrensium
Fn.	Fußnote
Fra	Frankreich, französisch
Frk	Franken, fränkisch
Frs	Friesland, Friese, friesisch
Fst	Fürst
Germ	Germanen
Gf	Graf
Got	Goten, gotisch
Grie	Griechenland, Griechen
H.	Heft
Ham	Hamburg
HdlBev	Handlungsbevollmächtigter
Hlg	Heilige(r)
Hndw	Handwerkewr
Holl	Holland
Hptl	Häuptling
Hptm	Hauptmann
Hs	Hanse
Hsm	Hausmeier, <i>maior domus</i>
Hzg	Herzog
Jh.	Jahrhundert
Jt.	Jahrtausend
Kam	Kampen
Kapt	Kapitän
Kelt	Kelten
Kfm	Kaufmann
Kg	König
Kgsbg	Königsberg
Knap	Knappe
Kol	Kolberg
Kolb	Kolbing
KrFst	Kurfürst
Ks	Kaiser
KWL	Konstruktionswasserlinie eines Schiffes
lb	librum, Pfund Geldes, talentum
Leh	Lehrer
Liv	Livland, livländisch
Lon	London
LRchl	La Rochelle
LüA	Länge über Alles (Schiffe)
Lüb	Lübeck, lübisch

Lün	Lüneburg, lüneburgisch
m	Mark
M	Meister
MA	Mittelalter
Merow	Merowinger, merowingisch
Mg	Magister
MGf	Markgraf
Miss	Missionar
MThb	Mittlerer Tidenhub
MThw	Mittleres Tidenhochwasser
MTnw	Mittleres Tidenniedrigwasser
Neudr.	Neudruck, Nachdruck
Nexc	Newcastle
N.F.	Neue Folge
NN	Normalnull. An der Nordseeküste fast identisch mit dem mittleren Wasserstand, dem Meeresspiegel
Nor	Norwegen
NpThb	Nipptidenhub
NpThw	Nipptide Hochwasser
NpTnw	Nipptide Niedrigwasser
Ntr	Notar
Oldbg	Oldenburg
OstS	Ostsee
OUB	Ostfriesisches Urkundenbuch
Pfd	Pfund, librum, talentum
Pfg	Pfennig, denarius
Pir	Pirat
Pom	Pommern
Port	Portugal, portugiesisch
PraF	Pramführer
Preu	Preußen, preußisch
RbHptm	Räuberhauptmann
Reb	Rebell
ReepS	Reeschläger
Rev	Reval
RFam	Ratsfamilie, Stadtbediensteter
RH	Ratsherr
Rh.fl	Rheinischer Gulden, florenus Rheni
Ri	Ritter
Rom	Rom, Römer, römisch
Rost	Rostock
RR	Reichsrat
s	Schilling
S.	Seite
Sach	Sachsen, sächsisch
Sch	Schiffer

SchB	Schiffsbauer
SchBs	Schiffsbesitzer
SchCh	Schiffscharter
SchF	Schiffsführer (kleineres Schiff)
Schmd	Schmied
Schndr	Schneider
Schot	Schottland, Schotte
SchPt	Schiffspartenhalter
Schrb	Schreiber
Schwd	Schweden, schwedisch
Seem	Seemann, Seefahrer, <i>nauta</i>
Sg	Siegel
Skan	Skandinavien, skandinavisch
Slaw	Slawen
Sp.	Spalte
SpThb	Springtidenhub
SpThw	Springtide Hochwasser
SpTnw	Springtide Niedrigwasser
SS	Scriptores
StBr	Steinbrecher
Stet	Stettin
Stm	Steuermann
Stral	Stralsund
t	Tonne Tragfähigkeit
T	Tragfähigkeit (Schiffe)
Tab.	Tabelle
Tmw	Tidenmittwasser
TTB	Transportschiff Typ Bremen
ü. W.	über Wasser, Höhe ab Wasserlinie (Schiffe)
u. Z.	unserer Zeitrechnung
Utr	Utrecht
Ven	Venedig
VitBr	Vitallienbruder, Freibeuter
Vlis	Vlissingen
Vrt.	Viertel
v. u.	von unten
Wis	Wismar
ZglM	Ziegelmeister, Ziegler

Siglen der Zeitschriften und Reihenwerke

AA.SS.	Acta Sanctorum
ABPO	Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest, Rennes
ADB	Allgemeine Deutsche Biographie
AKG	Archiv für Kulturgeschichte. Köln
AW	Antike Welt. Mainz
BBKL	Biographisch-Bibliographisches Kirchenlexikon
BlldtLG	Blätter für deutsche Landesgeschichte. Koblenz
CWDC	Hirsch/Vossberg, Caspar Weinreich's Danziger Chronik
das logbuch	Zeitschrift für Schiffbaugeschichte und Schiffsmodellbau. Köln
dMGH	MGH, digitalisiert (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.)
EHR	English Historical Review. London
EMedE	Early Medieval Europe. Oxford
FWB	Frühneuhochdeutsches Wörterbuch, Berlin
GötMisz.	Göttinger Miscellen. Beiträge zur ägyptologischen Diskus- sion
GWL	Gabler Wirtschaftslexikon
HamUB	Hamburgisches Urkundenbuch
HGbl	Hansische Geschichtsblätter. Trier
HGV	Hansischer Geschichtsverein
HR	Hanserezesse
HUB	Hansisches Urkundenbuch
HZ	Historische Zeitschrift. München
ICMM	International Congress of Maritime Museums
IJNA	The International Journal of Nautical Archaeology. London
IVRA	Rivista Internazionale di Diritto Romano e Antico
JbbVMecklG	Jahrbücher des Vereins für Mecklenburgische Geschichte
JbEmden	Jahrbuch der Gesellschaft für Bildende Kunst und Vater- ländische Altertümer zu Emden
JbGMOst.	Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands. Berlin
JbRGZM	Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz und Altertumskunde
KR	Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg
LexMA	Lexikon des Mittelalters
MA	Le Moyen âge. Revue d'histoire et de philologie. Bruxelles
MANR	Maritime Archaeology Newsletter from Roskilde. Däne- mark
MEFRA	Les Mélanges de l'École française de Rome - Antiquité
MekIUB	Meklenburgisches Urkundenbuch
MGH	Monumenta Germaniae Historica
MM	The Mariner's Mirror. London

MrhUB	Mittelrheinisches Urkundenbuch
MS	Mediaeval Studies. Toronto, Ont.
NDB	Neue Deutsche Biographie. Berlin
NNUM	Nordisk Numismatisk Unions Medlemsblad. København
OED	The Oxford English Dictionary
Offa	Berichte und Mitteilungen zur Urgeschichte, Frühgeschichte und Mittelalterarchäologie
OJA	Oxford Journal of Archaeology
OUB	Ostfriesisches Urkundenbuch
QDHansG	Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte
RGA	Reallexikon der germanischen Altertumskunde
RPL	Res Publica Literarum
RSJB	Recueils de la Société Jean Bodin. Paris
SCel	Studia Celtica. Cardiff
Seekiste	Seekiste: Ein Journal der Schifffahrt
StAH	Staatsarchiv Hamburg
TransactLond	Transactions of the London and Middlesex Archaeological Society
UBStL	Urkundenbuch der Stadt Lübeck
UBStWorm	Urkundenbuch der Stadt Worms
VSWG	Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart
WG	Die Welt als Geschichte. Zeitschrift für Universalgeschichte. Stuttgart
WissZsGreifswald	Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe. Greifswald
WissZsLeipzig	Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität Leipzig.
ZAM	Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters
ZfG	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft
ZfHK	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht
ZGesSHG	Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Neumünster
ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte
ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde
ZWestprGV	Zeitschrift des westpreußischen Geschichtsvereins

Siglen der Quellen

Ann.Bert.Hinc.	Annales Bertiniani auctore Hincmaro archiepiscopo Remensi a. 861–882
Ann.Egm.	Annales Egmundani
Alc.carm.	Alcuini (Albini) carmina / die Gesänge des Alkuin
Amm.	Ammianus Marcellinus, Rerum Gestarum
Angl.sax.chron.	Chronicon Saxonicum; Annales Anglosaxonis / The Anglo-Saxon chronicle
Ann.Bert.	Annales Bertiniani a. 875-1203, 1207-1315
Ann.Hinc.	Hincmari archiepiscopi Remensis annales / Annalen Hinkmars, Erzbischof von Reims
Ann.Magd.	Annales Magdeburgenses
Ann.Fuld.	Annales Fuldenses
Ann.Guel.	Annales Guelferbytani / Wolfenbüttler Annalen
Ann.Hild.	Annales Hildesheimenses
Ann.Mett.	Annales Mettenses / Metzger Annalen
Ann.Worm.	Annales Wormatienses
Ann.reg.Fr.	Annales regni Francorum
Ann.Sax.	Annalista Saxo
Ann.Xant.	Annales Xantenses
A.v.Brem.	Adam von Bremen, Gesta Hammaburgensis ecclesiae Pontificum / Bischofsgeschichte der Hamburger Kirche
Bed.hist.eccl.	Bedae historia ecclesiastica gentis Anglorum / Bedas Kirchengeschichte des englischen Volkes
Beowulf	Beowulf. Das angelsächsische Heldenepos, altengl. – dtsh
B.v.Cl.	Bernhard von Clairvaux
Caes.civ.	Gaius Iulius Caesar, De bello civile
Caes.Gall.	C. Iulii Caesaris Commentarii de bello Gallico
Cap.Har.	Capitulare Haristallense Karls d. Gr von 779
Cap.prim.const.	Capitula cum primis constituta, a. 808
Cap.vill.	Capitulare de villis vel curtis imperialibus / Landgüterverordnung Karls d. Gr.
Cass.Dio	Cassius Dio, Römische Geschichte
Conc.Ar.Sec	Concilium Arelatense secundum nuncupata a. 442–506
Einh.vit.Kar.	Einhardi vita Karoli Magni / Leben Karls des Großen von Einhard
Epist.Off.	Epistola: Carolus Offae regi Merciorum respondit, a 796 / Schreiben Karls d. Gr. an Offa, König von Mercien
Fred.chron.	Fredegarii chronicon
Gild.exc.	Gildae Sapientis de exicidio et conquestu Britanniae / Vom Untergang und der Klage um Brittannien von Gildas dem Weisen
Gold.B.	Goldene Bulle Kaiser Karls von 1356
G.v.T.hist.	Gregor von Tours/Gregorius Turonensis historiarum Francorum libri X

Hist.Britt.	Historia Brittonum cum additamentis Nennii / Geschichte der Briten mit Ergänzungen Nennis
Hom.Od.	Homer, Odyssee
Hor.epod.	Horaz, Epoden
H.v.Bos.	Helmold von Bosau, Chronica Slavorum / Slawenchronik
H.v.Let.	Heinrich von Lettland, Chronicon Livoniae / Livländische Chronik
Ine.Wes.	Die Gesetze des Ine of Wessex
Isid.etym.	Isidori Hispalensis episcopi etymologiarum sive originum, libri XX
Leab.breath.	leabhar breathnach, Die irische Version und Übersetzung der Historia Brittonum
Leg.Visig.	Leges Visigothorum
Lib.hist.Franc.	Liber historiae Francorum
Lib.monst.	Liber monstrorum
Mir.Goar.	Miracula S. Goaris auctore Wandalberto
Mir.Th.Cant.	Ex libris auctorum aequalium de S. Thoma Cantuariensi. E vita et miraculis a Willelmo Cantuariensi editis / Von dem Leben und den Wundern des Heiligen Thomas von Canterbury
Notk.Ge.Kar.	Notkeri Balbuli Gesta Karoli Magni imperatoris (Notker der Stammler)
Paneg.Lat.	Panegyricus 297 n.Chr. / Lobrede auf Constantius Caesar
Plin.nat.	C. Plinii secundi naturalis Historiae
Praec.negot.	Formulae Imperiales e curia Ludovici Pii: Praeceptum negotiatorum
Praec.Iud.	Formulae Imperiales e curia Ludovici Pii: Praeceptum Iudeorum
Rim.vit.An.	Rimberti Vita Anskari
Sax.Gram.	Saxo Grammaticus, Gesta Danorum
StRSch	Danmarks gamle købstadlovgivning: Slesvig / das alte Stadtrecht von Schleswig
Suet.Cal.	Sueton, Kaiserbiographien: Caligula
Tac.ann.	Tacitus, annales
Tac.Germ.	Tacitus, De origine et situ Germanorum
Tac.hist.	Tacitus, historiae
Theg.vit.Hlud.	Thegani vita Hludowici imperatoris / Thegan, Leben Kaiser Ludwigs
Urk.Childeb.77	Diplomata Regum Francorum e stirpe Merovingica Nr. 77 (Childebert III. (a. 710))
Urk.Dagob.23	Diplomata spuria Nr. 23: Dagobertus I. (a. 629)
Urk.Karlm.43	Urkunde Karlmanns Nr. 43 (für das Kloster St. Denis, a. 769)
Urk.Pipp.6	Urkunde Pippins Nr. 6 (für das Kloster St. Denis, 753)
Vell.	Velleius Paterculus, Historia Romana
Verg.Aen.	Publius Vergilius Maro, Aeneis

- Vit.Bon.alt. Vita altera Bonifatii auctore Radbodo qui dicitur episcopo Traiectensi / Leben des Bonifatius nach Radbod, einem Utrechter Bischof
- Vit.Bon.Will. Vita Bonifatii auctore Willibaldo / Leben des Bonifatius nach Willibald
- Vit.Greg. Vita Gregorii abbatis Traiectensis auctore Liudgero / Leben des Abtes Gregor von Utrecht nach Liudger
- Vit.Hlud. Anonymi vita Hludowici imperatoris / Das Leben Kaiser Ludwigs vom sog. Astronomus
- Vit.Liud. Altfridi vita S. Liudgeri episcopi Mimigardefordensis / Altfrids Leben St. Liudgers, Bischof von Münster
- Vit.Land. Vita Landiberti auctore Nicolo / Leben des Landibert nach Nikolaus von Lüttich
- Vit.Max.Anony. Vita de S. Maximo Episcopo Trevirensi per Anonymum Sanmaximianensem / Leben des Maximinus, Bischof von Trier, nach einem anonymen Mönch von St. Maximin
- Vit.Max.Lup. Vita Maximini Episcopi Trevirensis auctore Lupo / Leben des Maximinus, Bischof von Trier, nach Lupus
- Vit.Rim. Vita Rimberti
- Vit.Stur. Eigilis vita S. Sturmi abbatis Fuldensis / Eigvils Vita St. Sturmi, Abt von Fulda
- Vit.Wilf. Vita Wilfridi I. episcopi Eboracensis auctore Stephano / Leben Wilfrids I., Bischof von York, nach Stephan
- Vit.Will. Vita Willibrordi archiepiscopi Traiectensis auctore Alcuino / Leben des Utrechter Erzbischofs Willibrord, nach Alkuin

Abbildungsverzeichnis

1.1	Funktion des Geldes als allgemeine Äquivalentware	46
1.2	Entwicklung von Pfennig, Witten und Schilling 1350–1500	47
2.1	Arbeitsfloß auf einer Lastadie	69
2.2	Preise von Hamburger Kähnen	71
2.3	Preise von Hamburger Schuten	74
2.4	Seehafen mit Niederbaum	75
2.5	Oberhafen mit Winserbaum	75
2.6	Preise von Hamburger Booten	80
2.7	Preise von Hamburger Prahmen	81
3.1	Preise von Hamburger Ewern	101
3.2	Preise von Hamburger Schnicken	104
4.1	Preise von Hamburger Koggen und Liburnen	123
4.2	Das Stralsunder Koggensiegel von 1329	136
4.4	Das alte Rollsiegel von New Shoreham (1295)	140
4.3	Münze mit Holk, Dorestad	140
4.5	Detail einer Miniatur zur Hamb. Stadtrechtshandschrift von 1497	141
5.1	Größenvergleich: Kogge Typ Bremen und Dreidecker-Rundschiff	144
5.2	Zwei koggenartige Schiffe im Kampf (Mittelmeer 1. Vrt. 14. Jh.)	145
5.3	Hafen von Genua (um 1560)	147
5.4	Barcelona (um 1570)	147
5.5	Mittelmeerschiff mit Seitenrudern und Rahsegel (1. H. 14. Jh.)	153
5.6	Zweimastige Karacke (Anfang 15. Jh.)	153
5.7	Englische Karacke (zwischen 1450 und 1470)	153
5.8	Eine Kraek (Karacke) (um 1480)	153
5.9	Vollgeriggte Karacke (um 1560)	154
5.10	Holländische Galeone (1594)	154
5.11	Detail der Beplankung des koreanischen Shinan Schiffes	157
5.12	Über- und unterlappende Klinkerbeplankung	158
5.13	Bangladesch-Schiff mit zwei Klinkerarten	159
5.14	Klinkerbeplankungen an drei englischen Siegelschiffen um 1440	160
5.15	Zweites Siegel des Bailiffs von Ipswich (1. H. 15. Jh.)	160
5.16	Antike mediterrane Kraweelbeplankung	164
5.17	Dreifach-Klinkerung der Grace Dieu	167
5.18	Karavellen und eine Galeone vor der Goldküste	176
5.19	Chinesisches Schatzschiff im Vergleich (frühes 15. Jh.)	178
5.20	Schaufelrad-Dschunke (12. Jh.)	180
5.21	Heckruder eines der großen chinesischen Schatzschiffe	181
6.1	Das große Danziger Schiffssiegel (1400)	190

6.2	Das ältere Sekretsiegel Danzigs (um 1412)	190
6.3	Siegel Southampton (1400)	198
6.4	Siegel Danzig (1400)	198
6.5	Siegel Amsterdam (1400)	198
6.6	Siegel Admiral von England (1391)	198
6.7	Siegel Elbing (1433)	198
6.8	Siegel Admiral von England, Irland und Aquitanien (1435)	198
6.9	Siegel Burgund (1478)	199
6.10	Siegel Amsterdam (1485)	199
6.11	Zweimastige Karacke in England (1415)	201
6.12	Italienische Karacke, auf das Ufer gelegt (1485)	202
6.13	Hintergrundschiffe auf einem Bergenfahrgemälde (1489)	207
7.1	Preis einer Hamburger Butze	221
7.2	Holländische 'Haring Buissen' (Anf. 17. Jh.)	222
7.3	Eine Baardse (um 1480)	232
7.4	Preise von Hamburger Bardesen	234
7.5	Preise von Hamburger Barken	241
7.6	Preise von Hamburger Kraweelschiffen	243
7.7	Preise der Hamburger Tonnenschiffe	246
7.8	Schiff mit Schmacksegel und Stagfock	250
7.9	Crewstärken der Expeditionsschiffe 1492	252
8.1	Münze des Cunobelin, Canterbury (Anf. 1. Jh. v. Chr.)	268
8.2	Maße an einer Bireme	272
8.3	Höhenvergleich Liburne – Veneterschiff	275
8.4	Karte: Keltische See, Englische Kanal, Biskaya	279
8.5	Mosaik eines Ponto	282
9.1	Die Region der südlichen Nordsee im 1. bis 2. Jh.	301
9.2	Die Region der südlichen Nordsee im 3. bis 4. Jh.	301
9.3	Keltische Schiffsmünze und koggenähnliche Münzschiffe im Vergleich	308
9.4	Karte: Chauken, Friesen und Bataver um Christi Geburt	330
11.1	Britische Inseln und <i>mare Fresicum</i> (5. Jh.)	391
11.2	Ausschnitt aus der Weltkarte des Ravennaten (7. Jh.)	402
12.1	Siegel von La Rochelle (um 1200) / nordische Münze (um 825)	429
13.1	Hansische Soldatenbriefe (1943): Titelseite und Überschrift	471
17.1	Vordringen der röm.-kath. Bistümer in Nord- und Osteuropa	583
A.1	Seezeichen auf der Elbe	726
A.2	Das Fahrwasser der Unterelbe und Elbmündung 1568	727
A.3	Hamburg und das Stromtrennungsgebiet der Elbe	728
A.4	Hamburg um 1589	729

B.1	KR: Überlieferte Eintragungsmengen (Übersicht)	732
B.2	KR: Umfang des Quellenmaterials (1350-1379)	733
B.3	KR: Umfang des Quellenmaterials (1380-1410)	734
B.4	KR: Umfang des Quellenmaterials (1411-1440)	735
B.5	KR: Umfang des Quellenmaterials (1441-1470)	736
B.6	KR: Umfang des Quellenmaterials (1471-1500)	737
B.7	KR: Rubriken zur Schifffahrt (1350-1370)	738
B.8	KR: Rubriken zur Schifffahrt (1371-1391)	739
B.9	KR: Rubriken zur Schifffahrt (1392-1412)	740
B.10	KR: Rubriken zur Schifffahrt (1413-1433)	741
B.11	KR: Rubriken zur Schifffahrt (1434-1454)	742
B.12	KR: Rubriken zur Schifffahrt (1455-1475)	743
B.13	KR: Rubriken zur Schifffahrt (1476-1489)	744
B.14	KR: Rubriken zur Schifffahrt (1490-1500)	745
C.1	Summen der Rubriken <i>ad precium familie</i> und <i>ad vestitus familie</i> (Diagr.)	749
C.2	Gehälter von höheren Bediensteten	767
C.3	Gehälter von Handwerkern und Spezialisten	770
C.4	Gehälter von unteren Bediensteten	772
C.5	Schuten, Boote, Prahme, Ewer, Koggen/Liburnen	773
D.1	Diagramm <i>ad usum tunnarum super Albeam</i>	778
D.2	Mannschaftsstärken im Vergleich	809
D.3	Expeditionskosten pro Woche im Vergleich	809
F.1	Preisbereiche: Übersicht über alle Schiffe	857
F.2	Preisbereich: Schiffe < 5 lb	858
F.3	Preisbereich: Schiffe 5-20 lb	859
F.4	Preisbereich: Schiffe 20-50 lb	860
F.5	Preisbereich: Schiffe 50-225 lb	861
F.6	Preisbereich: Schiffe >225 lb	862
F.7	Die Preisspannen der einzelnen Schiffstypen	863
G.1	Ausgewählte Schiffstypen 1361-1500 (HUB): Übersicht	867
H.1	Preuß./livländ. Klagen 1438-1441: Crewstärken u. Schiffspreise	913
H.2	Preuß./livländ. Klagen 1438-1441: Traglasten u. Schiffspreise	914
H.3	Preuß./livländ. Klagen 1438-1441: Schiffstypenanteile	915
H.4	Preuß./livländ. Klagen 1438-1441: Herkunft von Schiffer u. Schiff	915
H.5	Preußische Klagen 1451: Schiffsansprachen	916
H.6	Lübische Klagen 1449-1452: Schiffsansprachen	918
H.7	Danziger Klagen vs. Dänemark 1462: Schiffsansprachen	919
H.8	Dänische Klagen vs. Danzig 1462: Schiffsansprachen	920
H.9	Englische Klagen gegen die Hansen 1491: Schiffsansprachen	922
I.1	Danziger Ausliegerschiffe mit Kaperbrief 1457-1463	931

L.1	Zusammengesetzte Kammerbüchsen (15. Jh.)	955
L.2	Hinterlader in Klotzbettung mit Kammerbüchse (15. Jh.)	955
M.1	Italienische und spanische Seehandelsrouten (14. und 15. Jh.)	968
M.2	Hansische und englische Seehandelsrouten (14. und 15. Jh.)	969
N.1	Venezianische Seehandelsschiffe nach Riggtypen (1000–1500)	973
O.1	Ausschnitt aus der Cottoniana (10. oder 11. Jh.)	976
O.2	Weltkarte des Ravennaten und das nördliche Europa (7. Jh.)	977
O.3	<i>Isidori Hispalensis Mappamundi</i> mit Ausschnitt nördliches Europa (7. Jh.)	978
P.1	Der Ausgangspunkt: Karolingische Münzen	980
P.2	Münzfunde mit Schiffsmotiven in Nordeuropa	981
P.3	Birka: Übersicht	982
P.4	Birka: Gräber mit Schiffsmünzen	982
P.5	Birka: Münzen mit Schiffsmotiv	983
P.6	Verstreute nordische Funde	984
Q.1	Amphidromie der Gezeiten in der Nordsee	985
Q.2	Begriffe und Abkürzungen der Gezeiten	986
Q.3	Meeresspiegelkurve für die Deutsche Bucht -1000 – +2000 u. Z.	989
Q.4	Küstenverlauf Deutsche Bucht (0/800/1500 u. Z.)	990

Tabellenverzeichnis

1.1	1842 zerstörte KR-Codices	62
2.1	Einnahmen aus den Salzschiffen	73
2.2	Preisniveaus von Schute und Prahm	88
3.1	Schiffseinteilung nach flämischen Zollsätzen 1252	93
3.2	Größenordnungen von Schiffen nach Zollrollen (1. H. 13. Jh.)	94
3.3	Schiffsauflistung 1274 in Haarlem	115
4.1	Schiffsidentifizierung in den englischen <i>records</i> 1337–1360	126
4.2	Besitzverhältnisse einer Hamburger Liburne 1386	128
6.1	Aufgebot betroffener Hansestädte 1400 gegen die Vitalienbrüder	192
6.2	Statistische Verteilung von Schiffsansprachen in Schadenslisten	194
6.3	Schiffe Henry's VII. (Ende 15. Jh.)	203
6.4	Bezeichnungen für das Danziger Schiff aus La Rochelle	212
7.1	Die Bardese im nördlichen europäischen Raum (HUB)	231
7.2	Preise von Beibooten und Dienstbooten	236
7.3	Preise von Ruderriemen	236
7.4	Die vier Hamburger Tonnenschiffe im 15. Jh.	246
7.5	Einsätze des Tonnenschiffes in den 90er Jahren 15. Jh.	246
8.1	Mögliche Abmessungen von Cäsars Schiffen	272
8.2	Maße und Tragfähigkeit eines durchschnittlichen Veneterschiffs im Vergleich zur Kogge Typ Bremen	277
13.1	Geschütze und Pulverkammern auf Schiffen Henry's VII.	497
C.1	Summen der Rubriken <i>ad precium familie</i> und <i>ad vestitus familie</i> (Tab.)	748
C.2	Gehälter <i>familia civitatis</i> 2. Hälfte 14. Jh.	752
C.3	Gehälter <i>familia civitatis</i> 2. Hälfte 15. Jh.	758
C.4	Gehälter nach Berufsgruppen (14. und 15. Jahrhundert)	764
D.1	Die Ausgaben für Tonnen und Baken	776
D.2	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1401-1414	780
D.3	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1415-1427	781
D.4	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1428-1434	782
D.5	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1435-1440	783
D.6	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1441-1449	784
D.7	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1450-1461	785
D.8	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1462-1469	786
D.9	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1469-1472	787
D.10	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1473-1475	788
D.11	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1476-1477	789

D.12	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1477-1482	790
D.13	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1483-1486	791
D.14	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1487	792
D.15	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1487-1491	793
D.16	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1491-1492	794
D.17	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1492-1493	795
D.18	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1493-1494	796
D.19	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1494-1495	797
D.20	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1496-1497	798
D.21	Hamburger <i>expeditiones</i> zu Wasser 1498-1500	799
D.22	Expeditionsschiffe 1492: Werte und Kennzahlen	806
D.23	Abgleich der Angaben in KR und <i>libri oblongi</i>	807
D.24	Abrechnungen für die „Marie“	811
F.1	Die Preisspannen der einzelnen Schiffstypen [lb]	856
G.1	Bezeichnungsvarianten für Schiffsarten	868
H.1	Umrechnungstabelle Hundert Salz in kg / hans. Last / t	912
H.2	Preußische Klagen 1451: Schiffsansprachen	916
H.3	Lübische Klagen 1449-1452: Schiffsansprachen	917
H.4	Ansprache von Hermen Cappelles Schiff	917
H.5	Danziger Klagen vs. Dänemark 1462: Schiffsansprachen	919
H.6	Dänische Klagen vs. Danzig 1462: Schiffsansprachen	920
H.7	Englische Klagen gegen die Hansen 1491: Schiffsansprachen	922
H.8	Englische Klagen gegen die Hansen 1491: Schiffsbezeichnungen, Besitzer und Schiffsführer	923
I.1	Danziger Kaperbriefe von 1457, 1458, 1462 und 1463	928
I.2	Schiffsarten mit Kaperbrief gemäß I.1	931
J.1	Beziehung von Koggen und Liburnen	934
J.2	Unterscheidungsmerkmale an Siegelschiffen	937
J.3	Segelfähigkeit der Siegelschiffe	943
K.1	Schiffsentwicklung auf Siegeln: Von Kogge und Holk zum euro- päischen Grundtyp	949
L.1	Kleines schiffstechnisches Glossar	954
L.2	„The Mary of the Tower“	956
L.3	„The Martin Garsia“	957
L.4	„Governor“	958
L.5	„Sovereign“	959
L.6	„Regent“	963
L.7	„Sweepstake“	965
L.8	„Mary Fortune“	966
P.1	Fundorte der Schiffsmünzen	980

Quellen und Nachschlagewerke

- ADB: Allgemeine Deutsche Biographie, 1885, (URL: <http://www.deutsche-biographie.de/pnd118579401.html?anchor=adb>).
- Alc.carm.: Alcuini (Albini) carmina, in: Dümmler: MGH Antiqu. Poet. 1 (1881), S. 160–351.
- Amm.: Ammiani Marcellini Rerum gestarvm libri qvi svpersvnt, Vol. 2: Libri XXVI – XXXI, hrsg. v. Wolfgang Seyfarth, Leipzig 1978.
- Angl.sax.chron.: Ex Annalibus Anglosaxonis (cum versione Latina), in: Societas: MGH SS 13, S. 103–119.
- Ann.Bert.: Annales Bertiniani, in: Rau: Karolingische Quellen 2 (1972), S. 1–287.
- Ann.Bert.Hinc.: Annales Bertiniani auctore Hincmaro archiepiscopo Remensi, in: Waitz: MGH SS rer. Germ. 5.
- Ann.Egm.: Annales Egmundani a. 875-1203. 1207-1315, in: Pertz: MGH SS 16, S. 442–479.
- Ann.Fuld.: Annales Fuldenses sive annales regni Francorum orientalis, hrsg. v. Friedrich Kurze and Georg Heinrich Pertz, dMGH SS rer. Germ. Bd. 7 (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1891.
- Ann.Guel.: Annales Guelferbytani, pars altera a. 769-791, in: Pertz, Georg Heinrich (Hrsg.): Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum (in Folio) (SS), Bd. 1 [Annales et chronica aevi Carolini] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1826, S. 40–44.
- Ann.Hild.: Annales Hildesheimenses, hrsg. v. Georg Waitz, dMGH SS rer. Germ. Bd. 8 (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1878.
- Ann.Magd.: Annales Magdeburgenses, in: Pertz: MGH SS 16, VIII, S.105–196.
- Ann.Mett.: Annales Mettenses, hrsg. v. Bernhard de Simson, dMGH SS rer. Germ. Bd. 10 (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover / Leipzig 1917.
- Ann.Reg.Fr.: Annales regni Francorum / Die Reichsannalen, in: Rau: Karolingische Quellen 1 (1966), S. 1–155.
- Ann.Sax.: Annalista Saxo, in: Pertz: MGH SS 6, IV, S. 542–777.
- Ann.Worm.: Francia Rhenensis: IX Annales Wormatienses a. 873-1366, in: Pertz: MGH SS 17, VI, S. 34–73.
- Ann.Xant.: Annales qui dicuntur Xantenses a. 790–873 (874), in: Simson, de: MGH SS rer. Germ. 12, S. 1–33.
- Arbman, Holger: Birka I: Die Gräber. Tafelband, Uppsala 1940.
- Arbman, Holger: Birka I: Die Gräber. Textband, Uppsala 1943.
- Arwidsson, Greta (Hrsg.): Birka II: Systematische Analysen der Gräberfunde, 3 Bde. (Bd. 1: 1984; Bd. 2: 186; Bd. 3: 1989), Stockholm 1984-1989.
- Ashburner, Walter (Hrsg.): Nomos rodion nautikos. The Rhodian Sea-Law, (Repr. of the ed. Oxford, 1909), Aalen 1976 = 1909.
- A.v.Brem.: Magistri Adam Bremensis, Gesta Hammaburgensis ecclesiae Pontificum / Adam von Bremen, Bischofsgeschichte der Hamburger Kirche, in: Waitz / Schmeidler / Bresslau / Pertz: Quellen: Hamb. Kirche u. Reich (2000), S. 160–498.
- Baertius, Franciscus / Janning, Conrad (Hrsg.): Acta Sanctorum, Maii tomus septimus, Paris and Rom 1866.
- Baldwin, R. (Hrsg.): The London Magazine or Gentlemans Monthly Intelligencer, Vol. 19, 1750.

- BBKL: Biographisch-bibliographisches Kirchenlexikon, begr. u. hrsg. v. Friedrich Wilhelm Bautz, fortgef. v. Traugott Bautz, Bde. 1-14 u. Erg.bde. 15-34 (2013), Hamm: Bautz 1975.
- Bed.hist.eccl.: Venerabilis Bedae historia ecclesiastica gentis Anglorum / Beda der Ehrwürdige. Kirchengeschichte des englischen Volkes, lat. – dt, hrsg. v. Günter Spitzbart, 2. Aufl., Darmstadt 2007.
- Beowulf: Beowulf. Das angelsächsische Heldenepos, Zweispr. Ausgabe altengl. – dt., übers., komment. u. m. Anm. vers. v. Hans-Jürgen Hube, 2. Aufl., Wiesbaden 2012.
- Berghaus, Peter: 'Dorestad'. IV: 'Numismatisches', in: RGA: Bd. 6 (1986), 77–82 u. Tafel 4 vor S. 73.
- Böhme, Klaus (Hrsg.): Aufrufe und Reden deutscher Professoren im Ersten Weltkrieg, Stuttgart 1975.
- Bohnsack, Hans-Joachim (Hrsg.): Hamburgs Weg zum Haushaltsplan: Quellen zur Entwicklung der Finanzwirtschaft der Stadt von den Anfängen bis zum Jahre 1860, Köln / Weimar / Wien 1993.
- Bolland, Jürgen (Hrsg.): Hamburgische Burspraken 1346-1594 Teil 2: Bursprakentexte, Hamburg 1960.
- Boretius, Alfred (Hrsg.): Monumenta Germaniae Historica, Capitularia regum Francorum (Capit.) Bd. 1 [Capitularia regum Francorum I] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1883.
- Braun, Georg / Hogenberg, Franz: Alte deutsche Städtebilder, 24 farbige Blätter, hrsg. u. eingel. v. Wolfgang Bruhn, Leipzig 1938.
- Braun, Georg / Hogenberg, Franz: Alte deutsche Städtebilder: 32 Darstellungen auf 27 farbigen Blättern, (Text W. Bruhn und R. Oehme), Hamburg 1964.
- Braun, Georg / Hogenberg, Franz: Alte europäische Städtebilder: 32 Darstellungen auf 27 farbigen Blättern, (eingel. v. Ruthardt Oehme), Hamburg 1965.
- Braun, Georg / Hogenberg, Franz: Civitates Orbis Terrarum 1572-1618, (Faksimile-Ausgabe), Kassel 1965.
- BremUB, 4: Bremisches Urkundenbuch, Bd. 4 (1381 – 1410), hrsg. v. D. R. Ehmck und W. v. Bippin, Bremen 1886.
- BremUB, 5: Bremisches Urkundenbuch, Bd. 5 (1411 – 1433), hrsg. v. D. R. Ehmck und W. v. Bippin, Bremen 1902.
- B.v.Cl.; Winkler, Gerhard B. (Hrsg.): Bernhard von Clairvaux, Sämtliche Werke. Bd. III, hrsg. v. Gerhard B. Winkler, lat. / dt., Innsbruck 1992.
- Caes.civ.: Gaius Iulius Caesar, Der Bürgerkrieg, lat. – dt., hrsg. u. übers. v. Otto Schönberger, 5., überarb. Aufl., Berlin 2012.
- Caes.Gall.: C. Iulii Caesaris Commentarii de bello Gallico, (erklärt von Friedrich Kraner and Wilhelm Dittenberge and Heinrich Meusel), 23. Auflage (unveränd. Nachdr.), Berlin 1975.
- Cap.Har.: Capitulare Haristallense, in: Boretius: MGH Capit. 1, IV.20, S. 47–52.
- Cap.prim.const.: Capitula cum primis constituta, in: Boretius: MGH Capit. 1, IV.52, S. 139–140.
- Cap.vill.: Capitulare de villis et curtis imperialibus, in: Boretius: MGH Capit. 1, IV.32, S. 82–91.
- Cass.Dio: Cassius Dio, Römische Geschichte (Quelle Nr. 70, lat. u. dt, übers. v. R. u. K. P. Johne), in: Herrmann: Griech. u. lat. Quellen, III (1991), S. 267–335.
- Conc.Ar.sec.: Concilium Arelatense secundum nuncupata a. 442-506, in: Munier: Concilia Galliae, S. 114–123.

- Cordes, Gerhard (Hrsg.): *Mittelniederdeutsches Handwörterbuch*, (begründ. v. A. Lasch und C. Borchling; bearb. v. Annemarie Hübner), Bd. III, 12. Lieferung, Neumünster 1959.
- Curicke, Reinhold: *Der Stadt Danzig historische Beschreibung*, Faksimile-Druck nach der Originalausgabe Amsterdam und Dantzick 1687, hrsg. v. Siegfried Rosenberg, Hamburg 1979.
- CWDC: *Caspar Weinreich's Danziger Chronik : ein Beitrag zur Geschichte Danzigs, der Lande Preussen und Polen, des Hansabundes und der nordischen Reiche*, hrsg. v. Th. Hirsch and F. A. Vossberg, Vaduz 1855, Neudr. 1973.
- Dudszus, Alfred / Henriot, Ernest: *Das Schiffstypenlexikon: Schiffe - Boote - Flöße unter Riemen und Segel*, Hamburg 1983.
- Dümmler, Ernst (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Antiquitates, Poetae Latini medii aevi (Poetae)*, Bd. 1: *Poetae Latini aevi Carolingi (I)* (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Berlin 1881.
- Dümmler, Ernst (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Epistolae, Epistolae (in Quart) (Epp.)* Bd. 4: *Epistolae Karolini aevi (II)* (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Berlin 1895.
- Dumville, David N.: *A new chronicle-fragment of early British history*, in: *EHR* 88, 1973, S. 312–314.
- Einh.vit.Kar.: *Einhardi vita Karoli Magni / Einhard Leben Karls des Großen*, in: *Rau: Karolingische Quellen* 1 (1966), S. 163–211.
- Epist.Off.: *Alcuini Epistola 100: Carolus rex Francorum Offae regi Merciorum respondit*, in: *Dümmler: MGH Epp.* 4 (1895), S. 144–146.
- Ewe, Herbert: *Schiffe auf Siegeln*, Berlin 1972.
- Ewe, Herbert: *Abbild oder Phantasie? Schiffe auf historischen Karten*, Rostock 1978.
- Faust, Ulrich (Hrsg.): *Die Benediktsregel, Lateinisch/Deutsch (Übers. d. Salzburger Äbtekonzferenz)*, Stuttgart 2009.
- Fred.chron.: *Chronicarum quae dicuntur Fredegarii Scholastici libri IV, cum Continuationibus*, in: *Kusch: MGH SS rer. Merov.* 2, S. 1–193.
- Fritz, Wolfgang D. (Hrsg.): *Die Goldene Bulle. Das Reichsgesetz Kaiser Karls IV. vom Jahre 1356*, dtsh. Übers. v. Wolfgang D Fritz, Weimar 1978.
- Gild.exc.: *Gildae Sapientis de excidio et conquestu Britanniae*, in: *Mommsen: MGH SS Auct. ant.* 13, S. 1–110.
- Goebel, Ulrich / Reichmann, Oskar (Hrsg.): *Frühneuhochdeutsches Wörterbuch*, Band 2, Berlin [u.a.] 1994.
- Goedel, Gustav: *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache*, Kiel 1902.
- Gold.B.; Fritz, Wolfgang D. (Hrsg.): *Die Goldene Bulle Kaiser Karls IV. vom Jahre 1356*, (dMGH *Fontes iuris* 11), Weimar 1972.
- Grautoff, F. H. (Hrsg.): *Chronik des Franciscaner Lesemeisters Detmar, nach der Urschrift und mit Ergänzungen aus andern Chroniken*, Teil 1, Hamburg 1829.
- G.v.T.hist.; Kusch, Bruno / Levison, Wilhelm (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores rerum Merovingicarum (SS rer. Merov.)* Bd. 1.1: *Gregorii Turo-nensis Opera. Teil 1: Libri historiarum X* (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1951.
- GWL: *Gabler Wirtschaftslexikon online*,.
- HambUB, 1: *Hamburgisches Urkundenbuch*, Bd. 1 (786 – 1300), hrsg. v. Johann Martin Lappenberg, Hamburg 1842.

- HambUB, 2: Hamburgisches Urkundenbuch, Bd. 2 (1301 – 1336), hrsg. v. Johann Martin Lappenberg, Hamburg 1939.
- HambUB, 4: Hamburgisches Urkundenbuch, Bd. 4 (1337 – 1350), hrsg. v. Johan Martin Lappenberg, bearb. v. Jürgen Reetz, Hamburg 1967.
- Haupt, Moriz (Hrsg.): *Mavricii Hauptii Opvscvla*, Vol. 2, Leipzig 1876.
- Helbig, Herbert / Weinrich, Lorenz (Hrsg.): *Urkunden und erzählende Quellen zur deutschen Ostsiedlung. Erster Teil: Mittel- und Norddeutschland*, 2. verb. Aufl., Darmstadt 1975.
- Herrmann, Joachim (Hrsg.): *Griechische und Lateinische Quellen zur Frühgeschichte Mitteleuropas bis zur Mitte des 1. Jahrtausends u. Z., Erster Teil: Von Homer bis Plutarch (8. Jh. v. u. Z. bis 1. Jh. u. Z.)*, Berlin 1988.
- Herrmann, Joachim (Hrsg.): *Griechische und Lateinische Quellen zur Frühgeschichte Mitteleuropas bis zur Mitte des 1. Jahrtausends u. Z., Dritter Teil: Von Tacitus bis Ausonius (2. bis 4. Jh. u. Z.)*, Berlin 1991.
- Hist.Britt.: *Historia Brittonum cum additamentis Nennii*, in: Mommsen: *MGH SS Auct. ant.* 13, S. 111–222.
- Holder-Eggers, Oswald / Waitz, Georg et al. (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum (in Folio) (SS) Bd. 15,1 [Supplementa tomorum I–XII, pars III. Supplementum tomi XIII]*, (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1887.
- Hom.Od.: *Homer, Odyssee*, deutsch (übers. v. Roland Hampe), Stuttgart 1979.
- Horace: *The complete Odes and Epodes*, translated with an introduction by David West, reissued, Oxford 2008.
- Hor.epod.: *Horaz, Oden und Epoden*, (lat. – dtsh., nach d. Übers. v. Will Richter, überarb. u. mit Anm. vers. v. Friedemann Weitz), Darmstadt 2010, S. 7–41.
- HR, 1.1: *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430*, 1. Abt., Bd. 1 (1256-1370), hrsg. durch die könig.–bayr. Academie der Wissenschaften / Historische Commission, Leipzig 1870.
- HR, 1.2: *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430*, 1. Abt., Bd. 2 (1370-1387), hrsg. durch die könig.–bayr. Academie der Wissenschaften / Historische Commission, Leipzig 1872.
- HR, 1.3: *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430*, 1. Abt., Bd. 3 (Nachträge 1280-1370; 1370-1390), hrsg. durch die königl-bayrische Academie der Wissenschaften / Historische Commission, Leipzig 1875.
- HR, 1.4: *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430*, 1. Abt., Bd. 4 (1391-1400), hrsg. durch die könig.–bayr. Academie der Wissenschaften / Historische Commission, Leipzig 1877.
- HR, 1.5: *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430*, 1. Abt., Bd. 5 (1401-1410), hrsg. durch die könig.–bayr. Akademie der Wissenschaften / Historische Commission, Leipzig 1880.
- HR, 1.6: *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430*, 1. Abt., Bd. 6 (1411-1418), hrsg. durch die könig.–bayr. Akademie der Wissenschaften / Historische Commission, Leipzig 1889.
- HR, 2.2: *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1431-1476*, 2. Abt., Bd. 2 (1436-1443), hrsg. v. Verein für hansische Geschichte, bearb. v. Goswin Frhr. von der Ropp, Leipzig 1878.
- HR, 2.3: *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1431-1476*, 2. Abt., Bd. 3 (1443-1451), hrsg. v. Verein für hansische Geschichte, bearb. v. Goswin Frhr. von der Ropp, Leipzig 1881.

- HR, 2.6: Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1431-1476, 2. Abt., Bd. 6 (1467-1473), hrsg. v. Verein für hansische Geschichte, bearb. v. Goswin Frhr. von der Ropp, Leipzig 1890.
- HR, 3.2: Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1477-1530, 3. Abt., Bd. 2 (1485-1491), hrsg. v. Verein für hansische Geschichte, bearb. v. Dietrich Schäfer, Leipzig 1883.
- HUB, 01: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 1: 975-1300, bearb. v. Konstantin Höhlbaum, Halle 1876.
- HUB, 02: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 2: 1300-1342, bearb. v. Konstantin Höhlbaum, Halle 1879.
- HUB, 03: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 3: 1343-1360, bearb. v. Konstantin Höhlbaum, Halle 1882-1886.
- HUB, 04: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 4: 1361-1392, bearb. v. Karl Kunze, Halle 1896.
- HUB, 05: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 5: 1392-1414, bearb. v. Karl Kunze, Leipzig 1899.
- HUB, 06: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 6: 1415-1433, bearb. v. Karl Kunze, Leipzig 1905.
- HUB, 07.1: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 7.1: 1434-1441, bearb. v. Hans-Gerd von Rungstedt, Weimar 1939.
- HUB, 08: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 8: 1451-1463, bearb. v. Walther Stein, Leipzig 1899.
- HUB, 09: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 9: 1463-1470, bearb. v. Walther Stein, Leipzig 1903.
- HUB, 10: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 10: 1471-1485, bearb. v. Walther Stein, Leipzig 1907.
- HUB, 11: Hansisches Urkundenbuch, Bd. 11: 1486-1500, bearb. v. Walther Stein, München / Leipzig 1916.
- H.v.Bos.: Helmold von Bosau, *Chronica Slavorum / Slawenchronik*, lat. u. dtsh., neu übertr. und erläut. v. Heinz Stoob, Darmstadt 1963.
- H.v.Let.: *Heinrici Chronicon Livoniae / Heinrich von Lettland, Livländische Chronik*, lat. u. dtsh., neu übers. v. Albert Bauer, Darmstadt 1959.
- Ine.Wes.: Das Gesetzbuch der Könige Aelfred – Ine, in: Liebermann: *Gesetze der Angelsachsen*, S. 88–124.
- Isid.etym.: *Isidori Hispalensis episcopi etymologiarum sive originum, libri XX*, hrsg. v. Wallis Martin Lindsay, Oxford 1911.
- Jal, Augustin: *Glossaire Nautique. Répertoire Polyglotte De Termes De Marine Anciens Et Modernes*, Paris 1848.
- Jessen, Julius: Das älteste Schleswiger Stadtrecht, in: *Beiträge zur Schleswiger Stadtgeschichte* 41, 1996, S. 7–22.
- Koch, John T. (Hrsg.): *Celtic Culture. A Historical Encyclopedia*, 5 Bde. Santa Barbara, Calif. [u.a.] 2006.
- KR, 01: *Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg*, Bd. 1: 1350-1400, bearb. v. Karl Koppmann, Hamburg 1869.
- KR, 02: *Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg*, Bd. 2: 1401-1470, bearb. v. Karl Koppmann, Hamburg 1873.
- KR, 03: *Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg*, Bd. 3: 1471-1500, bearb. v. Karl Koppmann, Hamburg 1878.

- KR, 04: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 4: 1482-1500, bearb. v. Karl Koppmann, Hamburg 1880.
- KR, 05: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 5: 1501-1540, bearb. v. Karl Koppmann, Hamburg 1883.
- KR, 08: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 8: Nachträge und Register zum 1. Bd., bearb. v. Hans Nirrheim, Hamburg 1939.
- KR, 09.1: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 9.1, Verzeichnisse zum 2. bis 7. Band: Ortsverzeichnis / Alphabetisches Personenverzeichnisse A-J / Personenverzeichnis nach Stand und Beruf, bearb. v. Gustav Bolland, Hamburg 1940.
- KR, 09.2: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 9.2, Verzeichnisse zum 2. bis 7. Band: Ortsverzeichnis / Alphabetisches Personenverzeichnisse K-Z / Personenverzeichnis nach Stand und Beruf, bearb. v. Gustav Bolland, Hamburg 1941.
- KR, 10: Kämmererechnungen der Stadt Hamburg, Bd. 10, Wort- und Sachverzeichnis zum 2. bis 7. Band, bearb. v. Gustav Bolland, Hamburg 1951.
- Kraus, Franz Xaver: „Maximinus, der Heilige“, in: ADB (1885): Onlinefassung.
- Kroman, Erik (Hrsg.): Danmarks gamle købstadlovgivning. Bind I: Sønderjylland, (for de plattyske teksters vedkommende sammen med Peter Jørgensen), København 1951.
- Krüger, Paul / Mommsen, Theodor (Hrsg.): *Digesta Justiniani Augusti*, 2 Bde., Berolini 1868/1870.
- Kunze, Karl (Bearb.): *Hanseakten aus England. 1275 bis 1412*, Halle a. S. 1891.
- Kusch, Bruno (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores rerum Merovingicarum* (SS rer. Merov.) Bd. 2 [Fredegarii et aliorum Chronica. Vitae sanctorum] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1888.
- Kusch, Bruno (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores rerum Merovingicarum* (SS rer. Merov.) Bd. 3 [Passiones vitaeque sanctorum aevi Merovingici et antiquiorum aliquot (I)] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1896.
- Kusch, Bruno / Levinson, Wilhelm (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores rerum Merovingicarum* (SS rer. Merov.) Bd. 6 [Passiones vitaeque sanctorum aevi Merovingici (IV)] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover / Leipzig 1913.
- Kusch, Bruno / Levinson, Wilhelm (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores rerum Merovingicarum* (SS rer. Merov.) Bd. 7 [Passiones vitaeque sanctorum aevi Merovingici (V)] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover / Leipzig 1920.
- Lappenberg, Johann Martin (Hrsg.): *Tratziger's Chronica der Stadt Hamburg*, Hamburg 1865.
- Lebecq, Stéphane: *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Âge. Vol.2: Corpus des Sources écrites*, Lille 1983.
- Leg. Visig.; Zeumer, Karl (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Leges nationum Germanicarum* (LL nat. Germ.) Bd. 1 [Leges Visigothorum] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1902, Neudr. (Ed. Nova) 1973.
- Lehe, Erich von (Bearb.): *Das Hamburgische Schuldbuch von 1288*, Hamburg 1956.
- Lehrs, Max: *Geschichte und kritischer Katalog des deutschen, niederländischen und französischen Kupferstichs im XV. Jahrhundert. History and critical catalog of German, Netherlandish, and French copper engravings in the 15th century*, Teil: *Tafelbilder/Plates*, Wien 1934,, Neudr. New York 1970.

- Levinson, Wilhelm (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi* (SS rer. Germ.) Bd. 57 [Vitae sancti Bonifatii archiepiscopi Moguntini] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover / Leipzig 1905.
- LexMA: *Lexikon des Mittelalters*, 10 vols., Stuttgart: Metzler [1977]-1999, in: *Brepolis Medieval Encyclopaedias - Lexikon des Mittelalters Online*.
- Lib.hist.Franc.: *Liber historiae Francorum*, in: Kusch: MGH SS rer. Merov. 2, S. 215–328.
- Lib.monst.: *Liber monstrorum*, in: Haupt (Hrsg.): *Opvscvla* 2 (1876), S. 218–2253.
- Liebermann, Felix (Hrsg.): *Die Gesetze der Angelsachsen*, Bd. 1: Text und Übersetzung, Halle a. S. 1903.
- Liebermann, Felix / Pauli, Reinhold (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum* (in Folio) (SS), Bd. 27 [Ex rerum Anglicarum scriptoribus saec. XII. et XIII.], (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1885.
- Lipgens, Walter (Hrsg.): *Documents on the history of European integration*, Vol. 1: *Continental plans for European Union : 1939 - 1945 ; (including 250 documents in their original language on 6 microfiches)*, Berlin 1985.
- Lorichs, Melchior: *Die Hamburger Elbkarte aus dem Jahre 1568, mit einer Einleitung über den Zweck der Karte und die Tätigkeit von Melchior Lorichs in Hamburg von Jürgen Bolland*, 3. Aufl. Hamburg 1985.
- Lübben, August: *Mittelniederdeutsches Handwörterbuch*, (n. d. Tode d. Verf. vollendet v. Christoph Walther), Norden / Leipzig 1888.
- Malmer, Brita: *Nordiska mynt före år 1000*, Bonn / Lund 1966.
- MeklUB, 04: *Meklenburgisches Urkundenbuch*, Bd. 4, 1227-1300 und Nachträge, hrsg. v. Verein für Meklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin 1866.
- MeklUB, 05: *Meklenburgisches Urkundenbuch*, Bd. 5, 1301-1312, hrsg. v. Verein für Meklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin 1869.
- MeklUB, 07: *Meklenburgisches Urkundenbuch*, Bd. 7, 1322-1328, hrsg. v. Verein für Mecklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin 1872.
- MeklUB, 08: *Meklenburgisches Urkundenbuch*, Bd. 8, 1329-1336, hrsg. v. Verein für Meklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin 1873.
- MeklUB, 09: *Meklenburgisches Urkundenbuch*, Bd. 9, 1337-1345, hrsg. v. Verein für Meklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin 1875.
- MeklUB, 10: *Meklenburgisches Urkundenbuch*, Bd. 10, 1346-1350, hrsg. v. Verein für Meklenburgische Geschichte und Alterthumskunde, Schwerin 1877.
- Merian, Matthäus: *Die schönsten Städte von Königsberg bis Helmstedt: aus den Topographien und dem Theatrum Europaeum*, (mit einer Einleitung von Christian Ferber), Hamburg 1964.
- Miller, Konrad (Hrsg.): *Die ältesten Weltkarten*, Heft III: *Die kleineren Weltkarten*, Stuttgart 1895.
- Miller, Konrad (Hrsg.): *Die ältesten Weltkarten*, Heft VI (Schlussheft): *Rekonstruierte Karten*, Stuttgart 1898.
- Mir.Goar.: *Miracula S. Goaris auctore Wandalberto (vitae aliaeque historiae minores XXX.)*, in: Holder-Eggers / Waitz: MGH SS 15.1, S. 361–373.
- Mir.Th.Cant.: *IV. Ex libris auctorum aequalium de S. Thoma Cantuariensi: E vita et miraculis a Willelmo Cantuariensi editis*, in: Liebermann / Pauli: MGH SS 27, S. 35–42.
- Mommsen, Theodor (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Auctores antiquissimi* (SS Auct. ant.) Bd. 13 [Chronica minora saec. IV. V. VI. VII. (III)] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Berlin 1898.

- MrhUB, 01: Urkundenbuch zur Geschichte der, jetzt die Preussischen Regierungsbezirke Coblenz und Trier bildenden mittelrheinischen Territorien, Bd. 1: Von der ältesten Zeit bis zum Jahre 1169, hrsg. v. Heinrich Beyer, Coblenz 1860.
- Mühlbacher, Engelbert (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Diplomata* (DD Kar. 1) [Pippin, Karlmann und Karl der Große] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1906.
- Müller-Rettig, Brigitte: *Panegyrici Latini / Lobreden auf römische Kaiser. Band I: Von Diokletion bis Konstantin*, lat. – dtsh., eingcl., übers. u. komment. v. Brigitte Müller-Rettig, Darmstadt 2008.
- Munier, Charles (Hrsg.): *Concilia Galliae a. 314 – a. 506*, (*Corpus Christianorum, Series Latina*, 148), Turnhout 1963.
- NDB: *Neue Deutsche Biographie*, Band 22, Berlin 2005.
- Notk.Ge.Kar.: *Notkeri Gesta Karoli*, in: Rau: *Karolingische Quellen* 3 (1969), S. 321–428.
- OED: *The Oxford English Dictionary*, 12 Bde. Oxford 1933, Neudr. 1961.
- Opitz, Reinhard (Hrsg.): *Europastrategien des deutschen Kapitals 1900–1945*, Köln 1977.
- Oppenheim, Michael (Hrsg.): *Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VII 1485-8 and 1495-7*, London 1896.
- OUB, 01: *Ostfriesisches Urkundenbuch*, Bd. 1: 787-1470, hrsg. v. Ernst Friedlaender, Wiesbaden 1878, Neudr. 1968.
- OUB, 02: *Ostfriesisches Urkundenbuch*, Bd. 2: 1471-1500 nebst Nachträgen und Anhang, hrsg. v. Ernst Friedlaender, Wiesbaden 1881, Neudr. 1968.
- OUB, 03: *Ostfriesisches Urkundenbuch*, Bd. 3: *Ergänzende Regesten und Urkunden zu Band I und II, 854-1500*, hrsg. v. Günther Möhlmann, Aurich 1975.
- Paneg.Lat.: *Panegyricus des Jahres 297 (VIII/V) / Lobrede zu Ehren des Constantius Caesar*, in: Müller-Rettig: *Panegyrici Latini* (2008), S. 48–75.
- Pertz, Georg Heinrich (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum (in Folio)* (SS), Bd. 2 [*Scriptores rerum Sangallensium. Annales, chronica et historiae aevi Carolini*] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1829.
- Pertz, Georg Heinrich (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum (in Folio)* (SS), Bd. 6 [*Annales regni Francorum inde a. 741 usque ad 829, qui dicuntur Annales Laurissenses maiores et Einhardi*] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1844.
- Pertz, Georg Heinrich (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum (in Folio)* (SS), Bd. 16 [*Annales aevi Suevici*], (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1859.
- Pertz, Georg Heinrich (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum (in Folio)* (SS), Bd. 17 [*Annales aevi Suevici*], (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1861.
- Pertz, Georg Heinrich (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Diplomata* (DD Mer. (1872)) Bd. 1 [*Merovinger*] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1872.
- Pitz, Ernst: *Die Zolltarife der Stadt Hamburg*, Wiesbaden 1961.
- Plin.nat.: *C. Plinii secundi naturalis Historiae. Liber III/IV, XVI, XVIII*, lat. - dtsh., (hrsg. u. übers. v. Roderich König), Darmstadt 1988-1991.
- Praec.Iud.: *Praeceptum Iudeorum (XII. Formulae Imperiales e curia Ludovici Pii, Nr. 30)*, in: Zeumer: *MGH Leges, Formulae Merovingici et Carolini aevi* 1, S. 309–310.

- Praec.negot.: Praeceptum negotiatorum (XII. Formulae Imperiales e curia Ludovici Pii, Nr. 37), in: Zeumer: MGH Leges, Formulae Merovingici et Karolini aevi 1, S. 314–315.
- Rau, Reinhold (Hrsg.): Quellen zur karolingischen Reichsgeschichte. Erster Teil, lat.–dtsch., übers. v. O. Abel u. J. v. Jasmund, neu bearb. v. Reinhold Rau, Darmstadt 1966.
- Rau, Reinhold (Hrsg.): Quellen zur karolingischen Reichsgeschichte. Dritter Teil, lat.–dtsch., unter Benützung der Übers. von C. Rehdantz, E. Dümmler u. W. Wattenbach, neu bearb. v. Reinhold Rau, Darmstadt 1969.
- Rau, Reinhold (Hrsg.): Quellen zur karolingischen Reichsgeschichte. Zweiter Teil, lat.–dtsch., übers. v. J. v. Jasmund u. C. Rehdantz, neu bearb. v. Reinhold Rau, Darmstadt 1972.
- RGA, 13: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde Bd. 13, ed. Heinrich Beck, u. a. 2., völlig neu bearb. u. stark erweit. Aufl., Berlin / New York 1999.
- RGA, 6: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde Bd. 6, ed. Heinrich Beck u. a. 2., völlig neu bearb. u. stark erweit. Aufl., Berlin / New York 1986.
- Ribbentrop, Joachim von: Europäischer Staatenbund (21. März 1943), in: Lipgens: Continental plans for European Union (1985), microfiche Nr. 33 (engl. Übers. S.122–127).
- Riedl, Richard: Denkschrift „Weg zu Europa. Gedanken über ein Wirtschaftsbandnis Europäischer Staaten (W. E. St.)“ (Herbst 1944). Auszug, in: Opitz: Europastrategien (1977), S. 990–1007.
- Riedl, Richard: Denkschrift „Wege zur Entbolschewisierung und Entrussung des Osttraums“ (Frühjahr 1943). Auszug aus: „Erster Teil. Die russische Frage und die Möglichkeiten ihrer Lösung“, in: Opitz: Europastrategien (1977), S. 948–954.
- Rim.vit.An.: Rimberti vita Anskarii / Rimbert, Leben Ansgars, lat. u. dtsch., neu übers. v. Werner Trillmich, in: Waitz / Schmeidler / Bresslau / Pertz: Quellen: Hamb. Kirche u. Reich (2000), S. 16–135.
- Rymer, Thomas: Foedera, conventiones, literae et cujuscunq̄ generis acta publica inter reges Angliae et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes, vel communitates, ab ineunte saeculo duodecimo, viz. ab Anno 1101. Ad nostra usque tempora, habita aut tractata: Ex Autographis, infra Secretiones Archivorum Regiorum, Thesaurarias per multa Saecula reconditis, fideliter exscripta. editio tertia, Hagae Comitum, apud Johannem Neaulme MDCCXXXIX, Band II, Farnborough, Hants 1739, Neudr. 1967.
- Sax.Gram.: Saxo Grammaticus, Gesta Danorum / Danmarkshistorien, Bind 2, latin/dansk, udg. af Karsten Friis-Jensen, oversætt. v. Peter Zeeberg, København 2005.
- Schiller, Karl / Lübben, August: Mittelniederdeutsches Wörterbuch, 6 Bde., Bremen 1875–1881.
- Schröder, Gerhard: Fasti Pro-Consulares & Consulares Hamburgenses, Secundis curis Auctiores Ab a. C.M.CCXCII. ad MDCCX., Hamburgi, Typis Spirigianis a RS. MDCCXX (1720).
- Simson, B. de (Hrsg.): Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi (SS rer. Germ.) Bd. 12 [Annales Xantenses et Annales Vedastini] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover / Leipzig 1909.
- Societas... (Hrsg.): Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum (in Folio) (SS), Bd. 13 [inde ab anno Christi 500 usque ad annum 1500], ed. Societas Aperiendis

- Fontibus Rerum Germanicarum Medii Aevi (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1881.
- Steinmeyer, Elias / Sievers, Eduard (Bearb.): Die althochdeutschen Glossen, Bd. 3, Dublin / Zürich 1895, Neudr. 1969.
- Stettner, Heinrich (Hrsg.): Bilder verschiedener Schiffe der Holländer für den hauptsächlichen Gebrauch auf Binnengewässern, gesehen von dem überaus berühmten Schiffszeichner Johannes Porcellis Anno 1627, (reprod. n. d. Erstauf. *Icones variarum navium Hollandicarum quarum usus maximè in aquis interioribus regionis. Notatae à famosimo Navium Pictore Johanne Percelles. Anno 1627*), Bremen 1996.
- Stieda, Wilhelm (Bearb.): Revaler Zollbücher und -quittungen des 14. Jahrhunderts, Halle a. S. 1887.
- Strab.geogr.: Strabons Geographika, Bd. 1: Prolegomena, Buch I - IV, m. Übers. u. Komm., hrsg. v. Stefan Radt, Göttingen 2002.
- StRSch: Slesvig, in: Kroman: Danmarks gamle købstadlovgivning (1951), S. 1–75.
- Suet.Cal.: Sueton, Kaiserbiographien, lat. – dtsh., hrsg. u. übers. v. Otto Wittsock, Berlin 1993, (Gaius Caligula: S. 238-287).
- Suet.Claud.: Suetonius Tranquillus, De Vita Caesarum: Claudius (Quelle Nr. 59, lat. u. dt, übers. v. W. Krenkel u. 1286H. Labuske), in: Herrmann: Griech. u. lat. Quellen, III (1991), S. 186–210.
- Tac.ann.: P. Cornelius Tacitus, Annalen, lat. – dtsh., 3 Bände, eingel., übers. u. komment. v. Alfons Städele, Darmstadt 2011.
- Tac.Germ.: P. Cornelius Tacitus, Germania, lat. – dtsh., übers. v. Gerhard Perl, Griechische und Lateinische Quellen zur Frühgeschichte Mitteleuropas bis zur Mitte des 1. Jahrtausends u. Z.: Teil 2, hrsg. v. Joachim Herrmann, Berlin 1990.
- Tac.hist.: Tacitus, P. Cornelius, Historiae. lat. – dtsh., hrsg. v. Joseph Borst unt. Mitarb. v. Helmut Hross u. Helmut Borst. 5. Aufl., München / Zürich 1984.
- Taylor, John: John Taylor's Beobachtungen auf einer Reise von London nach Hamburg im Jahre 1616, (übers. aus d. Engl. v. E. F. Lüders), in: ZVHG 7, 1883, S. 453–474.
- Theg.vit.Hlud.: Thegani vita Hludowici imperatoris / Thegan, Leben Kaiser Ludwigs, in: Rau: Karolingische Quellen 1 (1966), S. 213–253.
- Todd, James Henthorn (Hrsg.): leabhar breathnach annso sis. The Irish Version of the Historia Britonum of Nennius, (mit engl. Übers. v. J. H. Todd), Dublin 1848.
- UBStL, 1: Codex Diplomaticus Lubecensis, Abt.1: Urkundenbuch der Stadt Lübeck, Teil 1 (1139-1300), hrsg. v. Verein für Lübeckische Geschichte und Alterthumskunde, Lübeck 1843.
- UBStL, 2.1: Codex Diplomaticus Lubecensis, Abt.1: Urkundenbuch der Stadt Lübeck, Teil 2.1 (1197-1336), hrsg. v. Verein für Lübeckische Geschichte und Alterthumskunde, Lübeck 1858.
- UBStL, 7: Codex Diplomaticus Lubecensis, Abt.1: Urkundenbuch der Stadt Lübeck, Teil 7 (1427-1440), hrsg. v. Verein für Lübeckische Geschichte und Alterthumskunde, Lübeck 1885.
- UBStWorm, 1; Boos, Heinrich (Hrsg.): Urkundenbuch der Stadt Worms, Teil 1 (627-1300), LübeckBerlin 1886.
- Urk.Childeb.77: Diplomata Regum Francorum e stirpe Merowingica Nr. 77 (Childebert III. (anno 710)), in: Pertz: MGH DD Mer. (1872), S. 68–69.

- Urk.Dagob.23: Diplomata spuria Nr. 23 (Dagobertus I. (anno 629)), in: Pertz: MGH DD Mer. (1872), S. 140–141.
- Urk.Karlm.43: Urkunde Karlmanns Nr. 43 (für das Kloster St. Deni, anno 769), in: Mühlbacher: MGH DD Kar. 1, S. 62–63.
- Urk.Pipp.6: Urkunde Pippins Nr. 6 (für das Kloster St. Deni, anno 753), in: Mühlbacher: MGH DD Kar. 1, S. 9–11.
- Vell.: Velleius Paterculus, *Historia Romana* (Quelle Nr. 33, lat. u. dt, übers. v. G. Audring und H. Labuske), in: Herrmann: Griech. u. lat. Quellen, I (1991), S. 264–288.
- Verg.Aen.: Vergil, *Aeneis*, latein – deutsch, hrsg. u. übers. v. Johannes Götte, 7. Aufl., München 1988.
- Villani, Giovanni: *Cronica di Giovanni Villani. A miglio lezione ridotta coll' ajuto de' testi a penna. Con note filologiche di I. Moutier e con appendici storico-geografiche compilata da Frac. Gherardi Dragomanni*, Tomo II, Firenze 1845, Neudr. Frankfurt/M 1969.
- Vit.Bon.alt.: *Vita altera Bonifatii auctore Radbodo qui dicitur episcopo Traiectensi*, in: Levinson: MGH SS rer. Germ. 57, S. 62–78.
- Vit.Bon.Will.: *Vita S. Bonifatii archiepiscopi auctore Willibaldo presbytero*, in: Levinson: MGH SS rer. Germ. 57, S. 1–57.
- Vit.Greg.: *Vita Gregorii abbatis Traiectensis auctore Liudgero (vitae aliaeque historiae minores VI.)*, in: Holder-Eggers / Waitz: MGH SS 15.1, S. 63–79.
- Vit.Hlud.: *Anonymi vita Hludowici imperatoris / Das Leben Kaiser Ludwigs vom sog. Astronomus*, in: Rau: *Karolingische Quellen 1* (1966), S. 255–381.
- Vit.Land.: *Vita Landiberti auctore Nicolo*, in: Kusch / Levinson: MGH SS rer. Merov. 6, S. 407–429.
- Vit.Liud.: *Altfridi vita S. Liudgeri episcopi Mimigardefordensis*, in: Pertz: MGH SS 2, S. 403–419.
- Vit.Max.Anony.: *Vita S. Maximini Episcopo Trevirensi per Anonymum Sanmaximianensem*, in: Baertius / Janning: AA.SS., Maii tomus septimus, S. 21–25.
- Vit.Max.Lup.: *Vita Maximini Episcopi Trevirensis auctore Lupo*, in: Kusch: MGH SS rer. Merov. 3, S. 71–82.
- Vit.Stur.: *Eigilis vita S. Sturmii abbatis Fuldensis*, in: Pertz: MGH SS 2, S. 365–377.
- Vit.Wilf.: *Vita Wilfridi I. episcopi Eboracensis auctore Stephano (X.)*, in: Kusch / Levinson: MGH SS rer. Merov. 6, S. 163–263.
- Vit.Will.: *Vita Willibrordi archiepiscopi Traiectensis auctore Alcvino (V.)*, in: Kusch / Levinson: MGH SS rer. Merov. 7, S. 81–141.
- Waitz, G. et al. (Hrsg.): *Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der hamburgischen Kirche und des Reiches*, Text lat. – dtsh. (Neu übers. von Werner Trillmich), 7. Aufl., Darmstadt 2000.
- Waitz, Georg (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi (SS rer. Germ.)*, Bd. 5 [Annales Bertiniani] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1883.
- Waitz, Georg (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum rerum Germanicarum in usum scholarum separatim editi (SS rer. Germ.)* Bd. 55 [Vita Anskarii auctore Rimberto (Anhang: Vita Rimberti)] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1884.
- Wiechmann, Ralf: 'Haidaby'. § 8: 'Münzprägung', in: RGA: Bd. 13 (1999), S. 382–384.
- Zeumer, Karl (Hrsg.): *Monumenta Germaniae Historica, Leges, Formulae Merowingici et Karolini aevi*, Bd. 1 [Leges Formulae Merowingici et Karolini aevi] (Faksim. online Bayr. Staatsbibl.), Hannover 1886.

Literaturverzeichnis

- Adam, Hildegard: Das Zollwesen im Fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben . Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert, Stuttgart 1996.
- Ahnert, Frank: Einführung in die Geomorphologie, 4. Aufl. Stuttgart 2009.
- Alter, Peter (Hrsg.): Out of the Third Reich. Refugee Historians in Post-War Britain, London / New York 1998.
- Anderson, R. C.: Italian Naval Architecture about 1445, in: MM 11, 1925, S. 134–163.
- Anderson, R. C.: The Rigging of Ships in the Days of the Spritsail Topmast 1600-1720, [Nachdr. d. Ausg. Salem, Mass., 1927], New York 1994 = 1927.
- Andreas Ranft, Matthias Meinhardt und (Hrsg.): Die Sozialstruktur und Sozialtopographie vorindustrieller Städte, Berlin 2005.
- Angermann, Norbert (Hrsg.): Die Hanse und der deutsche Osten, Lüneburg 1990.
- Arwidsson, Greta (Hrsg.): Birka II. Systematische Analysen der Gräberfunde, Bd. 3, Stockholm 1989.
- Arwidsson, Greta: Die Münzen der Gräber von Birka (Kommentar und Verzeichnis), in: Arwidsson: Birka II:3 (1989), S.137–142.
- Asaert, G. / Beylen, J. van / Jansen, H. P. H. (Hrsg.): Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 1: Prehistorie, romeinse tijd, middeleeuwen, vijftiende en zestiende eeuw, Bussum 1976.
- Atkinson, K. M. T.: Rome and the Rhodian Sea-Law, in: IVRA 25, 1974, S. 46–98.
- Aubin, Hermann et al. (Hrsg.): Deutsche Ostforschung. Ergebnisse und Aufgaben seit dem ersten Weltkrieg , Bd. 1, Leipzig 1942.
- Auffarth, Christoph: Die Ketzler. Katharer, Waldenser und andere religiöse Bewegungen, 2. Aufl. München 2009.
- Aufheimer, Heinz: Schiffsbewaffnung von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, (mit Rissen von Heinz Ferchland), Rostock 1983.
- Baasch, Enst: Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen, Ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt und Schiffahrtseinrichtungen im 17. und 18. Jahrhundert, Hamburg 1896.
- Balard, Michael: Coastal Shipping and Navigation in the Mediterranean, in: Gardiner: Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 131–138.
- Bang-Andersen, Arne / Greenhill, Basil / Grude, Egil Harald (Hrsg.): The North Sea. A Highway of Economic and Cultural Exchange. Charakter – History, Starvanger und andere 1985.
- Bartlett, Robert: The Making of Europe. Conquest, Colonization and Cultural Change 950–1350, London (u.a.) 1993.
- Bartlett, Robert: Die Geburt Europas aus dem Geist der Gewalt. Eroberung, Kolonisierung und kultureller Wandel von 950 bis 1350, (aus d. Engl. v. Henning Thies), München 1996.
- Bartlett, Robert / MacKay, Angus (Hrsg.): Medieval Frontier Societies, Oxford 1989.
- Baum, Hans-Peter / Leng, Rainer / Schneider, Joachim (Hrsg.): Wirtschaft - Gesellschaft - Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel, Stuttgart 2006.
- Baumeister, Karl August (Hrsg.): Denkmäler des klassischen Altertums zur Erläuterung des Lebens der Griechen und Römer in Religion, Kunst und Sitte, (lexikal. bearb. v. A. Baumeister, B. Arnold [u. a.]), Band 3, München 1888.

- Behre, Karl-Ernst: Eine neue Meeresspiegelkurve für die südliche Nordsee. Transgressionen und Regressionen in den letzten 10.000 Jahren, in: .2003, Oldenburg : Isensee Verl, 2003., in: Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 28, 2003, S. 9–63.
- Below, Georg von: Eine Erneuerung der hofrechtlichen Theorie, in: VSWG 20, 1928, S. 109–138.
- Berghaus, Peter: Das Münzwesen, in: Braunfels / Belting: Katalog Ausstellung Karl d. Gr. (1965), S. 149–175 und Tafeln 27–32.
- Berghaus, Peter: Wirtschaft, Handel und Verkehr der Merowingerzeit im Licht numismatischer Quellen, in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: Handel des frühen Mittelalters (1985), S.193–213.
- Berghaus, Peter et al. (Hrsg.): Commentationes numismaticae 1968: Festgabe für Gert und Vera Hatz zum 4. Januar 1988 dargebracht, Hamburg 1988.
- Best, Werner: Grundfragen einer deutschen Großraum-Verwaltung, in: N.N.: Festgabe für Heinrich Himmler (1941), S. 33–60.
- Beylen, Jules van: Scheepstypen, in: Assaert / van Beylen / Jansen: Maritieme geschiedenis der Nederlanden (1976), S. 108–154.
- Bickle, Peter (Hrsg.): Theorien kommunaler Ordnung in Europa, (Schriften des Historischen Kollegs Nr. 36), München 1996.
- Bleiberg, Edward: Economy of Ancient Egypt, in: Sasson, Jack M. (Hrsg.): Civilizations of the Ancient Near East, Vol. III, New York 1995, S. 1373–1385.
- Boüard, Michel de (Hrsg.): Histoire de la Normandie, [Nouv. Éd. Rev. Et complétée], Toulouse 2001.
- Boehart, William / Bornefeld, Cordula / Lopau, Christian (Hrsg.): Die Geschichte der Stecknitz-Fahrt 1398 – 1998, Schwarzenbek 1998.
- Bohnsack, Hans-Joachim: Die Steuern und Zölle der Stadt Hamburg von 1270 bis 1814. Ein Kurzbeitrag, Hamburg 1987, (Maschinenscript).
- Bohnsack, Hans-Joachim: Die Finanzverwaltung der Stadt Hamburg. Ihre Geschichte von den Anfängen bis zum ersten Weltkrieg, Hamburg 1992.
- Bollmus, Reinhard: Rosenberg, Alfred Ernst, in: NDB Bd. 22, 2005, S. 59-61.
- Borgolte, Michael: Der Gesandtenaustausch der Karolinger mit den Abbasiden und mit den Patriarchen von Jerusalem, München 1976.
- Borgolte, Michael: Feudalismus. Die marxistische Lehre vom Mittelalter und die westliche Geschichtswissenschaft, in: Gerhardt: Marxismus (2001), S. 143–163.
- Borgolte, Michael: Europa entdeckt seine Vielfalt, 1050–1250, Stuttgart 2002.
- Brachmann, Hansjürgen (Hrsg.): Burg – Burgstadt – Stadt. Zur Genese mittelalterlicher nichtagrarischer Zentren in Ostmitteleuropa, Berlin 1995.
- Bracker, Jörgen: Bemerkungen zur Konstruktion und Ausstattung der Hamburger Staatsewer, Schniggen und Hukboote im Lichte der Hamburger Kämmerrechnungen, in: Echardt / Richter: Bewahren und Berichten (1997), S. 167–173.
- Bracker, Jörgen / Henn, Volker / Postel, Rainer (Hrsg.): Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos, (Katalog zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989), 2 Bde. Hamburg 1989.
- Bracker, Jörgen / Henn, Volker / Postel, Rainer (Hrsg.): Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos, (Textband zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989), 3. Aufl., Lübeck 1999.
- Brandt, Ahasver v. / Koppe, Wilhelm (Hrsg.): Städtewesen und Bürgertum als geschichtliche Kräfte. Gedächtnisschrift für Fritz Rörig, Lübeck 1953.

- Brandt, Ahasver von: Über die Aufgaben einer künftigen deutschen Seegeschichtsschreibung, in: WG 8, 1942, S. 288–299.
- Brandt, Ahasver von: Stadtgründung, Grundbesitz und Verfassungsanfänge in Lübeck, in: ZVLGA 36, 1956, S. 79–95.
- Brandt, Ahasver von: Die Deutsche Hanse und die Deutschen Städte im Licht neuerer Geschichtsforschung, in: Der Wagen. Ein lübeckisches Jahrbuch, 1957, S. 19–27.
- Brandt, Ahasver von: Die Hanse und die nordischen Mächte im Mittelalter, Köln / Opladen 1962.
- Brandt, Ahasver von: Die Hanse als mittelalterliche Wirtschaftsorganisation - Entstehung, Daseinsformen, Aufgaben, in: L. Brandt: Hanse - Mittler zwischen Ost und West (1963), S. 9–37.
- Brandt, Ahasver von: The Bremer Kogge: An Appraisal concerning the Scientific Significance of the Discovery of the Bremer Kogge and Requirements for its Evaluation, (transl. by Captain I. E. Allison), in: MM 54, 1968, S. 19–21.
- Brandt, Ahasver von: Hundert Jahre Hansischer Geschichtsverein. Ein Stück Sozial- und Wissenschaftsgeschichte, in: HGBll. 88.1, 1970, S. 3–67.
- Brandt, Ahasver von / Neugebauer, Werner: Lübecks Frühgeschichte in neuer Sicht? Bemerkungen zu dem Buch von H. Spethmann, Der Stadthügel zur Zeit von Lübecks Gründung, 1956, in: ZVLGA 37, 1957, S. 125–144.
- Brandt, Klaus: Archäologische Untersuchungen in Hollingstedt (Kr. Schleswig-Flensburg), dem „Nordseehafen“ von Haithabu und Schleswig, in: Brandt: Hollingstedt an der Treene (2012), S. 11–113.
- Brandt, Klaus (Hrsg.): Hollingstedt an der Treene. Ein Flusshafen der Wikingerzeit und des Mittelalters für den Transitverkehr zwischen Nord- und Ostsee, Neumünster 2012.
- Brandt, Klaus / Kühn, Hans Joachim (Hrsg.): Der Prähistorische Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen, Neumünster 2004.
- Brandt, Klaus / Müller-Wilde, Michael / Radtke, Christian (Hrsg.): Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa, Neumünster 2002.
- Brandt, Leo (Hrsg.): Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West, Köln / Opladen 1963.
- Branig, Hans: Karl Pagel zum Gedächtnis 11. Juni 1989 – 25. November 1974, in: JbGMOst. 24, 1975, S. 460–462.
- Brather, Sebastian / Geuenich, Dieter / Huth, Christoph (Hrsg.): Historia archaeologica : Festschrift für Heiko Steuer zum 70. Geburtstag, Berlin / New York 2009.
- Braunfels, Wolfgang / Belting, Hans (Hrsg.): Karl der Große - Werk und Wirkung, (Katalog zur 10. Ausstellung unter den Auspizien des Europarates, Aachen), Aachen 1965.
- Brøgger, Anton Wilhelm / Shetelig, Haakon: The Viking Ships. Their Ancestry and Evolution, Oslo 1951.
- Brocke, Bernhard vom: *'Wissenschaft und Militarismus.'* Der Aufruf der 93 ›An die Kulturwelt!‹ und der Zusammenbruch der internationalen Gelehrtenrepublik im Ersten Weltkrieg, in: Calder / Flashar / Lindken: Wilamowitz nach 50 Jahren (1985), S. 649–719.
- Bruendel, Steffen: Volksgemeinschaft oder Volksstaat. Die „Ideen von 1914“ und die Neuordnung Deutschlands im Ersten Weltkrieg, Berlin 2003.
- Bücher, Karl: Die Entstehung der Volkswirtschaft. Vorträge und Aufsätze. Erste Sammlung, 14. u. 15. Aufl., Tübingen 1920.

- Büsching, A.: Recension eines Buches, die Handelsbilanz zwischen Deutschland und England betreffend, in: A. Büschings Wöchentl. Nachrichten von neuen Landschaften, I, 1773, S. 310/311.
- Busley, Carl: Die Entwicklung des Segelschiffes erläutert an sechzehn Modellen des deutschen Museums in München, Berlin 1920.
- Byrne, Eugene H.: *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge/Mass. 1930.
- Calder, William M. / Flashar, Helmut / Lindken, Theodor (Hrsg.): *Wilamowitz nach 50 Jahren*, Darmstadt 1985.
- Capra, Fritjof: *Wendezeit. Bausteine für ein neues Weltbild*, 19. Aufl. Bern 1990.
- Capra, Fritjof: *Lebensnetz. Ein neues Verständnis der lebendigen Welt*, 2. Aufl. Bern 1996.
- Carbantous, Alain / Lespagnol, André / Péron, Françoise (Hrsg.): *Les Français, la terre et la mer. XIII^e – XX^e siècle*, [Paris] 2005.
- Carpenter-Turner, W. J.: *The Building of the Gracedieu, Valentine and the Falconer at Southampton, 1416-1420*, in: *MM* 40, 1954, S. 55–142.
- Carpie, Elsa: *Die Geschichte des öffentlichen Bauwesens der Stadt Hamburg (1350 - 1814)*, Hamburg 1931.
- Carver, Martin: *Pre-Viking traffic in the North Sea*, in: *McGrail: Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 117–125.
- Cassard, Jean-Christophe: *Les Bretons et la mer au Moyen Âge . Des origines au milieu du XIV^e siècle*, Renne 1998.
- Cassard, Jean-Christophe: *Les Bretons de Nominoë*, 2. éd. aufm., Rennes 2002.
- Casson, Lionel: *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971.
- Casson, Lionel: *Die Seefahrer der Antike*, München 1979.
- Casson, Lionel: *The Role of the State in Rome's Grain Trade*, in: *D'Arms / Kopff: The Seaborne Commerce* (1980), S. 21–33.
- Casson, Lionel: *Sailing Ships of the Ancient Mediterranean*, in: *Gardiner: Earliest Ships* (1996), S. 39–51.
- Catsanbis, Alexis / Ford, Ben / Hamilton, Donny L. (Hrsg.): *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, Oxford 2011.
- Childs, Wendy R.: *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, Manchester 1978.
- Christ, Karl: *Velleius und Tiberius*, in: *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte* 50, 2001, S. 180–192.
- Christensen, Arne Emil: *Hanseatic and Nordic Ships in Medieval Trade. Were the Cogs Better Vessels?* in: *Villain-Gandossi / Busuttill / Adam: Medieval Ships I: Northern Europe* (1989), S. 17–20.
- Claude, Dietrich: *Aspekte des Binnenhandels im Merowingerreich auf Grund der Schriftquellen*, in: *Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: Handel des frühen Mittelalters* (1985), S. 9–99.
- Clowes, William Laird: *The Royal Navy. A History From the Earliest Times to the Present*, Vol. I, [Repr. der Ausg.] London 1897, New York 1966 = 1897.
- Cordes, Albrecht: *Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum*, Köln / Weimar / Wien 1998.
- Cordes, Albrecht (Hrsg.): *Hansisches und hansestädtisches Recht*, Trier 2008.
- Cordes, Albrecht / Grassmann, Antjekathrin / Hammel-Kiesow, Rolf: *Zwischen „Globalisierung“ und Konfessionalisierung: Kommunikation und Raum in der Hansischen Geschichte. Einleitende Bemerkungen zur Sektion des Hansischen Geschichtsvereins auf dem 45. Deutschen Historikertag in Kiel 2004*, in: *HGbl.* 123, 2005, S.1–6.

- Coupland, Simon: From poachers to gamekeepers. Scandinavian warlords and Carolingian kings, in: EMedE 7, 1998, S.85–114.
- Crone, G. C.: *Nederlandsche Jachten, Binnenscheepen, Visschersvaartuigen 1650-1900*, Amsterdam 1926.
- Crumlin-Pedersen, Ole: Cog–Kogge–Kaag. Træk af en frisisk skibstypes historie, in: Handels -og Søfartsmuseets på Kronborg, Årbog 23, 1965, S. 81–144.
- Crumlin-Pedersen, Ole: Danish Cog-Finds, in: McGrail: *The Archaeology of Medieval Ships and Harbours* (1979), S. 17–35.
- Crumlin-Pedersen, Ole: Schiffe und Seehandelsrouten im Ostseeraum 1050-1350 - von der schiffsarchäologischen Forschung aus gesehen, in: Fehling: *Seehandelszentren des nördlichen Europa* (1983), S. 229–237 (+ Anh. Abb. 62 u. 63).
- Crumlin-Pedersen, Ole: Boats and ships of the Angles and Jutes, in: McGrail: *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 98–116.
- Crumlin-Pedersen, Ole (Hrsg.): *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology*, Roskilde, 13th - 15th March, 1989, Roskilde 1991.
- Crumlin-Pedersen, Ole: Ship Types and Sizes AD 800-1400, in: *Crumlin-Pedersen: Aspects of Maritime Scandinavia* (1991), S. 69–82.
- Crumlin-Pedersen, Ole: Viking-Age Ships and Shipbuilding in Hedeby / Haithabu and Schleswig, Schleswig / Roskilde 1997.
- Crumlin-Pedersen, Ole: To be or not to be a cog: the Bremen Cog in perspective, in: *IJNA* 29, 2000, S. 230–245.
- Crumlin-Pedersen, Ole: Schifffahrt im frühen Mittelalter und die Herausbildung früher Städte im westlichen Ostseeraum, in: Brandt / Müller-Wilde / Radke: *Haithabu und die frühe Stadtentwicklung* (2002), S. 67–81.
- Crumlin-Pedersen, Ole: Die Bremer Kogge - ein Schlüssel zur Geschichte des Schiffbaus im Mittelalter, in: Hoffmann / Schnall: *Die Kogge. Sternstunde* (2003), S. 256–271.
- Crumlin-Pedersen, Ole: *Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain. A personal account*, Roskilde 2010.
- Cunliffe, Barry: Britain, the Veneti and beyond, in: *OJA* 1, 1982, S. 39–68.
- Cunliffe, Barry: *Maritime Traffic Between the Continent and Britain*, in: *Moscatti: The Celts* (1991), S. 573–580.
- Cunliffe, Barry / Jersey, Philip de: *Armorica and Britain. Cross-Channel relationships in the first millennium BC*, Oxford 1997.
- Czaja, Roman (Hrsg.): *Das Bild und die Wahrnehmung der Stadt und der städtischen Gesellschaft im Hanseraum im Mittelalter und in der frühen Neuzeit*, Torun 2004.
- Daenell, Ernst: *Die Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des XIV. bis zum letzten Viertel des XV. Jahrhunderts*, Band 1, Berlin 1905.
- Daitz, Werner: Nordischer Seefahrergeist und imperialistisches Händlertum. Die alte Städtehase und der kontinentaleuropäische Wirtschaftskreislauf. (1935), in: *Daitz: Weg zur völkischen Wirtschaft* (1938), S. 163–176.
- Daitz, Werner (Hrsg.): *Der Weg zur völkischen Wirtschaft. Ausgewählte Reden und Aufsätze von Werner Daitz, Teil I: Deutschlands Wirtschaftsordnung aus eigener Kraft und eigenem Raum*, Dresden 1938.
- Daitz, Werner: Die alte Städtehase und der kontinentaleuropäische Wirtschaftskreislauf. (1934), in: *Daitz: Weg zur völkischen Wirtschaft* (1941), S. 7–24.

- Daitz, Werner (Hrsg.): Der Weg zur völkischen Wirtschaft. Ausgewählte Reden und Aufsätze von Werner Daitz, Teil II: Deutschland und die europäische Großraumwirtschaft, Dresden 1941.
- Daitz, Werner: Lebensraum und gerechte Weltordnung. Grundlagen einer Anti-Atlantikcharta. Ausgewählte Aufsätze, Amsterdam 1943.
- D'Arms, J. D. / Kopff, E. C. (Hrsg.): The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History, Rome 1980, S. 261–275.
- Davies, Glyn: A History of Money. From Ancient Times to the Present Day, Cardiff 1994.
- Deggim, Christina: Hafenenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert, Hamburg 2005.
- Dermigny, Louis: Escales, Échelles et Ports francs au moyen âge et aux temps moderne, in: RSJB XXXIV: Les grandes escales. Troisième partie, 1974, S. 226–644.
- Dirlmeier, Ulf: Untersuchungen zu Einkommensverhältnissen und Lebenshaltungskosten in oberdeutschen Städten des Spätmittelalters (Mitte 14. bis Anfang 16. Jahrhundert), Heidelberg 1978.
- Dirlmeier, Ulf / Elkar, Rainer S. / Fouquet, Gerhard (Hrsg.): Öffentliches Bauen in Mittelalter und Früher Neuzeit. Abrechnungen als Quellen für die Finanz-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Bauwesens, St. Katharinen 1991.
- Dirlmeier, Ulf / Fouquet, Gerhard / Fuhrmann, Bernd: Europa im Spätmittelalter 1215–1378, München 2003.
- Dollinger, Philippe: Die Hanse, 5, erweit. Aufl., Stuttgart 1998.
- Dollinger, Philippe: Die Hanse (neu bearb. v. Volker Henn und Nils Jörn), 6., vollst. überarb. u. aktual. Aufl., Stuttgart 2012.
- Domes, Fred J. (Hrsg.): Die Schicksalsgemeinschaft der Ostsee, Oldenburg i. O. / Berlin 1935.
- Domes, Fred J.: Vorwort zu 'Die Schicksalsgemeinschaft der Ostsee', in: Domes: Schicksalsgemeinschaft (1935), S. 3.
- Döring, Joachim et al. (Hrsg.): Friesen, Sachsen und Dänen - Kulturen an der Nordsee, 400 bis 1000 n. Chr. : Katalog zur internationalen Wanderausstellung (Leuwarden / Oldenburg / Ribe), übers. aus d. Niederl. v. Sabine Lutz, Franeker 1996.
- Dreyer, Edward L.: Zheng He: China and the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405-1433, New York / u.a. 2007.
- Droysen, Johann Gustav: Historik. Vorlesungen über Enzyklopädie und Methodologie der Geschichte (1858-1868), hrsg. v. Rudolf Hübner, München / Berlin 1937.
- Duchhardt, Heinz: Die Hanse und das europäische Mächtesystem des frühen 17. Jahrhunderts, in: Graßmann: Niedergang oder Übergang? (1998), S. 11–24.
- Dummler, Dieter: Exkurs II: Zur Lübecker Münzgeschichte, in: Graßmann: Lübeckische Geschichte (2008), S. 81–339.
- Dummler, Dieter: Die Münzsammlung der Reichs- und Hansestadt Lübeck 1114-1819, Lübeck 2012.
- Dümmler, Ernst: Geschichte des ostfränkischen Reiches, Bd. 1: Ludwig der Deutsche: Bis zum Frieden von Koblenz 860, [unveränd. Nachdr. d. 2. Aufl., Leipzig 1887], Darmstadt 1960 = 1887.
- Duval, Paul-Marie: La forme des navires romains d'après la mosaïque d'Althiburus, in: Publications de l'École Française de Rome 116, 1989, S. 819–846.

- Düwel, Klaus: Handel und Verkehr der Wikingerzeit nach dem Zeugnis der Runeninschriften, in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: Handel der Karolinger- und Wikingerzeit (1987), S. 313–357.
- Düwel, Klaus et al. (Hrsg.): Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil I: Methodische Grundlagen und Darstellungen zum Handel in vorgeschichtlicher Zeit und in der Antike, Göttingen 1985.
- Düwel, Klaus et al. (Hrsg.): Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil III: Der Handel des frühen Mittelalters, Göttingen 1985.
- Düwel, Klaus et al. (Hrsg.): Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil IV: Der Handel der Karolinger- und Wikingerzeit, Göttingen 1987.
- Eakin-Thimm, Gabriela Ann: Geschichte im Exil. Deutschsprachige Historiker nach 1933, München 2005.
- Ebel, Else: Der Fernhandel von der Wikingerzeit bis in das 12. Jahrhundert in Nordeuropa nach altnordischen Quellen, in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: Handel der Karolinger- und Wikingerzeit (1987), S. 266–312.
- Eberenz, Rolf: Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel. Eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600, (Diss. Basel), Frankfurt/Main 1975.
- Eckardt, Hans Wilhelm / Richter, Klaus (Hrsg.): Bewahren und Berichten. Festschrift für Hans-Dietrich Loose zum 60. Geburtstag, ZVHG Bd. 83, Teil 1, 1997.
- Eckert, Jörn / Modéer, Kjell Å. (Hrsg.): Geschichte und Perspektiven des Rechts im Ostseeraum, Frankfurt am Main 2002.
- Ehbrecht, Wilfried (Hrsg.): Störtebeker - 600 Jahre nach seinem Tod, Trier 2005.
- Eichhorn, Jaana: Geschichtswissenschaft zwischen Tradition und Innovation. Diskurse, Institutionen und Machtstrukturen der bundesdeutschen Frühneuzeitforschung, Göttingen 2006.
- Elbl, Martin: The Caravel, in: Gardiner: Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 91–98.
- Ellermeyer, Jürgen / Postel, Rainer (Hrsg.): Stadt und Hafen. Hamburger Beiträge zur Geschichte von Handel und Schifffahrt, Hamburg 1986.
- Ellmers, Detlev: Paul Heinsius 1919–2001, in: Deutsche Schifffahrt 2, 2001., S. 26.
- Ellmers, Detlev: Keltischer Schiffbau, in: JbRGZM 16, 1969, S. 73–122.
- Ellmers, Detlev: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972.
- Ellmers, Detlev: Schiffe der Hanse, in: Köln. Stadtmuseum: Hanse in Europa (Ausstellung 1973), S. 57–64.
- Ellmers, Detlev: Shipping on the Rhine during the Roman period: the pictorial evidence, in: Taylor / Cleere: Roman shipping and trade (1978), S. 1–14.
- Ellmers, Detlev: Das deutsche Schifffahrtsmuseum als Forschungszentrum, in: Deutsche Schifffahrt 1. H. 1, 1979, S. 7–9.
- Ellmers, Detlev: Das Seitenruder früher Koggen arbeitete wie ein Seitenschwert, in: Deutsche Schifffahrt 1. H. 2, 1979, S. 21.
- Ellmers, Detlev: Schiffe auf der Weser zur Hansezeit. Neue Ergebnisse der Schiffsarchäologie, unter besonderer Berücksichtigung Südniedersachsens, in: Friedland / Ellmers: Städtebund und Schifffahrt zur Hansezeit (1981), S. 21–49.
- Ellmers, Detlev: Die Geschichte des Schiffstyps Kogge, in: Kiedel / Schnall: Hanse-Kogge von 1380 (1982), S. 59–80.

- Ellmers, Detlev: Die Bedeutung der Friesen für die Handelsverbindungen des Ostseeraumes bis zur Wikingerzeit, in: Lindquist: Society and trade in the Baltic (1985), S. 7–54.
- Ellmers, Detlev: Die Entstehung der Hanse, in: HGbl. 103, 1985, S. 3–40.
- Ellmers, Detlev: Frisian and Hanseatic Merchants Sailed the Cog, in: Bang-Andersen / Greenhill / Grude: The North Sea (1985), S. 79–96.
- Ellmers, Detlev: Die mittelalterlichen Stadtsiegel mit Schiffsdarstellungen an der südlichen Ostseeküste, in: Bei der Wieden: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee (1986), S. 41–88.
- Ellmers, Detlev: The Frisian monopoly of coastal transport in the 6th-8th centuries AD, in: McGrail: Maritime Celts, Frisians and Saxons (1990), S. 91–92.
- Ellmers, Detlev: The Cog as Cargo Carrier, in: Gardiner: Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 29–46.
- Ellmers, Detlev: The Beginnings of Boatbuilding in Central Europe, in: Gardiner: Earliest Ships (1996), S.11–23.
- Ellmers, Detlev: Celtic Plank Boats and Ships, 500 BC – AD 1000, in: Gardiner: Earliest Ships (1996), S. 52–71.
- Ellmers, Detlev: Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster. Menschen auf See im Mittelalter, in: Spindler: Mensch und Natur (1998), S. 101–128.
- Ellmers, Detlev: Welche Schiffstypen stellen die Haithabu-Münzen des frühen 9. Jahrhunderts dar? in: Offa 56, 1999, S. 367–373.
- Ellmers, Detlev: Zur Herkunft des spätmittelalterlichen Schiffstyps Holk, in: ZAM 27/28, 1999/2000, S. 119–128.
- Ellmers, Detlev: Mittelalterliche Koggensiegel - ein Diskussionsbeitrag, in: Elmshäuser: Häfen - Schiffe - Wasserwege (2002), S. 160–164.
- Ellmers, Detlev: Alltag auf Koggen - nach Bildern, Funden und Texten, in: Hoffmann / Schnall: Die Kogge. Sternstunde (2003), S. 162–193.
- Ellmers, Detlev: Kahn, Prahm und andere flachbodige Schiffstypen - Ein Beitrag zur Wörter- und Sachen-Forschung, in: Brandt / Kühn: Der Prahm aus Haithabu (2004), S. 55–69.
- Ellmers, Detlev: Die Schiffe der Hanse und der Seeräuber um 1400, in: Ehbrecht: Störtebeker (2005), S. 153–168.
- Ellmers, Detlev: Hansischer Handel mit Schiffbauholz. Ein Beitrag zur Wörter- und Sachen-Forschung, in: Baum / Leng / Schneider: Wirtschaft - Gesellschaft - Mentalitäten (2006), S. 63–78.
- Ellmers, Detlev: Mit Seekiste und Bettzeug an Bord. Das Reisegepäck der Seefahrenden vom Mittelalter bis zum frühen 20. Jahrhundert, in: HGbl. 127, 2009, S. 1–52.
- Ellmers, Detlev: Koggen kontrovers, in: HGbl. 128, 2010, S. 113–140.
- Ellmers, Detlev / Schnall, Uwe: Schiffbau und Schiffstypen im mittelalterlichen Europa, in: Lindgren: Europäische Technik im Mittelalter (1997), S. 353–370.
- Elmshäuser, Konrad (Hrsg.): Häfen - Schiffe - Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, Bremerhaven / Bremen 2002.
- Elvert, Jürgen: Mitteleuropa! Deutsche Pläne zur europäischen Neuordnung (1918–1945), Stuttgart 1999.
- Endres, Fritz (Hrsg.): Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck, Lübeck 1926.
- Engel, Evamaria: Kap. VII. „Die feudale deutsche Ostexpansion im 12. und 13. Jahrhundert und die Herausbildung der vollentwickelten Feudalgesellschaft zwischen Elbe und Oder“, Abschn. 2.: „Die militärisch-politische Eroberung“, in: Herrmann: Slawen in Deutschland (1995), SA. 379–404.

- Engel, Evamaria: Wege zur mittelalterlichen Stadt, in: Brachmann: Burg – Burgstadt – Stadt (1995), S. 9–26.
- Engel, Evamaria: Die deutsche Stadt im Mittelalter, München 1993,, Neudr. Düsseldorf 2005.
- Engels, Friedrich: Herrn Eugen Dührings Umwälzung der Wissenschaft [„Anti-Dühring“], Berlin (Dietz) 1952.
- Englert, Anton: Large Cargo Vessels in Danish Waters, AD 1000 - 1250, Diss. Kiel, 2001.
- Englisch, Brigitte: Ordo orbis terrae. Die Weltsicht in den *Mappae mundi* des frühen und hohen Mittelalters, Berlin 2002.
- Erdmann, Karl-Friedrich: Die Ökumene der Historiker. Geschichte der Internationalen Historikerkongresse und des Comité International des Sciences Historiques, Göttingen 1987.
- Es, W. A. van / Verwers, W. J. H.: Ausgrabungen in Dorestad, Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, overdrukken nr. 184, Amersfoort 1983.
- Evans, Angela: The Clinker-built Boats of the North Sea, 300–1000 A.D. in: Bang-Andersen / Greenhill / Grude: The North Sea (1985), S. 63–78.
- Fahlbusch, Michael / Haar, Ingo (Hrsg.): Völkische Wissenschaften und Politikberatung im 20. Jahrhundert: Expertise und „Neuordnung“ Europas, Paderborn [u.a.] 2010.
- Falk, Hjalmar: Altnordisches Seewesen, Heidelberg 1912.
- Fehling, Günter P. (Hrsg.): Seehandelszentren des nördlichen Europa. Der Strukturwandel vom 12. zum 13. Jahrhundert, (Beiträge des Ostsee-Kolloquiums, Lübeck 1981), Bonn 1983.
- Ferber, Kurt: Der Turm und das Leuchtfeuer auf Neuwerk, in: ZVHG 14, 1909, S. 1–36.
- Ferber, Kurt: Die Entwicklung des Hamburger Tonnen-, Baken- und Leuchtfeuerwesens, in: ZVHG 18, 1914, S. 1–103.
- Feuß, Axel: Wasser-, Wind- und Industriemühlen in Hamburg, Heide 2007.
- Fiedler, Brigitte: Die gewerblichen Eigenbetriebe der Stadt Hamburg im Spätmittelalter, Diss. Hamburg, 1974.
- Fink, Georg: Die Lübecker Stadtsiegel, in: ZVLGA 35, 1955, S. 14–33.
- Fischer, Ernst Peter: Die andere Bildung. Was man von den Naturwissenschaften wissen sollte, 8. Aufl. Berlin 2005.
- Fischer, Ernst Peter: Wie der Mensch seine Welt neu erschaffen hat, Berlin / Heidelberg 2013.
- Flaskamp, Franz: Die frühe Friesen- und Sachsenmission aus northumbrischer Sicht. Das Zeugnis des Beda, in: AKG 51, 1969, S. 183–209.
- Fliedner, Siegfried: „Kogge“ und „Hulk“. Ein Beitrag zur Schiffstypengeschichte, in: Die Bremer Hanse-Kogge. Fund - Konservierung - Forschung Bremen 1969, S. 39–121.
- Fliedner, Siegfried / Pohl-Weber, Rosemarie: Die Bremer Kogge, Heft 19 des Focke Museums, 4. Aufl., Bremen 1974.
- Förster, Thomas: Schiffe der Hanse, Rostock 2009.
- Fouquet, Gerhard: „AD STRUCTURAM CIVITATIS“: Der öffentliche Baubetrieb Hamburgs und die Errichtung von Mühlen- und Schleusenanlagen in Fuhlsbüttel während der Jahre 1465/87, in: Dirlmeier: Öffentl. Bauen (1991), S. 206–292.
- Frahm, Friedrich: Das Stadtrecht der Schleswiger und ihre Heimat, in: ZGesSHG 64, 1936, S.1–99.

- Friedland, Klaus / Ellmers, Detlev (Hrsg.): Städtebund und Schifffahrt zur Hansezeit, Herzberg (Harz) / Pöhlde 1981.
- Friel, Ian: Towards a three-masted ship: England and the advent of the three-masted ship, in: ICMM: Intern. Congress of Maritime Museums (1981), S. 130–138.
- Friel, Ian: Henry V's *Grace Dieu* and the wreck in the R. Hamble near Bursledon, Hampshire, in: IJNA 22, 1993, S. 3–19.
- Friel, Ian: The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship, in: Gardiner: Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 77–90.
- Friel, Ian: The Good Ship. Ships, Shipbuilding and Technology in England 1200-1520, London 1995.
- Friel, Ian: Oars, Sails and Guns: The English and War at Sea, c. 1200–c.1500, in: Hattendorf / Ungar: War at Sea (2003), S. 69–79.
- Fritze, Konrad / Krause, Günter: Seekriege der Hanse. Das erste Kapitel deutscher Seekriegsgeschichte, 2., verb. Aufl., Berlin 1997.
- Fritze, Konrad / Müller-Mertens, Eckard / Schildhauer, Johannes (Hrsg.): Bürgertum - Handelskapital - Städtebünde, (Hansische Studien III), Weimar 1975.
- Fritze, Konrad et al. (Hrsg.): Neue hansische Studien, Berlin 1970.
- Fröhlich, Elke (Hrsg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels. Sämtliche Fragmente, Teil 2: Diktate 1941-1945, Bd. 8: April-Juni 1943 (beab. v. Hartmut Mehringer), München, u.a. 1993.
- Fuhrmann, Horst (Hrsg.): Fälschungen im Mittelalter. Teil III: Diplomatische Fälschungen (I), Hannover 1988.
- Gabrielsson, Peter: Die Zeit der Hanse 1300-1517, in: Jochmann / Loose: Hamburg. Geschichte (1982), S. 104–190.
- Gaedechens, Cipriano Francisco: Das hamburgische Militär bis zum Jahr 1811, in: ZVHG 8, 1889, S. 421–600.
- Ganshof, François Louis: Note sur le «praeceptum negotiatorum» de Louis le Pieux, in: Studi in onore di Armando Saponi, hrsg. v. Istituto Editoriale Cisalpino, Milano 1957, S. 101–112.
- Gardiner, Leslie: The British Admiralty, Edinburgh / London 1968.
- Gardiner, Robert (Hrsg.): Cogs, Caravels and Galleons, London 1994.
- Gardiner, Robert (Hrsg.): The Earliest Ships. Evolution of Boats into Ships, London 1996.
- Gerhardt, Volker (Hrsg.): Marxismus: Versuch einer Bilanz, Magdeburg 2001.
- Goertz, Hans-Jürgen: Umgang mit der Geschichte. Eine Einführung in die Geschichtstheorie, Reinbek 1995.
- Goetz, Hans-Werner (Hrsg.): Die Aktualität des Mittelalters, Bochum 2002.
- Golczewski, Frank: Der Fall Spethmann/Thorbecke. Ein langwieriger Streit um Wissenschaft und Politik, in: Geschichte in Köln: Studentische Zeitschrift am Historischen Seminar Heft 25, Juli 1989, S. 43–72.
- Graeber, Andreas: Untersuchungen zum spätrömischen Korporationswesen, Frankfurt a.M. 1983.
- Graham-Campbell, James (Hrsg.): Das Leben der Wikinger, Krieger, Händler und Entdecker, Berlin / Hamburg 1980.
- Graichen, Gisela / Hammel-Kiesow, Rolf: Die Deutsche Hanse. Eine heimliche Supermacht, Reinbek bei Hamburg 2011.
- Graßmann, Antjekathrin (Hrsg.): Niedergang oder Übergang? Zur Spätzeit der Hanse im 16. und 17. Jahrhundert, Köln / Weimar / Wien 1998.

- Graßmann, Antjekathrin (Hrsg.): *Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert*, Trier 2001.
- Graßmann, Antjekathrin: Philippe Dolinger (1904-1999), in: *HGbl.* 119, 2001, S.1-3.
- Graßmann, Antjekathrin (Hrsg.): *Lübeckische Geschichte*, 4. Aufl., Lübeck 2008.
- Green, Jeremy: *Arabia to China – the Oriental Traditions*, in: Gardiner: *Earliest Ships* (1996), S. 89-109.
- Green, Miranda J. (Hrsg.): *The Celtic world*, London / New York 1995.
- Greenhill, Basil: *The Mysterious Hulc*, in: *MM* 86, 2000, S. 3-18.
- Greenhill, Basil: *Introduction*, in: McGrail: *Boats of South Asia* (2003), S. 1-9.
- Grierson, Philip: *Commerce in the Dark Ages: A Critique of the Evidence*, in: *Transact-Lond Ser.* 5, vol. 9, 1959, S. 123-140.
- Grierson, Philip: *Münzen des Mittelalters*, (dt. Übers. Alfred R. Zeller), München 1976.
- Grierson, Philip / Blackburn, Mark: *Medieval European coinage. Bd. I: The Early Middle Ages : (5th - 10th centuries)*, Cambridge 1986.
- Grimm, Jacob: *Geschichte der deutschen Sprache*, Bd. 2., 4. Aufl., Leipzig 1880.
- Grolle, Joist: *Hamburg und seine Historiker*, Hamburg 1997.
- Groneuer, Hannelore: *Die Seevericherung in Genua am Ausgang des 14. Jahrhunderts*, in: Schulz: *Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters* (1976), S. 218-260.
- Gründel, Horst: *Eine Geschichte der europäischen Expansion. Von Entdeckern und Eroberern zum Kolonialismus*, Darmstadt 2003.
- Gummert, Hans / Rieger, Bodo / Weiper, Lutz (Hrsg.): *Münchener Handbuch des Gesellschaftsrechts*, 2. Aufl., München 2004.
- Haar, Ingo: *Historiker im Nationalsozialismus. Deutsche Geschichtswissenschaft und der „Volkskampf“ im Osten*, 2. Aufl., Göttingen 2002.
- Haar, Ingo / Fahlbusch, Michael (Hrsg.): *Handbuch der völkischen Wissenschaften. Personen - Institutionen - Forschungsprogramme - Stiftungen*, München 2008.
- Hagedorn, Bernhard: *Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts* (2 Teile), in: *HGbl.* 15/16, 1909/1910, 1. Teil (1909), S. 329-429; 2. Teil (1910), S. 187-284.
- Hagedorn, Bernhard: *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*, Berlin 1914.
- Hägermann, Dieter: 'Villa', in: *LexMA* Bd. 8, 1999, Sp. 1674-1675.
- Hammel, Rolf: *Ein neues Bild des alten Lübeck. Archäologische Ergebnisse aus der Sicht des Historikers*, in: *ZVLGA* 59, 1979, S. 211-222.
- Hammel-Kiesow, Rolf: *Lübeck als Vorbild zahlreicher Städtegründungen im Ostseeraum? Überlegungen zum Verhältnis zwischen geschichtlichen Vorgängen und historiographischer Erklärungs*, in: Hoffmann / Lubowitz: *Die Stadt im westlichen Ostseeraum. Bd. 1* (1995), S. 263-323.
- Hammel-Kiesow, Rolf (Hrsg.): *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung*, Trier 2002.
- Hammel-Kiesow, Rolf: *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung. Einführung zu den Hansischen Studien XIII*, in: Hammel-Kiesow: *Vergleichende Ansätze* (2002), S. .1-30.
- Hammel-Kiesow, Rolf: *Silber, Gold und Hansehandel. Lübecks Geldgeschichte und der große Münzschatz von 1533/37*, Lübeck 2003.

- Hammel-Kiesow, Rolf: Die Entstehung des sozialräumlichen Gefüges der mittelalterlichen Großstadt Lübeck. Grund und Boden, Baubestand und mittelalterliche Struktur, in: Meinhardt / Ranft: Sozialräumliches Gefüge Lübeck Sozialstruktur und Sozialtopographie vorindustrieller Städte, S. 139–203.
- Hammel-Kiesow, Rolf: Europäische Union, Globalisierung und Hanse. Überlegungen zur aktuellen Vereinnahmung eines historischen Phänomens, in: HGbl. 125, 2007, S. 1–44.
- Hammel-Kiesow, Rolf: Die Hanse, 4. Aufl., München 2008.
- Hammel-Kiesow, Rolf: Teil 1: Die Anfänge Lübecks: Von der abotritischen Landnahme bis zur Eingliederung in die Grafschaft Holstein-Storman, in: Graßmann: Lübeckische Geschichte (2008), S. 1–79.
- Hammel-Kiesow, Rolf / Holbach, Rudolf (Hrsg.): Geschichtsbewusstsein in der Gesellschaft. Konstrukte der Hanse in den Medien und in der Öffentlichkeit, Trier 2010.
- Hammel-Kiesow, Rolf / Puhle, Matthias / Wittenberg, Siegfried: Die Hanse, Darmstadt 2009.
- Hampe, Karl: Der Zug nach Osten. Die kolonisatorische Großtat des deutschen Volkes im Mittelalter, Leipzig / Berlin 1. Auflage 1921 / 3. Aufl. 1935.
- Häpke, Rudolf: Der Herkunft der friesischen Gewebe, in: HGbl. 12, 1906, S. 309–325.
- Hattendorf, John B. / Unger, Richard W. (Hrsg.): War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance, Woodbridge 2003.
- Hatz, Gert: Der numismatische Befund der Ausgrabungen in Alt Lübeck, in: ZVLGA 36, 1956, S. 53–78.
- Hatz, Gert: Zur Münzprägung in Haithabu, in: Jankuhn / Schietzel / Reichstein: Handelsplätze des MAs (1984), S. 260–273.
- Hawking, Stephen: Eine kurze Geschichte der Zeit, (Neuausg.), Reinbek 2011.
- Hayen, Hajo: Der Landtransport: Wagenreste aus Haithabu, in: Jankuhn / Schietzel / Reichstein: Handelsplätze des MAs (1984), S. 251–253.
- Haywood, John: Dark Age Naval Power. A re-assessment of Frankish and Anglo-Saxon seafaring activity, London and New York 1991.
- Heinrich, Dirk: Untersuchungen an Tierknochen aus dem mittelalterlichen Hollingstedt (11./12. Jahrhundert), in: Brandt: Hollingstedt an der Treene (2012), S. 249–359.
- Heinsius, Paul: Dimensions et caractéristiques des «Koggen» dans le commerce baltique, in: Mollat: Le navire et l'économie maritime du nord (1960), S. 7–23 (incl. discussion].
- Heinsius, Paul: Ein Museum für Deutsche See- und Schiffahrtsgeschichte, in: Marine-Rundschau 61 (Heft 5), 1964, S. 245–258.
- Heinsius, Paul: Mecklenburger Schiffsformen des 13./14. Jahrhunderts, in: Bei der Wieden: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee (1986), S. 89–104.
- Heinsius, Paul: Das Schiff der Hansischen Frühzeit, (1. Aufl., 1956), 2. Aufl., Köln / Wien 1986.
- Heitz, Gerhard / Unger, Manfred: Heinrich Sproemberg 1889 bis 1966, in: Heitzer / Unger / Schmidt: Wegbereiter (1989), S. 300–317.
- Heitzer, Heinz / Noack, Karl-Heinz / Schmidt, Walter (Hrsg.): Wegbereiter der DDR-Geschichtswissenschaft. Biographien, Berlin 1989.
- Helten, Volker: Zwischen Kooperation und Konfrontation : Dänemark und das Frankenreich im 9. Jahrhundert, Köln 2011.

- Henn, Volker: Wege und Irrwege der Hanseforschung und Hanserezeption in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert, in: Nikolay-Panter / Janssen / Herborn: Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande (1994), S. 388–414.
- Henn, Volker: Was war die Hanse? in: Bracker / Henn / Postel: Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos (Textband), S. 14–23.
- Henn, Volker (Hrsg.): Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit, (Hans. Studien XI), Trier 2001.
- Henn, Volker / Sarnowsky, Jürgen (Hrsg.): Das Bild der Hanse in der städtischen Geschichtsschreibung des Mittelalters und der frühen Neuzeit, Trier 2010.
- Herrmann, Jan-Christoph: Der Wendenkreuzzug von 1147, Frankfurt am Main 2011.
- Herrmann, Joachim: Kap.II. „Wirtschaft und Wirtschaftsentwicklung“, Abschn. 8. „Austausch und Handel“, in: Herrmann: Slawen in Deutschland (1995), S. 126–152.
- Herrmann, Joachim (Hrsg.): Die Slawen in Deutschland. Geschichte und Kultur der slawischen Stämme westlich von Oder und Neiße vom 6. bis 12. Jahrhundert, Berlin 1985.
- Herrmann, Joachim / Engel, Evamaria: Kap.IV. „Gesellschaftliche und politische Struktur“, Abschn. 4. „Staat und Gesellschaft bei Obodriten, Hevellern und Rügenslawen vom 9. bis 12. Jahrhundert“, in: Herrmann: Slawen in Deutschland (1995), S. 252–277.
- Herzig, Arno (Hrsg.): Das alte Hamburg : (1500 - 1848/49), Vergleiche, Beziehungen, Berlin 1989.
- Hill, J. R. (Hrsg.): The Oxford Illustrated History of the Royal Navy, Oxford / New York 1995.
- Hill, Thomas: Von der Konfrontation zur Assimilation. Das Ende der Slawen in Ostholstein, Lauenburg und Lübeck vom 12. bis zum 15. Jahrhundert, in: Hill / Müller-Wille / Meier / Unverhau: Slawen und Deutsche (1995), S. 79–104.
- Hill, Thomas: Vom öffentlichen Gebrauch der Hansegeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, in: Graßmann: Ausklang und Nachklang (2001), S. 67–88.
- Hilliger, Benno: Gold- und Silbergewicht im Mittelalter, Halle 1932.
- Hinsch, Werner: Salzprähme, Budenkähne und Stecknitzschiffe, Die Schiffe der Stecknitzfahrt, in: Boehart / Bornefeld / Lopau: Geschichte der Stecknitz-Fahrt (1998), S. 103–109.
- Hirte, Christian / Wolf, Thomas: Das Kraweel und die weitere Entwicklung der Seeschiffe, in: Bracker / Henn / Postel: Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos (Textband), S. 771–775.
- Hitler, Adolf: Mein Kampf. Zweiter Band: Die nationalsozialistische Bewegung, (29.-30. Aufl., d. Ausg. v. 1927), München 1934.
- Hocker, Frederick M.: The Development of a Bottom-Based Shipbuilding Tradition in Northwestern Europe and the New World, Diss. Texas A&M University 1991, Ann Arbor, Mich. 1993.
- Hocker, Frederick M.: Bottom-Based Shipbuilding in Northwestern Europe, in: Hocker: Bottom-Based Shipbuilding (2004), S. 65–93.
- Hocker, Frederick M. / Ward, Cheryl A. (Hrsg.): The Philosophy of Shipbuilding, College Station, Texas 2004, S. 65–93.
- Höckmann, Olaf: Antike Seefahrt, München 1985.
- Hocquet, Jean-Claude: Les ressources de la mer: le sel et le poisson (Chap. IV), in: Carpentous / Lespagnol / Péron: Les Français, la terre et la mer (2005), S. 106–176.

- Hodges, Richard: *Primitive and Peasant Markets*, Oxford 1988.
- Hoffmann, Erich: Lübeck und die Erschließung des Ostseeraums, in: Bracker / Henn / Postel: *Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos* (Textband), S. 34–50.
- Hoffmann, Erich: Teil 2: Lübeck im Hoch- und Spätmittelalter: Die große Zeit Lübecks. in: Graßmann: *Lübeckische Geschichte* (2008), S. 81–339.
- Hoffmann, Erich / Lubowitz, Frank (Hrsg.): *Die Stadt im westlichen Ostseeraum. Vorträge zur Stadtgründung und Stadterweiterung im hohen Mittelalter. Teil 1*, Frankfurt am Main u. a. 1995.
- Hoffmann, Gabriele / Schall, Uwe (Hrsg.): *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie*, Bremerhaven / Hamburg 2003.
- Hoffmann, Gabriele / Schnall, Uwe: Warum wurde die Kogge das erfolgreichste Schiff im 14. Jahrhundert? in: Hoffmann / Schnall: *Die Kogge. Sternstunde* (2003), S. 272–275.
- Hofmeister, Adolf E.: *Besiedlung und Verfassung der Stader Elbmarschen im Mittelalter, Teil I: Die Stader Elbmarschen vor der Kolonisation des 12. Jahrhunderts*, Hildesheim 1979.
- Hofmeister, Adolf E.: *Besiedlung und Verfassung der Stader Elbmarschen im Mittelalter, Teil II: Die Hollerkolonisation und die Landesgemeinden Land Kehdingen und Altes Land*, Hildesheim 1981.
- Hoheisel, Wolf-Dieter: Das Schiff der Kaufleute. Nachbau der Bremer Hansekogge aus dem Jahr 1380, in: *Kultur & Technik* 3, 1992, S. 44–48.
- Hohls, Rüdiger / Jarausch, Torsten (Hrsg.): *Versäumte Fragen. Deutsche Historiker im Schatten des Nationalsozialismus*, Interview Helga Grebing, S.144-162, München 2000.
- Holbach, Rudolf: Formen des Verlags im Hanseraum vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, in: *HGbl.* 103, 1985, S.41–73.
- Holbach, Rudolf: *Frühformen von Verlag und Großbetrieb in der gewerblichen Produktion (13. – 16. Jahrhundert)*, Stuttgart 1994.
- Howard, Frank: *Sailing Ship of War 1400-1860*, Greenwich 1979.
- Howard, G. F.: The Date of the Hastings Manuscript Ships, in: *MM* 63, 1977, S. 214–218.
- Humble, Richard: *Die Entdecker*, Amsterdam 1979.
- Hunke, Heinrich (Hrsg.): *Hanse. Downing Street und Deutschlands Lebensraum*, 2. Aufl., Berlin 1942.
- Hutchinson, Gillian: *Medieval Ships and Shipping*, Leicester 1994.
- ICMM: *International Congress of Maritime Museums, 4th Conference 1981: Proceedings*, Paris 1983.
- Jahnke, Carsten: *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert)*, Köln / Weimar / Wien 2000.
- Jahnke, Carsten: *Piraten und Politik. Die Auseinandersetzung Lübecks und Hamburgs mit Gerhard von Oldenburg und Edo Wymeken zu Jever, 1480 bis 1487*, in: Ehbrecht: *Störtebeker* (2005), S. 181–209.
- Jahnke, Carsten: *Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Ansätze einer Neubewertung*, in: *HGbl.* 126, 2008, S. 145–185.
- Jahnke, Carsten: *Hansisches und anderes Seerecht*, in: Cordes: *Hansisches und hansestädtisches Recht* (2008), S. 41–67.
- Jahnke, Carsten: *Zur Interpretation der ersten Lübecker Schiffssiegel*, in: *ZVLGA* 88, 2008, S. 9–24.
- Jahnke, Carsten: *Koggen und kein Ende. Anmerkungen zu den Thesen von Reinhard Paulsen und Detlev Ellmers*, in: *ZVLGA* 91, 2011, S. 305–320.

- Jahnke, Carsten: Die Hanse. Überlegungen zur Entwicklung des Hansebegriffs und der Hanse als Institution resp. Organisation, in: HGBll. 131, 2013, S. 1–32.
- Jankuhn, Herbert / Ebel, Else (Hrsg.): Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Teil VI: Organisationsformen der Kaufmannsvereinigungen in der Spätantike und im frühen Mittelalter, Göttingen 1989.
- Jankuhn, Herbert / Schietzel, Kurt / Reichstein, Hans (Hrsg.): Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen an ländlichen und frühstädtischen Siedlungen im deutschen Küstengebiet vom 5. Jahrhundert v. Chr. Bis zum 11. Jahrhundert n. Chr. Bd. 2: Handelsplätze des frühen und hohen Mittelalters, Weinheim 1984.
- Janssen, J. J.: Die Struktur der pharaonischen Wirtschaft, in: GötMisz. 48, 1981, S. 59–77.
- Jellema, Dirk: Frisian trade in the Dark Age, in: Speculum 30, 1955, S.15–36.
- Jenks, Stuart: Die Einstellung der Hanse zu den Stadtaufständen im Spätmittelalter, in: Henn: Hansische Tagfahrten (2001), S. 785–108.
- Jesse, Wilhelm: Die Münzpolitik der Hansestädte, in: HGBll. 53, 1928, S. 78–96.
- Jesse, Wilhelm: Der wendische Münzverein, Lübeck 1928.
- Jesse, Wilhelm: Hamburgs Anteil an der deutschen Münz- und Geldpolitik, in: ZVHG 38, 1939, S. 117–144.
- Jochmann, Klaus Werner / Loose, Hans-Dieter (Hrsg.): Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner, Hamburg 1982.
- Johanek, Peter: Der „Außenhandel“ des Frankenreiches der Merowingerzeit nach Norden und Osten im Spiegel der Schriftquellen, in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: Handel des frühen Mittelalters (1985), S. 214–254.
- Johanek, Peter: Der fränkische Handel der Karolingerzeit im Spiegel der Schriftquellen, in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: Handel der Karolinger- und Wikingerzeit (1987), S. 7–68.
- Johne, Klaus-Peter: Die Römer an der Elbe. Das Stromgebiet der Elbe im geographischen Weltbild und im politischen Bewusstsein der griechisch-römischen Antike, Berlin 2006.
- Jöns, Hauke: Überlegungen zu Transport- und Kommunikationswegen des 1. Jahrtausends im nordwestdeutschen Nordseeküstengebiet, in: Brather / Geuenich / Huth: Historia archaeologica (2009), S. 389–413.
- Jörn, Nils / Kattinger, Detlev / Wernicke, Horst (Hrsg.): Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse, Köln / Weimar / Wien 1999.
- Jürgensen, Kurt (Hrsg.): Geschichtliche Beiträge zu Gewerbe, Handel und Verkehr im Herzogtum Lauenburg und in umliegenden Territorien, Mölln 1997.
- Kaegbein, Paul (Hrsg.): Fritz Rörig, Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, 2. Aufl., Wien / Köln / Graz 1971.
- Kahrs, Horst: Von der „Großraumwirtschaft“ zur „Neuen Ordnung“. Zur strategischen Orientierung der deutschen Eliten 1932-1943, in: Kahrs / Meyer / Esch: Modelle für ein deutsches Europa (1992), S. 9–28.
- Kahrs, Horst / Meyer, Ahlrich / Esch, Michael G. (Hrsg.): Modelle für ein deutsches Europa . Ökonomie und Herrschaft im Großwirtschaftsraum, Berlin 1992.
- Kallweit, Otto: Der „Peter von Danzig 1471“ (Das „Große Kraweel“). Versuch einer Rekonstruktion, in: Seekiste 7, 1952, S. 524–526.
- Kammler, Andreas: Up Eventur. Untersuchungen zur Kaperschaftsfahrt 1471-1512, vornehmlich nach Hamburger und Lübecker Quellen, St. Katharinen 2005.

- Kammler, Andreas: „...umme dat kraweel...“ – Schiffbau in Lübeck 1477, in: ZVLGA 86, 2006, S. 11–21.
- Kämpf, Hellmut (Hrsg.): Herrschaft und Staat im Mittelalter, Bad Homburg 1956.
- Keßler, Mario: Exilerfahrung in Wissenschaft und Politik. Remigrierte Historiker in der frühen DDR, Köln / Weimar / Wien 2001.
- Keßler, Mario: Alternativen zu Hitler. Deutsche Historiker im Exil, in: Keßler: Deutsche Historiker im Exil (2005), S. 10–18.
- Keßler, Mario (Hrsg.): Deutsche Historiker im Exil (1933-1945), Berlin 2005.
- Kellinghusen, Hans: Heinrich Reincke, Professor Dr. jur. Dr. phil. h. c., Direktor des Staatsarchivs. Nachruf (gehalten am 19. April 1961), in: ZVHG 47, 1961, S. 1–15.
- Kempke, Torsten: Slawen und Deutsche in Ostholstein bis zum frühen 13. Jahrhundert aus archäologischer Sicht, in: Hill / Müller-Wille / Meier / Unverhau: Slawen und Deutsche (1995), S. 9–28.
- Kühn, Hans Joachim: Ein hochmittelalterlicher Fährprahm im Haddebyer Noor (Haithabu Wrack IV), in: Brandt / Kühn: Der Prahm aus Haithabu (2004), S. 9–16.
- Kiedel, Klaus-Peter / Schnall, Uwe (Hrsg.): Die Hanse-Kogge von 1380, Bremerhaven 1982.
- Kiesselbach, Theodor: Der Ursprung der Rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme, in: HGbl. 33, 1906, S. 1–60.
- Klein, Ernst: Geschichte der öffentlichen Finanzen in Deutschland (1500-1870), Wiesbaden 1974.
- Kleingärtner, Sunhild: Die frühe Phase der Urbanisierung an der südlichen Ostseeküste im ersten nachchristlichen Jahrtausend, Neumünster 2014.
- Kletzin, Birgit: Europa aus Rasse und Raum, Die nationalsozialistische Idee der Neuen Ordnung, 2. Aufl., Münster 2002.
- Kluge, Friedrich (Hrsg.): Seemannssprache. Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke älterer und neuerer Zeit, Halle a. d. S. 1911.
- Klumker, Christian Jasper: Der friesische Tuchhandel zur Zeit Karls des Grossen und sein Verhältnis zur Weberei jener Zeit, in: JbEmden 13, 1899, S. 29–69.
- Konen, Heinrich Clemens: Classis Germanica. Die römische Rheinflotte im 1. - 3. Jahrhundert n. Chr. St. Katharinen 2000.
- Koppe, Wilhelm: Fritz Rörig und sein Werk, in: Brandt, A.v. / Koppe: Gedächtnisschrift für Fritz Rörig (1953), S. 9–24.
- Koppe, Wilhelm: Schleswig und die Schleswiger (1066 bis 1134), in: Brandt, A.v. / Koppe: Gedächtnisschrift für Fritz Rörig (1953), S.95–120.
- Kramer, Evert / Taayke, Ernst: Friesen entlang der Nordseeküste von 400 bis 1000 n. Chr. in: Döring: Friesen, Sachsen und Dänen, S. 9–23.
- Krause, Günter: Der Übergang zur Kraweelbauweise im hansischen Schiffbau, in: das logbuch 28.3, 1992, S. 107–110.
- Krause, Günter: Das Seekriegswesen in der Geschichte der Hanse, in: Wernicke / Jörn: Beiträge zur hansischen Geschichte (1998), S. 207–214.
- Krause, Günter: Handelsschiffahrt der Hanse, Bentwisch / Rostock 2010.
- Krause, Hans-Thomas: Dietrich Schäfer und die Umorientierung der deutschen bürgerlichen Hanseforschung zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in: Fritze / Müller-Mertens / Schildhauer / Voigt: Neue hansische Studien (1970), S. 93–117.

- Kreller, Hans: *Lex Rhodia*. Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechts, in: *ZfHK* 85, 1921, S. 257–367.
- Kretzschmar, Johannes / Rörig, Fritz: *Die Hanse*. (Worte zur Einführung in die vom Staatsarchiv Lübeck ausgestellten Reproduktionen von Urkunden und Siegeln zur Hansegeschichte), Leipzig 1914.
- Krieger, Karl-Friedrich: *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron*, (QDHansG, N.F. XV), Köln / Wien 1970.
- Krieger, Karl-Friedrich: Die Entwicklung des Seerechts im Mittelmeerraum von der Antike bis zum *Consolat de Mer*, in: *Jahrbuch für internationales Recht* 16, 1973, S. 179–208.
- Krieger, Karl-Friedrich: Die Anfänge des Seerechts im Nord- und Ostseeraum (von der Spätantike bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts), in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: *Handel der Karolinger- und Wikingerzeit* (1987), S. 246–265.
- Kroeschell, Karl: *Deutsche Rechtsgeschichte*. Bd. 1: Bis 1250, 13. überarb. Aufl., Köln / Weimar / Wien 2008.
- Krogmann, Willy: Die Eigentumsverhältnisse des Lübecker Marktes um 1300 und ihre Erklärung, in: *VSWG* 20, 1928, S. 165–171.
- Kuhn, Hans: Rezension: Paul Heinsius, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, Weimar 1419, in: *HGBll.* 75, 1957, S. 98–102.
- Kulischer, Josef: *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*. Bd. 1: *Das Mittelalter*, 5. unveränd. Aufl. (Nachdr. d. 1. Aufl. München / Berlin 1928), Oldenbourg 1976 = 1928.
- Landwehr, Götz: Das Seerecht im Ostseeraum vom Mittelalter bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, in: Eckert / Modéer: *Recht im Ostseeraum* (2002), S. 275–303.
- Landwehr, Götz: *Das Seerecht der Hanse (1365-1614)*. Vom Schifffordnungsrecht zum Seehandelsrecht, Hamburg 2003.
- Lane, Frederic C.: *Venice. A Maritime Republic*, Baltimore / London 1973.
- Lang, Arend W.: *Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*, Bonn 1965.
- Lappenberg, Johann Martin: Über die älteste Reihefahrt zwischen Hamburg und Stade, in: *ZVHG* 1, 1841, S. 299–304.
- Lappenberg, Johann Martin: Von den Quelle der hamburgischen Geschichte bis kurz nach der Reformation. Vortrag des Herrn Dr. L a p p e n b e r g zur Eröffnung der historischen Section am 20. Juni 1839, in: *ZVHG* 1, 1841, S. 37–55.
- Lappenberg, Johann Martin: Von der Rathswahl und Rathsverfassung zu Hamburg vor dem Wahlrecesse v. J. 1663, in: *ZVHG* 3, 1851, S. 281–347.
- Lappenberg, Johann Martin: Antrag auf Herausgabe der deutschen Hanserecesse (Nachrichten von der historischen Kommission bei der Königlich Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Beilage zur Historischen Zeitschrift), Nachricht Nr. IX), in: *HZ* 2, 1859, Beilage S. 47–53.
- Lasch, Agathe: *Mittelniederdeutsche Grammatik*, Halle 1914.
- Le Goff, Jacques: *Wucherzins und Höllenqualen. Ökonomie und Religion im Mittelalter*, (aus d. Franz. übers. von Matthias Rüb), Stuttgart 1988.
- Lebecq, Stéphane: *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Âge*. Vol.1: *Essay*, Lille 1983.
- Lebecq, Stéphane: *Les origines franques*. V^e – IX^e siècle, [Paris] 1990.
- Lebecq, Stéphane: On the use of the word 'Frisian' in the 6th–10th centuries written sources: some interpretations, in: McGrail: *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 85–90.

- Lehmann, Hartmut / Sheehan, James J. (Hrsg.): *An Interrupted Past. German-Speaking Refugee Historians in the United States after 1933*, Washington, D.C. / Cambridge 1991.
- Levathes, Louise: *When China Ruled the Seas. The Treasure Fleet of the Dragon Throne 1405 – 1433*, New York / Oxford 1994.
- Lewis, Archibald R. / Runyan, Timothy J.: *European Naval and Maritime History, 300–1500*, Bloomington 1985.
- Lewis, Archibald Ross: *Le commerce et la navigation sur les côtes atlantiques de la Gaule du V^e au VIII^e siècle*, in: MA 59, 1953, S. 249–298.
- Li, Wei: *Deutsche Pläne zur europäischen wirtschaftlichen Neuordnung 1939 - 1945. Weltwirtschaft, kontinentaleuropäische Autarkie und mitteleuropäische Wirtschaftsintegration*, Hamburg 2007.
- Lienau, Otto: *Geschichte und Aussehen des Großen Kraweels „Der Peter von Danzig“ 1462–1475*, (Schiffahrtstechnische Forschungshefte, Dreizehntes Heft, November 1942), Berlin 1942.
- Lindgren, Uta (Hrsg.): *Europäische Technik im Mittelalter : 800 bis 1200. Tradition und Innovation. Ein Handbuch*, 2. Aufl., Berlin 1997.
- Lindquist, Sven-Olof (Hrsg.): *Society and trade in the Baltic during the Viking Age*, Visby 1985.
- Lipgens, Walter: *Die Anfänge der europäischen Einigungspolitik 1945–1950. Erster Teil: 1945–1947*, Stuttgart 1977.
- Loades, David: *From the King's Ships to the Royal Navy 1500-1642*, in: Hill: *History of the Royal Navy* (1995), S. 24–55.
- Lotter, Friedrich: *The Crusading Idea and the Conquest of the Region East of the Elbe*, in: Barley / MacKay: *Medieval Frontier Societies* (1989), S. 267–306.
- Lucassen, Jan / Unger, Richard W.: *Shipping, Productivity and Economic Growth*, in: Unger: *Shipping and Economic Growth* (2011), S. 3–44.
- Luxemburg, Rosa: *Gesammelte Werke, Bd. 3: Juli 1911 bis Juli 1914*, 5. Aufl., Berlin 1990.
- Luz, Helmut Stubbe da: *„Die Arbeit in der gewohnten Form fortgesetzt“? Der Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, die Bremer Historische Gesellschaft und der Hansische Geschichtsverein in der NS-Zeit*, in: BllDtLG 141/142, 2005/2006, S.289–345.
- Maier, Bernhard: *Geschichte und Kultur der Kelten*, München 2012.
- Maixner, Birgit: *Haithabu. Fernhandelszentrum zwischen den Welten (Begleitband zur Ausstellung im Wikinger Museum Haithabu)*, 2. aktual. Aufl., Schleswig 2012.
- Malmer, Brita: *Skeppsmyntet från Okholm: om danska 800-talmynt med fisksymboler*, in: NNUM 5, 2000, S. 103–109.
- Malmer, Brita: *Münzprägung und frühe Stadtbildung in Nordeuropa*, in: Brandt / Müller-Wilde / Radke: *Haithabu und die frühe Stadtentwicklung* (2002), S. 117–132.
- Marsden, P. R. V.: *A ship of the Roman period, from Blackfriars, in the City of London*, [published by the Guildhall Museum, London], Portsmouth [ca. 1965].
- Marsden, Peter: *A boat of the Roman period discovered on the site of New Guy's House, Bermondsey*, 1958, in: *TransactLond* vol. 21, pt. 2, 1965, S. 118–131.
- Marsden, Peter: *The County Hall ship*, in: *TransactLond* vol. 21, pt. 2, 1965, S. 109–117.
- Marsden, Peter: *A re-assessment of the Blackfriars Ships 1*, in: McGrail: *Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 66–74.

- Martin, Lillian Ray: *The Art and Archaeology of Venetian Ships and Boats*, Rochester 2001.
- Marx, Karl: *Das Kapital: Kritik der politischen Ökonomie*, Band 3, nach der 1., von Friedrich ENGELS herausgegebenen Auflage von 1894, (MEW Bd. 25), 30. Aufl., Berlin 1989.
- Mayer, Theodor: *Die Ausbildung der Grundlagen des modernen deutschen Staates im hohen Mittelalter* (1939), in: *Kämpf: Herrschaft und Staat* (1956), S. 284–331.
- McCusker, John: *The Wine Prise and Medieval Mercantile Shipping*, in: *McCusker, Essays in the Economic History of the Atlantic World*, London / New York 1997, S.22–42.
- McEnerney, John I.: *Alcuini Carmen 59*, in: *RPL X*, 1987, S.215–219.
- McGrail, Seán (Hrsg.): *The Archaeology of Medieval Ships and Harbours in Northern Europe*, (Papers based on those presented to an International Symposium on Boat and Ship Archaeology in Bremerhaven in 1979), Oxford 1979.
- McGrail, Seán: *Schiffe, Bootsbauer, Seeleute*, in: *Graham-Campbell: Leben der Wikinger* (1980), S. 36–63.
- McGrail, Seán: *Boats and boatsmanship in the late prehistoric southern North Sea and Channel region*, in: *McGrail: Maritime Celts, Frisians and Saxons* (1990), S. 32–48.
- McGrail, Seán (Hrsg.): *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, London 1990.
- McGrail, Seán: *The future of the Designated Wreck in the R. Hamble*, in: *IJNA* 22, 1993, S. 45–51.
- McGrail, Seán: *Celtic seafaring and transport*, in: *Green, M.: The Celtic world* (1995), S. 254–281.
- McGrail, Seán (Hrsg.): *Boats of South Asia*, London 2003.
- McGrail, Seán / Blue, Lucy: *The reverse-clinker boats of Bangladesh*, in: *McGrail: Boats of South Asia* (2003), S. 67–97.
- McGrail, Seán / Blue, Lucy / Kentley, Eric: *The reverse-clinker boats of Orissa and West Bengal*, in: *McGrail: Boats of South Asia* (2003), S. 67–97.
- Mehl, Heinrich (Hrsg.): *Historische Schiffe in Schleswig-Holstein. Vom Nydamboot zur Gorch Fock*, Heide 2002, S. 38–50.
- Meij, J. C. . de: *Oorlogsvaart, kaapvaart en zeeroof*, in: *Assaert / van Beylen / Jansen: Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (1976), S. 307–337.
- Menzies, Gavin: *1421. The Year China Discovered the World*, London 2002.
- Merwe, Pieter van der: *Towards a three-masted ship: Coche seu nave and carracks in the later 14th century*, in: *ICMM: Intern. Congress of Maritime Museums* (1981), S. 122–129.
- Metcalf, David Michael: *Coinage in South-Eastern Europe 820-1396*, 2. Aufl., London 1979.
- Meyer, Ahlrich: *Großraumpolitik und Kollaboration im Westen*. Werner Best, die Zeitschrift „Reich - Volksordnung - Lebensraum“ und die deutsche Militärverwaltung in Frankreich 1940-42, in: *Kahrs / Meyer / Esch: Modelle für ein deutsches Europa* (1992), S. 29–76.
- Meyer, Wilhelm: *Heinrich von Badewide (Bode) 1142(38)–1164*, in: *JbbVMecklG* 76, 1911, S. 8–32.
- Minois, Georges: *Nouvelle histoire de la Bretagne*, [Paris] 1992.
- Mischke, Alfred: *Werner Daitz*, in: *Der Weg zur völkischen Wirtschaft. Ausgewählte Reden und Aufsätze von Werner Daitz, Teil I: Deutschlands Wirtschafts-*

- ordnung aus eigener Kraft und eigenem Raum Dresden 1938, (Vorwort), S. 3–11.
- Mittag, Hans: Zur Struktur des Haushalts der Stadt Hamburg im Mittelalter, (Diss. Kiel), Leipzig 1914.
- Mollat, Michel (Hrsg.): Le navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du moyen-âge au XVIIIe siècle : travaux du Troisième Colloque International d'Histoire Maritime tenu, les 30 et 31 mai 1958, à l'Académie de Marine, présentés par Michel Mollat, Paris 1960.
- Moscato, Sabatino (Hrsg.): The Celts, Milano 1991.
- Mott, Lawrence V.: A three-masted ship depiction from 1409, in: *IJNA* 23, 1994, S. 39–40.
- Mott, Lawrence V.: Iberian Naval Power, 1000-1650, in: Hattendorf / Ungar: War at Sea (2003), S. 105–118.
- Müller-Mertens, Eckhard: Die Hanse in europäischer Sicht. Zu den konzeptionellen Neuansätzen der Nachkriegszeit und zu Rörigs Konzept, in: Müller-Mertens / Böcker: Konzeptionelle Ansätze (2003), S. 19–43.
- Müller-Mertens, Eckhard: Hansische Arbeitsgemeinschaft 1955 bis 1990. Reminiszenzen und Analysen, Trier 2011.
- Müller-Mertens, Eckhard / Böcker, Heide (Hrsg.): Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie, Trier 2003.
- Müller-Wille, Michael / Meier, Dietrich / Unverhau, Henning (Hrsg.): Slawen und Deutsche im südlichen Ostseeraum vom 11. bis zum 16. Jahrhundert. Archäologische, historische und sprachwissenschaftliche Beispiele aus Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Pommern, Neumünster 1995.
- Musset, Lucien: Naissance de la Normandie (Chap. IV), in: Boüard: Histoire de la Normandie (2001), S.75–130.
- Nagel, Anne Christine: Im Schatten des Dritten Reiches. Mittelalterforschung in der Bundesrepublik Deutschland 1945–1970, Göttingen 2005.
- Nance, R. Morton: An Italian Ship of 1339, in: *MM* 1, 1911, S. 334–339.
- Naudé, Wilhelm: Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15.-17. Jahrhundert, mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs, Leipzig 1889.
- Neckel, Gustav: Der Ursprung der Schifffahrt von Oléron, in: *HGbl.* 61, 1936, S. 174–177.
- Needham, Joseph: Science and Civilisation in China, Vol. 4: Physics and Physical Technology, Part III: Civil Engineering and Nautics, Cambridge 1971.
- Nehlsen, Herrmann: Kaufmann und Handel im Spiegel der germanischen Rechtsaufzeichnungen, in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: Handel des frühen Mittelalters (1985), S. 126–160.
- Neugebauer, Werner: Das Suburbium von Alt Lübeck, in: *ZVLGA* 39 [Jubiläumsband 800 Jahre Lübeck: „Lübisches Mittelalter“], 1959, S.11–28.
- Neumeister, Peter: Fritz Rörig 1882 bis 1952, in: Heitzer / Unger / Schmidt: Wegbereiter (1989), S. 216–230.
- Neumeister, Peter: Fritz Rörig – Tradition und Neuanfang historischer Forschung an der Berliner Universität und Akademie 1945/46 bis 1952, in: Sitzungsberichte der Leibniz-Sozietät 54, 2002, S. 115–126.
- Nickel, Hans-Jochen: Was macht ein Schiff zur Kogge? in: das logbuch 35.2, 1999, S. 72–76.
- Nicolas, Nicholas Harris: A History of the Royal Navy. From thre Earliest Times to the Wars of the French Revolution, Second Volume, London 1847.

- Nikolay-Panter, Marlene / Janssen, Wilhelm / Herborn, Wolfgang (Hrsg.): Geschichtliche Landeskunde der Rheinlande. Regionale Befunde und raumübergreifende Perspektiven; Georg Droege zum Gedenken, Köln / Weimar / Wien 1994.
- Nirnheim, Hans: Hamburg und Ostfriesland in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur hansische-friesischen Geschichte, Hamburg 1890.
- Nirnheim, Hans: Hinrich Murmester: ein hamburgischer Bürgermeister in der hansischen Blütezeit, Leipzig 1908.
- N.N. (Hrsg.): Deutscher Geist, Bd. 2, Leipzig 1921.
- N.N. (Hrsg.): Festgabe für Heinrich Himmler [...für den Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei Heinrich Himmler zu seinem 40. Geburtstag verfasst und ihm am 5. Jahrestag der Übernahme der Deutschen Polizei am 17. Juni 1941 überreicht], Darmstadt 1941.
- Noodt, Birgit: Fritz Rörig (1882-1952): Lübeck, Hanse und Volksgeschichte, in: ZVLGA 87, 2007, S. 155–180.
- North, Michael (Hrsg.): Geldumlauf, Währungssysteme und Zahlungsverkehr in Nordwesteuropa 1300 - 1800. Beiträge zur Geldgeschichte der späten Hansezeit, Köln / Wien 1989.
- North, Michael: Geldumlauf und Wirtschaftskonjunktur im südlichen Ostseeraum an der Wende zur Neuzeit (1440-1570), Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte am Beispiel des Großen Lübecker Münzschatzes, der norddeutschen Münzfunde und der schriftlichen Überlieferung, Sigmaringen 1990.
- North, Michael: Kleine Geschichte des Geldes. Vom Mittelalter bis heute, München 2009.
- Ochsenius, Hans (Hrsg.): Hansische Soldatenbriefe der Kameradschaften und Altherrenschaften des NSDStB zu Hamburg, Hamburg 1943.
- Oexle, Otto Gerhard: Die funktionale Dreiteilung der Gesellschaft bei Adalbero von Laon. Deutungsschema der sozialen Wirklichkeit im frühen Mittelalter, in: FMS 12, 1978, S. 1–54.
- Oexle, Otto Gerhard: Die Kaufmannsgilde von Tiel, in: Jankuhn / Ebel: Organisationsformen, S. 173–196.
- Oexle, Otto Gerhard: Gilde und Kommune. Über die Entstehung von „Einung“ und „Gemeinde“ als Grundformen des Zusammenlebens in Europa, in: Bickle: Theorien kommunaler Ordnung (1996), S. 75–97.
- Oppenheim, Michael: A history of the administration of the Royal Navy and of merchant shipping in relation to the Navy, from MDIX to MDCLX with an introduction treating of the preceding period, ¹1896, Neudr. North Haven 1961.
- Pagel, Karl: Die Hanse, (Neudruck der 1. Aufl. v. 1942), Braunschweig 1952.
- Pagel, Karl: Die Hanse, (neubearb. 3. Aufl.), Braunschweig 1963.
- Pagel, Karl: Die Hanse, (Neubearbeitung der Ausgabe von 1941 durch Friedrich Naab), Braunschweig 1983.
- Panten, Albert: Die Nordfriesen im Mittelalter, 3., völlig neu bearb. und erg. Aufl., Bräist/Bredstedt 2004.
- Paravicini, Werner: Jenseits von Brügge. Norddeutsche Schiffer und Kaufleute an der Atlantikküste und im Mittelmeer in Mittelalter und Früher Neuzeit, in: Müller-Mertens / Böcker: Konzeptionelle Ansätze (2003), S. 69–114.
- Partenheimer, Lutz: Die Entstehung der Mark Brandenburg, Köln (u.a.) 2007.
- Pauls, Theodor: Die Hanse und die Friesen, (Hansische Volkshefte 13, hrsg. v. HGV), Bremen 1927.

- Paulsen, Reinhard: Die Koggediskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen, in: HGbl. 128, 2010, S. 19–112.
- Pirenne, Henri: Draps de Frise ou draps de Flandre? Un petit problème d'histoire économique à l'époque carolingienne, in: VSWG 7, 1909, S. 308–315.
- Pitz, Ernst: Dietrich Schäfer als Hanseforscher, in: HGbl. 114, 1996, S. 141–166.
- Pitz, Ernst: Bürgereinung und Städteeinung: Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse, Köln / Weimar / Wien 2001.
- Plett, Peter C.: Die Finanzen der Stadt Hamburg im Mittelalter (1350-1562), Diss. Hamburg, 1960.
- Poelman, Huibert Antonie: Geschiedenis van den handel van Noord-Nederland gedurende het Merovingische en Karolingische tijdperk, Amsterdam 1908.
- Pohl, Hans (Hrsg.): Frankfurt im Messenetz Europas. Erträge der Forschung, (Rainer Koch (Hrsg.), Brücke zwischen den Völkern - Zur Geschichte der Frankfurter Messe, Band 3), Frankfurt am Main 1991, S. 1–12.
- Polanyi, Karl: *The Livelihood of Man*, New York u.a. 1977.
- Pomey, Patrice: Principles and Methods of Construction in Ancient Naval Architecture, in: Hocker: *Bottom-Based Shipbuilding* (2004), S. 25–36.
- Pomey, Patrice / Kahanov, Yaacov / Rieth, Eric: Transition from Shell to Skeleton in Ancient Mediterranean Ship-Construction: analysis, problems, and future research, in: *IJNA* 41, 2012, S. 235–314.
- Postel, Rainer: Zur Entwicklung der hansestädtischen Hafen- und Schifffahrtsverwaltung, in: *Stoob: See- und Flusshäfen* (1986), S. 211–227.
- Postel, Rainer: Der Niedergang der Hanse, in: Bracker / Henn / Postel: *Die Hanse - Lebenswirklichkeit und Mythos* (Textband), S. 165–193.
- Prigogine, Ilya: *Dialog mit der Natur. Neue Wege naturwissenschaftlichen Denkens*, 7. Aufl. München 1993.
- Prynne, M. W.: Henry V's *Grace Dieu*, in: *MM* 54, 1968, S. 115–128.
- Prynne, M. W.: *Dimensions of Grace Dieu*, in: *MM* 63, 1977, S. 6–7.
- Pryor, John H.: The Naval Architecture of Crusader Transport Ships, in: *MM* 70, 1984, Part I: S. 171–219, Part II: S. 275–192, Part III: S. 363–386.
- Pryor, John H.: The Mediterranean Round Ship, in: Gardiner: *Cogs, Caravels and Galleons* (1994), S. 59–76.
- Puhle, Matthias: Hanse und Museen - keineswegs ein unproblematisches Verhältnis, in: Hammel-Kiesow / Holbach: *Geschichtsbewusstsein* (2010), S. 89–97.
- Raape, Helga: Der Hamburger Aufstand im Jahre 1489, in: *ZVHG* 45, 1959, S. 1–94.
- Radtke, Christian: Zur Geschichte der Stadt Schleswig in vorhansischer Zeit, in: HGbl. 101, 1983, S. 15–27.
- Radtke, Christian: Die Kogge, in: Mehl: *Historische Schiffe* (2002), S. 38–50.
- Radtke, Christian: Schleswig im vorlübischen Geld- und Warenverkehr zwischen westlichem Kontinent und Ostseeraum, in: Brandt / Müller-Wilde / Radke: *Haithabu und die frühe Stadtentwicklung* (2002), S. 379–429.
- Radtke, Christian: Der Prahm „Haithabu IV“ in seinem historischen Kontext: Schleitranst, Fährstation, Überlandwege und die Kirche von Haddeby, in: Brandt / Kühn: *Der Prahm aus Haithabu* (2004), S. 17–41.
- Rahn Philips, Carla: The Galleon, in: Gardiner: *Cogs, Caravels and Galleons* (1994), S. 98–114.
- Reddé, Michel: La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine, in: *MEFRA* 91.1, 1979, S. 481–489.

- Reichsführer SS, SS-Hauptamt (Hrsg.): Germanische Gemeinsamkeit. Vorträge an der SS-Junkerschule Tölz, Posen 1944.
- Reincke, Heinrich: Hamburgische Territorialpolitik, in: ZVHG 38, 1939, S. 28–116.
- Reincke, Heinrich: Hanse, in: Hunke: Downing Street u. Lebensraum (1942), S. 18–33.
- Reincke, Heinrich: Reichsadler und Hansekogge als Zeichen der deutschen Hanse, in: Ochsenius: Hansische Soldatenbriefe (1943), S. 2–3.
- Reincke, Heinrich (Hrsg.): Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte, Hamburg 1951.
- Reincke, Heinrich / Hävernick, Walter / Schlotterer, Gustav (Hrsg.): Hamburg Einst und Jetzt, Hamburg 1933.
- Reinders, Reinder: Mediaeval Ships: Recent Finds in the Netherlands, in: McGrail: The Archaeology of Medieval Ships and Harbours (1979), S. 35–43.
- Reinhardt, Uta: Die Ilmenau als Wasserstraße, in: Jürgensen: Geschichtliche Beiträge zum Herzogtum Lauenburg (1997), S. 45–54.
- Rhode, Hans: Überlegungen zur mittelalterlichen Wasserstraße Eider/Treene/Schlei, in: Offa 43, 1986 (Festschrift für Albert Bantelmann zum 75. Geburtstag), S. 311–336.
- Rickman, Geoffrey: The Grain Trade Under the Roman Empire, in: D'Arms / Kopff: The Seaborne Commerce (1980), S. 261–275.
- Rieth, Eric: Le Clos des galées de Rouen, lieu de construction navale à clin et à carvel (1293-1419), in: Villain-Gandossi / Busuttill / Adam: Medieval Ships I: Northern Europe (1989), S. 71–77.
- Rohwer, Barbara: Der friesische Handel im frühen Mittelalter, Leipzig 1937.
- Rörig, Fritz: Geschichte Lübecks im Mittelalter, in: Endres: Geschichte Lübecks (1926), S. 28–56.
- Rörig, Fritz (Hrsg.): Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte, Breslau 1928, S. 11–39.
- Rörig, Fritz: Lübeck und der Ursprung der Ratsverfassung, (1915), in: Rörig: Hansische Beiträge, S. 11–39.
- Rörig, Fritz: Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung, in: HZ 139, 1929, S. 242–251.
- Rörig, Fritz: Die deutsche Hanse. Wesen und Leistung, in: Roselius: Zweites Nordisches Thing (1934), S. 105–118.
- Rörig, Fritz: Wandlungen der Hansischen Geschichtsforschung seit der Jahrhundertwende, in: Aubin / Brunner / Kohte / Papritz: Deutsche Ostforschung, Bd. 1 (1942), S. 421–445.
- Rörig, Fritz: Die Hanse im europäischen Raum, in: Reichsführer SS: Germanische Gemeinsamkeit (1944), S. 94–117.
- Rörig, Fritz: Volk, Raum und politische Ordnung in der deutschen Hanse, (Festvortrag vor der Preußischen Akademie der Wissenschaften am 27. Januar 1944), Berlin 1944.
- Rörig, Fritz: Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung, in: HGBll. 69 1950.
- Rörig, Fritz: Die europäische Stadt und die Kultur des Bürgertums im Mittelalter (1932), (hrsg. von Luise Rörig), 2., erw. Aufl., Göttingen 1955.
- Rörig, Fritz: Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum (1959), in: Kaegbein: Rörig, Wirtschaftskräfte (1971), S. 542–603.
- Rörig, Fritz: Heinrich der Löwe und die Gründung Lübecks. Grundsätzliche Erörterungen zur städtischen Ostsiedlung, (1937), in: Kaegbein: Rörig, Wirtschaftskräfte (1971), S. 447–489.

- Rörig, Fritz: Der Markt von Lübeck. Topographisch-statistische Untersuchungen zur deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, (1921), in: Kaegbein: Rörig, Wirtschaftskräfte (1971), S. 36–133.
- Rörig, Fritz: Die Stadt in der deutschen Geschichte (1952), in: Kaegbein: Rörig, Wirtschaftskräfte (1971), S. 658–680.
- Rose, Susan: The Navy of the Lancastrian Kings. Accounts and Inventories of William Soper, Keeper of the King's Ships, 1422-1427, London 1982.
- Rose, Susan: The Wall of England, to 1500, in: Hill: History of the Royal Navy (1995), S. 1–23.
- Rose, Susan: Medieval Ships and Seafaring, in: Catsambis / Ford / Hamilton: Handbbook of Maritime Archaeology (2011), S.426–444.
- Roselius, Ludwig (Hrsg.): Zweites Nordisches Thing, Bremen 1934.
- Rosenberg, Alfred: Europa, der Norden und Deutschland, in: Domes: Schicksalsgemeinschaft (1935), S. 7–12.
- Rougé, Jean: La marine dans l'Antiquité, Presses Universitaires de France [Paris] 1975.
- Ruddock, Alwyn A.: Italian Merchants and Shipping in Southampton 1270-1600, Southampton 1951.
- Rule, Margaret: The Roman-Celtic ship excarvated at St Peter Port, Guernsey, in: McGrail: Maritime Celts, Frisians and Saxons (1990), S. 49–56.
- Runyan, Timothy J.: The Relationship of Northern and Southern Seafaring Traditions in Late Medieval Europa, in: Villain-Gandossi, Christiane / Busuttill, Salvino / Adam, Paul (Hrsg.): Medieval Ships and the Birth of the Technological Societies, Vol. II: The Mediterranean Area and European Integration, Malta 1991, S. 197–209.
- Runyan, Timothy J.: The Cog as Warship, in: Gardiner: Cogs, Caravels and Galleons (1994), S. 47–58.
- Sabbe, Etienne: Les relations économique entre l'Angleterre et le Continent au Haut Moyen Age, in: MA 56, 1950, S. 169–193.
- Samsonowicz, Henryk: Die Wahrnehmung der Hanse von außen, in: Czaja: Bild und die Wahrnehmung der Stadt (2004), S. 75–89.
- Sartorius, Georg: Geschichte des hanseatischen Bundes. 1. Theil, Göttingen 1802.
- Schäfer, Dietrich: Der Stamm der Friesen und die niederländische Seegeltung, in: Marine-Rundschau 16, 1905, S. 1358–1366.
- Schäfer, Dietrich: Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte (1908), in: Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II (1913), S. 281–292.
- Schäfer, Dietrich (Hrsg.): Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. I, Jena 1913.
- Schäfer, Dietrich (Hrsg.): Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II, Jena 1913.
- Schäfer, Dietrich: Deutschland zur See. Eine historisch-politische Betrachtung (1897), in: Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II (1913), S. 24–101.
- Schäfer, Dietrich: Das eigentliche Arbeitsgebiet der Geschichte (1888), in: Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. I (1913), S. 264–290.
- Schäfer, Dietrich: Geschichtswissenschaft im 19. Jahrhundert (1907), in: Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II (1913), S. 250–280.
- Schäfer, Dietrich: Die Hanse und ihre Handelspolitik (1885), in: Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. I (1913), S. 168–193.
- Schäfer, Dietrich: Weltlage und Flottenverstärkung (1899), in: Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. II (1913), S. 127–145.
- Schäfer, Dietrich: Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen, Lübeck 1927.

- Schendel, Willem van: *A History of Bangladesh*, Cambridge 2009.
- Scheper, Burchard: *Frühe bürgerliche Institutionen norddeutscher Hansestädte*, Beiträge zu einer vergleichenden Verfassungsgeschichte Lübecks, Bremens, Lüneburgs und Hamburgs im Mittelalter, Köln / Wien 1975.
- Schildhauer, Johannes / Fritze, Konrad: *Stand und Aufgaben der Hansegeschichtsschreibung in der DDR*, in: *WZ Greifswald IX*, Nr. 2/3, 1959/60, S. 167–178.
- Schildhauer, Johannes / Fritze, Konrad / Stark, Walter: *Die Hanse*, 4. überarb. u. ergänz. Aufl., Berlin 1981.
- Schindler, Margarete: *Blick in Buxtehudes Vergangenheit*. *Geschichte einer Stadt*, 2. Aufl., Buxtehude 1993.
- Schmidt, Georg: *Städtehanse und Reich im 16. und 17. Jahrhundert*, in: *Graßmann: Niedergang oder Übergang?* (1998), S. 25–46.
- Schmidt, Ludwig: *Geschichte der deutschen Stämme bis zum Ausgang der Völkerwanderung*, Bd. 2.1, Berlin 1911.
- Schramm, Percy Ernst: *Nachruf auf Karl Hampe*, in: *HZ* 154, 1936, S.438–439.
- Schreiner, Klaus: *Wissenschaft von der Geschichte des Mittelalters nach 1945*. *Kontinuitäten und Diskontinuitäten der Mittelalterforschung im geteilten Deutschland*, in: *Schulin: Dt. Geschichtswissenschaft nach dem 2. WK* (1989), S. 87–146.
- Schulin, Ernst (Hrsg.): *Deutsche Geschichtswissenschaft nach dem zweiten Weltkrieg (1945–1965)*, München 1989.
- Schulz, Knut (Hrsg.): *Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters*. *Festschrift für Herbert Helbig zum 65. Geburtstag*, Köln / Wien 1976.
- Schulze, Hans K.: *Grundstrukturen der Verfassung im Mittelalter*. *Band I: Stammesverband, Gefolgschaft, Lehnswesen, Grundherrschaft*, 4. Aufl., Stuttgart 2004.
- Sedillot, René: *Muscheln, Münzen und Papier*. *Die Geschichte des Geldes*, Frankfurt / New York 1992.
- Selzer, Stephan: *Die mittelalterliche Hanse*, Darmstadt 2010.
- Sherborne, J. W.: *English Barges and Balingers of the Late Fourteenth Century*, in: *MM* 63, 1977, S. 109–114.
- Siegloff, Eike: *Maritimes Kulturgut der Wikingerzeit und des Mittelalters aus Hollingstedt*, in: *Brandt: Hollingstedt an der Treene* (2012), S. 115–248.
- Siems, Harald: *Vorfragen zu einer Untersuchung über den Handel in den frühmittelalterlichen Rechtsquellen*, in: *Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: Handel des frühen Mittelalters* (1985), S. 100–125.
- Siems, Harald: *Die Organisation der Kaufleute in der Merowingerzeit nach den Leges*, in: *Jankuhn / Ebel: Organisationsformen*, S. 62–145.
- Sirks, Boudewijn: *Food for Rome*. *The legal structure of the transportation and processing of supplies for the imperial distributions in Rome and Constantinople*, Amsterdam 1991.
- Skaare, Kolbjørn: *Skipsavbildninger på Birka-Hedeby mynter*, in: *Norsk Sjøfartsmuseum 1914-1964 Oslo* 1964, S.75–80.
- Ślaski, Kazimierz: *Die Organisation der Schifffahrt bei den Ostseeslawen vom 10. bis zum 13. Jahrhundert*, in: *HGbl.* 91, 1973, S. 1–11.
- Ślaski, Kazimierz: *Slawische Schiffe des westlichen Ostseeraumes*, in: *Offa* 34, 1977, S. 116–127.
- Sombart, Werner: *Der moderne Kapitalismus: historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart*. *Erster Band (in zwei Halbbänden): Die vorkapitalistische Wirtschaft*, 7. Aufl., München / Leipzig 1928.

- Spethmann, Hans: Forschungen im innersten Winkel der südwestlichen Ostsee, Lübeck 1953.
- Spethmann, Hans: Der Stadthügel zur Zeit von Lübecks Gründung. Skizzen und Studien. Erster Teil, Lübeck 1956.
- Spethmann, Hans: Denkschrift zu dem geheimen Gutachten der Herren Ahasver von Brandt und Werner Neugebauer über mich, deren Antworten darauf und meine Replik, Lübeck Mitte Januar 1955.
- Spindler, Konrad (Hrsg.): Mensch und Natur im mittelalterlichen Europa. Archäologische, historische und naturwissenschaftliche Befunde, Klagenfurt 1998.
- Sprandel, Rolf: Das mittelalterliche Zahlungssystem nach hansischnordischen Quellen des 13.- 15. Jahrhunderts, Stuttgart 1975.
- Sprandel, Rolf: Der Hafen von Hamburg, in: Stoob: See- und Flusshäfen (1986), S. 193–210.
- Sproemberg, Heinrich: Die Hanse in europäischer Sicht, in: (Extrait des:) *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles*, Tome L, 1961, (S. 221–224), hier 14 Seiten.
- Sproemberg, Heinrich: Die Anfänge eines „deutschen Staates“ im Mittelalter (1956), in: Sproemberg: Ausgewählte Abhandlungen (1971), S. 2–26.
- Sproemberg, Heinrich (Hrsg.): Mittelalter und demokratische Geschichtsschreibung. Ausgewählte Abhandlungen, Berlin 1971.
- Sproemberg, Heinrich: Neue Wege der Hanseforschung. Zehn Jahre Arbeitsgemeinschaft des HGV in der DDR (1965), in: Müller-Mertens: Hansische Arbeitsgemeinschaft (2011), (Anhang Dok.2: Faksimilie des Manuskriptes) S. 107–123.
- Spufford, Peter: Handbook of Medieval Exchange, London 1986.
- Sørensen, Palle Ø stergaard / Steen-Jensen, Jørgen: Two Hedeby coins with ship-motifs, in: MANR 6, 1996, S. 5–9.
- Stadtmuseum, Köln. (Hrsg.): Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten 12.-17. Jahrhundert, (Ausstellung des Kölnischen Stadtmuseums 9. Juni - 9. September 1973), Köln 1973.
- Stapelfeldt, Gerhard: Der Merkantilismus. Die Genese der Weltgesellschaft vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, Freiburg 2001.
- Steffy, J. Richard: Wodden Ship Building and the Interpretation of Shipwrecks, College Station: Texas A & M Univ. Press 1994.
- Stefke, Gerald: Die Vorgeschichte des „Wendischen Münzvereins“ ca. 1350 - 1370 - 1379/81, in: Berghaus / Bracker / Jensen / Lagerquist: *Commentationes numismaticae* 1968 (1988), S. 261–271.
- Stettner, Heinrich: Baardsen (Barsen). Ein Beitrag zur spätmittelalterlichen Schiffahrtsgeschichte unter besonderer Berücksichtigung Ostfrieslands, in: das logbuch 18.4, 1982, S. 121–127.
- Steuer, Heiko: Zur ethnischen Gliederung der Bevölkerung von Haithabu anhand der Gräberfelder, in: Offa 41, 1984, S. 189–212.
- Steuer, Heiko: Zur Münzprägung in Haithabu, in: Jankuhn / Schietzel / Reichstein: Handelsplätze des MAs (1984), S. 273–292.
- Stolz, Gerd: Kleine Kanalgeschichte. Vom Stecknitzkanal zum Nord-Ostsee-Kanal, Heide 1995.
- Stoob, Heinz: Kaiser Karl IV. und der Ostseeraum, in: HGBll. 88.1, 1970, S. 163–214 + 5 Tafeln.
- Stoob, Heinz (Hrsg.): See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Köln / Wien 1986.

- Stoob, Heinz: Die Hanse, Granz 1995.
- Stylegar, Frans-Arne / Grimm, Oliver: Das südnorwegische Spangereid. Ein Beitrag zur Diskussion archäologischer Zentralplätze und norwegischer Anlagen, in: *Offa* 59/60, 2002/2003, S. 81–124.
- Szymanski, Hans: Der Ever der Niederelbe. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und zur Volkskunde Niedersachsens, Hamburg 1985.
- Taylor, Joan du Plat / Cleere, Henry (Hrsg.): Roman shipping and trade: Britain and the Rhine provinces, London 1978.
- Tchernia, A.: *L'épave romaine de la Madrague de Giens*, Paris 1978.
- Theuerkauf, Gerhard: Hamburg und der Elbhandel im Mittelalter, in: Ellermeyer / Postel: *Stadt und Hafen* (1986), S. 33–43.
- Thomson, William P. L.: *History of Orkney*, Edingburgh 1987.
- Timpe, Dieter: Der keltische Handel nach historischen Quellen, in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: *Handel in vorgeschichtlicher Zeit und in der Antike* (1985), S. 258–284.
- Tinniswood, J. T.: English Galleys. 1272-1377, in: *MM* 35, 1949, S. 276–315.
- Tschentscher, Horst: Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit (1189-1482). Ein Beitrag zur Rechtsgeschichte der Territorialgewässer, in: *ZVHG* 43, 1956, S. 1–48.
- Turnbull, Stephen: *Fighting Ships of the Far East (1): China and Southeast Asia 202 BC – AD 1419*, Oxford 2002.
- Tykot, Robert H.: Trade and Exchange, in: Bogucki, Peter / Crabtree, Pam J. (Hrsg.): *Ancient Europe 8000 B.C. - A.D. 1000, Vol.I: The Mesolithic to Copper Age (B.C. 8000 - 2000 B.C.)*, New York 2004, S. 65–71.
- Unger, Richard W.: *The Ship in the Medieval Economy 600-1600*, London / Montreal 1980.
- Unger, Richard W. (Hrsg.): *Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800*, Aldershot / Brookfield 1997.
- Unger, Richard W.: *The Technical Development of Shipbuilding and Government Policies in the Fifteenth and Sixteenth Centuries*, (1990), in: Unger: *Ships and Shipping in the North Sea* (1997), Nr. XIV, S. 199–211.
- Unger, Richard W.: *Ship Design and Energy Use, 1350–1875*, in: Unger: *Shipping and Economic Growth* (2011), S. 249–267.
- Unger, Richard W. (Hrsg.): *Shipping and Economic Growth 1350–1850*, Leiden / Boston 2011.
- Verdenhalven, Fritz: *Alte Maße, Münzen und Gewichte aus dem deutschen Sprachraum*, Neustadt an der Aisch 1968.
- Verhulst, Adriaan: Der frühmittelalterliche Handel der Niederlande und der Friesenhandel, in: Düwel / Jankuhn / Siems / Timpe: *Handel des frühen Mittelalters* (1985), S. 381–391.
- Verhulst, Adriaan: Der Handel im Merowingerreich: Gesamtdarstellung nach schriftlichen Quellen, in: *Early Medieval Studies* 2, (Antikvariskt arkiv 39), Stockholm 1970, S. 2–54.
- Viereck, H. D. L.: *Die Römische Flotte*, Herford 1975.
- Villain-Gandossi, Christiane / Busuttil, Salvino / Adam, Paul (Hrsg.): *Medieval Ships and the Birth of Technological Societies. Vol. I: Northern Europe, Malta* 1989.
- Vogel, Walther: *Die Normannen und das fränkische Reich bis zur Gründung der Normandie (799–911)*, Heidelberg 1906.

- Vogel, Walther: Ein seefahrender Kaufmann um 1100, in: HGbl. 18, 1912, S. 239–248.
- Vogel, Walther: Rezension: Bernhard Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1419, in: HGbl. 20, 1914, S. 367–385.
- Vogel, Walther: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts, Berlin 1915.
- Vogel, Walther: Kurze Geschichte der Deutschen Hanse, München und Leipzig 1915.
- Vogel, Walther: Dietrich Schäfer (1845–1929). Worte des Gedächtnisses, in: HGbl. 54, 1929, S. 1–18.
- Vogel, Walther: Deutsche Seestrategie in hansischer Zeit, in: HGbl. 55, 1930, S. 34–66.
- Vogel, Walther: Gab es vor dem 9. Jahrhundert keine Schifffahrt an der atlantischen Küste Frankreichs? (Bemerkungen zu G. Neckels 'Ursprung der Schifffahrt von Oléron'), in: HGbl. 62, 1937, S. 185–188.
- Ward, Robin: *The World of the Medieval Shipmaster. Law, Business and the Seas c. 1350 – c. 1450*, Woodbridge 2009.
- Ward, Sarah: Chinese Whispers. Zheng He's Treasure Shops in the context of Chinese Maritime Policy in the Ming Dynasty (1364–1644), (<http://archaeomar.academia.edu/SarahWardAU/Research-Reports> (07.11.2015)), Nov. 2006.
- Waskönig, Dagmar: Bildliche Darstellungen des Holk im 15. und 16. Jahrhundert. Zur Typologie von Schiffen der Hansezeit, in: *Altonaer Museum Jahrbuch* 7, 1969, S. 139–166.
- Wegener Sleswyk, André: The Engraver Willem A Cruce (WA) and the Development of the Chain-Wale, in: *MM* 76, 1990, S. 345–361.
- Wells, Peter S.: *The Barbarians Speak . How the Conquered Peoples Shaped Roman Europe*, Princeton 1999.
- Wells, Peter S.: *Die Barbaren sprechen. Kelten, Germanen und das römische Europa*, (aus d. Amerik. v. Susanne Fischer), Darmstadt 2007.
- Wernicke, Host / Jörn, Nils (Hrsg.): *Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtsgeschichte*, Weimar 1998.
- Wesel, Uwe: *Geschichte des Rechts. Von den Frühformen bis zur Gegenwart*, 3., überarb. u. erw. Aufl., München 2006.
- Weski, Timm: The Ijsselmeer type: some thoughts on Hanseatic cogs, in: *IJNA* 28, 1999, S. 360–379.
- Weski, Timm: Anmerkungen zur spätmittelalterlichen Schifffahrt auf Nord- und Ostsee, in: *Elmshäuser: Häfen - Schiffe - Wasserwege* (2002), S. 143–159.
- Weski, Timm: Wurde wirklich eine Kogge gefunden? in: *AW* 37, 2006, S. 91–96.
- Westphal, Volker: Die Kollerup-Kogge. Ein Unikum oder ein Schlüsselfund zur Schiffstypengeschichte? in: *das logbuch* 35, 1999, S. 103–115.
- Whitbread, L. G.: *The liber Monstrorum and Beowulf*, in: *MS* 36, 1974, S. 434–471.
- Wideen, Harald: Birka/Hedeby-mynt från Grums, in: *NNUM* 5, 1958, S. 81–83.
- Wiechell, Heino: *Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit*, Lübeck 1971.
- Wieden, Helge Bei der (Hrsg.): *Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee*, Köln / Wien 1986.
- Wilkens, Hans: Zur Geschichte des niederländischen Handels im Mittelalter, in: HGbl. 14, 1908, S. 295–356 (Teil 1) + 15, 1909, S. 123–203 (Teil 2).
- Wills, John E. (Hrsg.): *China and the Maritime Europe, 1500–1800: Trade, Settlement, Diplomacy, and Missions*, Cambridge / New York / u.a., 2011.

- Wills, John E.: Maritime Europe and the Ming, in: Wills: China and the Maritime Europe (2011), S. 24–77.
- Winter, Heinrich: Das Hanseschiff im ausgehenden 15. Jahrhundert (Die letzte Hansekogge), Rostock 1961.
- Winterfeld, Luise von: Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ursprung der Ratsverfassung in Lübeck, in: ZVLGA 25, 1929, S. 365–488.
- Winterfeld, Luise von: Gründung, Markt- und Ratsbildung deutscher Fernhandelsstädte. Untersuchungen zur Frage des Gründerkonsortiums vornehmlich am Beispiel Lübecks, Münster/Westf. 1954.
- Wippermann, Wolfgang: Der 'Deutsche Drang nach Osten'. Ideologie und Wirklichkeit eines politischen Schlagwortes, Darmstadt 1981.
- Witte, Hans: Besiedlung des Ostens und Hanse, (Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt X, 1914), München / Leipzig 1914.
- Witthöft, Harald: Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schifffahrt und Warenumschatz bis zum Jahre 1637, Lüneburg 1962.
- Witthöft, Harald: Umriss einer historischen Metrologie zum Nutzen der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Forschung. Maß und Gewicht in Stadt und Land Lüneburg, im Hanseraum und im Kurfürstentum / Königreich Hannover vom 13. bis zum 19. Jahrhundert, 2 Bde., Göttingen 1979.
- Witthöft, Harald: Die Kölner Mark zur Hansezeit, in: North: Geldumlauf 1300 - 1800 (1989), S. 51–73.
- Wolf, Heinz: Deutsch-jüdische Emigrationshistoriker in den USA und der Nationalsozialismus, Bern 1988.
- Wolf, Thomas: Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen, Köln 1986.
- Wood, Ian: The Channel from the 4th to the 7th centuries AD, in: McGrail: Maritime Celts, Frisians and Saxons (1990), S. 93–97.
- Wyck, Hubert Matthijs Adriaan Jan Asch van: Geschiedkundige beschouwing van het oude handelsverkeer de stad Utrecht, van de vroegste tijden af tot aan de veertiende eeuw, Utrecht 1838.
- Ziegler, Uwe: Die Hanse. Aufstieg, Blütezeit und Niedergang der ersten europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Einer Kulturgeschichte von Handel und Wandel zwischen 13. und 17. Jahrhundert, 2. Aufl., Bern / München / Wien 1997.
- Zimmer, Heinrich: Nennius Vindicatus. Über Entstehung, Geschichte und Quellen der *Historia Brittonum*, Berlin 1898.
- Zimmerling, Dieter: Die Hanse. Handelsmacht im Zeichen der Kogge, Düsseldorf / Wien 1976.
- Zwick, Daniel: Conceptual Evolution in Ancient Shipbuilding: An Attempt to Reinvigorate a Shunned Theoretical Framework, in: Adams, J. / Rönby, J. (Hrsg.): Interpreting Shipwrecks: Maritime Archaeology Approaches, Southampton 2013, S. 46–71.

Index der verwendeten Autoren

- A
- Adam 294
Ahnert 985
Anderson 166
Arbman 420, 423, 979
Arwidsson 418f, 446, 979
Asch van Wyk 407
Ashburner 640
Auffarth 592
Aufheimer 496f, 955
- B
- Baasch 498
Balard 146
Bartlett 579–586, 605, 610
Baumeister 272
Behre 987–991
Below, G. von 612
Berghaus 342f, 417
Best 518
Beylen, J. van 226, 230–233
Bleiberg 334
Blue 157ff
Böhme 675
Bohnsack 60ff, 66, 79, 257, 259
Bollmus 469
Borgolte 379, 555, 576f
Bracker 94, 102f, 105f, 120f, 899
Brandt, A. von
 Bremer Kogge 477f
 Hanse 556–559
 Konflikt Spethmann 621ff
 Lübeck 619, 625f
 mod. Nationalismus 553–560
 Rörigs Linie 553
 Seegeltung 553
Brandt, K. 432–443
Brocke, B. vom 675
Brøgger 980, 984
Bruendel 675
Bücher 536
Busley 488f
Byrne 149
- C
- Capra 573
Carpenter-Turner 167
Carpie 99
Carver 302
Cassard 291f, 318
Casson 131, 163ff, 168, 273f, 276, 288
Childs 185, 967
Christ 323
Christensen 464, 475, 564
Claude 315, 334f, 339f, 348, 373
Clowes 225, 492
Cordes 539f, 666
Coupland 355
Crumlin-Pedersen
 Friesenfahrt 432
 Friesenkogge 451
 Hanseskogge 476
 kelt. Schiffe 288
 Koggendiskussion ... 449, 479, 481
 Koggenfunde 317, 459, 463ff
 Münzen 426, 429
 nord. Schiffe 302ff
 Ostseehandel 346, 599
 Planken 462
Cunliffe 284f
- D
- Daenell 511
Daitz 517, 519, 524, 528, 532
 zur Person *siehe* Li, Wei; Mischke
Davis 58
Deggim 72f, 75, 84, 142, 679, 701
Dermigny 405
Dirlmeier 49, 52, 523
Dollinger 886, 893, 910
 Kritik 6. Aufl. 665
Domes 518
Dreyer 179, 182
Droysen 506
Dudszus 116, 250
Dümmler 407
Düwel 643
Dummler 46, 58, 65
Dumville 392
Durchhardt 654
Duval 282
- E
- Eakin-Thimm 659
Ebel 303
Eberenz 125, 143f, 172
Eichhorn 620
Elbl 176f, 204
Ellmers 42
 Forschungsausrichtung

- Hansetheorie 481, 563–566
 Koggendiskussion . 32, 133, 137,
 482, 633
 Schifffahrtsmuseum 479
 Friesenhandel 322
 London 373f
 Monopol 320ff
 Tuch 384f
 York 376
 Friesenschiffe
 Kogge 322
 koggenförm. Einbaum 323f
 Technik für spätere Kogge . 326
 keltische Schiffe
 Bausystem 323, 413
 Binnenschifffahrt . 313, 320, 325
 Blackfriars 321, 325
 Cäsar 264f, 321, 326, 466
 gallo-britannisch 288
 Lederschiffe 284
 Kogge/Holk 186, 188, 485
 Danziger Siegel 189
 Holkmerkmale 139
 Holksiegel New Shoreham . 140
 Kogge Typ Bremen ... 137, 477
 nord. Schiffe/Koogge 480
 Schiffe, Verschiedenes
 Besatzungsstärke 114, 252
 Firrer 943f
 Floß 70
huede 89
 Prahm 84, 86f
 Schiffbauholz 852
 treideln 85
 Schiffsdarstellungen
 “Haithabu“-Münzen 426
 Dorestadmünzen 140
 Schiffsmünzen 418
 Siegelschiffe . 136, 138, 935, 946
 über Heinsius 473
 Elvert 527f
 Engel 537, 590, 599, 629f
 Englert 303f, 464, 481
 Englisch 975f
 Erdmann 521
 Es, W. A. van 409
 Evans 302f
 Ewe 138, 159f, 191, 205, 935, 945, 948
- F
- Falk 106
 Ferber ... 121, 223, 229, 245, 247f, 776
- Feuß 258
 Fiedler 65f, 83, 258
 Fink 633
 Fischer 574f
 Flaskamp 350ff
 Fliedner 139, 187, 480, 485
 Bezeichnung ‘Kogge’ 133
 Etymologie von Schiffstypen . 264
 Holk vs. Kogge 485
 Holke mit Kastellen 946
 Siegel als Symbole 945
 Förster 72, 94, 637f, 650
 Fouquet 49, 523
 Friel
 Bereich des Klinkerbaus 151
 Dreimaster 202ff
 Flotte Henry’s V. 171
 geruderte Schiffe 121
 Grace Dieu 166
 Karacken 170, 201
 Klinkerschiffbauer 170
 Kraweelschiffbauer 169
 Passengers 225
 reverse clinker 159
 Serpentina 954
 Fritze 124, 254, 652
 keine Kritik NS-Imperialismus 560f
 Rörig: DDR-Richtungsgeber . 561
 Fuhrmann 523, 572
- G
- Gabrielsson 647
 Gaedechens 258f
 Ganshof 361
 Gardiner 125
 Goertz 552
 Golczewski 621
 Graeber 364
 Graichen 650, 667
 Grassmann 665f
 Green, J. 156f
 Greenhill 158f, 494
 Grierson
 Aphorismus 313
 Geschenkwesen 334f
 karolingische Münzen 414ff
 nordische Münzen 424
 Währungsentstehung 414
 Zwangszahlungen 338, 344
 Grimm 420
 Grimm, J. 395
 Grimm, O. 420

- Grolle 470, 547, 674
 Groneur 148
 Gründel 183
- H
- Haar 656
 Hägermann 359
 Hápke 381
 Hagedorn
 'Kraweel'-Bezeichnung 216
 Boote 80
 Cäsar 264, 309
 Fehleinschätzung 510f
 Großes Danziger Kraweel 211
 Größengrenze für Klinker 500
 Hukboote 120
 keine Kreier 115
 keine Liburnen 132
 Kogge in Europa 469
 Kraweelschiffbauer 173
 Schiffbau städtisch 469, 475
 Schmacksegel 845
 Seitenschwerter 90f
 Umetikettierung ... 185f, 194, 946
 verzerrtes Gesch.bild 165
 Hammel-Kiesow 666
 freie Einung 616
 Hansediskussion heute
 Abgrenzung 662f
 Einschätzung Karl Pagels .. 655
 europäischer Blick 666
 heimliche Supermacht .650, 667
 Paradigmenwechsel 663
 Kritik an
 Affinitäten zum NS-Gesch.bild
 615
 Gründerkonsortium 614f
 Liubice/Lübeck 589
 früher Fernhandel 604
 Standort Lübecks 604, 630
 Streit um Lübeck 606, 617
 wendischer Münzverein 65
 Hampe 526
 Hatz 425, 589
 Hawking 573
 Hayen 442
 Haywood 299–303
 Heinrich 442
 Heinsius
 Barse/Bark 226
 dtsh. Überlegenheit 448
 hans. Überlegenheit 474f
- Hansekogge 473–476, 491
 kelt. Option 264, 316, 448
 Kogge 137, 475
 Kogge/Holk 186
 Kreier 115
 navis/Kogge 196
 Prahmladung 85
 Schifffahrtsmuseum 478
 Schnicke 106
 Umbruchtheorie 189
 zur Person *siehe* Ellmers
- Heitz
 zu Sproemberg 561
 Helten 355
 Henn 659f, 668f
 6. Aufl. *siehe* Dollinger
 Herrmann, J. 589f
 Herrmann, J.-Chr. 579f, 586, 591,
 593–596
 Hill 504, 559, 602
 Hilliger 45
 Hinsch 73
 Hirte 210
 Hitler 519f, 534
 Hocker 210, 466f
 Hocquet 294
 Hodges 342
 Höckmann 131, 271, 282
 Hoffmann, E. 613f
 Hoffmann, G. 274, 483
 Hofmeister 98, 345
 Hoheisel 275
 Holbach 544
 Howard, F. 153, 166f, 203, 217, 496, 962
 Howard, G. F. 153
 Humble 176, 182
 Hutchinson 152, 155, 320
- J
- Jahnke
 Hamb. Tonnenschiff 251
 Hansediskussion 661
 Koggendiskussion .. 137, 139, 633,
 661
 Planken 462
 Schute/Prahm 86f
 Seerecht 637
 Verlagssystem 545
 Janssen 333
 Jellema 344, 370, 373, 384, 406
 Jenks 663
 Jersey, Ph. de 284

Jesse 45–48, 59, 65, 831
 Jöns 346
 Johanek 341, 346, 363, 410
 Johne 323, 330

K

Kahanov 311ff
 Kahrs 518
 Kallweit 211
 Kammler 66, 125, 141, 801f, 820
 Bardse/Barke 226
 Fawiker 216
 Grote Marie 255f, 259
 Schiffsartillerie 253, 259
 Schnicke 107
 up eventur 651
 Kellinghusen 470, 674
 Kempke 603
 Kentley 158f
 Keßler 658f
 Kiesselbach 644
 Klein 60
 Kleingärtner 341, 346
 Kletzin 667
 Klumker 376f, 380f, 393
 Konen 271
 Kramer 345
 Kraus, F. X. 367
 Krause, G. 491
 Bardse/Barke 227
 hansische Schifffahrt 638f, 652
 Holk 493
 Kraweelbau 209
 Kreier 116
 Schiffsbewaffnung 124f
 Seekrieg 254
 zwei Masten 492
 Krause, H.-Th. 505, 508
 Kreller 640
 Kretzschmar 520
 Krieger 641, 643f
 Kroeschell 339
 Krogmann 612
 Kühn 84
 Kuhn 189
 Kulischer 406
 Kusch 369

L

Landwehr 645f
 Lane 146, 148
 Lang 248

Lappenberg

 Beginn Hanseforschung .. 503, 698
 Edition KR 62
 Ratslisten 257
 Reihefahrt 100
 Lasch 228
 Le Goff 338
 Lebecq 327, 386
 Bretagne 292
 draps frisons 386
 Friesengebiet 327
 Haithabu-Münzen 425
 Ibbo 370, 373
 les Saliens 327
 mare Fresicum 388, 397, 405
 Levathes 178, 180ff, 184
 Lewis 293, 297
 Li, Wei 527ff
 über Daitz 517
 Lienau 207
 Lipgens 529, 546
 Loades 651
 Lotter 592
 Lucassen 147
 Luxemburg 507

M

Maier, B. 286
 Maixner 426
 Malmer 421–424, 980, 984
 Marsden . 268, 275, 280, 309f, 312, 321
 Martin 146, 202, 971f
 Marx 42, 550f
 Mayer, Th. 584
 McCusker 405, 450
 McEnerney 375
 McGrail
 bengalischer Schiffbau 157ff
 Grenzen Klinkerung 167
 keltischer Schiffbau
 transtrum 266
 alt 310
 Luggersegel 267
 Münzschiff 268, 308
 romano-keltisch 287
 Schiffsmodell von Broughter 268
 Seerouten 285
 Skelttbauweise 269f
 Lederschiffe 284
 nordische Koggen 320
 Ponto 282
 reverse clinker

- Siegel 159
 Meij 230, 910
 Menzies 184
 Merwe, van der 145, 172
 Metcalf 415
 Meyer, A. 518
 Meyer, W. 601
 Minois 289f
 Mischke 517
 Mittag 61, 257, 259
 Mott 147, 155, 161f
 Musset 290
 Müller-Mertens ... 523f, 531f, 535, 561
- N
- Nagel 553, 561, 657
 Nance 153
 Naudé 99
 Neckel 296
 Needham 156, 160, 177, 179ff
 Nehlsen 641
 Neugebauer 590, 621ff
 Neumeister 657f
 Nickel 152
 Nicolas 492
 Nirrnheim 255, 647
 Noodt 547f
 North 44, 46, 183
- O
- Ochsenius 471
 Østergaard-Sørensen ... 425, 980, 984
 Oexle 341, 514, 616
 Oppenheim 652, 953, 962
- P
- Pagel 523, 655, 918
 Hansekogge 470
 Kritik an Überarb. 1983 472
 Panten 950
 Paravicini 202
 Partenheimer 596
 Pauls 450
 Paulsen
 "Hansekogge" 473, 481, 484
 Koggendiskussion . 133, 137f, 465f,
 482, 633, 661
 Siegelschiffe 136, 138
 Pirenne 381
 Pitz 616, 675
 Plett 61, 66
 Poelman 382, 393, 407
- Pomey 163, 311ff
 Postel 498, 654
 Prigogine 573
 Prynne 166ff, 170
 Pryor 143f, 151, 275
 Puhle 668
- R
- Raape 99
 Radtke
 Haithabu
 Friesengräber 445
 Friesenkolonie 443f
 Kogge
 Umbruchtheorie 191
 Schlei
 Fährprahm 84, 86
 Schleswig
 dänische *navis magna* 452
 kein fries. Koggenbau 453
 Stadtstruktur 432
 Rahn-Philips 494
 Reddé 289
 Reincke
 NS-Gesinnung . 470, 524, 554, 674
 Territorialpolitik Hamburg ... 647
 Reinders 465
 Reinhardt 71
 Rhode 435f, 439, 987
 Rickman 164
 Rieth 169f, 311ff
 Rörig
 angepasste Hansesicht
 in NS-Zeit 531f, 534
 nach dem Krieg 532–535
 NS-Propagandatätigkeit ... 521
 Bücher-Sombartscher Komplex
 contra Bücher 535–538
 contra Sombart 538f
 Entwicklungsleugnung 536f
 deutsch-hansische Überlegenheit
 geistige Vormachtstellung .. 522
 Hansekogge 472f, 554
 hansische Großraumwirtschaft
 524
 innere Hansestruktur 516
 Kaufmannsmacht 537f, 543, 618
 Kaufmannsverklärung . 542, 545
 Oststrategie 522
 Entstehung Lübecks 611
 Liubice 590

- Unternehmerkonsortium . 610ff,
 616
 frühe Hansesicht 520
 Kritik an Rörig durch
 Krogmann 612
 von Below 612
 von Winterfeld 617
 Kritik an Schäferschule 512
 Marx-Verdrehung 549
 völkisch-mystische Ideologie
 „Fundamentalsatz“ ... 522, 534,
 553
 geistige Grundlagen 521
 hansischer Überkaufmann . 522,
 538
 Reich-Volk-Hanse 522
 Rohwer 359ff, 373, 375, 383, 385
 Rose 167f, 170f, 196, 201, 651, 892
 Rosenberg 469f, 521
 Rougé 271
 Ruddock 146, 148, 174
 Rule 269
 Runyan 126, 151, 297
- S
- Sabbe 383f
 Samsonowicz 473
 Sarnowsky 669
 Sartorius 503, 665
 Schäfer
 Forschungsausrichtung
 deutsche Seegeschichte 505
 Haupt- und Staatsaktionen 510
 Popularisierung 676
 Friesen
 Kogge 449
 Überhöhung 365
 Hanse
 Deutschland zur See 505
 Handelsstaat 505
 machtpolitisch unterlegen .. 509
 völliger Untergang 508
 nationaler Standpunkt
 contra England 508
 krankhafte Unparteilichkeit 507f,
 698
 Schonen 89, 545
 Staat
 „göttliches Erbteil“ 505
 Hingabe an 506
 Vorrang polit.-militär. Macht 509
 Schendel, van 157f
- Scheper 627
 Schildhauer
 keine Kritik NS-Imperialismus 560f
 Rörig: DDR-Richtungsgeber .. 561
 Schindler 345
 Schmidt, G. 654
 Schmidt, L. 407
 Schnall 274, 483
 Schramm 525
 Schreiner 657
 Schulze 642
 Sedillot 58
 Selzer 665, 670
 Sherborne 238f
 Shetelig 980, 984
 Sieglöff 433f, 438, 440f
 Siems 42, 341, 641
 Sirks 364
 Skaare 424, 980
 Ślaski 481
 Sombart 539f
 Spethmann 604, 607, 621ff
 Sprandel 44, 72, 75, 84, 215, 484
 Sproemberg 550
 „abendländ. Nationalismus“ .. 563
 europäische Sicht 562
 toleriert Rörig 562
 was war deutsch? 639
 zur Person *siehe* Heitz; Unger, M.
 Spufford 831
 Stapelfeldt 183
 Stark
 keine Kritik NS-Imperialismus 560f
 Steen-Jensen 425, 980, 984
 Steffy 167
 Steffe 65
 Stettner 226, 230, 232f
 Steuer 417, 444f
 Stieda 120, 131f, 648
 Stolz 72f
 Stoob 105, 653
 Stubbe da Luz 517, 547, 553
 Stylegar 420
 Szymanski
 Ewer 94f, 97ff
 Seitenschwerter 91
- T
- Taayke 345
 Tchernia 164
 Theuerkauf 76
 Thomson 392

- Timpe 285ff
 Tinniswood 147, 238
 Tschentscher 74, 647
 Turnbull 180, 196
 Tykot 334
- U
- Unger, M.
 zu Sproemberg 561
 Unger, R. W.
 atlantische Koggen 143
 Crewstärken 147
 Epochenübersicht 493
 Galeeren 146, 149
 Heckruder 146
 mittelmeerischer Schiffbau
 Genueser Hilfe im Norden . 169
 Krawelschiffe 163
 Veränderungen 165f
 Umstellungen im Schiffbau ... 171
- V
- Verdenhalven 45
 Verhulst 346, 370, 373
 Verwers 409
 Viereck 271
 Vogel
 Cäsar/Kelten 263
 Forschungsrichtung
 deutsche Seegeschichte 505
 deutsches Selbstverständnis 513
 Germanen gleich Deutsche .325,
 522
 Kogge: deutsches Seeschiff . 638
 über Schäfer 511
 Franken/Dänen
 Cokingi 356
 Genealogien 355
 Godofrid, Horik 354
 Halfdan, Harald, Hemming 355
 Franken/Wikinger 300
 fränkische Seefahrt 295
 Quentovic, Dorestad 361
 Friesen
 500-900 Friesenzeit 410
 gens durissima maritima ... 407
 mare Fresicum 388, 393
 pallia fresonica 382
 Quartiere am Rhein 360
 Germanen
 Einbäume 263
 Rindenstreifenboote 300
- Godric von Finchal 539
 Kelten
 Coracles 263
 Segeltechnik 263
 Klinkerschiffe
 Größenbegrenzung 500
 Kraweelbau
 mittelmeerisch 210, 511
 verwirrende Entwicklung ... 487
 Rigg
 Entwicklung Zweimaster ... 492
 Schmackbesegelung 250
 Schiffe
 Balinger 240
 Bardse/Barke 224, 226
 Esping 78
 Hukboot 120
 Kogge/Holk . 186, 197, 865, 946
 Kogge/Liburne 132
 Schute 91
 Siegeschiffe: Aussagewert 136
 Voscherau 662
- W
- Ward, R. 320
 Ward, S. 181
 Waskönig 193, 946
 Wegener Sleswyk 155, 205
 Wells 285ff
 Wesel 629
 Weski 137
 Westphal 463
 Whitbread 395
 Wideen 419
 Wiechell 137, 946
 Wiechmann 422, 425
 Wilkens 358f, 365, 382
 Wills 182
 Winter 194, 197, 489ff, 865, 946
 Winterfeld, von 611ff, 617, 619f
 Wippermann 571
 Witte 513f
 Witthöft 45, 71, 76, 85, 215, 911
 Wolf, H. 658f
 Wolf, Th. 210, 484
 Wert und Preis 39-43
 Wood 299, 302
- Z
- Ziegler 667
 Zimmer 404
 Zimmerling 667

Zwick 467

Index der historischen Personen

A

Adolf II. von Schauenburg (Gf) ... 590,
593, 596, 600f, 605, 617
Aebbe/Æbbe (Frs) 406
Aedilred(us)/Æthelred (Kg Mercia) 371
Aegidius (*mag. milit.* West-Rom) . 290
Aelfuin(us) (Fst Mercia) 371
Aethelher/Æðelhere (Frs) 406
Akerman, Hinricus (BarsM Ham) . 844
Albizzi, Luca di Maso degli (Adm Flo-
renz) 166
Albrecht von Ballenstedt/der Bär (MGf)
594, 600, 606, 608ff, 630
Aldgislus (Fst Frs) 349f
Alefeld, Benedictus de (Ausl. Ham) 844
Alfden *siehe* Halfdan
Alfred/Ælfred (Kg AngSach) 406
Alkuin (Leh Ber Abt) 374f
Altfrid (Bf Münster) 360
Alyaenzon (Sch Zierikzee) 116
Antonius, Marcus (Polit. Rom) ... 281
Anulo (Fst Dän) 355
Aske, Johannes (Sch Engl) 224
Auvray, Micael (Ausl Fra) 897
Averdingh, Iohannes de (RH capt Ham)
229, 782
Axelss(o)e(n), Ola(f/ff/v) (SchBs Ausl Ri
RR Dän) 885f, 891
Axelsson, Ake (SchBs Ri Schw) .. 876
Axelsson, Erich (SchBs Ausl Ri Schw)
873
Axelsson, Iwar (Ausl Ri RR Dän Schw)
872, 876, 888

B

Backer, Arnold (HdlBev RH Dzg) 902
Banisques, Paulus *siehe* Ben(e)ke,
Paul
Barbour, Johannes (SchBs London) 224
Bardun, Hans 876, 888
Barnehalm (Ausl Dzg) 886
Becket, Thomas (Ezbf Cant) 452
Beenkin, Pouwels *siehe* Ben(e)ke, Paul
Begga (Tocht. Pipp. I.) 398
Bekendorp(p), Hermannus (RH Ham)
791–795, 797, 799, 820, 840f,
844
Bekendorp, Hinricus (RH Ham) .. 780
Bekerholt, Radekinus (SchB Ham) .81,
824

Ben(e)ke, Paul (Sch Dzg) 116, 206, 242,
254, 489, 905
Ben, Hans (Sch BergF Lüb) 207
Berchman, Petrus (SchPt RH Ham) 844
Berndes, Bernard (Sch Lüb) 885
Bernhard von Clairvaux (Abt Zisterz.)
591f, 606
Berschamp, Carstianus (RH Käm BM
Ham) 793
Berschampe, Iohannes (RH Käm Ham)
836, 846
Bersen, Olrik van (Sch Ham) 889
Bertrammus (Maler Ham) 105
Bezart/Besarth/Byszert, Pet(er)rus
(HdlBev Fra) 899ff
Bigge, Willielmus (Sch Hythe) ... 224
Bilgemin, Wilhelm (SchBs Lynn) . 877
Bledele, Hansz (Ham) 842
Blucher, Copeken (Kfm Ham) 828,
849ff
Blucher, Ioachim (Kfm Ham) 851
B(o)eff/Beuf Marcus/Marotus (Kfm
Sch LRchl) 899–903
Bogislaw IV. (Hzg Pom) 70
Bokelman, Eler (Ausl Sch Dzg) ... 487,
874f, 886, 928
Bolhoirne, Claes (Sch SchPt Kam) 907
Boltzen, Hinricus (Bg Lüb) .. 127, 833
Bonifatius *siehe* Wynfret
Borneman, Iohannis (Maler Ham) 835
Bornholm, Cleis (Ausl Sch Dzg) .. 928
Bornholm, Hans (Ausl Sch Dzg) .. 928
Bornsen, Albertus (RbHptm) 786
Borsteld, Bernd (RH Käm Ham) .. 781
Bosch, Hennyngk (Ausl Brem) ... 890
Bouwtyen, Herm(a/e)n (Ausl Dzg) 886,
928
Bran(d)t, Maertiin/Merten (Sch Preu)
883
Brande, Hinrik (SchB Ham) . 255, 820
Brandes, Hildebrandus (RH Ham) 783
Brasche, Martin (Sch Stral) 884
Bredenbeke, Godeke (Sch) 899
Brederorde, van (Pir Junker Fldr) 877
Bremen, Swederus de (Sch Ham) . 123,
831
Bremen, Woltmannus de (Ntr Lüb) 133
Bremer, Detlevus (RH BM Ham) 783f,
819, 822, 842, 845
Broder Rem (Pir Ost-Frs) 896

Broick, Ocko to (Hptl Frs) 230
 Broke, Ydzen (Frs) 834
 Brokkehovet, Heyno (SchBs Ham) 830
 Brunel, Ludovicus (Ausl Ri Fra) .. 897
 Brygandyne, Robert (Clerk of the Ships
 Engl) 953, 959, 963, 965
 Buck, Martinus (RH Dzg) 904
 Bueke, Gotschalk (BM Rost) 888
 Bulouw (Sch) 227, 878, 907
 Bunge, Jesse (Ausl Sch Dzg) 928
 Bur(i/y)ng(h/k), Henn(i/y)ngus (RH
 BM Ham) 255, 790f, 820, 829,
 842, 845, 847, 893
 Buramer, Bertholt (Kfm RH Dzg) 890
 Buren, Borchardt van (Ausl Sch Dzg)
 928
 Buren, Gherwyn van (Sch Dzg) ... 881
 Buren, Heyno de (Sch Ham) 123f, 830f
 Busse, Hans (Kfm SchBs Lüb) 885
 Butte, Cristianus (SchPt Ham) . 128,
 832

C

Caen, Hermen (SchPt Preu) 873
 Caligula (Ks Rom) 307
 Capelle, Hans (Ausl Sch Dzg) 928
 Cappelle, Hermen (Sch Lüb) 917
 Cappelman, Berndt (Sch Bre) 898
 Carolus Magnus *siehe* Karl d. Gr.
 Cempen, Godert van (Sch) 89
 Charlemagne *siehe* Karl d. Gr.
 Charles VI (Kg Fra) 879, 881
 Cheverdam, Johan (HdlBev Fra) . 902
 Chilperich I. (Kg Merow) 335, 350
 Chlochilaichus (Kg Dän) 395
 Christian I. (Kg Dän) 887
 Claissoen, Ludekijn (Sch) 884
 Clockener, Hinrik (capt Ausl Dzg) 874
 Clyngenberge, Tydeman (Sch Preu-Liv)
 883
 Collen, Hans van (Ausl Lüb) 871
 Combis, Guillermus de (HdlBev Käm
 Kg Fra) 905
 Cordes, Hartwich (Sch Ausl Dzg) . 874
 Cords, Henrick (Sch Ausl Dzg) 872, 928
 Crowel, Hinricus (RH Ham) 816
 Cunobelin (Fst Kelt) 268
 Curicke, Reinhold (Ntr Dzg) 189f

D

Daessenn, Johann (Sch) 878
 Dariis, Guyrgen (Bg Dzg) 96

Dasse, Johan (SchBs Kfm Köln) .. 889
 Davorde, Hinricus (SchPt BhL Ham)
 844
 Dethmars, Hennyng (Sch Lüb) ... 879
 Dirxcozen, Jan (Ausl Hoorn) 884
 Donhof, Kalle, Donhof (Sch SchPt Dän)
 874
 Dornenburch, Werner van (SchBs Wesel)
 884
 Dregers, Johan (Sch Preu-Liv) ... 883
 Dronsman, Johann (Sch) 882
 Drusus (maior) (Feldh. Rom) 329, 332
 Dume, Cord (BhL Ham) 254, 840, 852f
 Dyman (capt Pir Sch) ... 109, 122, 831

E

Ebissa (Fst Sach) 390ff
 Ecgfrid(us)/ð/th (Kg Northumbria) 371
 Edward I (Kg Engl) 121, 238
 Edward III (Kg Engl) 155
 Edward IV (Kg Engl) ... 649, 880, 953
 Eggen, Nicolaus (Bg Ham) 821
 Eggenssone, Johannis (Sch Holl) .. 908
 Eildestorpe, Johannes (Sch SchBs Ham)
 881
 Elebeken, Albertus (RH Käm Ham) 780
 Elspen, Bertram van (Sch Kgsbg) . 883
 Elys, Thomas (SchBs Preu) 881
 Embeke, Hartvicus (RH Ham) ... 128
 Embeke, Hoyer (Sch Ham) 96
 Enghelbrecht, Jan (Sch) 907
 Er(d/t)man(n), Michel (Sch Ausl Dzg)
 216, 894
 Erickesson, Erick (SchBs Ri Schw) 873
 Erispoë (Gf Bret) 292
 Erle, Godekin (Bg Stral) 884
 Espe, Tidekyn (Sch Ham) 110
 Essebern, Nesse (Sch Ystad) 89
 Eugen III. (Papst) 606
 Eybryght, Petrus (Sch Dzg) 254

F

Farne, Fredericus (Sch Bre) 193
 Feer, Johan (HdlBev BM Dzg) .. 901f
 Finn (Beow.epos Fst Frs) 394
 Focke, Thade (Sch Ham) 776
 Foerman, Adam (Ausl Engl) 893
 Folseke, Wylin (Sch Lüb) 875
 Foulle, Jacobus (Sch Wis) 193
 Frese (Sch) 880
 Friedrich I. Barbarossa (Kg Ks) .. 608,
 617

- Fritze, Laurencz (Ausl Sch Dzg) ..107,
928
- Fun(g)hoff, Hinricus (Maler Ham) 237,
835, 838
- Furenberch, Hans (Ausl Sch Dzg) .928
- Furstene, Henryk van (Kfm Hs) .. 880
- G
- Ga(a)rstede, Marquard(us) (Gerber) 84
- Gama, Vasco da (Entd Port) 175f, 182
- Gannascus (Fst Chauken) 300
- Gappers, William (Sch Engl) 873
- Garneter, George (Sch Boston) .. 906
- Geerloff, Jan (SchBs Bailiff Kam) .879
- Geertssoen, Peter (Sch Kam) 187
- Ger(h)ardus (SchBs Ausl Gf v. Oldbg)
787f, 836, 838, 888, 894, 896
- Gerdesson, Johan (Sch Amst)887
- Gerdsson, Claies (Sch Hoorn)96
- Gerhard (Mg Lüüb) 465
- Gerijt van Oldenborch *siehe*
Ger(h)ardus
- German, Hennegh (Ausl Sch Dzg) 885
- Germanicus (Feldh. Rom) 331
- G(h)erwer, Iohanne(s) (RH Käm Ham)
783–786
- Gheldersson, Albertus de (RH Ham) 841
- G(h)ultzow, Iohannes (RH capt Käm
Ham)781
- Giselbert (Ezbf Bre) 345
- Gisouwen, Claus (Sch) 874
- Glauer, Symon (Kfm Kam)907
- Godefred/Godofrid(us) (Kg Dän) 337,
355
- Godescalc/Gottschalk (Fst Slaw) .587f
- Godric von Finchal (Kfm Hlg) ... 538f,
541, 643
- Grabowe, Nicolaus (Hndw Ham) . 827
- Gratian (Ks West-Rom) 389
- Gregor IX. (Papst) 632
- Gregor von Utrecht (Abt) 348
- Grimaldi, Giovanni de' (Adm Genua)
168
- Gronewold, Bernardus (RH Ham) 782
- Gronewold, Iohannis (AkVgt Ham) 75,
819
- Grove, Richardus (Bg Ham) 832
- Gudmannsone, Johan (Sch SchPt Dord)
889
- Guido (Gf Fldr) 93
- Guntchramn(us)/Guntram (Kg Frk)
295
- Guorthigirinus *siehe* Vortigern
- Gystrangh, Hynrich (Ausl Lüüb) ... 888
- H
- Hārūn ar-Rašīd (Kalif Bagdad) ... 379,
386
- Hachede, Hinricus de (RH Käm Ham)
780, 786
- Haderie, Thidericus (Seem Ham) 128,
832
- Hafeman, Cleys (Ausl Dzg) 874
- Haghen, Hildebrant (Sch Preu) ... 884
- Hake, Mattis (Ausl Sch Dzg) 928
- Hake, Olricus (BarsM Hamb) 834
- Haken, Olricus (capt Ham) 229
- Halewegge, Hans (Ausl Dzg) .886, 928
- Halfdan/Healdfene (Fst Dän) 355, 394
- Hals, Gherardus (RH Käm Ham) . 781
- Halstenbeke Heyno (PraF RFam Ham)
82, 824
- Hamelen, Albertus de (BhL Ham) .82,
823
- Hamme, Adam van der (SchPt Geldern)
873
- Hanekow, Johan (Sch Dzg) 897
- Haninge, Johan (Sch Kam) 893
- Hans (Sch Bed Kg Dän) 896
- Hanstede, Ludolfus (RH Ham)832
- Harald (Fst Dän) 355f
- Heinrich der Löwe (Hzg Sach/Bay) 593f,
596, 600f, 606, 608, 610f, 623,
630
- Heinrich der Seefahrer (port. Prinz) 175
- Heinrich der Stolze (Hzg Sach/Bay) 600
- Heinrich I. (Kg Ost-Frk) 579
- Heinrich III. v. Schauenbg.-Holst. (Hzg
Schleswig) 187
- Heinrich IV. (Kg Ks) 584
- Heinrich von Badewide (Gf) .600f, 604
- Heinrich von Liubice (Fst Slaw) .. 588,
600
- Helwych, Lorentcz (Ausl Sch Dzg) 928
- Hemming (Fst Dän) 355
- Hendrik II van Borselen (Herr van Vee-
re) 891
- Hengest (Beow.epos Anführ. Dän) 394,
396
- Hengist (Fst Sach) 388ff
- Henry IV (Kg Engl) 110
- Henry V (Kg Engl) 168, 171
- Herbordes, Werneke (SchBs Lüüb) .885
- Heriold, Herioldus *siehe* Harald

- Hermensborg, Johannes (Ausl Ham) 243, 845
- Hestebergh, Iohannes (Kfm Ham) 256, 848
- Heyd(a/e), Iohannes/Henneke de/van /von der (ReepS Ham) .. 824, 832
- Heyde, Hermannus van der (Bg Ham) 825
- Heyde, Lambert von der (Bg Ham) 791
- Heynensson, Johan (Ausl Hoorn) . 886
- Hinricksen, Alit (Bg Ham) 835
- Hinricksszone, Swene (Ausl Dzg) . 893, 928
- Hinrixsoen, Pieter (Stm Rotterd.) 892
- Hlothere (Kg Kent) 372
- Hludovicus Pius .. *siehe* Ludwig d. Fr.
- Hnaef (Beow.epos Fst Dän) 394
- Hobode, Sander (Reb Dithm) 789
- Hoen, Pete (Sch Dän) 891
- Hoeren, Keoppen van (Sch) 894
- Ho(e/u)ft, Pauwel (Ausl Dzg) 895
- Hoge, Merten (Ausl Sch Dzg) 107, 928
- Hoit Peter (SchBs Erkelenz) 889
- Hole, Maertin (Sch) 873
- Holsten, Clays (Sch Ham) 96
- Holte, Georgius de/van/vom (SchB RH Käm Ham) 82f, 248, 789, 835, 844
- Holthusen, Iorgen (BhL Ham) 853
- Holthuzsen, Iohannes (RH Ham) . 846, 853
- Homod, Ioachim (Sch Ham) 848
- Hong Bao (Adm Chi) 184
- Honorius III. (Papst) 632
- Hoppenbruwer, Hans (Sch Dzg) ... 875
- Horenzee, Berndt (Sch SchBs Rev) 878, 907
- Horik (Fst Dän) 354
- Horne, Clays van (Sch) 254
- Hors(a) (Fst Sach) 388
- Hove, Vicko(nes) de (capt RH Käm Ham) 229, 781f
- Howeschilde (RFam Ham) 832
- Hoy(k)e, B(a/e)tram (Pir) ... 227, 872, 877f, 907
- Hoye, (Ca/Ke)rstianus v(a/o)n der (RH Käm Ham) ... 795f, 798f, 829
- Hoyer, Hinricus (RH BM Ham) ... 782
- Hroðgar/Hrothgar (Fst Dän) 394
- Hude, Herberd (Bg Ham) 853
- Huge, Iohannes (RH BM Käm Ham) 787–790, 820, 841, 843f
- Hughe, Gherekinus (SchPt Ham) 127f, 832
- Hugilaicus *siehe* Hygelac
- Hundertmark, Hans (SchBs Dzg) . 883
- Hutterok, Hermen (Bg Ham) 841
- Huxser, Oelrijk (Bg Dzg) 899
- Hygelac/Higelác (Beow.epos Fst Göten) 394f, 397
- I
- Iacobbson, Vechtel (SchB Ham) .. 852
- Ibbo (Kfm Sch Frs) 367f
- Ienevel(d/t), Hinricus (RH Käm Ham) 780f
- Imbrok, Johannes (SchBs Dover) . 224
- Iohan(sson/szen), Didericus (Ausl SchB Ham) 244, 817, 843
- Iohannsson, Didericus (SchB Ham) 837
- Isernhot, Iacob (SchPt Ham) 844
- Isidor von Sevilla (Ezbf) 131f, 271, 400f, 978
- J
- Jachson, Sandrius (Kfm Schot) ... 895
- Jacob (Pir Gf v. Oldbg u. Delmhst) 888
- Jacob (Sch Dän) 896
- Jacobesson, Heyne (Sch Antw) ... 873
- Jacobesson, Wilhem (Sch Muiden) 873
- Jacobssoen, Volker (Sch Kam) 126
- Jansson, Merten (Ausl Brielle) ... 889
- Jean V/Johann VI. (Hzg Bretagne) 879
- Joachim I (KrFst MGf v. Brdbg) . 843
- Johan I. (Kg Dän) 898
- Johann III. (Hzg Bay) 230
- Johansoen, Wolter (Ausl Sluis) ... 907
- Johanszon, Clawes Schele (Sch Hoorn) 887
- Johanszon, Wolter (Sch Arnem) .. 893
- Jonsszone, Hinrick (Ausl Sch Dzg) 928
- Jost, Jorge (Ausl Sch Dzg) ... 875, 928
- Junge, Everd (SchBs Lüb) 887
- K
- Kalouw, Asmus (Ausl Sch Dzg) ... 929
- Kam, Herman (Sch) 890
- Karl d. Gr. (Kg Ks) 290, 305, 307, 319, 374, 377, 414, 580
- Karl II. der Kahle (Kg Ks West-Frk) 292
- Karl IV. (Ks) 104

- Karlmann (Kg Frk) 374
 Karolus rex *siehe* Karl d. Gr.
 Kasimir IV. (Kg Polen) 904
 Kergkman, Cord (Schmd Ham) 39, 227,
 819, 824, 828, 836f, 839f, 846,
 848–851
 Knut d. Gr./Chnud (Kg Skan/Engl) 399
 Knut Laward (Fst Dän) 589, 600
 Knutson, Karl (Ri Dän) 871
 Konrad II. (Kg Ks) 586
 Konrad III. (Hzg Kg) 593, 600
 Koppenszon, Johan (Sch Hoorn) .. 887
 Kordessoen, Hertwich (Ausl Dzg) . 886
 Korth, Hartwych (Ausl Sch Dzg) . 929
 Kortsack, Gwert (Bed Lüb) 874
 Kortz, Henrich (SchBs Dzg) 217
 Koting(h/k), Hinricus (RH Käm BM
 Ham) 782f, 911
 Kran, Hans (Bg Kolb) 907
 Kran, Marthen (Bg Sohn v. Hans K.)
 907
 Krantz, Eggardus (SchBs RH capt
 Moorburg/Glindesmoor Ham)
 102, 822
 Kroge/Crog(h)e, Ever(h)ardus v(a/o)m
 (RH Ham) 793, 821, 835, 845,
 847
 Kroger, Cristoffer (Sch Dzg) 885
 Kron, Tymme (ZglM Ham) 83
 Krummedijck, Hartwijck (Ri Hptm
 Akershus/Oslo) 887
 Kruse, Hinricus (Bg Ham) 835
 Kruto (Fst Abodr) 586
 Kublai Khan (chin.-mongol. Ks) .. 177
 Kylekanne, Hans (Ausl Sch Dzg) . 875,
 929
- L
- Lam, Georgius (RH Ham) ... 819, 822,
 842, 845
 Langen, Didericus (SchPt BhL Ham)
 844
 Langhe(n), Hermannus (RH Käm Ham)
 780, 833
 Lange, (C/J)aspar (Bg Dzg) 900f
 Lange, C(J)aspar (Bg Dzg) 901
 Lange, Kersten (Sch Lüb) 232, 873
 Lang(h)e(n), N(i/y)colaus (Ausl SchBs
 RH Ham) 782, 834, 879
 Laxman, Pau(w)el/Paulus (Ri HdBev
 d. Kg Dän) 896
 Lemme, Diderik (SchB Ham) 819, 846
- Leszna(w), Luder (Sch Bre Bed Kg Dän)
 898
 Leuvioldus, Leovigild (Kg West-Got)
 295
 Lezemann, Hinricus (RH Käm Ham)
 785
 Liudger (Mss Bf Münster) ... 374, 376
 Lizeke, Hinrik (Sch Lüb) 885
 Loer, Heinrich (Mg HsKfm Antw) 877
 Loo, Marquardus v(a/o)m (RH BM
 Ham) 836, 846
 Lopouwe, Hinricus (RH Käm Ham) 784
 Loreholt, Hans (Kfm Hs) 880
 Lothar I. (Kg Ks) 348, 356
 Lothar II. (Kg) 356
 Lothar III. von Supplinburg (Hzg Kg
 Ks) 589, 600
 Louis IX (Kg Fra) 144
 Louis XI (Kg Fra) 903ff
 Louwe (Pir OstS) 870
 Louwe, Jodeke (Ausl Dzg) 887
 Louwe, Merten (Ausl Sch Dzg) ... 929
 Lubbeke (Teerer Ham) 823
 Lubben, Alleken (Frsl) 787
 Lubberstede, Ludeke (Bg Lün) ... 884
 Lubbertus, Iohannes (Schuster Ham) 84
 Lubeke, Hans von (Knap) 884
 Luderstorp, Odbert (RH Wis) 111
 Ludwig d. Fr. (Kg Ks) 291f, 348, 354f,
 362, 379
 Luneborg, Theodericus (RH Käm Ham)
 786
 Luneborg, Thidericus (RH Käm BM
 Ham) 783
 Lut(te)ke, Par(i)damus (RH Käm BM
 Ham) 785–791
 Lutouwen/Lutow, Ludol(ph/f)us (RH
 Käm Ham) 780f
 Luutkijn, Albert (Bg Enkh Ausl Dän)
 877
 Lye, Willielmus (Sch Hythe) 224
 Lynow, Makones (Schmd Ham) ... 832
- M
- Maech/Maghes, Lambrecht (Sch Dzg)
 187
 Magnesson, Ede (SchBs Ham) 834
 Magnus (Hzg Sach) 589
 Magnus Erikson (Kg Schw/Nor) . 129
 Magnusson, Laurencz (Ausl Sch Dzg)
 929
 Maher, Maecus (Bg Dzg) 873

Manduvel (StBr) 82
 Margareta II. (Gfin Fldr/Heneg.) . 93
 Markenbeke, Symon (Sch Dzg) ... 898
 Marmanus (Hzg Bret) 291
 Martell, Karl (fränk. Hsm) .. 350, 368
 Matcz (M Ausl Riga) 872
 Matias, Hanke (SchBs Dzg) 217
 Maximin(us) (Bf Trier) 368
 Mechtild (Burg-Gfin Zeeld) 245
 Meiger, Iohannes (RH Käm Ham) 786f
 Meister W ♠ 153, 232f, 237
 Mellin, Brosien (SchBs Dzg) 217
 Meltsingk, Ludolfus (RH Ham) ... 783
 Mer, Gerart van (Kfm Köln) 896
 Mere, Otto van/vom (RH Käm Ham)
 254, 788, 790ff, 844
 Mertens, Augustinus (Bg Ham) ... 254
 Mesztaker, Iohan (Schrb Ham) ... 851
 Meteler, Arnd (Bg Dzg) 899
 Meye, Syvert (Sch Dzg) 873
 Meyer, Herman (SchPt Lüb) 884
 Meyer/Meyger, Nicolaus (RH capt
 Ham) 229, 782f
 Meyncessonne, Alardus (Sch Ham) 834
 Michel, Steffen (Sch Elb) 885
 Michelis, Claus (Ausl Sch Dzg) ... 929
 M(i/y)chels, G(o/ö)deke (VitBr) . 141,
 187
 Middentwey, Albertus (PraF Ham) 82,
 105, 827
 M(i/y)nden, Hinricus v(a/o)n (ReepS
 Ham) ... 836f, 840, 845, 848ff,
 852
 Misener, Albertus (BarsM) 786
 Mocenigo, Tommaso (Doge Ven) .. 149
 Moldenhower, Gerdt (Ausl Sch Dzg) 929
 Moller, Albertus (Mg Ham) 826
 Moller, Conradus (RH capt Käm Ham)
 229, 782ff
 Moller, Hinricus (RH Ham) 846
 Moller, Th(eo/i)dericus (RH Käm Ham)
 782–785
 Molner, Andres (Ausl Dzg) 874
 Molner, Caspar (Sch Dzg) 890
 Molner, Kleys (Sch Dzg) 885
 Monnick, Tydeman (Kfm Dzg) ... 890
 Moske, Jaeb (Ausl Kapt Fra) 908
 Mundi, Laurencius (Sch London) . 224
 Murcomannus *siehe* Marmanus
 Murme(i)ster, Hinricus (RH BM Ham)
 254f, 788, 820, 843, 847

N

Nanne(n), Iohannes (RH Käm Ham) 780
 Nantes, Peter de (HdlBev Fra) .. 900ff
 Negendank (Sch Köln) 890
 Nellinck, Jan (Ausl Sch) 908
 Niclas, Rodiger (Bed v. W. Swane) 883
 Nigebur/Nyebur, Iohannes (RH capt
 Ham) 229, 782, 834
 Niklot (Fst Slaw) . 588, 590, 594, 604f,
 608
 Nominoë/Nomenogius (Gf Bret) .. 291
 Nyelsson, Kersten (Ausl Sch Dzg) 929
 Nytsel, K(e/y)stgin (Kfm SchBs Stral)
 891

O

Octha (Fst Sach) 390ff
 Odysseus (Fst Grie) 337
 Oestwerlynck, Harri de (SchBs Ausl Fra)
 908
 Oeverbach, Heinrich (SchPt Köln) 891
 Oexzoen, Pete (SchPt) 883
 Offa (Kg Mercia) 377, 414
 Oldenborgh, Fredericus (SchPt Ham)
 127f, 832
 Oldendorp, Johan (Kfm Dzg) 882
 Onneke, Siderus (Frs) 787
 Ortsoen, Symon (Sch Vlis) 890
 Oszen, Hinrik (Ausl Dzg) 874
 Otto (Sch Hindeloopen) 96
 Overdik, Wulbertus (Sch Ham) ... 187,
 832f, 934
 Oxe, Pieter (SchPt RR Dän) 883
 Ozenborne, Aszmsus (Ausl Sch Dzg) 929

P

Passe, Lamprecht van dem (Sch Antw)
 890
 Pawelsson, Peter (Ausl Lüb) 882
 Pawelsson, Tonyes (Sch Antw) ... 882
 Pawest, Bernt (Sch capt Dzg) 216, 904
 Peckow, Johan (RH Dzg) 904
 Peterssen, Jurgen (SchBs Kgsbg) . 888
 Petersson, Aksel (Ausl RR Dän) .. 873
 Petersson, Hans (Ausl Sch Dzg) .. 929
 Peyck, William (Sch Engl) 873
 Peñafort, Raimund von (Mg) 125, 145
 Philipp III., der Gute (Hzg Bur) . 204,
 233, 871, 884, 890
 Pippin I., der Ältere (Hsm Frk) ... 398
 Pippin II., der Mittlere (Hsm Frk) 348,
 350

- Pippin III., der Jüngere (Kg Frk) .348,
368, 374, 414
- Pluch, Conradus (SchB Ham) 826
- Plumer, Hinrick (Sch Dzg)111
- Plumhoff, Hinrik (Sch Ham) 888
- Poelter, Bartram (Kapt Fra(?)) ... 907
- Polo, Marco (Kfm Ven)177
- Pompeius, Gnaeus (Polit. Rom) .. 281
- Poppill/Popyel, Hinrik (Ausl Sch Dzg)
929
- Prepositi, Hervetus (HdlBev Fra) .903
- Preyt, Hans (Sch) 888, 897
- Pribi(s/z)law (Fst Slaw, Sohn v. Niklot)
588, 600f, 608
- Prusze, Jacob (Ausl Sch Dzg) 871, 874,
929
- Prusze, Merten (Ausl Sch Dzg) ... 929
- Prusze, Niclis (Ausl Sch Dzg)929
- Q
- Quikborne, Gerardus (RH Käm Ham)
781
- Quis(i/y)not(h)/Cosinot(i), Pet(er/rus)
(HdlBev Knap Fra) . 900–903
- R
- Rabau(d)t, Peter (Ausl Sch Dzg) .871,
874, 886, 927, 929f
- Radbod (Fst Frs) 350
- Radbodus (Bf Utr) 328
- Rass, Peter (Sch Ham) 878
- Ratteke, Johan (Sch) 882
- Reginfred (Fst Dän) 355
- Reke, Dyderik van dem (Sch Ham?) 890
- Remelincrade/Remmelincrode, Tyman
/Thideman (Kfm Rev) .. 897,
907
- Rentel(l)en, Helm(er)icus (RH Ham)
127, 817, 824, 833
- Reppyn, Hans (Bed DtO) 873
- Rese, Hinrik (Sch Lüb) 885
- Respodius *siehe* Erispoë
- Reyneke, Hans (Ausl Dzg) ... 886, 930
- Reyneman, Hermen (Sch RH Riga) 876
- Reyners, Laurentius (Bg Ham) ... 846
- Reynersson, Petrus (Sch Ham) 121, 838
- Reynerszoen, Heynric (Kfm Amst) 895
- Richard II. (Kg Engl)193, 225
- Richard III. (Kg Engl) 953
- Richard Neville (Earl of Warwick) 874
- Richard. II (Kg Engl) 880f
- Rigghe (Ausl Engl) 881
- Rigunthis (merow. Prinzess.) 335
- Rintflesch, Ecbrecht (SchBs Wis) . 130
- Ritsertz, Johan (SchBs Ausl Newc) 893
- Robynson, Symon (Sch Utr) 888
- Rode, Iohannes de (SchPt Ham) . 128,
832
- (R(h)ode, Iohannes de (SchPt RH Käm
Ham) 781–784
- Rode, Nicolaus (RH Ham) ... 816, 832
- Rodenbeck, Hans (Sch d. Ri B. Trolle)
876
- Roemer, Oluf (Ausl Sch Dzg) 930
- Roger, Thomas (Clerk of the Ships) 953,
957
- Roke, Gheeraert de la (Kfm Piacenza)
201
- Rokesbergh (SchBs Ham) 829
- Ronnouwe, Claus (RR Dän) 871
- Rorik (Fst Dän) 355f
- Roterd (AkVgt Ham) 75, 817
- Rothenbergh, Hans (Sch Lüb) 880
- Rover, Gorges (Bg Ham) 851
- Rudderboot, Symon (Sch) ... 888, 897
- Rudschen, Lubbart (Sch Kam) ... 882
- Rumeherd, Hans (SchBs Ham) ... 838
- Runge (Ausl Zeeld.) 882
- Runighe, Peter (Knap Schwd) 870
- Rutze, Tidericus (Sch Ham) 254
- Ruwth, Jan (Ausl Sch Dzg) 929
- Ryke, Laurencz (Ausl Sch Dzg) ... 930
- Ryne, Bartoldus vom (Kfm Ham) 256,
848
- S
- Sale(sz)borgh/Szalszborch/Zaleborg,
Hinricus (RH Käm BM Ham)
777, 794, 796ff, 829, 852
- Sandbeke, Gorgesz (Bg Ham) 850
- Savage, William (SchB Engl) 170
- Schacht, Iohannis (SchB H) 837
- Schaep, Johan (Sch Kam) 896
- Scherf, Thedericus (SchBs Stral) .. 130
- Scheyve, Hans (Bg Ham) 840
- Schichter Peter (SchBs Brem) 885
- Schilling(h/k), Albertus (RH Käm BM
Ham) 785f
- Schoke, Nicolaus (RH Ham) 833
- Scholcze, Hans (Ausl Sch Dzg) ... 930
- Scholle, Vetczentcz (Ausl Sch Dzg) 930
- Scholte, Caspar (Sch DtO) 884
- Schoning, Oleff (Sch) 876

- Schulzenborgh, Werner (SchBs Knap Almark) 884
- Schulte, Cleis (Ausl Sch Dzg) 107, 930
- Schulte, Hans (Ausl Sch Dzg) 880, 930
- Schulte, Johan (Ausl Sch Dzg) 885
- Schulte, Kerstiaen (Kfm SchBs) .. 888, 897
- Schunerman, W(i/y)ken (Sch Wis) 885
- Scr(h)eige(n), Albertus (RH Käm Ham) 780
- Scroye (Bg Ham) 84
- Sereye, Albertus (RH Käm BM Ham) 780
- Sevenberge, Herman (SchBs Stral) 874
- Skakt, Hynrikh (Ausl Lüb) .. 876, 888
- Skawe, Harry (Ausl Sch d. Earl of Worcester) 893
- Slubeke, Hinricus (SchB Ham) 83, 813, 822, 825f
- Sm(i/y)t, Cristoffell (Pir) 895
- Smyd, Arnd (Sch Schw) 876
- Smyts, Clais (Sch Rev) 907
- Snaf, Otto (SchBs Ri) 890
- Snepel, Frederick (Kfm Sch Ausl Ham) 879, 893
- Soper, William (Surv. Kg's Ships Engl) 170f
- Spekelszen, Iohannes (RH Ham) .. 846, 853
- Stad(e/is), Iohannis von/de (SchBs Ham) 123, 831f
- Staelen, Johann van (Ausl Köln) .. 878
- Stale, Hansz (Schmd Ham) 851
- Stals, Conradus (Sch Dzg) 130
- Ste(e)nbeke, Iohannis (Bg Ham) .. 124, 831
- Steffenszoen, Mathijs (Sch Dän) .. 882
- Stehne, Karel vam (Ausl Sch Dzg) 930
- Steinhusz, Johan (Kfm Köln) 871
- Sterneberch, Cleis (Sch Dzg) 880
- Sterneber(ch/gh)/Sternburch, Hinrick/Henricus (Ausl Sch Dzg) 880, 887, 930
- Sternenberch, Hans (Sch Dzg) 896
- Stikker, Tideman (Sch Dzg) 905
- Stocker (SchBs Engl) 880
- Stolle, Vincencz (Ausl Sch Dzg) .. 880, 906, 930
- Stolpman, Hans (Ausl Sch Dzg) .. 930
- Store, Albertus (Bg Ham) 123, 831
- Stracius, Albertus (SchPt Ham) .. 128,
- 832
- Struwe, Ludolfus (RH Käm Ham) 785
- Suleke, Hinrik (Sch) 886
- Sven I. Gabelbart (Kg Dän) 399
- Svensen, Broder (capt Pir Dän) .. 870
- Swane, Willem (SchBs Lon) 883
- Swarte (Sch Lüb) 875
- Swarte, Hans (SchPt) 890
- Swartekop, Martinus (RH Ham) .. 782
- Swerin, Gherd (Ausl Hzg Pom) ... 875
- Swijchten, Iacob (Sch Stral) 873
- Swore(n), Nicolaus de (RH Käm BM Ham) 790, 842
- Syagrius (Befehlsh. Gallo-Rom) ... 290
- Symonsson, Erick (Ausl Dän) 885
- Symsam, Iohannis (Hndw Ham) .. 827
- T
- Tant, Georg Heinrich (Sch (Ausl?) Zierikzee) 877
- Thehel, Guill. (Sch S.Malo) 906
- Thelgeten, Arndt van (Kfm RH Dzg) 890
- Theudebert/Theodebert I. (Kg Ost-Frk) 394
- Theuderich/Theoderich/Theodericus I. (Kg Ost-Frk) 394f
- T(h)ode, Godfridus (RH Käm Ham) 785ff
- T(h)ode, Nicolaus (RH BM Ham) 820
- Tidemanszon, Cleis (Sch Amst) ... 887
- Tiptoft, John (Earl v. Worcester, Treasurer Engl) 893
- Tonniges, Mathias (Bg Ham) 841
- Trolle, Birger (SchBs Ri Dän) 876
- Twestreng, Ioachim (SchBs Ham) . 834
- Tymme, Hennekinus (Bg Ham) ... 822
- Tymme, Nicolaus (Bg Ham) 822
- Tzerneholt, Hoyer (SchPt Bg Ham) 847
- Tzeven/Tzevenn(a/e), Ericus de (RH BM Käm Ham) ... 781ff, 785, 798f
- U
- Utrecht, Symones de (capt RH Käm BM Ham) 782
- V
- Vaged, Hinricus (RH Ham) 846
- Vailwijk, Hupert van (SchPt Dort) 891
- Valentian I. (Ks Rom) 302

- Vechte, Clawes van der (Bed v. O. Axelson) 885
 Vedelboge, Hinricus (Sch Pir) 790
 Velleius Paterculus (röm. Hist. *praef. milit.*) 323
 Velthem, Hinrick van (Sch Lüß?) . 892
 Veltstede, Roloff/Radulfus (RH Dzg) 900f
 Vene, Iacob (SchBs Kam) 883
 Vickinghusen, Engelbrecht (Bg Ham) 822, 826
 Villani, Giovanni (Chron. Florenz) 143, 151
 Visch, Rijke de (Ausl Kapt Fra) .. 908
 Visscher, Claus (Sch Stet) 889
 Volle, Kersten (Bg Lüß) 884
 Vortigern (Fst Kelt) 388ff
 Vos, Ludolphus (RH Käm Ham) .. 786
 Vosz, Jacob (Sch Ausl Dzg) .. 113, 930
 Vriensteen, Didericus (SchBs Ham) 255
 Vrijdach, Herman (Kfm SchPt Köln) 882
- W
- Waghen, Iohannes (SchCh Ham) .. 843
 Wald(e) Johan vam (SchBs Ausl RH BM Dzg) 880
 Waldemar I. (Kg Dän) 452
 Waldemar II. (Kg Dän) 107
 Waldemar IV. (Kg Dän) . 90, 123, 646
 Wartislaw X. (Hzg Pom) 875
 Wedele, Nicolaus de (SchBs Ham) 127f, 832
 Wedele, Wolterus de (Bg Ham) ... 832
 Wend, Andrea (Bg Ham) 818
 Wendt, Peter (Ausl Sch Dzg) 880, 930
 Wenth, Jacob (Ausl Sch Dzg) 930
 Wernecow (Bg Lüß) 874
 Wernerson, Hermannus (Sch Elbing) 224
 Wertislaw (Fst Slaw, Sohn v. Niklot) 608
 Westfaal/Westphal, Wol(d/t)erus (boomsl Ham) 816f
 Westfael, Ghodschalk (Sch) 887
 Westvael, Jehan (Sch Preu) 201
 Westvael/Wesstfael, Hinrik (Sch Dzg) 112, 883
 Wezebom, Gerd (Sch Dzg) 889
 W(i/y)ding(k)husen, Albertus (RH capt Ham) 229, 782, 784
 Wido (Mgf Bret) 291
 Widukind (Fst Sach) 353
- W(i/y)ge(n), Iohannes (RH Käm Ham) 780f
 Wihomancus (Hzg Bret) 291
 Wiinrick (Sch) 890
 Wijt, Davy (Schot) 897
 Wilfrid (Miss) 347, 350
 Wilhelm (HdlBev Schndr Dzg) 902
 Wilken, Petrus (Schndr Ham) 835
 Wille, Geerbrants (Sch) 877
 Willibrord (Miss) 376
 Wilmes, Ludekinus (Bg Ham) 826
 Wimmeken, Ede (Hptl Frs) .. 243, 844
 Winkelman (Sch Lüß?) 891
 W(i/y)nzen, Heyno de (Schmd Ham) 824f
 Wise, Hinricus (Bg Ham) 844
 Witte, Hans (Sch Dzg) 887
 Wittenborch, Hinrick (Ausl Sch Dzg) 930
 Wizeslaw/Witizlaw I. (Herr von Rügen) 93f, 129
 Wizeslaw/Witizlaw III. (Herr von Rügen) 129
 Woeste, Hanken (Ausl Dzg) 895
 Wolde, Hyldebrant van (Ausl Sch Dzg) 930
 Wolters, Henink (Sch Kolb) 907
 Wolthersson, Johannes (Sch Edam) 96
 Woltorp, Marquard (Sch) 882
 Wonstorp, Didericus (RH Ham) .. 787, 842
 Wulberni/Wulbrandi, Stephanus (Sch Ham) 124, 831
 Wulff, Hennekinus (Reb) 787
 Wulfheard (Frs) 406
 Wulve, Iohannis (RH capt Ham) .. 781
 Wulvesdorp, Marquardus (Bg Ham) 826
 Wyerdzsoen, Marten (Sch Bolsward) 887
 Wygershop, Vickone (RH Ham) ... 782
 Wynfreth (Miss Bf) 347, 351, 376
- Y
- Ysebrandsson, Arnd (Sch Rev) 114, 881
 Yserhoed, Aernt (Sch Wis) 883
- Z
- Zael, Willem (Ausl Amst) 884
 Zandow, Danquardus (SchB Ham) 826
 Zegeberge, Johan (RH Lüß) 882
 Zelander, Johannes (SchB Ham) . 119f, 838
 Zemelowe (BootBs Ham) 818

Zheng He (Adm Chi) ...	179, 182, 184
Zheng Tong (Ming-Ks Chi)	182
Zwarte, Baernt (Sch Preu)	883

Sachindex

- A
- Abendland, christliches
- aggressive Feudalgesell. . . 578–586
 - Charakter und Kerngebiet . 578
 - Expansion und kirchl. Mission 586
 - Expansionsdruck 581f, 585
 - Symbiose von latein. Kirche und Feudaladel 585
 - sächs.-dtsh. Ostexpansion . 581
 - siehe auch* Strategien der Osterob-
erung
- Antriebsarten
- Kriegs-/Lastschiffe 36f
 - Ruder/Segel 35f
 - Schaufelrad *siehe* China:
überlegenes Knowhow
- Arche 70
- Armorica . . . *siehe* Gesellschaft (Kelt)
- Artilleriewesen
- Anfänge Ham 257ff
 - domini bombardarum* 258
 - domus bombardarum* 258
 - sotho unde krud* 257
- Kriegsschiffe
- staatl. Flottenwettrüsten . . 498
- Pulvermühle
- Ham 258
 - Schießpulverherstellung . . . 258
- Schiffe (Henry VII.)
- Schiffsgeschütze (Tab) 497
- Schiffsartillerie
- frühe Geschütze 496, 954
 - gegossene Rohre 497
 - Lafetten auf Rädern 497
 - neue Seekriegsführung 495
 - Stückforten 496
- Ausbeutung
- Begriff 336
- B
- Baiensalzflotte 40, 910–916
- Balinger 495, 834, 878
- Ein B.neubau in Hamburg . . . 240
 - Kaper (Engl) 225
 - und Barge (Engl) 238
- Bangladesch *siehe* Schiffbau;
bengalisch
- Bardese . . . 228–237, 834–838, 872–878
- Abgrenzung Barse–Buse 228
- Auslieger (Frs) 230
- Auslieger (Holl) 230
- Bardise, Kaper (Engl) 225
- Barse und Barke
- unterschiedl. Schiffe . . . 222–227
 - Frachtschiff 230–233
 - Kampf- und Ausliegerschiff . 228ff
 - Stadtbardesen Ham 233–237
 - zwei Arten im nördl. Europa . 237
 - Tab 233
- Bardesenhaus (Ham) 222, 237
- Barge 495
- gerudertes Langschiff 238
 - maid of all work 238
- Barke 240ff, 839ff, 905–908
- Barse, Bardse, Bardze . *siehe* Bardese
- Barsenmeister (Ham) 247
- Bezeichnungsvarianten 223
 - capitanei bardesarum* 229
 - magistri bardesarum* 229
- Beiboote/Dienstboote
- Preise (Tab) 236
- Beowulf *siehe* *mare Fresicum*
- Beplankungsart
- Klinker 172f
 - an Siegelschiffen 159f
 - historisches Ende 500
 - korean. Halbklinkerung . . . 156f
 - Obergrenze 166–174
 - schemat. Darstellung 158
 - Schiff mit zwei Arten 159
 - skandinav. Erfindung 156
 - unterlappend 157–160
 - überlappend 157–160
- Kraweel
- techn. Vorteile 162
- Bergen-Schiffsfund 464
- Bergenfahrerschiffe *siehe* Schiffe,
speziell: Bergenfahrer
- Besitz und Eigentum im SpMA . . . 623
- Grund- u. Stadtherrschaft 623, 625
 - „Konsortiumsvasall“ 625f
 - städt. Verwaltung 626
 - *siehe auch* Exkurse: 7
- Betonnung *siehe* Tonnen- u.
Bakenwesen
- Birka *siehe* Handelsplätze,
frühe Emporien / Münzen mit
Schiffsmotiven

Blackfriars *siehe* Seeschifffahrt (Kelt):
archäologische Funde

Bonnet, Bonett .. *siehe* Segel: Bonnet

Boot 76–80, 818–821
Elbpatrouille 79
Hafenbetrieb 76f
Hochseeboote 16. Jh. 80
Rindenstreifenboot 300

Bretagne *siehe* Gesellschaft (Kelt)

Brigantine 250

Britannien
angelsächs. Eroberung
Historia Brittonum ... 388–393
keine fries. Beteiligung 393–396
Verdrängung der Inselkelten 293f
Mythen und Legenden 396f

Bücher-Sombartscher Komplex ... *siehe*
Index d. verwend. Autoren:
Rörig

Buse, Büse *siehe* Butze

Butze 220ff, 841, 889
holl./seel. *harinbuysse* 221
Abb. 222

C

China
bao chuan
im Größenvergleich, Abb. .. 178
Handels- und Entdeck.flotten .177
Schatzflotte
7 Expeditionen 1405-1433 ..178
Abschaffung 182f
Schiffe und Struktur 179
Vergleich China – Portugal .. 181
überlegenes Knowhow
effizientes Rigg 180
gegossene Bronzegeschütze .181
Heckruder (Abb.) 181
Heckruder: höhenverstellbar 181,
944
Heckruder: vorbalanciert ... 181
Heckruder: zentral 181
Schaufelrad-Deschunke (Abb.)
180
Schaufelräder 180
wasserdichte Schotten 181

Cocha 146, 152, 155, 174, 205, 314, 429,
692, 713, 971f
cocha tinclata 172, 495

County Hall .. *siehe* Schiffbau (Röm):
archäolog. Fund in London
céol, cyulis *siehe* Kiel (SchTyp)

D

Deutsches Schifffahrtsmuseum 476–479
nationale Ausrichtung 477f
Politik und Forschung ... 481, 483

Dorestad .. *siehe* Handelsplätze, frühe
Emporien
„Drang nach Osten“ 571

E

Egalität, naturrechtl. 333, 336
und Mission 351
und Staatsbildung 335

Eiche, Lüneburger (*eek*) 72

Einbaum 687

Esping 78

Euronationalismus
4. Spielart d. Nationalismus ... 29
. *siehe auch* Nationalismus nach
dem Krieg
abendländ. Überhöhung 562
Begriffsdefinition 667
globales Blockdenken 563
Hanse als „heimliche Supermacht“
667
Hanse als „nordeurop. Großmacht“.
666
Hanse als europ. Einigerin und Glo-
balisierererin 638

Ewer 93–102, 821ff
alter Schiffstyp 93f
Elbwer 97ff
Hamb. Stadtewer 100
Namensherleitung 94f
Personenreihfahrt 99f
seegängige Großewer 95

Exkurse
1: Römischer Schiffbau .. 163–166
2: China und Europa ... 177–184
3: Anfänge des Artilleriewesen in
Hamburg 257ff
4: Güterverteilungsarten im frühen
MA 333–339
5: Kaufmannsgewinn im MA 540–
545
6: Rörig, Marx und Sproemberg
549–552
7: geschichtstheoretische Reflexio-
nen 572–578
8: Feudaler Besitz und bürgerl. Ei-
gentum 623–630

- F
- Firrer *siehe* Ruder: Firrer
 Fliegender Geist *siehe* Schiffe:
 Vlegender Geest
 Floß 69
 Forschung - völkisch, nat.so.z. 511–519
 Erfindung der „Hansekogge“ . 469
 geschichtswiss. Rückschritt
 hist. Entwicklung negiert .. 512
 method. Verarmung 511
 völk.-rassist. Überlegenheit 516
 “Großraumwirtschaft“ im MA
 NS-Hetze gegen Mittelmeer 518f
 Ostsee als eur. Zentralmeer 516
 Hanse - myst.-göttl. Schöpfung
 “Ganzes ohne Teile“ (Rörig) 522
 völk.-germ. Blutsgemeinschaft
 520ff
 Hure des Systems 523
 Forschungsbilder, Lehrmeinungen
 siehe Seefahrtforschung, äl-
 tere / Forschung, -völkisch,
 nat.so.z. / Zusammenbruch des
 NS-Regimes, ideolog. Bank-
 rott / Nationalismus nach dem
 Krieg / Wissenschaftskritik,
 Diskurse; kein Bruch mit na-
 tionalist. Traditionen / Hanse-
 forschung heute
- Friesen
 Emigration vor Normannen . 360f
 Experten für Wasser u. Deichbau
 345, 408
 frühe Kaufleute
 nicht privilegiert 362
 in der Rheinregion 358ff
 Friesen (karoling. Zeit)
 cokingi 356f
 kaum Widerstand 352
 naves dunenses 357, 464
 polit. Verfügungsmasse 354ff
 Friesen (merowing. Zeit) 345–352
 Friesen (röm. Zeit) 327–332
 das Rheinmündungsdelta 327
 kein maritimer Stamm 332
 röm. Flotte in Nordsee .. 329, 332
 röm. Sicht der Friesen 327f
 unterworfen, tributpflichtig .. 328f,
 344
 Friesen-Koggen-Legende
 “Monopol-“ und “Nabelschnur“-
 Theorie 321f
 *siehe auch* Monopol (Fries)
 Beginn einer Legende 325f
 expansionist. Ostambitionen . 446f
 Haithabu als Brückenkopf 446
 mare Fresicum 404f
 Friesenhandel
 *siehe auch* Monopol (Fries)
 fries. Brückenkopf Haithabu? . 446
 Vorreiter nord. Münzwesens? . 426
 Friesenkogge *siehe* Kogge: Entwicklung
 Friesenmeer *siehe* mare Fresicum
 Friesenorientierung, Friesenlegende
 ältere deutsch. Forschung 365
 dtsh.-germ. Friesenlegende
 gezielt lanciert 449f
 Friesen- und Hanselegende 450–457
 Mäntel (*pallia Fresonum*) 376–388
 fries. Geschäftemacherei ... 378f
 Karl d. Gr. 376, 378
 Spiegel der Forschung . 379–386
 zusammenfassende Bewertung
 386ff
 verzerrte Friesenbilder
 der Friese Ibbo 367–370
 Friesen in York 374ff
 gens durissima maritima . 405ff
 Immas Sklavengeschichte .. 371–
 374
- G
- Galeere 146–149
 Flotten nach Flandern 148f
 Galeeren im Hafen von ...
 Barcelona um 1570 (Abb.) . 147
 Genua um 1560 (Abb.) 147
 Personalaufwand 149
 Vorzüge 147f
 Galeone 497
 hamb. *galion* 1526 209, 214
 holländ. 1594 (Abb.) 154
 gateway community 342, 409, 421
 Geldwesen
 Forschungskritik 59
 Gewichtsgeldmünzen
 Hackgeld 46, 416f
 Hamb.Stadtbedienstete
 Gehaltsbestandteile 49–52
 Gehaltsuntersuchung 52–56,
 747–772
 historische Geldarten 58
 karoling. Staatsentstehung

- Münzhoheit 414f
 merowingisch
 keine Währung 342f
 Münzstätten 342
 Münzen
 Münzfuß 45, 47
 Währungsmünzen
 karoling. Denare 414f
siehe auch Münzen mit Schiffsmotiven
 Geldwirtschaft
 Beginn in den Städten 43f
 Edelmetallknappheit 15. Jh. ... 43
 Realwert und Nennwert ... 44, 57
 Währung und Staat 57
 Zwei getrennte Welten
 lokale u. region. Räume 58
 übergeordnete Währungswelt 58f
 Germanen *siehe* Seeschifffahrt (Germ)
 / Siedlungsgebiete (Germ)
 Gerüstbauweise *siehe* Schiffbau:
 Skelettbauweise
 Geschichtstheorie
 Forschungsfeld u. Weltverständnis
 572ff
 historisch eingebundener Forscher
 574f
 historische Gesetzmäßigkeiten
 mechan.-kart. Verständnis .573,
 577
 statist. Wahrscheinlichkeitsmuster
 578
 Vogelperspektive unmöglich .. 575
 *siehe auch*
 Wissenschaftskritik, Diskurse /
 nihilistische Geschichtstheorie
 Gesellschaft *siehe*
he Egalität, naturrechtl. / Gü-
 terverteilung, gesellschaftlich /
 Gesellschaft (Kelt) / Gesell-
 schaft (Slaw) / Grundlagen, ge-
 sell.wiss. u. ökonom.
 Gesellschaft (Kelt)
 Armorica im Frühmittelalter .290
 Armorica in röm. Zeit 289
 Bretagne
 Aufgabe eigener Seeschifffahrt
 318
 in karol. Zeit 290ff, 294
 gesell. Entwicklung
 feudal. Ständegesellschaft . 286f
 staatliche Strukturen 286
 Küstenstädte nach Cäsar 282, 284
oppida
 Markt und Gewerbe 285f
 Münzwesen, Fernhändler ... 286
 Schifffahrt und Gesellschaft .. 284
 Gesellschaft (Slaw)
 *siehe* Stammesgesellschaften:
 Motivation für Krieg
 Emporium, Zentralort
 Iumne 598
 Liubice 597, 599ff
 Liubice oder Alt-Lübeck? 589f, 600
 Gezeiten
 Amphidromie Nordsee (Abb) .985
 Begriffe u. Abkürzungen 986
 Deichbau 986
 Glossar, kleines schiffstechnisches . 954
 Gokstad-Fund 432
 Gründungsunternehmerkonsortium
 kapitalmächtige Großkaufleute
 kollektive Eigentümer 611
 modernistische Begriffe 615f
 mystisch-bürgerl. Herrenkaufmann
 617
 patrizische Herrschaft
 Gründungsbehörde 612
 Grundlagen, gesell.wiss. u. ökonom.
 *siehe auch* Exkurse: 4 Gü-
 terverteilung / 7 feud. Besitz,
 bürgerl. Eigentum
 Kaufmannsgewinn im MA
 *siehe auch* Exkurse: 5
 Dienstleistung am Markt ... 541
 Handel u. Produktion getrennt
 542f
 Handelskapital, hist. Kategorie
 541
 wertschöpfende Transportarbeit
 540
 Grundtyp, europäischer 174–177
 Entwicklung, Aufbauten .. 197–200
 Entwicklung, Kraweelbau 209–217
 Karacken im Norden 213ff
 Entwicklung, Takelage ... 200–209
 Dreimaster auf Siegeln 205f
 Dreimaster im Hansebereich 206
 erste Dreimaster in Engl. ... 203
 südeurop. Mehrmastigkeit . 200
 mediterrane Vorreiterrolle ... 174
 Schiffe Henry's VII., Riggs (Tab.)
 203

- Güterverteilung, gesellschaftlich
 Berufskaufmann
 Anfänge und Grundlagen .. 338
 Staat und Kirche mißtrauisch
 338
 Eroberung, Raub, Krieg . 333, 336
 Tribut und Lösegeld 337f
 frühe Fernhändler
 exotische Existenzen 339
 Naturaltausch 334
 Redistribution 333
 Reziprozität 333
 Geschenkwesen 334
 Übergänge
 "Krieg, Handel u. Piraterie" 339
 Transporteur↔Kaufmann .. 340
 vorstaatl. Verteilungskämpfe . 337
- H
- Haithabu
 keine frühe Friesenkolonie
 Gräberfelder 444
 Quellenaussagen 443f
 schiffsarch. Erkenntnisse ... 451
 und Schleswig
 Entwicklung, Benennungen 430ff
 Verbindung zur Nordsee
siehe Holingstedt / Treene als
 Wasserweg
 vermutete Münzstätte ... 421, 423
 Forschungsabgleich 423–426
- Handelsplätze, frühe Emporien
 Birka 979
 Gräber 979
 Münzfunde 418, 982
 Charakter und Einbettung ... 341
 Dorestad 342, 347f, 356, 358, 361f,
 365, 409, 421
vicus famosus 348
vicus nominatissimus 348
 London 341, 347, 371f
 Quentovic 342, 346, 361f, 365, 409
 St. Denis 341, 348f, 369
- Hanse *siehe*
 / Hanse, Charakter / Euronationalismus: Hanse als „heimliche Supermacht“; „nordeurop. Großmacht“ / Hanseerklärung / Hansekogge / Schiffswesen: „hansisches“ / Nationalismus nach dem Krieg: Wesen der Hanse / Seekriege der Hanse? / Seerecht: kein Seerecht der Hanse / Forschung - völkisch, nat.so.z.: Hanse – myst.- göttl. Schöpfung
- Hanse, Charakter
 das profane „Wesen der Hanse“ 670
 eine halbvergessene Antiquität 503
 frühe Neuzeit
 anachronistisches Hindernis 654
 städt. Egoismus und hans. Solidarität 653
 Summe überlapp. Sonderwege
 Sonderweg von Hamburg .. 654
 Sonderweg von Köln 649
- Hanseerklärung
 . *siehe auch* Lübeck, Entstehung
 Aktualisierungen 563–566
siehe auch Nationalismus nach dem Krieg
 fehlende Welt d. Mittelalters 564
 hans. Überkaufmann bleibt 566
- Hanseforschung heute
 „erkennender Zugriff“ auf die Hanse 668
 Osthusen Gutachten (1469) 668
 nach dem „Hansischen“ fragen 668
 öffentlicher Griff nach der Hanse 661
 Populismusgefahr 667
 suchend, inkonsequent
 der Dollinger als Standardwerk? 665f
 Historikertag 2004 666f
 „metaphysische“ Hanse widerlegt? 661
 noch kein Paradigmenwechsel 663, 666
 „Wege und Irrwege“ (1994) 659ff
- Hansekogge
 *siehe* Forschung
 - völkisch, nat.so.z.: Erfindung der „Hansekogge“
- Deutsches Schifffahrtsmuseum
 zentrales nat. Exponat 478
 Ende der Legende 479–485
 ein Rettungsversuch 483f
 kein speziell dtsh. Schiff ... 480
 kein überlegenes Schiff ... 479f
 Variante eur. Hybridschiffe 464–467

- Kogge „Typ Bremen“
 nationaler Koggenfund 476f
 Transportsch. Typ Brem. (TTB)
 137
 wiss-polit. Konkurrenz 477f
 Koggendiskussion
 Kogge „Typ Bremen“ 137
 Lübecker Siegelschiff 465f
 modernere Fragenkomplexe 476
 Nachkriegsforschung
 Erklärung nachgeliefert 473–476
 nationale Identität
 Rolle von Archäol. und Hist. 448
 völk.-nat. Vereinnahmung
 nationalsoz. Propaganda ... 469
 völk.-myst. Hanseforschung 469
 Hedeby/Haithabu *siehe* Haithabu:
 keine frühe Friesenkolonie:
 schiffsarch. Erkenntnisse
 Holk 139–142, 833f
 ... *siehe auch* Holk gegen Kogge
 bananenförmig 139f
 bengalische Schiffe
 Ähnlichkeiten 158
 Danziger Siegelschiff *siehe* Schiffe
 auf Siegeln: Danzig
hulci signo *siehe* Schiffe auf
 Siegeln: New Shoreham
 in Hamburg 140ff
 Holk gegen Kogge
 Kampf der Schiffstypen
 Umbruchstheorie 188–191
 Umetikettierungstheorie 185–188
 Hollingstedt
 archäolog. Erkenntnisse
 Besiedlungsnachweise 433
 maritime Aktivitäten 433f
 Süderwiesenbach 441
 Wechsel der Transportart
 Fuhrbetrieb über Land ... 442f
 gewachsene Infrastruktur .. 443
 Hukboot 119ff, 838f
 Hybridschiffe, europäische 459–468
 adaptierte kelt. Features 460
 Charakteristika
 Identifizierbarkeit 462
 primäres Merkmal 460f
 sekundäre und tertiäre Merkmale
 461f
 Koggendisk. in neuem Licht . 465f
 skandinav. Hybridschiffe 463f
 verschied. Entwicklungsstränge 464
- I
- Identität, nationale
 *siehe auch* Hansekogge
- Islandfahrt
 Hamburger *expeditiones* 255
- K
- Kämmereirechnungen
 historische Quelle
 Einträge (quantitativ) 732
 Herkunft und Umfang des Materials (Diagr.e) 733–738
 Rubriken zum Schiffswesen 738–
 746
 Quelledition
 Registerbände 63
 verbrannte Codices 62
 Überlieferungslücken 61, 63
 Überlieferungsphasen 64
 Kahn 70–73, 816
 Stecknitzkahn 72
zoltkan (Ham) 73
 Kalfaterung *siehe* Schiffbau:
 Kalfaterung
- Karacke 152–156, 892
 engl. 15. Jh. (Abb.) 153
 Entwicklg. zum Mehrmaster .. 155
 fläm. Kraek 1480 (Abb.) 153
 größter Schiffstyp 155
 Kogge–*cocha*–Karacke ... 152–155
 vollgeriggter Dreimaster 155
 Abb. 154
 zweimastig (Abb.) 153
 Karavelle 893–899
 Anforderungen und Typ 175ff
caravela redonda 176, 202
 Karavelle, portugiesisch
 rund Afrika 175
 vor São Jorge da Mina (Abb.) 176
 Katharina *siehe* Schiffe (Ham):
 Katherine
- Kaufkraft des Geldes
 Nennwert
 Basis im städt. Alltag 55
 Mystifizierung der Münzen .. 58
 Realwert
 Portionierung des Silbers 45, 57
 Silberfeingehalt 45
 Silberentzug und Kaufkraftverlust
 47

- Untersuchung der Hamburger *familia civitatis* 747–772
 *siehe auch* Geldwesen /
 Geldwirtschaft
- Kaufleute
- Fernhändler am Rand der Gesellschaft 339–343
- „jüdische“ Kaufleute
 ein problemat. Begriff 339f
- Kategorien 361–364
 negotiatores imperatoris . 361, 363
 Praeceptum negotiatorum . 361
 zwei Bedingungen 364
 und staatl. Zentralmacht 362, 364
- Kelten *siehe* Gesellschaft (Kelt); Schiffe
 (Kelt); Seeschiffahrt (Kelt)
- Ketze 108f, 828f
- Kiel (SchTyp) 238, 390
- Klinkerung *siehe* Beplankungsart;
 Klinker
- Kogge 122–127, 829ff
 .. *siehe auch* Hansekogge / Holk
 gegen Kogge / Cocha
- archäologische Nachweise
 Bremer Fund ... 316, 476f, 479
 Wurt Hessens 322
 *siehe auch* Kollerup-Fund
- dän. Kogge
 Schleswig 452
- englische Koggen 125f
- Entwicklung
 Friesen 322–325
 koggenförmige Einbäume . 323ff
- Gascogner Koggen 143
 geänderte Bauweise
 Klinker↔Kraweel 313f
- Hamb. Koggen (13. Jh.) 122
- Koggen gegen Dänemark 122, 125
- Kraweelboden
 TTB 316
- Merkmale *siehe* Schiffe auf
 Siegeln: Kogge
- Mittelmeer
 cocha (Abb.) 153
 grande mutazione di navilio 143
 Kogge vs. Rundschiff 144, 150ff
- naves dunenses* *siehe* Friesen
 (karoling. Zeit)
- „technical system“
 „celtic patterns“ . 309f, 326, 413
- und Liburne
- Quellenabgleich 933ff
- Verbreitung, europaweit 125ff, 319f
 verkomplizierter Klinkerbau . 314,
 691
- Kollerup-Fund 464, 481
- KR *siehe* Kämmereirechnungen
- Kraweel 841–844, 893–899
 erste Eigenbauten (Ham) 244
 magna cravela (Ham) 242
 Schiffstyp od. Bauart? 216f
- Kraweel, Das Große *siehe* Schiffe,
 speziell: Peter von Danzig
- Kreier 109–116, 829, 880–888
 Ausliegerschiff 110f
 merskreger 113
 mittleres Handelsschiff 111ff
 Verbreitung, europaweit 109
- L
- Langschiff, nordisch 390, 687
- archäologische Funde
 Nydam-Schiff 302
 Osseberg-Schiff 432
 Skuldelev-Schiffe 463
 Sutton Hoo-Schiff 302
- Lastversion 303f
- nord. Tradition
 Balinger u. Bargaen 239
 Schnicken u. Bardesen 239
 Zweck und Entwicklung 303f
- Le clos des galées, Rouen 169
- Liburne 127–132, 832f
 als *vrede*-Schiff 129
- Hamb. Liburnen 127f
- in Nord- u. Ostsee 128f
- Namensableitung 131f
 und Kogge
 Quellenabgleich 933ff
- London *siehe* Handelsplätze, frühe Em-
 porien / Seeschiffahrt (Kelt):
 archäologische Funde
- Lübeck, Entstehung 602
 gräfliche Neugründung
 Kolonisierung Adolfs II. 602
urbs Lubeke
- Landsicherung 603
- Lübeck, Gründung, hist. Rolle
 . *siehe auch* Gründungsunterneh-
 merkonsortium
- Anschluss an Ostseehandel ... 604
 nationalist. Deutungshoheit

- der Fall Spethmann-v.Brandt
621ff
- Ostexpansion, 1. Etappe
von der Elbe bis zur Oder . 630
- Ostexpansion, 2. Etappe
apostol. Schutzbriefe für L. 631
Drehscheibe Lübeck 634
Eroberung des Baltikums .. 630
Freie Reichstadt Lübeck ... 633
Lübeck als Etappenort 631
- Ringens um die Stadtherrschaft
Gegensiedlung *Lewenstad* .. 607
Graf oder Herzog? 606
Stadtherr Heinrich d. L. .. 608ff
urbs Lubeke
slaw. Vorbesiedelung 603
- M
- Magna Frisia* *siehe* Friesen (merowing.
Zeit)
- mare Fresicum*
Legende und Historie
Beowulf und die Friesen ... 388
Lokalisierung 388–403
Ergebnisse 403
Karte der Verortungen 391
- Mission
Kulturkampf 351
von oben nach unten 352
- Mission (Fries)
Anfänge 349, 351
Tod des Bonifatius 351
- Mittelmeerschiffahrt
Genueser Flotten in Flandern 174
- Monopol (Fries)
Friesenlegende 322
Küstenschiffahrt 320f, 388
modernistischer Begriff 321
Nabelschnur Skandinaviens .. 321f
- Münzen *siehe auch* Geldwesen /
Kaufkraft
- Münzen mit Schiffsmotiven
Abbildungen
britannisch-römisch 980
karolingisch: Dorestad 140, 980
karolingisch: Quentovic ... 980
keltisch: Cunobelin 268, 308
skandinavisch: Birka .. 308, 983
skandinavisch: übrige 984
keltische Münzen
Cunobelin 268
skandinavische Münzen
- der kantig-hochbord. Typ . 428,
430
- Entwickl. Ellmers' 428
Entwickl.modell Ellmers' .. 427f
- Fundort Birka 418f
Fundort Birka (Karten) ... 982
Fundort Gudme 420
Fundort Spangereid 420
Fundorte: Karte 981
Fundorte: Tab. 980
Münzstätten .. *siehe* Haithabu
Prägeorte unbekannt .. 420, 422
Schmuckanhänger 419
- Münzverein, wendischer ... 58, 65, 831
- N
- Nationalismus nach dem Krieg
DDR-Hanseforschung
in der Tradition Rörigs ... 560
deutsche Nachkriegsinteressen 559
dtsch. Überlegenheitsideologie 447f
Hanseforschung und HGV
alter Geist euphemisiert 531–534
kirchl.-feudal. Ostaggression
abendländ. Kulturleistung 534f
Wesen der Hanse
das „Ur-Hansische“ 558
fiktive Interessengleichheit .556,
558
überlegener dtsch. Kaufmann
kult. „Glückfall“ d. Ostens 553,
555f
..... *siehe auch* Euronationalismus /
Hanseerklärung,
Aktualisierungen
- New Guy's House *siehe* Seeschiffahrt
(Kelt): archäologische Funde
- Nydam-Fund *siehe* Langschiff, nordisch:
archäologische Funde
- O
- Osseberg-Fund *siehe* Langschiff,
nordisch: archäologische Funde
- Osteroberung, Strategien
..... *siehe auch* Abendland,
christliches
„Falken“-Strategie
Vernichtungskrieg und Unterjo-
chung 590
politische Korrumpierung
feud.-fürstl. Überläufer 588
röm.-kath. Kulturkampf

- ideol. Spaltung d. Slawen .. 586
 *siehe auch* Mission
 „Tauben“-Strategie
 Fraktion von Gewährsleuten 588
 Spaltung des Adels 588
 Wendenkreuzzug
 hist. Beurteilung 595f
 kirchl. Agitation 591
 Organisierung, Teilnehmer .592
 slaw. Kriegstaktik 594f
 Untergang der Slawen 608f
- P
- Peter von Danzig *siehe* Schiff, speziell
 Peter von La Rochelle .. *siehe* Schiffe,
 speziell: Peter von Danzig
 Ponto *siehe* Schiffbau (Röm) / Schiffe
 (Kelt): gallo-röm. Ponto
 Prahm 80–85, 823–826
 Baustofftransporte 82f
 Fähreinsatz 84
 Maßeinheit 84f
 Vergleich zur Schute 87f
 vielseitig einsetzbar 83f
 Prahmkerle 87
 Preisangaben
 in Pfund/Schilling/Pfennig 64
 kaum statistisch auswertbar ... 66
 Spannen und Bereiche 44
 *siehe auch* Geldwesen /
 Kaufkraft des Geldes
- Q
- Quentovic *siehe* Handelsplätze, frühe
 Emporien
- R
- Redistribution *siehe*
 Güterverteilungsarten
clinker, reverse siehe Beplankungsart;
 Klinker; unterlappt
 Reziprozität *siehe*
 Güterverteilungsarten
 Römer, Rom *siehe* Schiffbau (Röm) /
 Ponto
 Ruder
 Firrer 323, 943f
 Heckruder
 China *siehe*
 China: überlegenes Knowhow:
 Heckruder höhenverstellbar /
 vorbalanciert / zentral
- Ewer 93f
 Kogge 152
 venezian. Galeeren 145
 Seitenruder
cocha (Abb.) 153
 kelt. Seeschiffe 269
 techn. Grenzen 93
 Ruderriemen, Preise (Tab) 236
- S
- Sachsen
 Sachsenkriege Karls d. Gr.
 Kriesziele 354
 Massaker 353
 Schadensverzeichnisse, 15. Jh.
 Auswertung 196
 Bearbeitung 909–927
 Ergebnisse 194
 Schatzschiff, chin. ... *siehe* China: *bao*
chuan
 Schiffbau
 Bambuskonstruktion 161
 bengalisch 159
 chinesisch *siehe* China
 Hybridschiff . *siehe* Hybridschiffe,
 europäische
 Kalfaterung .. 164f, 244, 270, 309,
 440, 462
 Klinkerbau
 historische Sackgasse 499f
 Kraweelbau
 Verschwinden in Westeurop. 314–
 317
 mittelmeerisch vs. nordisch ... 156
 Plankenherstellung
 gesägt 462
 radial gespalten 462
 Schalenbauweise
 nord. Klinkerung 162
 römischer Kraweelbau 163f
 Skelettbauweise 163, 166, 210, 216,
 264, 314
 Umstellung einer Baumethode
 172ff
 Veneterschiff und Kogge
 Hauptunterschied 310
 Ähnlichkeiten 308
 . *siehe auch* Schiffbau (Röm) / Schiffe
 (Kelt) / Langschiff (nordisch)
 Schiffbau (Röm)
 archäolog. Fund in London
 County Hall-Schiff 312

- Kraweelschalenbau 163
 mediterrane Kraweelbeplankung
 Abb. 164
 Niedergang antiker Standards
 Kraweel als Gerüstbau 311
 vereinfachter Kraweelbau .. 164,
 166
 Ponto
 Abb. 282
genus navium Gallicarum . 281f
 Schiffbau, bengalisch 157
 Schiffbautraditionen
 Festhalten an der Tradition .. 313
 Kastilien
 2 Flotten, 2 Traditionen ... 161
 Kelten und Germanen 688
 Überlappung u. Verdrängung
 304–308
 zwei Schiffbauwelten 171f
 Schiffe *siehe* Balinger
 / *bao chuan* / Bardese–Barse–
 Bardse–Bardze / Barge / Bar-
 ke / Brigantine / Buse–Büse–
 Butze / Ewer / Floß / Galeere
 / Galeone / Holk / Hukboot
 / Kahn / Karacke / Karavelle
 / Kette / Kiel / Kogge / Kra-
 weel / Kreier / Langschiff / Li-
 burne / Ponto / Schiffe (Engl
 Henry VII.) / Schiffe (Engl
 Henry V.) / Schiffe (Germ) /
 Schiffe (Ham) / Schiffe (HUB)
 / Schiffe (Kelt) / Schiffe, spezi-
 ell / Schmackschiff / Schnicke
 / Schute / Wikingerschiff
 Schiffe (Engl Henry V.) 166–171
 Grace Dieu 166ff
 Misserfolg 167f
 Obergrenze Klinkerbau ... 166f
 ital. Prisenkaracken 168
 Schiffe (Engl Henry VII.) 204, 953–966
 Ausrüstungslisten
 Governor 958
 Martin Garsia 957
 Mary Fortune 966
 Mary of the Tower 956
 Regent 963f
 Sovereign 959–962
 Sweepstake 965
 Takelagen (Tab) 203
 Schiffe (Germ) *siehe* Langschiff,
 nordisch
 . *siehe auch* Seeschifffahrt (Kelt)
 Schiffe (Ham)
 Anthonie 841
 Bastian 142
 Cristoffer 142
 De Cleydesduner 142
 De Krampamervarer 142
 Grote Marie 142, 255, 847
 Islandexpedition 789
 Hispanigerd 142, 255
 Islandexpedition 255, 789
 Ihesus 142
 Iurgen 142
 Katherine 142, 252, 682
 Bordartillerie 253
 Mehrmaster 209, 252
 neue Segel 209
 Kleiges Dunen 142
 Lutke Marie 142, 254
 Marie 142, 253–257, 847
 Abrechnungsversuch 256
 Ausgaben Übersicht (Tab) 810f
 Marie de Brest 142, 254
 Tonnenschiffe 142, 244–253,
 844–847
 2. Schiff: Schmackschiff ... 249f
 4. Schiff: Zweimaster 252
 krieger. Einsätze (Tab.) ... 246
 Neubauten 1465/1476/1489 249–
 253
 Übersicht (Tab.) 246
 Vlegender Geest 142
 als Tonnenleger 250
 Schiffe (HUB)
 ausgewählte Schiffstypen
 Übersichtstabelle 865ff
 Schiffe (Kelt)
 als Klinkeradaption 317
 Coracles 263
 Cäsars Beschreibung
 Ankerketten 270
 Aufbauten, Rigg, Rumpf . 267ff
 Irrtum zum Tiefgang .. 277–281
 Wortlaut 267
 gallo-röm. Ponto 281
 Veneterschiff
 Beplankung 269f
 Rekonstruktion 270–277
 Vergleich zum TTB (Tab) . 277
siehe auch Seeschifffahrt (Germ)

- Schiffe auf Siegeln
 Danzig, *grosse alte Holke* ... 189ff
 Kogge, Merkmale 134f, 137, 935–941
 Lübeck, *cogho sive liburna* .. 132ff
 New Shoreham, *hulci signo* ... 139
 Segelfähigkeit 137, 942f
 Stralsund 135
 wenig techn. Aussagekraft 135–138
- Schiffe auf Siegeln (Abb.)
 Adm. Court Bristol 1446 160
 Adm. v. Engl. 1391 198
 Adm. v. Engl. 1435 160, 198
 Amsterdam 1200 198
 Amsterdam 1485 199
 Bailiff Ipswich 1. H. 15. Jh. .. 160
 Burgund 199
 Danzig, großes Siegel 190
 Danzig, Sekretsiegel 190
 Elbing 198
 La Rochelle 429
 New Shoreham 140
 Stralsund 136
- Schiffe mit Eigennamen (Ham)
siehe Schiffe (Ham): Anthonie,
 Bastian, Cristoffer, De Cleydesduner,
 Grote Marie, Hispanigerd, Ihesus,
 Iurgen, Katherine, Kleiges Dunen,
 Lutke Marie, Marie de Brest, Vlegender
 Geest, De Krampamervarer
- Schiffe, speziell
 Bergenfahrer
 Abb. 207, 493
 Schiffe 206, 208, 489
- Peter von Danzig
 Abmessungen, Tragkraft .. 211f
 Bezeichnungsvarianten 212
 Dreimaster, Rigg 206
 Regesten HUB 899–905
- Schiffe, Wert und Preis *siehe*
auch Schiffspreise: Hamburger
 Schiffe, 35, 40–43
 kalkulierter Produktionspreis . 42f
 kein Marktmechanismus 40f
 subjektivistische Werttheorie . 41f
 Unterschied Wert–Preis 41
- Schiffahrt *siehe* Schiffbau
 /Schiffbau (röm) / Schiffbau-
 traditionen / Schiffe / Schiffe
 (Engl) / Schiffe (Germ) /
- Schiffe (Ham) / Schiffe (HUB)
 / Schiffe (Kelt) / Schiffe mit
 Eigennamen (Ham) / Schiffe,
 speziell /Schiffsbestand (Ham)
 /Schiffsentwicklungen / Schiffs-
 größen / Schiffsgrundtyp, frü-
 he Neuzeit / Schiffsidentifizie-
 rung / Schiffspreise (Diagr.e)
 / Schiffssiegel (Abb.) / Schiffs-
 wesen / Seeschiffahrt (atlant.)
 / Seeschiffahrt (Germ) / See-
 schiffahrt (Kelt) / Schiffe auf
 Siegeln / Schiffe, Wert und
 Preis
 „Handelsstaat“, „Kaufleuteimperium“
 nationalist. Konstrukt
 649
- Schiffahrtsmuseum .. *siehe* Deutsches
 Schiffahrtsmuseum
- Schiffsarchäologie, Funde *siehe*
 Bergen / Blackfriars / Kogge
 „Typ Bremen“ / County Hall /
 Hedeby/Haithabu / Kollerup
 / New Guy's House / Nydam /
 Osseberg / Skuldelev / St Peter
 Port / Sutton Hoo / Vigsø
 / Yassi Ada / Zwammerdam
- Schiffsbestand (Ham)
 Preisklassen 37f
 Übersicht (Diagr.e) 855–864
- Schiffsentwicklungen *siehe*
auch Grundtyp, europäischer /
 Holk gegen Kogge
 dtsh.-nat. Perspektiven
 aktuelle dt. Hybris 491ff
 begrenzte Wahrnehmung . 486ff
 die „letzte Hansekogge“ 489
 die erste „Hansa-Kogge“ .. 488f
 Kein Verdrängungskampf 191–197
 sukzessive Anpassungen
 keine Expansionswerkzeuge 485f
 venezianische Flotte 971ff
 vergleichender europ. Blick . 493ff
- Schiffsfund, Bremer *siehe* Kogge:
 archäologische Nachweise
- Schiffsgrößen
 Erhöhung der Tragfähigkeit
 schiffsbauer. Methoden 192f
 Grenzen 35
 immer größere Schiffe benötigt 192
- Schiffsgrundtyp, frühe Neuzeit .. *siehe*

- Grundtyp, europäischer
- Schiffsidentifizierung
- Besitzer und Investoren 195
 - Bezeichnungs-/Schreibvarianten (Tab.) 219, 868
 - Schiffer entscheidend 194
 - Schiffstyp untergeordnet 194
 - unspezifisch *schipp, navis, chuan, nef, nao* 196
- Schiffspreise (Diagr.e): Hamburger ...
- Barthesen 234
 - Barken 241
 - Boote 80
 - Butze 221
 - Ewer 101
 - Kähne 71
 - Koggen und Liburnen 123
 - Kraweelschiffe 243
 - Prahme 81
 - Schnicken 104
 - Schuten 74
 - Tonnenschiffe 246
- Schiffswesen
- autoritative Schiffsführung ... 195
 - Ende des europ. Mittelalters
 - europ. Schiffstyp 652
 - keine dtsh. Seekriegsgesch. im MA 651
 - *siehe auch* Grundtyp, europäischer
 - frühe Neuzeit
 - staatliche Flotten 651
 - “hansisches“
 - “hansisch“ nicht hinterfragt 637f
 - nationalist. altes Hansebild 638f
 - Schiffe-Schiffahrt-Gesellschaft 637
 - *siehe auch* Schiffahrt: „Handelsstaat“ / Seekriege d e r Hanse? / Seerecht: kein Seerecht d e r Hanse
 - karolingisch
 - Flottenbau am Engl. Kanal 305ff
 - Leuchtturm in Boulogne ... 306
 - Kontinuität oder Bruch
 - fries. Neubeginn .. 310, 320, 325
 - siehe auch* Kogge: Entwicklung
 - Paradigmenrahmen 35
 - Süd-Nord-Gefälle 174
 - sukzessive Veränderungen
- Kraweelbau im Norden 173
 - Takelage 204, 693
 - zweigeteilter Schiffsbestand
 - Vollklinker- u. Hybridschiffe 467f
 - Schleswig *siehe* Haithabu
 - Schmack, *smacke, smacken* *siehe* Segel: Schmachsegel
 - Schmackschiff 223, 250f
 - Abb. 250
 - zweites Tonnenschiff 250
 - Schnicke 103–108, 826ff, 870ff
 - altnordische Tradition 106f
 - Hamb. Stadtschnicken ... 103–106
 - Repräsentation und Kaper .. 107f
 - Schnickenhaus (Ham) 105
 - Schute 74ff, 816
 - Leichter auf Schonen 86
 - Ostseeschuten 89f
 - Seefahrtforschung, ältere ... 503–511
 - “deutsche Seegeschichte“ 506
 - Hanse, hist. Seegeltung
 - heroische Staatsverklärung . 505
 - Richtungsvorgabe 504f
 - Hanseentstehung
 - Kulturchauvinismus und Gewalt 514
 - Teil der dtsh. Ostaggression 514
 - nationalist. Blick auf Europa 509f
 - Propaganda mit Wissenschaft
 - Hanse und Seemilitarismus 506
 - “krankhafte Unparteilichkeit“ 507
 - Verblendung und Redlichkeit 510f
 - Seehandelsplatz . *siehe* Handelsplätze, frühe Emporien
 - Seekriege d e r Hanse?
 - einzelstädt. Territorialpolitik
 - Beispiel Hamburg 646f
 - Flottenaufgebote
 - Summe einzelstädt. Schiffe 647f
 - städtische Kaperkriege
 - Kaperkrieg gegen Köln 649
 - keine hans. Kaperbriefe 648, 651
 - semiprivate Kriegszüge 648
 - Seerecht
 - Betriebsarten german. Seefahrt
 - feud.-hierarch. Differenzierungen 643
 - nord. Gefolgschaften an Bord 642
 - fränk.-karol. Professionalisierung
 - Seehändler und Fahrtenhansen

- 643
gallo-britann., atlant. Raum
 Leges Visigothorum 641f
kein Seerecht der Hanse
 Hansetage – keine Seerechtsnormung 645
 juristisches Konstrukt eines Bundes von Stadträten 645f
 Normsetzung durch/für Einzelstadt 644f
röm.-byzant. Seerechstradition
 Rhodisches Seerecht und *Consolat de Mar* 640f
 schriftliche Fixierung 13. Jh.
 die Rôles d'Oléron 643f
 seerechtl. Probleme an Bord . 639
Seeschiffahrt (atlant.)
 breton.-frz. Neuanfang 319
 . *siehe auch* Seeschiffahrt (Kelt)
Seeschiffahrt (Germ) 322
 Motivation der Überfälle 299
 Seekriegszüge in röm. Zeit
 Chauken 299f, 327
 Franken, Sachsen 300
 Seezüge Frühmittelalter
 Wikinger 302
Seeschiffahrt (Kelt)
 archäologische Funde
 Blackfriars, London ... 280, 310, 317, 321, 325, 466
 New Guy's House, London 310, 317, 321
 St Peter Port, Guernsey ... 269
 Bewertungen in der Forschung
 dtsh. Forschung 263, 265
 westeur. Ansichten 296
 breton.-fränk. Schiffe 294
 Kontinuität breton. Schiffahrt 296
 Seegebiete der Kelten 278
 Karte 279
 Untergang in Wikingerzeit .. 317ff
 Wiege des Seetransports 287, 289, 296
Segel
 Bonnit 845
 Gaffelsegel 250
 Schmacksegel 114, 249, 845
 Tonnenschiff 249f
 Schratsegel 249
 Sprietssegel 249
Seitenschwerter 90f
shell first *siehe* Schiffsbau:
 Schalenbauweise
Siedlungsgebiete (Germ) in röm. Zeit
 Bataver 327, 331
 Chauken 299
 Salfranken 290, 327
 südliche Nordsee (Karten) 301
skeleton first *siehe* Schiffbau:
 Skelettbauweise
Skuldelev-Funde *siehe* Langschiff,
 nordisch: archäologische Funde
St Peter Port *siehe* Seeschiffahrt
 (Kelt): archäologische Funde
Staat
 zentr. Geldgarantie
 Währung 414
Stammesgesellschaften
 Motivation für Krieg
 Überfälle zur See 299
 Überfälle, Beute 587
Sutton Hoo-Fund ... *siehe* Langschiff,
 nordisch: archäologische Funde

T
Tonnen- u. Bakenwesen, Hamburger
 Tonnenschiffe *siehe* Schiffe (Ham)
Tonnen- und Bakenwesen
 Bremen 248
 erste Seetonnen in Holland ... 245
 Hamburg 246
 Ausgaben Hamb. (Tab.) 775–778
 Ellbetonung 245, 247
Treene als Wasserweg
 Eider und Treene
 See- und Binnenfahrt 440f
 Umschlag- und Schutzhafen 441
 Wechsel See- zu Binnenfahrt 440
 Schiffbarkeit des Flusses 439
 Wasserführung und Jahreszeit 439
 Wassertiefe und Gezeit 434

U
Uthlande Nordfrieslands 986

V
Vigsø-Fund 463
Vlegende gest ... *siehe* Schiffe (Ham):
 Vlegender Geest
völkische u. NS-Forschung
 Erfindung der Hansekogge 471
 Reincke 470, 674
 Rosenberg, Alfred 469

- Rörig 472
- W
- Währung *siehe* Geldwesen / Geldwirtschaft / Kaufkraft des Geldes / Münzverein, wendischer
- Wikingerschiff *siehe* Langschiff, nordisch
- Wissenschaftskritik, Diskurse
- Bernhard von Clairvaux, geschönte Behandlung 592f
- Bruch- und Neuanfangstheorie 320
 . *siehe auch* Schiffswesen: Kontinuität oder Bruch
- chines. Flotte in Populärwiss. 183
- europ. Forschungsdichotomie .387
- Friesenüberhöhung
- nationalist. dtsh. Forschung 410f
- ... *siehe auch* Friesen-Koggen-Legende / Friesenorientierung, Friesenlegende
- Gründungsuntern.konsortium
- Deutungshoheit als Machtkampf 618ff
- *siehe auch* Lübeck: national. Deutungshoheit: Fall Spethmann
- Kritik an Rörigkonstrukt . 612–615, 617
- polit. Zuträgerforschung ... 620f
 *siehe auch* Besitz und Eigentum im SpMA: „Konsortiumsvasall“
- kein Bruch mit nationalist. Traditionen
- opportunist. NS-Aufarbeitung 655f
- Rörig weiter hofiert ... 656–659
- Keltenunterschätzung ... 293f, 296
- Koggendiskussion *siehe* Hybridschiffe, europäische: Koggendisk. in neuem Licht
- nihilistische Geschichtstheorie
 siehe auch christl. Abendland
 “Anti-Bartlett“ 579
- antimarx. Verwirrideologie .579
- konservat.-nat. Background 580
- nihilistische Sackgasse 576
- “Unbegreifbarkeit von Ursachen“ 576f
- Personenverbands- contra Herrschaftsverbändestaat 584
- Süd-Nord-Gefälle ignoriert .. 209f, 413, 491ff
- Wirtschaftssystem der Hanse 638, 650
 zur Schiffsarchäologie 311ff
- Wurt Hessens ... *siehe* Kogge: archäol. Nachweise
- Y
- Yassi Ada-Funde 275
- Z
- Zusammenbruch des NS-Regimes
- ideologischer Bankrott der Wissenschaft 529f
- NS-Neuorientierung auf modernes „neues Europa“ 527ff
- Seilschaften, Wendestrategien 531
- Verfehlungen aufarbeiten 530f
- Zwammerdam-Funde 325

QUELLEN UND DARSTELLUNGEN ZUR HANSISCHEN GESCHICHTE

NEUE FOLGE

HERAUSGEGEBEN VOM HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

EINE AUSWAHL

BD. 65 | DORIS BULACH

HANDWERK IM STADTRAUM
DAS LEDERGERWERBE IN DEN HANSE-
STÄDTEN DER SÜDWESTLICHEN
OSTSEEKÜSTE (13. BIS 16. JAHR-
HUNDERT)

2013. 464 S. 30 S/W-ABB. 15 GRUND-
RISSE, KT. UND STADTPLÄNE. BR.
ISBN 978-3-412-20850-9

BD. 66 | TOBIAS KÄMPF

DAS REVALER RATSURTEILSBUCH
GRUNDSÄTZE UND REGELN DES
PROZESSVERFAHRENS IN DER
FRÜHNEUZEITLICHEN HANSESTADT

2013. 253 S. 2 S/W-KT. BR.
ISBN 978-3-412-20964-3

BD. 67 | MICHAIL P. LESNIKOV,
WALTER STARK (HG.)

**DIE HANDELSBÜCHER
DES HILDEBRAND VECKINCHUSEN**
KONTOBÜCHER UND ÜBRIGE MANUALE
SCHLUSSREDAKTION ALBRECHT
CORDES

2013. LXXVI, 638 S. 4 FARB. ABB. AUF TAF.
GB. | ISBN 978-3-412-21020-5

BD. 68 | CHRISTINA LINK

**DER PREUSSISCHE GETREIDEHANDEL
IM 15. JAHRHUNDERT**
EINE STUDIE ZUR NORDEUROPÄISCHEN
WIRTSCHAFTSGESCHICHTE

2014. 386 S. 94 GRAFIKEN UND 43 TAB.
BR. | ISBN 978-3-412-22123-2

BD. 69 | NILS WURCH

**DAVID MEVIUS UND DAS LÜBISCHE
RECHT**

DARGESTELLT AM BEISPIEL DES
»BENEFICIUM EXCUSSIONIS«
2014. 259 S. 3 S/W-ABB. BR.
ISBN 978-3-412-22149-2

BD. 70 | ARNVED NEDKVITNE

**THE GERMAN HANSA AND BERGEN
1100–1600**

2013. 785 S. 1 S/W-ABB. UND 1 KT. AUF
VORSATZ/NACHSATZ. GB.
ISBN 978-3-412-22202-4

BD. 71 | ANGELA HUANG

DIE TEXTILIEN DES HANSERAUMS
PRODUKTION UND DISTRIBUTION
EINER SPÄTMITTELALTERLICHEN
FERNHANDELSWARE

2015. 311 S. 57 S/W-ABB., KT. UND
GRAFIKEN. BR. | ISBN 978-3-412-22495-0

BD. 72 | HARM VON SEGGERN

QUELLENKUNDE ALS METHODE
ZUM AUSSAGEWERT DER LÜBECKER
NIEDERSTADTBÜCHER DES 15.
JAHRHUNDERTS

2016. IV, 328 S. BR.
ISBN 978-3-412-22529-2

BD. 73 | REINHARD PAULSEN

**SCHIFFFAHRT, HANSE UND EUROPA
IM MITTELALTER**

SCHIFFE AM BEISPIEL HAMBURGS,
EUROPÄISCHE ENTWICKLUNGSLINIEN
UND DIE FORSCHUNG IN DEUTSCHLAND
2016. 1078 S. ZAHLR. S/W-ABB. GB.
ISBN 978-3-412-50328-4

BÖHLAU VERLAG, URSULAPLATZ 1, D-50668 KÖLN, T: +49 221 913 90-0

INFO@BOEHLAU-VERLAG.COM, WWW.BOEHLAU-VERLAG.COM | WIEN KÖLN WEIMAR

Ausgehend von den Schiffen der spätmittelalterlichen Seestadt Hamburg erklärt diese Abhandlung mittelalterliches Schiffswesen neu. Sie erarbeitet die keltischen Wurzeln der west- und nordosteuropäischen Transportschifffahrt und deckt Legenden über die Friesen, Schiffstypen und die Hanse auf. Das Buch hinterfragt deshalb die Forschungstraditionen der eigenen, solche Legenden zu verantwortenden Fachdisziplin. Es zeigt sich, dass die maßgeblichen Vertreter der deutschen Schiffs- und Hanseforschung apologetisch den jeweiligen staatlichen Systemen in Deutschland zugearbeitet haben. Der Autor warnt vor einer Deutung der Hanse als Wirtschaftsimperium und europäische Supermacht, die den Kontinent geprägt habe.

Reinhard Paulsen, geb. 1947, ist promovierter Historiker und lebt in Hamburg.

