

HANSISCHE STUDIEN

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

BAND XXVI



2018

c a l l i d u s .

Detlev Ellmers
Die Hanse der deutschen Kaufleute

und ausgewählte Beiträge zur Geschichte der Seefahrt

herausgegeben von

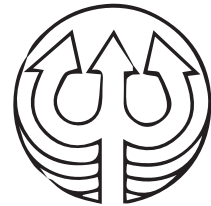
Rolf Hammel-Kiesow und Volker Henn

2018

c a l l i d u s .

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung durch das Deutsche Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, dessen Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. sowie dessen Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.

Deutsches
Schiffahrts
museum



Impressum

© 2018 callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen

Alle Rechte vorbehalten. 1. Auflage

Kein Teil des Werks darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Autors reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Redaktion

Rolf Hammel-Kiesow, Volker Henn

Umschlagfoto

2. Lübecker Stadtsiegel (Heino Wiechell, Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit, Lübeck 1971, S. 16)

Satz, Gestaltung, Druck, Bindung

callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen, Wismar

Printed in the EU, 2018

ISSN 1617-061X

ISBN 978-3-940677-16-7

Inhalt

Vorwort der Herausgeber	VII
-------------------------------	-----

Maik-Jens Springmann Dem „Schiffspapst“ zu Ehren – eine sehr persönliche Sicht auf einen verehrten Forscher und sein Fach	IX
---	----

Aufsätze

Die Hanse der deutschen Kaufleute. Anfang, Ausbau und Organisationsstrukturen	1
Der Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste	211
Wie der Kompass die Navigation nach dem Polarstern ablöste	227
Development and Usage of Harbour Cranes	235
Alltag auf Koggen – nach Bildern, Funden und Texten	259
Ergebnisse der Versuchsfahrten mit Kogge-Nachbauten	291
Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter	295
Die schriftliche Überlieferung zu den Schiffbauteilen von Binnen- und Seeschiffen der Hanse.....	317
Besprechung zu: Klaus Brandt (Hrsg.), Hollingstedt an der Treene. Ein Flusshafen der Wikingerzeit und des Mittelalters für den Transitverkehr zwischen Nord- und Ostsee	363
Bibliographie	371
Nachweis der Erstveröffentlichungen.....	377

Vorwort der Herausgeber

Am 12. März 2018 vollendet Prof. Dr. Detlev Ellmers, von 1971 bis 2002 Direktor des damals neu gegründeten Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven, das unter seiner Leitung zu einer international anerkannten Forschungseinrichtung wurde, und seit 1978 Mitglied im Vorstand des Hansischen Geschichtsvereins, sein 80. Lebensjahr. Aus diesem Anlass widmet ihm der Hansische Geschichtsverein in Anerkennung und Würdigung seiner Verdienste um die Erforschung sowohl der Schiffahrts- als auch der hansischen Geschichte die vorliegende Sammlung mit Beiträgen aus seiner eigenen Feder. Dabei handelt es sich um Studien, von denen einige hier erstmals veröffentlicht werden, andere wegen ihrer besonderen Bedeutung und ihrer nicht immer leichten Verfügbarkeit wiederabgedruckt und somit den interessierten Lesern erneut zugänglich gemacht werden.

Im Mittelpunkt steht eine längere Abhandlung, in der der Jubilar, ausgehend von dem Siegelbild des Lübecker Stadtsiegels von 1223, ein neues Bild vom „Werden und Wesen“ der Hanse entwirft. Damit greift er Überlegungen auf, die er schon vor einigen Jahren zur Diskussion gestellt hatte, die er jetzt in minuziöser Auseinandersetzung mit aktuellen Forschungstendenzen und auf breiter Quellengrundlage vertieft. Ergänzende Beiträge betreffen den Schiffbau zur Hansezeit, insbesondere die beim Bau der Schiffe verwendeten Einzelteile im Sinne der grundlegenden Wörter-und-Sachen-Forschung, den Alltag auf Koggen, die Möglichkeiten der Navigation mithilfe des Polarsterns, die an Kogge-Nachbildungen getesteten Segeleigenschaften dieses Schiffstyps, der bekanntlich als das Hanseschiff schlechthin gilt, sowie die Funktionsweisen von Hafenkranen oder die mit Blick auf den hansischen Warenverkehr oft schwierige, aber unverzichtbare Nutzung von Flüssen. Es sind Beiträge, die aus verschiedenen Perspektiven der Schiffsarchäologie und der Schiffahrtsgeschichte neues Licht auf die Voraussetzungen für das erfolgreiche Wirtschaften der hansischen Kaufleute werfen und zugleich das wissenschaftliche Profil des Jubilars widerspiegeln.

Ausdrücklich und aufrichtig gedankt sei an dieser Stelle dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, dem Kuratorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums und dem Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums, die mit großzügigen Zuschüssen den Druck des vorliegenden Buches überhaupt erst möglich gemacht haben.

Für den Hansischen Geschichtsverein
Rolf Hammel-Kiesow und Volker Henn

Dem „Schiffspapst“ zu Ehren – eine sehr persönliche Sicht auf einen verehrten Forscher und sein Fach

Ein Tag im Herbst 1990. Es goss wie aus Kübeln und ich war auf dem Weg nach Bremerhaven zu einem besonderen Mann, zum „Schiffspapst“ – so nannte man Detlev Ellmers allerorten im Fachjargon, den einzigen Schiffsarchäologen Deutschlands. Es war die zweite Fahrt mit meinem Ford Transit Pickup, den ich für die Wracktaucherei billig in München gekauft hatte. Als erster Vorsitzender des gerade in meiner besetzten „Bude“ im Rostocker Patriotischen Weg gegründeten Vereins für Unterwasserarchäologie Mecklenburg-Vorpommerns hatte ich mich bei meinen Vereinskollegen für mehr Wissenschaftlichkeit und gegen die Souvenirtaucherei ausgesprochen, und genau dabei sollte uns der „Schiffspapst“ nun helfen, ganz ohne Termin und Vorankündigung. Für ein Telefongespräch musste man im Osten damals noch zur Post laufen.

In Bremerhaven war der Regen alle und der Tank auch. Unsere damalige „Aluchip“-Währung mochte vielleicht für den Betrieb eines Einkaufswagens im Westen taugen, zum Füllen meines Tanks aber deutlich weniger. Die Tour war anfänglich nicht von Glück begünstigt: Zuerst ergoss sich beim Nachtanken aus dem Kanister der Inhalt des Dieseltrichters über meine Hose, dann war Herr Ellmers nicht in seinem Büro. Waltraud Rehe, seine freundliche Sekretärin, gab mir seine Privatnummer. Mit ein paar Groschen „harter Währung“, die ich bei mir hatte, wagte ich einen Anruf. Noch einmal Pech? Nein, er meinte in einer unkomplizierten Art und Weise: „Kommen Sie einfach vorbei.“ Ich: „Jetzt?“ Er: „Ja, wenn es Ihnen passt. Ja, also mir schon.“ Ich werde diesen Tag wohl niemals vergessen. Beim Klingeln schlackerten mir dann doch ein wenig die Knie. Die Tür ging auf und ja, es machte mir ein ganz normaler Mensch auf, kein Papst, kein Direktor. Ein Mensch wie du und ich. Ein normaler Mensch? Nein, ein Enthusiast.

Trotz der unerträglichen Geruchsbelästigung durch meine „verdieselte“ Hose hörte er mir in Ruhe und mit wachsendem Interesse zu. Uns zu helfen? Es wäre ja, sagte er, schließlich auch seine Pflicht, er leite ja immerhin eine Einrichtung, die die Schifffahrts- und Schiffbaugeschichte Deutschlands erforsche und da gehöre der Ostteil natürlich besonders dazu. In der Ostsee haben sich durch die besonderen, gar einmaligen Bedingungen des geringen Salzgehalts die meisten Überreste von Schiffen erhalten. Er nahm sofort einen Briefbogen des Museums und schrieb in sieben Punkten handschriftlich eine Unterstützungserklärung, mit der ich mich an alle entsprechenden Stellen wenden sollte. Das Schreiben habe ich immer noch. Es

hat uns manche Türen geöffnet. Ich könne ihn jederzeit anrufen, er würde helfen. Und so sollte es in den folgenden Jahren auch immer sein. Zogen sich viele kurz nach der Wendeverbrüderung und -verschwesterung – um korrekt im Stil der Zeit zu schreiben – wieder in ihr Schneckenhaus zurück, Detlev Ellmers blieb der Enthusiast, der, der immer half. Er betreute meine Staatsexamensarbeit, korrigierte meine Publikationen, half mir bei der Durchführung des von mir begründeten Schiffsarchäologischen Seminars an der Universität Rostock, half mit Literatur, und ja, er schützte mich vor mir selbst und meiner Einbildung. Seine Kritik war geradezu subtil. Beim aufmerksamen Lesen seiner Einlassungen wurde mir schnell klar, welche Qualität oder besser „Nichtqualität“ meine damaligen Texte hatten.

Mit dieser Art der Kritik hat er mich geprägt: Mit einem bisschen Herumtauchen, am besten noch vor der Fernsehkamera, wäre man schon ein großer Schiffsarchäologe? Mitnichten, wie uns auch die Geschichte des Faches in den letzten Jahren schmerzhaft vor Augen führte. Trotz der ca. 2400 Kilometer Küstenlinie – Schifffahrtsgeschichte und Schiffsarchäologie wird nach wie vor wenig an den Universitäten gelehrt und ist in den wissenschaftlichen Kommissionen und in der Denkmalpflege der Küstenländer kaum präsent.

Nachdem ich Detlev Ellmers begegnet bin, ihn näher kennenlernte und die Lebensgeschichte von Humboldt gelesen hatte, habe ich angefangen, die Leute, die mir beruflich begegneten, in zwei Lager zu trennen: die Wissenschaftler und die Forscher. Detlev Ellmers ist ein Forscher! Einer, der unermüdlich in seiner Sache aufgeht, sie nicht als Arbeit begreift, sondern als Lebenselixier. Zu hoch gegriffen? Nein! Er ist kein Wissenschaftsverwalter, der seine Gremienarbeit in historischen und archäologischen Kommissionen als Bugwulst vor sich herschiebt. Er ist jemand, der trotz mittlerweile ungemein einschränkender Krankheit immer noch für das Forschen brennt. Er kann gar nicht anders. Dieser Forscherwille, dieser Humboldtsche Entdeckergeist, die Schiffsarchäologie per se, hält ihn am Leben. Welch große Unterstützung erfährt er da durch seine Frau Renate. Insofern erinnert mich sein Schicksal und die Kraft, die sich aus diesem Willen speist, ein wenig an Stephen Hawkins. In der Körperlichkeit gefangen, im Geiste aber frei und wie ehemals auf Reisen.

Ich schreibe diese persönliche, vielleicht etwas zu persönlich gewordene Widmung um Ihnen, liebe Leser, den Menschen, die Forscherpersönlichkeit Detlev Ellmers ein wenig näher zu bringen. Den anderen Ellmers kennen Sie ja schon aus der Festschrift zu seinem 65. Geburtstag und – wie heute üblich – vielleicht auch aus Wikipedia. Ich möchte Ihnen hier den bescheidenen, liebenswerten, genauen Beobachter vorstellen, einen, dessen Brennen nur für Eingeweihte aus dem Leuchten der Augen deutlich wird und nicht durch überbordende Gesten. Ja, meine Damen und Herren, ein wenig auch sein Genie. Sein Understatement war immer verbindend. Mit seinem Bundeswehrparka über dem etwas in die Jahre gekommenen Jackett ein Brother in Law, ein Gleichgesinnter, der nicht um die Gesinnung kämpft, sich nie aufdrängt. Man musste schon selber kommen. Ein Gentleman, dessen Kritik zu Herzen geht und nie an die Gurgel. Wenn er anderer Meinung war und ist, dann schreibt er vielleicht einmal so etwas wie: „Das ist nicht mein Forschungsstand“.

Mir scheint, dass er selbst nicht überzeugen möchte, sondern dies lieber seinen Texten überlässt. Er ist kein streitbarer Apologet, kein Mitglied der Ellenbogengesellschaft, keiner, der es per se auf das Kapitänspatent abgesehen hatte. Das hat für ihn das Leben im Museum und das Verhältnis zur praktischen Archäologie nicht unbedingt immer vereinfacht.

Detlev Ellmers hat in all unserer gemeinsamen Zeit immer auf das innere Feuer der Leidenschaft gesetzt, und es war ein Leiden des frühen Forschens, des frühen Vogels. Wenn andere noch im Schlafanzug ihre Zähne putzten und sich auf die Arbeit vorbereiteten, hatte er seinen Aufsatz schon fertig. Nicht nur ein beflissener Arbeiter, ein Workoholic trifft es – auf Neudeutsch gesagt – wohl besser. Eine Schicht vor der Schicht im Museum, so entstand wohl auch Geschichte, über die wir nun lesen können. Wie eine Zwiebel Stück für Stück gehäutet und abgetragen, bis er zum Kern des Themas vordrang, manchmal zum Weichen, Fragilen, Unbestimmten, wie die Kritik an dem von ihm behandelten steinzeitlichen Bootspant aus dem Stück eines Rentiergeweihs für ein Fellboot bei Husum belegen kann. Und diesen Texten sah man den frühen Vogel nicht an. Wenn ich sie las, hatte ich manchmal den Eindruck, Detlev Ellmers wäre in der Zeit, von der er schrieb, dabei gewesen, sei an Deck gewesen, als Cäsar in Aquitanien gegen die Veneter stritt, an Deck gewesen, als er über das Alltagsleben an Bord von Koggen schrieb. Dabei ist er aber nicht der Seemann und aufs Schiff ging er nur ungern. Er war nicht der, welcher auf der Werft den Schiffbau selbst ausprobierte, ja auch eine Taucherbrille hat er meines Wissens niemals getragen, und wenn, dann nicht, um Schiffe auszugraben. Er ist ein Mann des Theorems, des Denkens. Wie kam es also zu dieser hohen Meisterschaft der Abstraktion, des Syllogismus, der Vernetzung von Informationen, des theoretischen Einfühlens in praktische Zusammenhänge? Wie fand Detlev Ellmers zu Argumentationslinien, so dicht gezogen, dass nicht einmal ein Löschblatt dazwischen zu passen schien?

Die Antwort kam mir, als er auf unserem Hof mit uns zusammen Brot buk. Seine Fragen zu solch einem profanen Thema wie dem Brotbacken mit Sauerteig hatten eine derartige Tiefenschärfe, die Auffassung von für sein Leben fremden Themen beruht auf einem derartigen Kombinationsgespür, dass man ihn geradezu einen Meister der Kontextualisierung nennen kann. Er war ein Uhrmacher, ein Feinmechaniker, ein Holzschnitzer seines Faches, tatsächlich betrieb er letzteres zu seiner Entspannung viele Jahre. Durch seine Vorstellungskraft war es ihm möglich, sich in Zusammenhänge hineinzudenken, in die er selbst in vorzugsweiser Theorie nie auch nur ansatzweise eingebunden war. Er stellte Fragen zu Problemen, von denen ich nicht einmal ahnte, dass es sie überhaupt gab. Und das tut er trotz körperlicher Einschränkungen nach wie vor mit einer unglaublichen Energie und einem Gespür, in seiner Argumentation auf den Kern eines Problems oder Zusammenhanges hin zu zielen. Man kann ihn einen Meister der Stochastik nennen. Er versteht sich wie kein Zweiter auf eine Art *ars conjectandi*, also auf die Kunst des Vermutens, des dem Leser vor Augen führen: Nur so, nur so kann es gewesen sein! Sein Forschergeist baut eine Kette von Indizien und Argumenten auf, sodass alle wie Geschworene in einem Indizienbeweis einhellig der Meinung sein müssen: ja, der Schiffbauer konnte nur so agiert haben, der Schiffer nur diesen Weg gesegelt sein, der Kaufmann nur so befrachtet haben. Lesen Sie selbst, ob ich richtig liege!

Schon in den frühen Werken, beispielsweise in Betrachtung des keltischen Schiffbaus, begegnet einem diese Kunst, aus oft entlegenen Material Indizien zu verdichten, sich mit einem anfangs vielleicht kursorischen Blick nach und nach in die Tiefe vorzutasten, um dann, wie in einer Sonatenhauptsatzform, nachdem alle Themen eingeführt, alle Argumente vorgebracht sind, am Ende zum großen Crescendo anzusetzen. Für so etwas braucht man Mut, für eine Vermutung braucht man per se Mut und den hat er wohl wie kein Zweiter.

Mit dem Blick fürs Kleinteilige, für das Mikrokosmische des Archäologen in Verbindung mit dem des studierten Kunsthistorikers gelang es ihm als Hansehistoriker, den makrokosmischen Zusammenhängen von Organisationsformen des hansischen Handels auf die Spur zu kommen. Sein Gespür für den Zusammenhang, sein Gespür für die Abstraktion machte ihn zu einem der weltweit bekanntesten Hansehistoriker und zu einem geschätzten Mitglied des Hansischen Geschichtsvereines. Beispiele dieser Kunst finden Sie nachfolgend.

Ja, der Eindruck ist richtig: seine Arbeiten hinterlassen wenig Zweifel. Dieser setzt *expressis verbis* zumindest zwei Positionen voraus. Er war zumeist einer Meinung, seiner. Und doch, heute wissen wir, zieht man andere Indizien hinzu, führt man ein anderes Argument ins Feld, z. B. ist die Wurt mit dem Schiffbauplatz plötzlich anders datiert, kann es sich auch anders zugetragen haben, und dann gibt es auch eine andere Interpretationsmöglichkeit, u. a. durch Hinzuziehen neuerer naturwissenschaftlicher Methoden, auf die Detlev Ellmers oft noch gar nicht in dem Maße zurückgreifen konnte.

Die Arbeiten von ihm vermitteln einem daher den Nimbus der Ausschließlichkeit, sie haben aber – und das macht die gewisse Nuance des Unterschiedes aus – keinen Ausschließlichkeitsanspruch. Es bleibt einem selbst überlassen, die Puzzle – die weitreichende Referenzierung seiner Arbeiten macht es fast immer möglich – noch einmal selbst neu zusammensetzen, um zu einem neuen Bild, zu neuen, ja zu anderen, schmerzlich vielleicht für ihn, auch zu diametral entgegengesetzten Einsichten und Aussichten zu kommen, aber so funktioniert nun einmal Wissenschaft.

Sein stichhaltiger Syllogismus grenzte dabei aber immer die These von der Behauptung ab. Doch auch wenn man meint, es könnte so gewesen sein, immer richtig zu liegen, kann man selbst von einem Schiffspapst nicht verlangen. Und das, liebe Leser, ist auch nicht Ziel von Forschung. Besonders richte ich mich dabei an diejenigen, die sich anscheinend eher an Personen abarbeiten als an deren Thesen. Detlev Ellmers würde eine solche Personifizierung von Forschung nie einfallen, und wenn er Leistung bewerten, in seinem Falle eher würdigen musste, so hat er sie nie aus der Zeit gerissen. Seine langjährige Tätigkeit für die Hansische Umschau wirft dabei das beste Licht auf diese Absicht. Ein Thukydides kam mit Sicherheit durch die Einbindung in seine Zeit und deren Gesellschaft zu anderen auf die Historie bezogenen Schlussfolgerungen als ein Walter Vogel in der seinen und wir in der heutigen Zeit. Auch hier spricht seine Bewertung des Letztgenannten für diese Absicht. Erst aus dem Leben gegriffene Storys machen His-Story eben aus.

Wie man nachfolgend sieht, hat Detlev Ellmers viele seiner Themen überhaupt erst in die Wissenschaft eingeführt. Schon aus diesem Blickwinkel sind sie mehr Diskussionsbeiträge als Axiome. Sonst brauchte man ja keinen Nachwuchs in unserem Fach

mehr auszubilden. Warum man so einen Forscher mit so einem Wissensumfang nicht rechtzeitig als Ordinarius in Bremen für genau diese Aufgabe einsetzte, ist mir immer noch ein Rätsel. Es hätte viel für das Fortkommen unseres Faches bedeutet. Seine Grundlagenarbeit hat uns oft erst in die Lage versetzt, Sachverhalte als Probleme zu erfassen, um uns mit ihnen auseinanderzusetzen. Er definiert – und das macht das besondere seiner Tiefgründigkeit aus – Sachverhalte als Denkverhalte. Sein Denken ist auf die Software des Mittelalters gerichtet, er möchte nichts darstellen, sondern darstellend interpretieren, und das ist ein Unterschied.

So ist er auch kein Darsteller! Der heutige Verkauf von Wissenschaft ist nicht unbedingt sein Metier, die darstellende Muse nicht die, die ihn antrieb. Er ist von der ernsthaften Art, nicht dem Amusement der Masse verpflichtet, sondern ein von inneren Werten getriebener und damit auch kein Treibender, von der Kommandobrücke aus Agierender, sondern ein aus dem Lesesaal heraus Wirkender, dort, wo alles auf die Wiederentdeckung wartete.

Ohne Wikipedia, über die man im Wissenschaftsbetrieb so gerne die Nase rümpft, soweit zu gelangen, nötigt, zumindest mir, Respekt ab. Wie einfach wir derzeit an Wissen kommen, vergessen wir in Kritik an Höhlbaum und Kollegen, denen wir heute tendenziöses Forschen vorwerfen, ohne vorher den Hut zu ziehen, meiner Meinung nach, viel zu schnell. Und was wäre Deutschland, bezogen auf die Schiffsarchäologie, ohne Detlev Ellmers heute? Ich sage es Ihnen: ein Entwicklungsland. Nicht nur interessiert sich der Jubilar vielseitig, es ist mir auch kaum ein Forscher bekannt, der von der Steinzeit bis zu modernen Fragestellungen, respektive vom bereits erwähnten steinzeitlichen Rentiergeweih als Bootsspann bis zum silbernen Trinkgefäß in Schiffsform aus dem 19. Jahrhundert, so profund Auskunft geben kann und damit international derart anerkannt ist. Dass daher nun sehr viel maritimes Silber in den Museumsbestand des DSM zu finden ist, mag bei dem einen oder anderen Reaktionen vom Schmunzeln bis zum Kopfschütteln hervorgerufen haben. In dem Falle übertrug sich seine Leidenschaft eben auch auf das Sammeln von maritimer Kunst in diesem speziellen Bereich.

Seine Dissertation aus dem Jahr 1972 fehlt in keiner ernstzunehmenden Betrachtung über mittelalterliche Schifffahrtsgeschichte in Nordeuropa. Preisgekrönte Arbeiten, die dann verstauben, gibt es viele, eine Qualifikationsschrift, die schon ein drittes Mal aufgelegt worden ist, schon weitaus seltener. Und über mittelalterliche Schifffahrtsgeschichte arbeitend gebe ich zu: Mein erster Blick fällt zuerst auf diese Schrift. Was dem einen der Plötz ist, ist mir eben der Ellmers.

Sein Gespür für Zusammenhänge hat schon bald nach der Promotion sein Augenmerk auf die Verbindung von Schiffsarchäologie, Volkskunde und Kulturlandschaftsforschung gelenkt. Er erkannte schon früh die Tücken der Singularität eines Schiffswracks. So orientierte er sich schon in seinen ersten Arbeiten an den Forschungen von Olaf Hasslöf und Wolfgang Rudolph, den deutschen Archegeten der maritimen Ausrichtung dieser Disziplin. Mit erstgenannten gehört er neben Seán McGrail, Ole Crumlin-Pedersen, Arne-Emil Christensen, Honour Frost, Carl-Olof Cederlund, Premyszlaf Smolarek u. a. zu den Gründungsvätern des Internationalen Symposiums für Boot- und Schiffsarchäologie und hat Deutschland dort über viele Jahre allein vertreten.

Besonderes Interesse und besondere Unterstützung brachte er daher auch von Anfang an den Arbeiten von Christer Westerdahl und dessen herausgearbeiteten Facetten einer maritimen Kulturlandschaft entgegen. Beeindruckend fand er die Vorgehensweise von Peter Marsden bei der Ergrabung und Dokumentation der provinzialrömischen Wracks aus dem Hafen von London. Die Forschungsergebnisse von Martin Eckolt verschafften ihm ein frühes Verständnis von schifffahrtsgetragener Logistik weit in die Peripherie, weit ins Alpenvorland hinein, einer Schifffahrt unserer Altvorderen, die selbst schon auf angestauten kleinen Bächen stattfand. Alle diese kleinen Puzzles verband er zu einem großen Bild der Verbindung weiter Teile Europas durch eine frühe fluviale und seegetragene Logistik, lesen Sie selbst. Insofern ist er, wenn man so will, auch von Anfang ein klassischer Europäer, für den es per se keine Grenzen gibt. Nichts, was er nicht verbinden konnte, nationale Attitüden liegen ihm fern. Ob man nun im Tonmodell von Leese aus dem 3./2. Jahrhundert vor Chr. schon tatsächlich eine frühe Koggenform erkennen kann? Ich bin mir da nicht so sicher. Das Gegenteil beweisen kann ich nicht. Die Zukunft wird es uns vielleicht noch zeigen.

Er war darüber hinaus auch mutig genug, historische Verhältnisse, die gut belegt sind, auf vorhergehende zu übertragen, auch über chorologische Zusammenhänge hinweg, wie er es mit dem Hafen von Lehe – als Exempel für Marktgerechtigkeit in frühmittelalterlichen Zeiten – generell verstand.

Dabei arbeitete er nicht nur für sich und im stillen Kämmerlein. Die Faszination über Navigation teilte er in seiner beruflichen Laufbahn mit seinem Kollegen, dem Schriftleiter Uwe Schnall. Ihr oft aufeinander gezielt abgestimmtes publizistisches Vorgehen, ihre strategische Partnerschaft, verhalf dem DSM weltweit zu Prestige. Die Aufnahme ihrer Beiträge in die Serie *Conway's History of the Ships* steht da genauso wie das besonders national, aber auch bei unseren skandinavischen Nachbarn so geschätzte Reallexikon für die Germanische Altertumskunde. In den Lemmas zeigte sich Detlev Ellmers' Gespür für die Punktlandung: Kein Wort zuviel, kein wichtiger Sachverhalt vergessen, keine Literatur übersehen.

Selbst entlegen publiziertes Material ist vor Detlev Ellmers' Spürsinn nicht sicher. Dazu trieb es ihn immer wieder – selbst noch stark gehandicapt im Rollstuhl – zur „Mutterbrust der Forschung“, wie er sie nennt, zu seiner geliebten Bibliothek im DSM. Die Bibliothekare Jutta Pellnitz, Petra Schütz und Simon Kursawe waren hierbei seine Helfershelfer. Der Weg dahin gleicht inzwischen für ihn selbst einem *Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste*, der Weg dorthin mehr als beschwerlich.

Bei der Recherche dort kam ihm die deutsche Forschungstradition, welche die dokumentarische der interpretativen Archäologie in ihrer Gewichtung vorzieht, sehr gelegen. Große Katalogbände sind ein wahrer Schürfund für ihn. Er verstand es, mit klarem Blick dort die Zusammenhänge zu sehen, wo andere nicht einmal ahnten, dass es diese überhaupt zu geben schien, geschweige denn, sie mit ihrem ergrabenen Material zu belegen. Vielleicht ist es sein großes Interesse an der Architektur, das ihn zum Meister, ja geradezu zu einem Genie der Verbindung von Wort-, Sach- und Bildkultur werden lässt. Explizit stellte er vielen seiner Beiträge diesen Zusammenhang bewusst voran. Dazu verstand er es, diesem erst einmal er-

staunlichen, manchmal gar überraschenden Konnex einen bemerkenswert leichten und daher lesenswerten, gar spannenden Duktus zu geben, um ihn dann als eine Art Sozialgeschichte dem Leser näher zu bringen. Oft personifiziert er dabei, findet also einen, seinen Protagonisten als Projektionsfläche seiner Ideen und formuliert zum Beispiel: „und dann hat der Schiffbauer dies und jenes gemacht ...“ So wird man ein klein wenig in die Geschichte hineingezogen, besser hineingesogen. Kaum ein Thema, über das Detlev Ellmers nicht schrieb.

Ein Beispiel: Ich forsche gerade über Schiffbauholz und bekam eine Anfrage von einem von mir ebenfalls sehr geschätzten Kollegen aus England, Richard Barker, der mit geradezu sensationellen Querverbindungen von Holz und Schiffbau aufwartete, doch noch einige Informationen zu Krumm- und Knarrholz brauchte. Natürlich, Detlev Ellmers hatte in seiner Arbeit über Schiffbauholz auch hier schon ca. 10 Jahre vor uns den „sensationellen“ Zusammenhang hergestellt. Barkers Antwort kam prompt und man kann sie ungefähr mit: „Na, typisch“ übersetzen und zusammenfassen. Solche Antwort besagt vieles über Detlev Ellmers, mehr als die Hymnen über Preise und Ämter, die in Deutschland häufiger gesungen werden als in anderen Ländern.

Ja, Detlev Ellmers war oft schneller, oft der Erste, und ja, da kann man manchmal schon neidisch werden. Manche sind es auch geworden. Die rein interpretative Archäologie, die sich aus der Synthese des schon Erforschten speist, der sich Detlev Ellmers schon früh zuwandte und die er in der Schiffsarchäologie weltweit zu seinem Markenzeichen machte, ist undankbar. Sie ist und bleibt ein geradezu heuristisches Umhertapsen im Dunkeln. Und der Homo sapiens, den man der Wissenschaft verkauft, kann sich schnell als Neandertaler entpuppen, das Generalisierte als toter Arm, der im Nirgends, in der Sackgasse endet. Das Janusköpfige dieser Zunft erweist sich schnell, die binäre Logik hat eben zwei Enden, und eines erkennt die Wissenschaft als das falsche an. Die Logik von Versuch-Irrtum aber funktioniert nicht nur in der Natur. Was ist also so Schlimmes daran, eine These aufzustellen und an ihre Unbesiegbarkeit zu glauben, um späterhin, nach Aufdeckung neuer Sachverhalte, einzugestehen, dass man sich geirrt hat. Ja, irren ist menschlich, auch in der Wissenschaft, und das hat pro domo erst einmal wenig damit zu tun, wie und wann einer so oder so sozialisiert wurde. Bei allen zu Rate gezogenen Deutungsmustern: Keiner von uns war damals in dem Zusammenhang, über den wir in der Retrospektive schreiben, dabei gewesen. Doch eines ist sicher: Detlev Ellmers bringt keinen ohne Grund ins Geschehen, einfach so auf die Anklagebank, keinen Schiffbauer lässt er einfach so einen Kiel aus einem *Kanenbloke* fertigen. Aber, und das ist wichtig, und da liegt der Unterschied, seine angeführten Argumente sind eben keine Beweise, sondern Indizien, und führen oft bestenfalls zu indirekten Analogien oder weisen schlimmstenfalls in anderer Verkettung auf Diachronien hin, und manchmal erwischt es dann eben auch den Falschen, ja man nennt das dann auch Zirkelschluss. Ob es die Friesen, die Veneter oder die Jüten waren oder andere, die die Kogge entwickelten, wird sich wohl erst in der Zukunft stichhaltig erweisen.

Dabei hat er vor keinem strittigen Thema Halt gemacht, im Gegenteil! In Hinsicht der ominösen Hulk interessierte ihn die Frage, was über den langen Verweis auf die Geschichte dieser Schiffsform zu welchen Zeiten und in welchen Räumen wirklich die

Genesis dieser als besonders, geltenden Schiffform determiniert hat. Ist die Geschichte der Hulk nur eine Fortschreibung im etymologischen, wortgeschichtlichen Sinne oder tatsächlich eine auf technikgeschichtliche Zusammenhänge zu kaprizierende? Ob man die stevenlose Kaffenkonstruktion, die er schon auf einer Riemenzunge aus dem Dep. Pas de Calais als Abbild einer Pirogge aus dem 7. Jahrhundert erkennt, wirklich irgendwann mal bei einem Seeschiff im Fundgut nachgewiesen wird, bleibt abzuwarten. Ohne Vordersteven dürfte es wohl nur schwer auf Kurs zu halten gewesen sein. Auch hier werden wir schlauer sein, wenn wir über ausreichend statistisch belastbares Material verfügen. Ja und ähnliches trifft natürlich auch auf die Kogge zu, das Lieblingsthema der deutschen Schiffsarchäologie, sein Lieblingskind.

Mit Sicherheit war es auch hier durch Detlev Ellmers gewagt, einen wenn auch überragenden und aus dem Mittel herausragenden, somit aber auch singulären Fund als Bremer Kogge anzusprechen und einen direkten Vergleich mit dem Schriftgut einzugehen. Damit sind wir im hermeneutischen Sinne von der Wort- in die Begriffsgeschichte eingetreten, ohne dass wir meiner Meinung nach dafür konkrete und auch statistisch belastbare Werte haben, aber da stehe ich auch gegen Ole Crumlin-Pedersen, der seinem befreundeten Kollegen gleich beigespungen ist. Auch dies war kein Akt der Nächstenliebe, sondern zeigt, wie hoch geschätzt Detlev Ellmers in die Riege der bekanntesten Schiffsarchäologen der Welt – zu der er schon frühzeitig gehörte und dessen Niveau er maßgeblich mitbestimmte – aufgenommen war.

Inzwischen hat er sich wohl damit abgefunden, dass seine geliebte Bremer Kogge, auf der er sinnbildlich 1971 nach Bremerhaven segelte und deren neuen Heimathafen er als Gründungsdirektor mit aufbaute, auf die er viele seiner Betrachtungen zurückführte und abstellte, mittlerweile als TTB (Transportschiff Typ Bremen) oder LTB (Lastschiff Typ Bremen) benannt, eher nach einem Unkrautvernichtungsmittel oder einer Sorte Dynamit klingt als nach einem Schiff. Dynamit lag in diesem Objekt nicht nur im übertragenen Sinne von jeher. War und ist der Fund in seinem Erhaltungszustand doch immer noch einzigartig und war von Anfang an verdammt, in seiner Singularität die Projektionsfläche des in den Schrift- und Bildquellen der Hanse omnipotenten Einheitsschiffes zu symbolisieren. Wir haben es gefunden, unser nationales Symbol der „dudeschen hense“. So viel verbindendes Deutschtum gab es in der von Brüchen und Zersplitterung aufgeschichteten Geschichte des Landes nicht. Mir fällt nur noch der Deutsche Orden ein, ansonsten Kaiser, die sich mehr mit dem Mittelmeerraum anfreundeten als mit dem kalten, zum Teil sehr provinziellen Norden, in dem die Kogge zu Hause war. Aus einem Forschungsgegenstand wurde schon früh ein Symbol. Diese Überfrachtung hält selbst ein derart großer mittelalterlicher Frachter nicht aus. Und so hat das Schiff nicht nur die nationale Schiffsarchäologie, sondern auch die Menschen bis in unsere heutige Zeit hinein bewegt, ja, auch die Gemüter derselben, und zwar nicht immer in besonders sachlicher Art und Weise, aber das tun Symbole wohl zu keiner Zeit. Manchmal habe ich den Eindruck, Detlev Ellmers ist selbst zu so einem Symbol geworden.

Warum schreibe ich das alles? Ich hoffe, weil es ihm wichtig ist, ich denke wichtiger als all die Auflistung von Erfolgen, Ehrungen, das Verdienstkreuz, die Ämterwirtschaft, für die wir Deutschen doch so empfänglich sind.

Mit seinem Ehrentag feiern wir auch die weltweite Anerkennung des Faches Schiffsarchäologie und seinen deutschen Beitrag dafür. Auch ohne dieses persönliche Grußwort steht er in einer Reihe der ganz Großen zwischen dem bescheidenen Dänen Ole Crumlin-Pedersen und seinem norwegischen Freund Arne-Emil Christensen, zwischen dem Amerikaner George Bass, der seinen ganzen Hausrat verkaufte, um sein erstes Institut für Schiffsarchäologie in Zypern aufzubauen, den Ingenieuren und Seiteneinsteigern Premyslaw Smolarek und Jerzy Litwin, die quasi die polnische Schifffahrtsgeschichte aus der Versenkung holten, zwischen dem Australier Jeremy Green, dem Schweden Anders Franzen, dem Entdecker der WASA, Peter Marsden, und all den anderen Enthusiasten und Erfindern dieser jetzt erst langsam den Kinderschuhen entwachsenden Disziplin.

Insofern: Die Dieselnote von damals ist verflogen, meine Hose gibt es nicht mehr, vermutlich hat man auch meinen Ford eingeschmolzen, ich weiß es nicht. Zweierlei aber dafür mit Sicherheit: die Texte des Jubilars sind nach wie vor aktuell und das Interesse an ihnen ist daher ungebrochen. Diese Festschrift ist beredtes Zeugnis dafür. Auch in Zukunft, wenn es hoffentlich keine Dieselaautos mehr gibt und Menschen wie er auch ohne Fahrerlaubnis Autos fahren oder gefahren werden, wird man seine Texte lesen, sich mit ihnen auseinandersetzen. Ihnen mit diesem persönlichen Gedanken voranzustehen ist eine besondere Ehre! Die Fahrt von damals hat sich gelohnt, genauso wie das Lesen jeder seiner Beiträge.

Möge das Forschen dem Nestor der deutschen Schiffsarchäologie, dem Jubilar, weiterhin ein Jungbrunnen sein und eine Aufforderung, uns mit seiner Kunst der Vermutung, seiner *ars conjectandi*, noch möglichst lange zu faszinieren und mit neuen Thesen zu überraschen!

Maik-Jens Springmann
Saxo-Institut
Universität Kopenhagen

Die Hanse der deutschen Kaufleute. Anfang, Ausbau und Organisationsstrukturen

Inhalt

Einleitung	3
1. Quellenkritik	4
1.1. Bisherige Kritik an Quellentexten	4
1.2. Der Wortlaut der Schriftquellen	4
1.3. Die zu geringe Zahl der Schriftquellen	5
1.4. Das Zustandekommen der Schriftquellen	5
1.5. Die Sprache der Schriftquellen	7
1.6. Bedeutungswandel mittelalterlicher Begriffe.....	9
1.7. Spät überlieferte Bezeichnungen früher Einrichtungen	9
1.8. Auswertung von Personennamen	10
1.9. Sachquellen	11
1.10. Bildquellen	11
1.11. Erkenntnisse der Wirtschaftswissenschaften	12
2. Was verstand man im Mittelalter unter <i>hanse</i> ?	13
2.1. <i>Hanse</i> als Verband von Kaufleuten des Fernhandels	13
2.2. <i>Hanse</i> als Personenverband	14
2.3. Die <i>hansen</i> einzelner Städte	15
2.4. Die Selbstbezeichnungen der <i>hansen</i>	16
2.5. Die Organisationsform der <i>hansen</i>	17
2.6. <i>Hanse</i> und <i>gilde</i>	18
2.7. Die Versammlung, die <i>hanse</i> genannt wird	19
2.8. Das Trinkgefäß, das <i>hanse</i> genannt wird	19
2.9. Die Gebühr, die <i>hanse</i> genannt wird	20
2.10. Das Recht, das <i>hanse</i> genannt wird	21
2.11. Das Mitglied, das <i>hensebroder</i> genannt wird	22
2.12. Die Zugehörigkeit zur Hanse <i>van oldest</i>	22
2.13. Geheimhaltung hansischer Interna	23
3. Die Anfänge der Hanse der deutschen Kaufleute	23
3.1. Die Artlenburger Urkunde	24
3.1.1. Wie verlässlich ist das Lübecker Transsumpt?.....	25
3.1.2. Die Ausgangssituation vor 1161.....	27
3.1.3. Die Verhandlungen in Artlenburg 1161.....	32

3.2. Der dauerhafte Frieden	38
3.3. Die Folgeverträge mit Dänemark, Schweden, Norwegen und Russland	39
4. Die Gotland besuchenden Deutschen	46
4.1. Lateinische Übersetzungen mittelniederdeutscher Gruppenbezeichnungen	48
4.1.1. Fahrerguppen	48
4.1.2. Der gemeinsame Kaufmann	50
4.2. Der gemeinsame Kaufmann der diversen Städte und Orte	55
4.3. Die Expansion der Gotland besuchenden Deutschen	63
4.4. Das wichtigste Schiff der Gotland besuchenden Deutschen	70
4.5. Die Siegelführung der Gotland besuchenden Deutschen	80
5. Die Folgen des Siegelentzugs	83
5.1. Von den Gotland besuchenden Deutschen zur Deutschen Hanse	83
5.2. Die gemeinsamen Städte des Kaufmanns von der Deutschen Hanse	87
6. Der Wandel der Handelsorganisation	98
6.1. Der Fernhandel über Ufermärkte	99
6.2. Der Zusammenschluss landfahrender und seefahrender Kaufleute	103
6.3. Die schriftliche Geschäftsführung des Hansekaufmanns	115
7. Die Organisationsstruktur des hansischen Netzwerks	122
7.1. Die Binnenstädte	123
7.1.1. Die Zusammenkünfte der Gilden	125
7.1.2. Die Gebäude der Gilden	130
7.1.3. Die Hinführung der Gäste und des Nachwuchses über die Gilde zur Hanse	133
7.1.4. Die Gilde als alle Lebensbereiche der Kaufleute umfassende Kooperative	136
7.2. Die Seestädte	137
7.2.1. Die Lübecker Gilde des <i>meynen kopmans by der Travene</i>	140
7.2.2. Die Gilden der anderen Seestädte	146
7.2.3. Die Seehäfen als Dienstleistungszentren für das hansische Netzwerk	151
7.3. Die Außenposten	156
7.3.1. Der Aufbau von Handelsniederlassungen	157
7.3.2. Die personelle Besetzung der Außenposten	159
7.3.3. Die Sitzordnung als Abbild der Hansestruktur	162
7.4. Die dezentrale Struktur	171
7.4.1. Die schriftlose Frühphase des Hansehandels	173
7.4.2. Die Änderungen der Organisationsstruktur durch den schriftlichen Handel	177
7.4.3. Die Rolle der Gilden nach dem Ende der Hanse	178
8. Zusammenfassung	180
Abbildungen	187

Einleitung

Obwohl der Hansische Geschichtsverein seit seiner Gründung 1871 die Hanse erforscht, nach der er sich nennt, wurde bis jetzt kein Konsens darüber erreicht, wie diese Hanse entstand, sich weiterentwickelte und welche Organisationsstruktur sie hatte. Zuletzt stellte Carsten Jahnke in vier Beiträgen ältere Thesen infrage, ohne jedoch selber plausibel machen zu können, was die Hanse war.¹ Er hat das doppelte Verdienst, die Diskussion um eine schlüssige Antwort erneut angestoßen und für die Suche nach einer Antwort die verfügbaren Quellen direkt befragt zu haben. Nun muss er sich gefallen lassen, dass seine Argumente noch einmal überprüft werden. Um dafür eine verlässliche Basis zu erreichen, werden in Kapitel 1 die Aussagemöglichkeiten der verfügbaren Quellen kritisch gewertet und in Kapitel 2 die vom heutigen Wortgebrauch stark abweichenden Bedeutungen des Wortes *hanse* im Mittelalter herausgearbeitet. Weil die Forschung die Abweichungen nicht ausreichend wahrnahm, konnte sie bisher nicht sicher bestimmen, wie diese Hanse entstand, sich entwickelte und organisiert war.

Die in den beiden ersten Kapiteln gewonnenen Kriterien werfen neues Licht auf die entscheidenden, in einschlägigen Publikationen gut verfügbaren Schriftquellen. Damit lassen sich in Kapitel 3 die Anfänge der Hanse der „Gotland besuchenden Deutschen“ plausibel neu darstellen und in Kapitel 4 ihre besonderen Merkmale und ihre weitere Entwicklung bis zum abrupten Verlust ihrer Bezeichnung durch den Entzug ihres Siegels herausarbeiten. Kapitel 5 zeigt als Konsequenz aus dem Siegelentzug auf, welche Organisationsform an die Stelle der bisher siegelführenden Zentrale trat, und wie die im übrigen unverändert weiterarbeitende Hanse sich schließlich auf den neuen Namen „Hanse der deutschen Kaufleute“ oder kurz „Deutsche Hanse“ einigte, den sie bis zu ihrem Ende behielt. Die beiden folgenden Kapitel behandeln bisher wenig beachtete gruppeninterne Aspekte dieser Hanse. Kapitel 6 stellt die von ihr selbst veranlassten bahnbrechenden Veränderungen der Handelsorganisation heraus und Kapitel 7 analysiert die in den Binnenstädten, Seestädten und Außenposten jeweils unterschiedlichen Organisationsstrukturen dieser Hanse und wie ihr Zusammenspiel funktionierte. Damit kann Kapitel 8 dann kurz zusammenfassen, wie es der nach unserem Verständnis privatrechtliche Personenverband der Hanse deutscher Fernkaufleute schaffte, den Handel über Ostsee und Nordsee zu dominieren, Verträge mit Königreichen und Fürstentümern abzuschließen und seine Städte zu gemeinsamem Einschreiten gegen Störungen seines Handels zu veranlassen. Dabei lassen sich zugleich die einzelnen Entwicklungsstufen dieses überörtlichen Verbandes in ihrer zeitlichen Folge darstellen.

¹ Carsten JAHNKE, Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Ansätze zu einer Neubewertung, in: HGBll. 126, 2008, S. 145–185; ders., Koggen und kein Ende. Anmerkungen zu den Thesen von Reinhard Paulsen und Detlev Ellmers, in: ZVLGA 91, 2011, S. 305–321; ders., Die Hanse. Überlegungen zur Entwicklung des Hansebegriffes und der Hanse als Institution resp. Organisation, in: HGBll. 131, 2013, S. 1–23; ders., Homines imperii (wie Anm. 2). Zu den älteren Thesen vgl. Anm. 18. Selbst die älteren Editionen der Quellengrundlagen werden derzeit hinterfragt: Angela HUANG und Ulla KYPTA, Ein neues Haus auf altem Fundament. Neue Trends in der Hanseforschung und die Nutzbarkeit der Rezessionseditionen, in: HGBll. 129, 2011, S. 213–229.

1. Quellenkritik

In seinem Bemühen um „einen relativ neutralen, quellenbegründeten“ Ansatz² stellte Jahnke zwar die Aussagen von verfügbaren Schriftquellen zur Hanse zusammen, reflektierte aber nicht ausreichend deren Eigenarten. Diese sollen zuerst näher bestimmt werden, da sie sich auf die Gewichtung der Quellenaussagen erheblich auswirken. Denn nur mit präziser Rechenschaft über die Eigenarten aller verfügbaren Quellen und über die zu ihrer Auswertung erforderliche Vielfalt der anzuwendenden Methoden sind beim derzeitigen Forschungsstand allseits abgesicherte neue Ergebnisse zu erzielen.

1.1. Bisherige Kritik an Quellentexten

Berücksichtigt hat Jahnke, dass bei den nur in jüngeren Abschriften überlieferten Urkunden kritisch zu fragen ist, wie weit die Schreiber Zusätze eingefügt haben, die nicht zum ursprünglichen Bestand gehörten. Ebenso hat er kritisch überprüft, ob späte Überlieferung weit zurückliegende Ereignisse korrekt wiedergibt. Zu diesen Fragestellungen wurde bereits ein Instrumentarium entwickelt und vielfach mit Erfolg angewendet. Da es aber öfter auch zu erheblichen Fehleinschätzungen führte (Anm. 49–52), müssen trotz aller berechtigten Skepsis gegenüber mittelalterlichen Schriftquellen auch die Argumente, die für nachträglich untergeschobene Zusätze oder unkorrekte Darstellungen ins Feld geführt werden, stets sehr sorgfältig hinterfragt werden.

1.2. Der Wortlaut der Schriftquellen

Zur Quellenkritik gehört auch die Kritik der Quellennutzung. Eigentlich bildet die genaue Beachtung des Wortlauts der Schriftquellen die unabdingbare Voraussetzung historischen Forschens. Denn wer im Mittelalter etwas aufschrieb, war an dem damit festgehaltenen Sachverhalt zumindest näher dran als der Historiker. Trotzdem ist bei Hansehistorikern die Unsitte eingerissen, die wörtlichen Aussagen nicht exakt genug zu berücksichtigen. So wurden z. B. die *Theuthonici Gotlandiam frequentantes* nicht als „Gotland besuchende Deutsche“, sondern als „Gotländische Genossenschaft“ übersetzt mit der Folge, dass bis jetzt falsch eingeschätzt wurde, wer ihre Mitglieder waren (Anm. 98). Dagegen entspricht der Titel dieser Untersuchung, „Hanse der deutschen Kaufleute“, dem Wortlaut der Quellen (Anm. 15; Abschnitt 5.1). Weiter haben Historiker die Aussagen des 14. bis 16. Jahrhunderts, dass *onse vorevaren van oldest ... de Duske hanse* hielten, oder dass bestimmte Orte *mit uns in die hense van althes unsers erachtens geboren* sind, zwar zitiert, aber nicht so ausgewertet, wie es da steht, und deshalb das tatsächliche Alter der jeweiligen Zugehörigkeit zur Hanse nicht erkannt (Abschnitt 5.2 ab Anm. 284). Besonders folgenreich war die Nichtbeachtung der häufigen Aussagen zu den Beschlüssen der Tagfahrten, dass *civitates ac commune mercatorum ob hoc*

² Carsten JAHNKE, „Homines imperii“ und „osterlinge“. Selbst- und Fremdbezeichnungen hansischer Kaufleute im Ausland am Beispiel Englands, Flanderns und des Ostseeraumes im 12. und 13. Jahrhundert, in: HGbll. 129, 2011, S. 1–57, hier S. 30.

convenire vellent, bzw. dass *de stede unde de mene kopman ... de willkôr ... ghesad heft*. Die Ratssendboten der Städte waren eben zugleich auch Hansekaufleute, sodass nur die von den Städten und Kaufleuten gemeinsam gefassten Beschlüsse sowohl für ihre Hanse als auch für ihre Städte verbindlich waren. Die aus der Beteiligung der Städte abgeleitete Städtehanse hat es nie gegeben (dazu die Abschnitte 2.2 und 5.2). Weiter zeigte sich, dass in Schreiben an mehrere Personen oder Personengruppen die Anreden nach einem streng beachteten Protokoll angeordnet wurden (Anm. 145 und 566). Schließlich ist der Wortlaut nur nach philologisch exakter Klärung der Bedeutung mittelalterlicher Begriffe genau zu beachten (Anm. 4–5; Abschnitte 2 und 4.1).

1.3. Die zu geringe Zahl der Schriftquellen

Jahnkes Vorgehen wäre angemessen gewesen, wenn die überlieferten Schriftzeugnisse den untersuchten Zeitraum in gleichmäßiger Dichte und Aussagefähigkeit abdecken würden. Tatsächlich aber gibt es aus dem 12. Jahrhundert nur ganz wenige Zeugnisse zum Thema. Trotz Zunahme ihrer Zahl im Laufe des 13. und 14. Jahrhunderts informieren sie immer noch nicht ausreichend über die Hanse. Man muss sich diesen Mangel deutlich bewusst machen, damit man wenigstens die nachfolgend angesprochenen Möglichkeiten zum Gegensteuern zu nutzen versucht. Man kann ja nicht auf eine homogene Überlieferung zurückgreifen, sondern muss mit zahlreichen, oft großen Überlieferungslücken rechnen. Z. B. blieb nur erhalten, dass Münster und Bremen die 1253 in den Verträgen mit Flandern von allen Hansestädten erbetene Gegenseitigkeit bestätigten. Andere Städte müssen sie trotz fehlender Überlieferung ebenfalls zugesagt haben, sonst wären die Verträge nicht in Kraft getreten (Abschnitt 4.3, Anm. 201).

Bei der Auswertung der geringen Zahl aussagefähiger Schriftquellen empfiehlt es sich, die für die Archäologie entwickelte Quellenkritik des „Fehlers der zu kleinen Zahl der Belege“ zu berücksichtigen. Danach darf man aus einem Einzelbeleg oder dem ersten Beleg von wenigen, die sich über längere Zeit verteilen, nicht ableiten, dass es den betreffenden Sachverhalt vorher an dem Ort nicht gegeben hat. Solange ein positiver oder negativer Nachweis nicht durch andere Kriterien zu erbringen ist, muss man sich eingestehen, dass man über den Beginn des betreffenden Sachverhalts keine Aussage machen kann.

1.4. Das Zustandekommen der Schriftquellen

Je genauer man Anlass und Zweck kennt, die eine Schriftquelle entstehen ließen, desto besser kann man sie auswerten. Die früheste Quellengruppe stellten die Herrscher vom Kaiser bis zum Bischof durch ihre Kanzleien aus und gaben darin ihren Interessen am Handel Ausdruck. Das sind zum einen die Privilegien, die der jeweilige Landes- oder Stadtherr bestimmten Kaufmannsgruppen gewährte, um damit zugleich die Wirtschaft seines Herrschaftsbereichs zu fördern. Zum anderen sind es Zollverzeichnisse, durch die er anzeigte, welche Waren an dem betreffenden Ort so regelmäßig durchliefen, dass er davon für sich einen Betrag abschöpfen konnte. Auch ist dadurch belegt, welchen Kaufmannsgruppen er genau definierte Abgaben erließ. Schließlich erwähnen auch

Chroniken, wie die des Helmold von Bosau, handelsrelevante Fakten. All diese Quellen kamen diskontinuierlich zustande und werfen jeweils nur einzelne Schlaglichter auf sehr begrenzte, heterogene Ausschnitte des Handels. Erst eine Vielzahl dieser zeitlich oft weit auseinanderliegenden Einblicke lässt immerhin nach dem Prinzip des Zufallsgenerators wenigstens ein relativ repräsentatives Bild entstehen.

Erst seit den 1220er Jahren brachten die Kaufleute selbst Schriftzeugnisse über ihren Handel hervor, weil sie erst da zu schreiben begonnen hatten (Abschnitt 6.3). Davor hatte die Hanse der deutschen Kaufleute ihren gesamten Handel mündlich organisiert (Abschnitt 7.4.1). Das erste erhaltene Schreiben von Hansekaufleuten ist der Vertrag, den sie 1229 mit dem Fürsten von Smolensk abschlossen und mit eigenem Siegel rechtskräftig machten (Abschnitt 4.1 nach Anm. 135). Lübecks Ratsherren, die ja auch Kaufleute waren, zeigten den Beginn eigenen Schriftgebrauchs 1223 durch ihr Siegel (Abb. 8) an. Mit den Siegeln überlieferten sie auch ihre ersten Bildquellen (Abschnitt 1.10). Da erst diese Quellen zum Handel zunehmend authentische Auskünfte der Kaufleute selber geben, ist es hilfreich, den Aussagewert ihrer unterschiedlichen Arten genauer zu reflektieren.

Wie Walter Stark zuerst formulierte, verdanken wir die meisten und inhaltsreichsten Quellen der Hansekaufleute „den unausbleiblichen Friktionen. Verluste von Schiff und Ladung durch Krieg, Seeraub oder Schiffbruch liefern aufschlussreiche Schadensverzeichnisse, Insolvenzen ... haben ihre Spuren hinterlassen, während andererseits der reibungslos verlaufende Handel“ in der schriftlichen Überlieferung meist spurlos blieb.³ Damit sprach Stark den entscheidenden Sachverhalt genau, aber noch nicht umfassend genug an. Denn auch die Tagfahrten beschäftigten sich vor allem mit den Friktionen und wurden dafür von Fall zu Fall zur Beratungen von Gegenmaßnahmen einberufen und von den jeweils Betroffenen besucht (Abschnitt 5.2). Die Rezesse der Tagfahrten sind deshalb seismografische Aufzeichnungen der Störungen des Hansehandels und der getroffenen Gegenmaßnahmen. Auch die Pfundzölle sind Reaktionen auf Friktionen, gegen die man sich wehrte. Man muss sich also deutlich bewusst machen, dass der reibungslos verlaufende Handel selber nur geringe schriftliche Überlieferung hinterließ. Deshalb ist überall dort, wo Friktionsquellen fehlen, grundsätzlich von kontinuierlichem Weiterbestehen dieses Handels auszugehen und nach weiteren Spuren zu suchen, die auf dessen Aktivitäten Schlaglichter werfen können. Einige dafür auswertbare Möglichkeiten nennen die Abschnitte 1.7 bis 1.11.

Bei den nicht durch Friktionen veranlassten Schriftquellen sind drei Gruppen deutlich zu unterscheiden. Als erste kaufmännische Quellengattung wurden private Handelsbriefe und Rechnungsbücher einzelner Hansekaufleute sowie das Lübecker Societates-Register erst in letzter Zeit nach ihren Aussagen zu den typischen Abläufen der alltäglichen Handelspraxis erfolgreich befragt (Abschnitt 6.3). Da diese Quellen aber nur zufällig und von viel zu wenigen Personen erhalten blieben, reichen sie zu genaueren Untersuchungen zum Verlauf von Handelskonjunkturen nicht aus; sie können

³ Walter STARK, *Kopet uns Werk by Tyden. Historische Einführung*, in: *Die Handlungsbücher des Hildebrand Veckinchusen. Kontobücher und Manuale*, hg. von Michail P. Lesnikov und Walter Stark (QDhG, N. F. 67), Köln 2013, S. XLVII–LIV, hier S. XLVIII.

nur als vereinzelte Schlaglichter ausgewertet werden. Eine zweite Quellengruppe bilden die Verträge, die seit dem Smolensker Vertrag von 1229 die in der Hanse vereinten Kaufleute selber mit auswärtigen Herrschern abschlossen und sorgfältig aufbewahrten, weil darin die Rahmenbedingungen für ihren dortigen Handel festgeschrieben waren, auf die sie sich bei Nichteinhaltung beriefen. Soweit sie das schriftlich machten, entstanden die oben genannten Friktionsquellen.

Die dritte kaufmännische Quellengattung sind die Statuten der Kaufmannsvereinigungen in den Hansestädten und Außenposten. Sie waren ursprünglich nur mündlich vereinbart, sodass die Kaufleute auch lange nach Einführung der Schriftlichkeit noch keine Veranlassung sahen, die Strukturen ihrer Organisation schriftlich festzuhalten. Das machten sie erst erstaunlich spät, in vielen Fällen überhaupt nicht. Die vorhandenen Statuten sagen zwar kaum etwas aus zu ihrer Funktion für den laufenden Handel, zumal nichts von dem, was dort über den Handel besprochen wurde, nach außen weitergesagt werden durfte (Abschnitt 2.13). Aber sie geben wichtige Einblicke in die Organisationsstruktur des Hansehandels (Kapitel 7).

1.5. Die Sprache der Schriftquellen

Weiter ist zu beachten, dass die Sprache dieser Quellen Probleme aufwirft. Die Anfänge der Hanse reichen nämlich in eine Zeit zurück, als die Fernhändler noch keinen Gebrauch von der Schrift machten (Abschnitt 7.4.1), ihren Handel also mündlich organisierten, und dafür ihre gesamte Fachterminologie in ihrer mittelniederdeutschen Sprache (mnd.) festlegten. Das betraf alle Objekte, Vorgänge und Einrichtungen des Handels, deren mnd. Bezeichnungen während der langen Laufzeit der Hanse beibehalten wurden. Die Schrift kam in ihrem Handel in drei deutlich unterscheidbaren Stufen zum Einsatz. Den Anfang machten seit dem 12. Jahrhundert Könige und Fürsten, die den Kaufleuten für einzelne Ziele ihres Fernhandels in lateinischer Sprache (lat.) Privilegien ausstellten, die aber nur sehr einseitige Informationen bieten. In einem zweiten Schritt machten seit den 20er Jahren des 13. Jahrhunderts der Rat der Handelsstädte für seine Angelegenheiten und die Kaufleute für die Abwicklung ihres Handels von der Schrift in lat. Sprache zunehmenden Gebrauch, in der ein breiteres Spektrum ihres Handels überliefert ist. Als dritten Schritt begannen Rat und Kaufleute zum Teil schon seit der Mitte des 13. Jahrhunderts statt des Lateins ihre eigene mnd. Umgangssprache auch für ihre schriftlichen Äußerungen zu verwenden, und zwar zunächst nur in hansischen Internas (Abschnitt 2.13) und Kaufmannsbriefen (Abschnitt 6.3). Sie bieten ein noch breiteres Spektrum jetzt auch in der mnd. Sprache der Handelspraxis. Ältester Beleg ist um 1250 die erste Nowgoroder Schra.

Die Konsequenzen aus diesem Schriftgebrauch haben die Historiker bei der Auswertung von Schriftquellen bisher zu wenig beachtet. Die Verfasser aller lat. Hansetexte mussten nämlich für die gesamte mnd. Fachterminologie des Hansehandels lat. Entsprechungen einsetzen. Für viele seiner Objekte, Vorgänge und Einrichtungen gab es aber keine lat. Wörter. Für die zu unserem Thema ausschlaggebende mnd. Bezeichnung *hanse* fand man z.B. gar keine lat. Entsprechung, sondern lateinisierte

sie zu *hansa* (Anm. 27). Für andere mnd. Begriffe setzte man vergleichbare römische Bezeichnungen ein oder wählte Umschreibungen, die aber leider nicht überall und zu allen Zeiten einheitlich ausfielen und den mnd. Terminus gelegentlich auch missverständlich übersetzten. Wer als Historiker gewohnt ist, sich auf das Latein seiner Quellen zu verlassen, gerät leicht in die Falle falscher Schlussfolgerungen, wenn er nicht beachtet, für welche mnd. Termini die betreffenden lat. Begriffe stehen.

Ein Musterbeispiel ist die mittelalterliche Verwendung der lat. Schiffsbezeichnung *liburnus* oder *liburna*. In Isidors *Ethymologiae*, der Grundlage mittelalterlichen Lateinunterrichts, galten *liburnae* als *naves negotiatorum* („Schiffe der Kaufleute“), sodass lat. Hansetexte damit stets die mnd. Bezeichnung des Schiffstyps *kogge* wiedergaben. Außerhalb der Hanse steht *liburna* jedoch für jeweils andere einheimische Handelsschiffe. Wer das nicht beachtet, kommt zu unhaltbaren Schlussfolgerungen zur Schifffahrt der Hanse.⁴ Ein weiteres Beispiel ist der auf Schiffen benutzte Schlafsack aus Fell, mnd. *hudevat*, für den es zwei lat. Übersetzungen gab, entweder wörtlich: *cuticubium*, oder allgemein: *lectus*.⁵ Wer das nicht berücksichtigt, folgert aus der Erwähnung von *lectus*, dass es auf Koggen bereits Kojen gegeben habe.⁶ Diese und weitere Beispiele in Abschnitt 4.1 zeigen, wie wichtig es ist, die lat. Begriffe nach den mnd. Termini zu befragen, für die sie stehen. Für die Forschung zur Hanse sind die mnd. Termini präziser und aussagefähiger als ihre lat. Übersetzungen! Die Problematik der Übersetzung haben schon Verfasser der lat. Texte empfunden und deshalb zur genaueren Verständigung oft einen lat. Begriff durch sein Äquivalent in der Volkssprache (*vulgo ...*) erläutert. Die Hanseforschung hat daraus noch nicht die Konsequenz gezogen, eine Konkordanz aller mnd. Fachausdrücke mit ihren oft sehr unterschiedlichen lat. Übersetzungen zu erarbeiten. Erst die seit Mitte des 13. Jahrhunderts zunehmend mnd. geschriebenen Texte geben den realen Gebrauch der Handelssprache unmissverständlich und vollen Umfangs wieder. Sie haben entsprechend hohen Quellenwert für unsere Fragestellung und erweisen sich als hilfreich, wenn nicht sicher erkennbar ist, für welchen mnd. Terminus eine lat. Wendung des 12. und 13. Jahrhunderts steht.

⁴ So hielt Reinhard PAULSEN, Die Koggendiskussion in der Forschung. Methodische Probleme und ideologische Verzerrungen, in: HGBll. 128, 2010, S. 19–112, auf S. 60f. *liburna* für eine reale Schiffsart an Nord- und Ostsee. So auch noch ders., Schifffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter (QdHG, N. F. 73), Köln 2016, S. 122–138. Er hat zwar alle Quellen zu *liburna* richtig zitiert, Isidor (S. 131) ebenso wie die lat. Hansetexte (S. 933f.), die 8 x (!) erläutern, dass *liburna* für *cogge* steht. Er erkannte richtig, dass der *liburnus Britannorum*, den Hamburg 1495 kaufte, keine Kogge sein konnte (S. 812f. und Abb. 4.1 auf S. 122) und zeigte auch, dass die Briten *liburna* für *hulk* einsetzten (S. 135, Anm. 85), und dass 1219 die Piraten- und Handelsschiffe der Einwohner von Ösel *pyraticae et liburnae* genannt wurden (S. 128, Anm. 56). Obwohl er erkannte, dass in Hamburg „der lateinische Begriff *promptuarium* mit Prahm übersetzt“ wurde, zog er nicht die entsprechende Konsequenz aus seinen eigenen Quellenzitaten zu *liburna*, trotz der Hinweise bei Detlev ELLMERS, Koggen kontrovers, in: HGBll. 128, 2010, S. 113–140, hier S. 115f.

⁵ Detlev ELLMERS, Mit Seekiste und Bettzeug an Bord. Das Reisegepäck der Seefahrenden vom Mittelalter bis zum frühen 20. Jahrhundert, in: HGBll. 127, 2009, S. 1–52, hier S. 14f.

⁶ So z. B. Walther VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, Berlin 1915, S. 452.

1.6. Bedeutungswandel mittelalterlicher Begriffe

Auch wenn der Historiker auf die mnd. Begriffe zurückgreift, muss er sich noch bewusst machen, dass der mittelalterliche Wortgebrauch vom heutigen oft deutlich abweicht, sonst läuft er Gefahr, unbewusst heutige Vorstellungen ins Mittelalter hineinzutragen. Das betrifft in besonderer Weise den Begriff *hanse*, der nach deren Ende im 17. Jahrhundert nur noch in der Form *Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck* beibehalten wurde, sodass die Hanse heute als eine Angelegenheit von Städten, meist sogar nur von Hafenstädten, verstanden wird. Da der Sprachgebrauch von *hanse* im Mittelalter ganz anders und viel differenzierter war als heute, wird er im eigenen Kapitel 2 dargestellt. Aber auch andere Begriffe dieses alten Kaufmannsverbandes sind heute missverständlich. Wer mnd. *de ghemene kopman* unbesehen als nhd. „der (all)gemeine Kaufmann“ wiedergibt, macht einen Fehler, denn die richtige Übersetzung: „der gemeinsame Kaufmann“, gilt nicht allgemein für alle Kaufleute, sondern zeigt einen ganz spezifischen Kaufmannsverband an (Abschnitt 4.1.2). Entgegen heutigem Sprachgebrauch bezeichnete mnd. *kopman* dabei nur den Fernhändler, nicht aber die Detailhändler, die mnd. als *kramer* und *hoker* bezeichnet wurden. Nur der *wantsnider* durfte als Fernhändler für Tuch dieses auch für den Detailverkauf selber schneiden (daher die Bezeichnung). Die eingesparte Stufe des Zwischenhandels sicherte den *wantsnidern* eine dominierende Stellung in vielen Binnenstädten. Aber auch lat. Begriffe werden leicht falsch verstanden, wenn man ihre vom antiken Latein abweichende mittelalterliche Bedeutung außer Acht lässt. Im Mittelalter verstand man z. B. unter lat. *cives fideles* nicht „treue Bürger“, sondern „Bürger, die einen Treueid geleistet hatten“ (Abschnitt 6.2).

1.7. Spät überlieferte Bezeichnungen früher Einrichtungen

Da die Schriftquellen im 12. Jahrhundert noch gering an Zahl sind und auch später nur kleine Ausschnitte der Handelsaktivitäten beleuchten, bedürfen sie dringend der Ergänzung durch andere Quellen. Eine wichtige Ergänzungsmöglichkeit ergibt sich daraus, dass in den mnd. Texten des 14. Jahrhunderts mnd. Bezeichnungen von Einrichtungen überliefert sind, die unverändert beibehalten wurden, obwohl die darin angesprochenen Zustände ihrer Entstehungszeit bei der ersten Erwähnung längst überholt waren. So stammt das älteste Schriftzeugnis zur *Sleyswiker broderschap* in Soest von ca. 1340⁷, obwohl sie entstand, als die Soester ihren Ostseehandel noch allein über Schleswig, und nicht wie ab ca. 1143 auch und bald vorrangig über Lübeck organisierten. In Lübeck hieß die älteste Kaufmannsgilde *de meyne kopman by der Travenne*, was auf den Handel über einen Ufermarkt hinweist, wie Luise von Winterfeld bereits 1929 erkannt hatte. Inzwischen ist der Ufermarkt des frühen Lübeck archäologisch nachgewiesen, war aber schon mehr als anderthalb Jahrhunderte vor den 1375/1401 erfolgten ersten

⁷ HUB II, Nr. 666 (ca. 1340): *Wi van der Sleyswiker broderschap*.

Nennungen dieses Gildenamens aufgegeben.⁸ Beide mnd. Gruppenbezeichnungen gewähren wertvolle Einblicke in die Organisationsform von Kaufmannsgruppen der frühen Hanse, über die keine anderen Schriftquellen vorliegen. Sie zeigen zugleich an, dass die erste Nennung eines Begriffs überhaupt nichts aussagt über die Entstehungszeit des damit bezeichneten Sachverhalts (Abschnitt 1.3.). Trotz später Überlieferung verdienen weitere ähnliche Gruppenbezeichnungen große Aufmerksamkeit, so 1304 die Stendaler *gulda navigancium, id est severen* („Seefahrer“ = seefahrende Kaufleute) oder 1403 die Hamburger *selschap der schonevarer*, die beide in ihrer Stadt auf Außenposten ausgerichtete Fahrerverbände anzeigen, die diese Ziele ebenfalls schon lange vor der ersten Nennung ansteuerten.⁹

Zwar wendet Jahnke ein, dass der Historiker einen Fehler macht, wenn er „die Gleichzeitigkeit des zeitlich Ungleichen“ postuliert.¹⁰ Das ist für meine Argumentation zur Kogge richtig beobachtet, hat aber auch dort Gründe. Der Historiker muss und kann nämlich langfristige Phänomene präzise von kurzfristigeren Veränderungen und von zeitlich punktuellen Ereignissen unterscheiden und für deren Untersuchung die jeweils spezifische Vorgehensweise anwenden, für langfristige Phänomene also Belege aus verschiedenen Zeiten zusammenstellen. Ein Beispiel für Langfristigkeit ist die Schiffstypenbezeichnung Kogge, die schriftlich vom 9. bis 15. Jahrhundert überliefert ist, ohne darüber Auskunft zu geben, was sich am Schiff in dem langen Zeitraum verändert hat. Erst die bildliche und archäologische Überlieferung zeigen, dass ein durchgehend nachweisbares Konstruktionsmuster im Laufe der Zeit eine Reihe von Verbesserungen erfuhr (Abb. 8–19) und an Größe zunahm. Die einzelnen Phasen dieses Prozesses können so in ihrer Abfolge in relativ engen Grenzen sicher datiert werden.¹¹ Die unterschiedlichen Ausprägungen der Kogge lassen sich dann wieder den schriftlichen Nachrichten zuordnen, die aussagen, wer in welchen Zeiträumen Koggen wo zu welchem Zweck einsetzte.

1.8. Auswertung von Personennamen

Die vielen Personennamen, die an den Vornamen mit *de* oder *van* den Name einer Hansestadt anhängen, werden in ihren Aussagemöglichkeiten noch verkannt, weil sie nicht erkennen lassen, ob erst der Namensträger selber oder schon einer seiner Vorfahren von der jeweiligen Stadt aus in den Hansehandel eingestiegen war. Sie sagen

⁸ Lübb. UB VI, Nr. 784. 1. – Luise von Winterfeld, Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ursprung der Ratsverfassung in Lübeck, Exkurs I. Der „meyne kopman by der Travenne“, in: ZVLGA 25, 1929, S. 461–478, hier S. 461–465 und 472. Sie nannte den Ufermarkt „Hafenmarkt“, S. 399. – Detlev Ellmers, Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute, in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 20, 1990, S. 101–108.

⁹ Stendal: HUB II, Nr. 48. Zu Hamburg vgl. Anm. 426.

¹⁰ Jahnke, Koggen (wie Anm. 1), S. 305.

¹¹ Ellmers, Koggen (wie Anm. 4), hier S. 127–132. Das Wort „Kogge“ verwende ich nach dem heutigen Sprachgebrauch in weiblicher Form, obwohl Jahnke, Koggen (wie Anm. 1), S. 306, das als falsch anprangert und „der Koggen“ für richtiger hält. Im Mittelalter gab es beide Formen, aber selbst wenn die männliche etwas häufiger war, ist das kein Grund, heute vom jetzigen Sprachgebrauch abzuweichen. In den von Jahnke zitierten Quellen kommt die weibliche Form elfmal, die männliche neunmal vor.

also zu den individuellen Personen wenig aus. Aber sie zeigen unmissverständlich an, aus welchen diversen Städten und Orten sich Kaufleute wo am Handel dieser Hanse beteiligten, in der eben nicht die Kaufleute nur einer Stadt Mitglieder waren, wie es in allen anderen Hansen üblich war (Abschnitt 2.3). Da die Personennamen bei unterschiedlichsten Gelegenheiten zu allen Zeiten schriftlich oft in großer Zahl festgehalten wurden, bilden sie eine wichtige serielle Quellengattung, deren umfassende Auswertung noch aussteht (dazu Abschnitt 4.2).

1.9. Sachquellen

Mit Recht betont Jahnke die Bedeutung der Quellen, die „heute mehr denn je die Archäologie ... liefert“, sodass Historiker gut beraten sind, wenn sie „die Brücke zwischen beiden Fächern schlagen“.¹² Dafür hat die archäologische Forschung ihre eigene Methodik entwickelt, in die sich einzuarbeiten dem an Schriftquellen geschulten Historiker nicht leicht fällt. Umgekehrt fehlt Archäologen für mittelalterliche Grabungsergebnisse öfter die nötige Erfahrung im Umgang mit Schriftquellen. Zwar bietet die Archäologie wichtige Ergänzungen zu einer unzureichenden schriftlichen Überlieferung, ist aber nur eine spezielle Form der Sachüberlieferung des Mittelalters. Diese umfasst nämlich auch die oberirdisch erhaltenen Zeugnisse, wie Gebäude (mit der zugehörigen bauhistorischen Forschung) und deren Ausstattung (Abb. 31–40), ganze Stadtpläne ebenso wie persönlichen Besitz (Abb. 47–50). Besondere Beachtung verdienen die Realien mit Inschriften, über die am einfachsten die Brücke zur schriftlichen Überlieferung zu schlagen ist (Abb. 31; 38; 43). Mittelalterhistoriker haben oberirdisch erhaltene Zeugnisse bereits oft in ihre Forschungen mit einbezogen, sind aber trotzdem gut beraten, wenn sie sich die große Vielfalt der Beziehungen zwischen all diesen Realien und den Schriftquellen bewusst machen, um die dadurch möglichen neuen Erkenntnisse gezielt nutzen zu können. Auch dabei ist der Fehler der zu kleinen Zahl der Belege (Abschnitt 1.3) zu berücksichtigen.

1.10. Bildquellen

Schließlich sind bildliche Darstellungen eine weitere wichtige Ergänzung unzureichender schriftlicher Überlieferung, wurden aber als Geschichtsquellen bisher nur sporadisch und noch nicht so umfassend genutzt, wie es möglich wäre. Dabei hatte das Mittelalter eine Bildersprache entwickelt, die mit relativ einfachen ikonografischen Mitteln differenzierte Sachverhalte veranschaulichen konnte (Abb. 1–28). Bildzeichen wie Marktkreuze (Abb. 26) oder die Embleme der unterschiedlichen Korporationen (Abb. 1–6; 31–35; 39–50) spielten im städtischen Alltag besonders für die vielen Einwohner und Besucher, die nicht lesen konnten, eine heute stark unterschätzte Rolle. Aber bisher fehlt eine kritische Aufarbeitung der mittelalterlichen Bildersprache, sodass das Verständnis für sie in jedem Einzelfall erst mühsam erarbeitet werden muss. Wo

¹² JAHNKE, Koggen (wie Anm. 1). Die zitierten Passagen: S. 321. Zur Kritik an der Auswertung archäologischer und bildlicher Quellen vgl. Abschnitt 4.4.

das geschieht, lassen sich die Aussagen der Bilder genauso präzise auswerten wie der Wortlaut der Schriftquellen (z. B. Abschnitt 4.4 ab Anm. 206). Den zumeist nur an schriftlicher Überlieferung geschulten Historikern fällt es oft schwer, die Aussagemöglichkeiten dieser Quellenart sicher einzuschätzen und gezielt zu nutzen.

Viele Bilder sind deshalb aussagefähige Geschichtsquellen, weil sie Realien oder Embleme abbilden und damit in Zusammenhänge rücken, die schriftlich nicht überliefert sind (z. B. Abb. 30). Auch gibt es zahlreiche Querverbindungen zwischen Bild- und Schriftquellen. Am leichtesten lassen sich die mit Inschriften versehenen Bildquellen in das aus schriftlicher Überlieferung gewonnene Geschichtsbild integrieren. Das trifft vor allem auf die Siegel der Städte, Kaufmannsvereinigungen und Handwerkerzünfte zu, für die Ort und Laufzeit bekannt sind, die also einen festen Rahmen für die Interpretation der Bildinhalte vorgeben. Die Inhalte sind öffentliche Selbstaussagen der Siegelnden mit hohem Quellenwert, denn sie stellen in komprimierter Form dar, was für die Städte bzw. Korporationen als besonders wichtig galt. Wenn z. B. die Stadt Stralsund auf ihrem Siegel von 1278 (Abb. 12) zwei Fische unter dem großen Handelsschiff abbildet, zeigt sie damit den auch schriftlich überlieferten, vor Rügen gefangenen Hering als ihr zu der Zeit wichtigstes Exportgut an. Die Aussagen anderer Bildzeichen werden in Schriftquellen ausdrücklich erklärt. Das trifft z. B. für das Marktkreuz zu (Abb. 26), das einen Markt als Stätte des Marktrechts ausweist, wie es 1171 für Köln überliefert ist: *infra legitimas nundinas, ... quamdiu crux erecta steterit* (dazu Abschnitt 6.1).

Für die erfolgreiche Nutzung bildlicher Aussagen ist die Identifizierung der schriftlich überlieferten mnd. Schiffstypenbezeichnung *kogge* mit einer archäologisch erschlossenen spezifischen Schiffbauweise ein aufschlussreiches Beispiel (Abschnitt 4.4). Da im Mittelalter die Bauweise der Kogge nirgends beschrieben wurde, lassen sich Wort und Sache überhaupt nicht direkt in Beziehung setzen. Die trotzdem erfolgte Identifizierung war nur möglich über die Brücke von Schiffsbildern des Mittelalters, die einerseits von damit befassten Personen als *koggen* ausdrücklich ausgewiesen wurden, andererseits aber genügend schiffbauliche Details zeigen, die exakt mit der Konstruktion der betreffenden Schiffsfunde übereinstimmen. Solche ausschlaggebenden Schiffsbilder wurden auf den Siegeln von Lübeck (1281; Abb. 19) und Stralsund (1329; Abb. 15) entdeckt. Mehrere Historiker haben die über diese Brücke erfolgte Identifizierung von Wort und Sache in Zweifel gezogen, ohne jedoch die Tragfähigkeit beider Brücken zu überprüfen. Denn sie alle haben die abgebildete Konstruktion überhaupt nicht mit der Konstruktion der Schiffsfunde verglichen und deshalb auch nicht gegen andere archäologisch erschlossene Schiffbauweisen abgrenzen können, sodass ihre Ergebnisse nur ihr methodisch unzureichendes Vorgehen belegen (Abschnitt 4.4). Deshalb ist es dringend geboten, die Methoden der Auswertung mittelalterlicher Bildquellen in die Ausbildung von Mittelalterhistorikern einzubeziehen.

1.11. Erkenntnisse der Wirtschaftswissenschaften

Weil jede Hanse das Ziel hatte, Handelsgewinne zu machen (Abschnitt 2.1), hat es sich als hilfreich erwiesen, durch Einbeziehung von Erkenntnissen der Wirtschaftswissenschaften größere Sicherheit für die Interpretation der historischen Quellen zu gewinnen.

Aber man muss dabei auf genaue Übereinstimmung mit den Quellenbefunden achten, damit die von heutigen Wirtschaftspraktiken abweichenden Spezifika der Hanse des Mittelalters nicht überdeckt werden. Beispielsweise ist die Netzwerkforschung, die den Verbindungen der Kaufleute untereinander nachgeht, für einen Personenverband wie die Hanse (Abschnitt 2.1–2.2) ein besonders angemessenes Verfahren. Stephan Selzer und Ulf Christian Ewert stellten das Netz dementsprechend korrekt so dar, dass darin unabhängige Hansekaufleute die Knoten bildeten, und beschrieben dann die Stränge, die diese Knoten verbanden.¹³ Und doch ist das nur die halbe Wahrheit. Denn diese persönlichen Netze konnten nur deshalb jahrhundertlang immer wieder neu etabliert werden, weil die Hanse als Verband vorher ihr raumgreifendes Netzwerk aufgebaut hatte, in dem Binnen- und Seestädte sowie Außenposten die je unterschiedliche Aufgaben wahrnehmenden Knoten bildeten (Abschnitte 4.2–4.3 und 7.1–7.3). Erst innerhalb dieses Netzes konnte jeder Hansekaufmann unter Nutzung der von der Hanse bereitgestellten Einrichtungen sein persönliches Netz knüpfen. Zwar bedingen sich beide Netzwerke gegenseitig, aber man muss jedes für sich untersuchen, um die spezifisch hansische Netzwerkstruktur zu verstehen.

2. Was verstand man im Mittelalter unter *hanse*?

Als Ausgangspunkt für alle weiteren Schlussfolgerungen ist zunächst der mittelalterliche Wortgebrauch von mnd. *hanse* so präzise wie möglich zu bestimmen, wofür zuletzt Ruth Schmidt-Wiegand bereits 1982 wichtige Vorarbeit geleistet hat.¹⁴

2.1. *Hanse* als Verband von Kaufleuten des Fernhandels

Danach ist *hanse* von der ersten schriftlichen Überlieferung im 4. Jahrhundert bis zu den „Kaufleuten von der Hanse der Deutschen“ im 13. bis 17. Jahrhundert¹⁵ ein Personenverband. Seit das Wort ab Mitte des 11. Jahrhunderts in den Schriftquellen häufiger erscheint, gab es zwar viele verschiedene *hansen*, aber jede war ein Verband von Fernhandelskaufleuten. Jeder dieser Verbände wurde zu gegenseitigem Beistand und gemeinsamer Wahrnehmung der Interessen ihrer Mitglieder auf Handelsreisen zu fern vom Heimatort gelegenen Märkten gegründet¹⁶, „damit der Lauf der Handelsgeschäfte ... erwünschten und günstigen Erfolg habe,“ wie eine Hanse 1469 ihren Zweck treffend

¹³ Stephan SELZER und Ulf Christian EWERT, Verhandeln und Verkaufen, Vernetzen und Vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels, in: HGbl. 119, 2001, S. 135–161, hier S. 140. Weitere Literatur in Anm. 19 und 20 sowie Oliver AUGÉ, Hansegeschichte als Regionalgeschichte? Zur Diskussion um ein gar nicht so neues Forschungsdesign, in: Hanse und Stadt. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag, hg. von Michael Hundt und Jan Lokers, Lübeck 2014, S. 3–14.

¹⁴ Ruth SCHMIDT-WIEGAND, Hanse und Gilde. Genossenschaftliche Organisationsformen im Bereich der Hanse und ihre Bezeichnungen, in: HGbl. 100, 1982, S. 21–40.

¹⁵ Ebd., S. 23, Anm. 14: In der Bibelübersetzung des Ulfilas steht *hansa* für einen römischen Truppenteil. Zitat von 1354 in HR I, 1, Nr. 196: *mercatores de hansa Theutonicorum*.

¹⁶ SCHMIDT-WIEGAND, Hanse (wie Anm. 14), S. 23

formulierte.¹⁷ Weil jede *hanse* bezweckte, Handelsgewinn zu erzielen, ist sie nach den wirtschaftlichen Kategorien des Handels zu beurteilen und nicht nach staatsrechtlichen, wie fälschlich geschieht, wenn nach dem mächtigen Hansebund gefragt wird.¹⁸

Deshalb ist vor allen weiterreichenden Fragen zunächst zu klären, auf welche Weise die betreffenden Kaufleute jeweils ihren Handelsgewinn erreichen wollten. Rolf Sprandel und Albrecht Cordes zeigten dafür bereits entscheidende Gepflogenheiten auf. Auch konnten deshalb Stuart Jenks sowie Stephan Selzer und Ulf Christian Ewert neue Erkenntnisse der Wirtschaftswissenschaft (Abschnitt 1.11) mit Erfolg auf den Handel der deutschen Hanse anwenden.¹⁹ Auch dieser war die gewerbsmäßige Vermittlung zwischen Produktion und Konsumtion. Bei den Hansekaufleuten wurde bisher nur ihr Fernhandel intensiv erforscht, für den sie die Produkte der mit ihren Schiffen erreichbaren Länder über ihre Außenposten erwarben, wo sie Produkte der Hansestädte und ihres Umlands absetzten. Dagegen wurde der Übergang zur Konsumtion, d. h. der Vertrieb aller Fernhandelsgüter an die Endverbraucher noch überhaupt nicht systematisch untersucht, obwohl diese mit ihren Zahlungen den gesamten Hansehandel finanzierten. Wir wissen nur, dass Wandschneider als einzige Fernhändler ihr Tuch auch für den Detailverkauf schneiden durften (Name!), worauf ihre dominierende Stellung in vielen Binnstädten beruhte. Zu klären ist vor allem, welche Kunden die anderen Fernhändler direkt belieferten und welche sie nur über Krämer oder Höker als Zwischenhändler erreichten. Direktverkauf an Königs- und Adelshöfe ist gelegentlich belegt (Anm. 180f.) und an Handwerker ist er vorauszusetzen. Wo er sonst stattfand und ob es dabei regionale, zeitliche oder individuelle Unterschiede gab, bedarf noch umfassender Erarbeitung. Erste Ansätze dazu versprechen aufschlussreiche Ergebnisse (Anm. 392).

2.2. *Hanse* als Personenverband

Solange das Wort *hanse* einen Personenverband bezeichnete, konnten zwar Kaufleute, nicht aber Städte eine Hanse bilden. Dieser mittelalterliche Wortgebrauch hat strukturelle Gründe: Nur private Interessenten können Gewinnzwecken nachgehen, nicht aber politische Einheiten.²⁰ Deshalb blieb die Hanse auch dann noch ein nach heutigem

¹⁷ HUB IX, Nr. 584: *ut intercursum negociacionum ... votivum ac prosperum habeat successum*.

¹⁸ Die älteren Konzeptionen, die zumindest der deutschen Hanse in unterschiedlicher Weise staatliche Funktionen unterstellen, sind übersichtlich zusammengestellt in: Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie, hg. von Eckhard Müller-Mertens und Heidelore Böcker (Hansische Studien 14), Trier 2003, S. 1–43.

¹⁹ ROLF SPRANDEL, Die Konkurrenzfähigkeit der Hanse im Spätmittelalter, in: HGbll. 102, 1984, S. 21–38. – ALBRECHT CORDES, Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum, Köln 1998; ders., Die Anfänge des Gesellschaftshandels im Hanseraum bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts, in: Genossenschaftliche Strukturen im Hanseraum, hg. von Nils Jörn u. a. (QDhG, N. F. 48), Köln 1999, S. 65–78. SELZER / EWERT, Verhandeln (wie Anm. 13); dies., Die Neue Institutionenökonomik als Herausforderung an die Hanseforschung, in: HGbll. 123, 2005, S. 7–29; STUART JENKS, Transaktionskostentheorie und die mittelalterliche Hanse, ebd., S. 31–42.

²⁰ WERNER HOFMANN, Grundelemente der Wirtschaftsgesellschaft, Reinbek 1969, S. 55.

Verständnis privatrechtlicher Personenverband, als ab 1358 die Formulierung „Städte von der Deutschen Hanse“ aufkam.²¹ Denn das ist nur die vereinfachte Schreibweise für den vollständigen Begriff: „die gemeinsamen Städte des Kaufmanns von der Deutschen Hanse“.²² Die Gemeinsamkeit dieser Städte beruhte allein darauf, dass in jeder von ihnen die in der Deutschen Hanse organisierten Kaufleute die Wirtschaft so dominierten, dass es ihnen immer wieder gelang, die politischen Möglichkeiten ihrer Städte für ihre Zwecke zu mobilisieren. Es war diese Hanse, die ihre Städte zusammenhielt, nicht umgekehrt (Abschnitt 5.2).

Klaus Friedland konnte zwar schon 1958 aufzeigen, dass die Kaufmannshanse keineswegs in der sog. Städtehanse aufging, hat aber die strukturelle Ursache dieser Diskrepanz nicht thematisiert, sodass auch weiterhin die Hanse fälschlich mit ihrer öffentlich-rechtlichen Vertretung gleichgesetzt wird.²³ Dabei ist die Unterscheidung der auf Gewinnerzielung ausgerichteten Privatwirtschaft von den politischen Einheiten, die dieser Wirtschaft die Rahmenbedingungen setzen und sich aus Abgaben von deren Gewinnen finanzieren, keine neue Erkenntnis, sondern bis heute die Basis unseres Gesellschaftssystems. Nur hat die Hanseforschung bisher diese Unterscheidung nicht konsequent genug angewendet und deshalb auch nicht nach den Eigeninteressen gefragt, die politische Machthaber bewog, die Hanse zu unterstützen. Das Zusammenspiel von Kaufmannshanse und Hansestadt wird in Abschnitt 5.2 genauer erörtert. Auch hat die stärker auf die Außenbeziehungen der Hanse ausgerichtete Forschung die internen Strukturen dieser Hanse noch nicht zufriedenstellend erarbeitet, was in den Kapiteln 6 und 7 nachgeholt wird.

2.3. Die *hansen* einzelner Städte

Im hohen und späten Mittelalter gab es nicht nur die eine Hanse, nach der sich bis heute Bremen, Hamburg und Lübeck kontinuierlich als Hansestädte bezeichnen, sondern eine Vielzahl einzelner Hansen, die besonders früh in Valenciennes im Hennegau (1050–70) und im flandrischen Gent (1127) überliefert sind.²⁴ In der Regel bildeten Kaufleute einer Stadt für ihre gemeinsame Handelsfahrt zu einem Zielort im Ausland eine Hanse. Ge- gründet wurde sie jeweils auf Initiative der Kaufleute in der Ausgangsstadt, brauchte

²¹ HR I, 1, Nr. 212, S. 135 ff.: *stede van der Dudeschen hanse*.

²² HR I, 1, Nr. 251, S. 177–180, hier S. 177: *de menen stede des kopmannes van der Dudeschen hense*. – Volker HENN, Über die Anfänge des Brügger Hansekontors, in: HGBll. 107, 1989, S. 43–66, hat das präzise beschrieben (S. 64): „Die Zugehörigkeit der Städte zur Hanse bestimmte sich von ihren Kaufleuten her. Aber die Kaufleute waren eben auch Bürger ihrer Städte und auf den Rechtsschutz ihrer Städte angewiesen“. Ernst PITZ, Bürgereinung und Städteeinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse QDhG, N. F. 52), Köln 2001, legte ausführlich dar, aufgrund welcher Voraussetzungen und in welcher Form die jeweils betroffenen Städte sich für die Belange der hansischen Kaufleute einsetzten.

²³ Klaus FRIEDLAND, Kaufleute und Städte als Glieder der Hanse, in: HGBll. 76, 1958, S. 21–41. – JAHNKE, *Homines imperii* (wie Anm. 2), S. 29 f., hat zwar die ältere Forschung zurückgewiesen, die der Hanse quasi staatliche Funktionen zuschrieb, aber selbst auch nicht Hanse und ihre politische Vertretung auseinander gehalten.

²⁴ Hans VAN WERVEKE, Das Wesen der flandrischen Hansen, in: HGBll. 76, 1978, S. 7–20, hier S. 9.

aber sowohl am Ausgangs- als auch am Zielpunkt die Gestattung des jeweiligen Stadt- oder Landesherrn, die an beiden Stellen dafür Gebühren (Abschnitt 2.9) erhoben. So gestattete Herzog Albrecht von Braunschweig aus Interesse an den zu erwartenden Einnahmen den Kaufleuten seiner Stadt Hamburg 1266 eine Hanse zur Fahrt nach England und wandte sich an den englischen König Heinrich III, der dann diese Hanse für sein Reich ebenfalls gegen Leistung der schuldigen und herkömmlichen Abgaben erlaubte.²⁵ Damit war den Hamburger Englandfahrern, wie man diese Hanse später kurz, aber unverwechselbar nannte, gestattet, englische Hafenstädte mit ihren Seeschiffen unbehindert anzulaufen. Andere Hansens, wie die der in Abschnitt 1.7 erwähnten Soester Schleswigfahrer fuhren mit Pferdewagen über Land. Die Hansens mehrerer Städte konnten gegen Behinderungen im Ausland temporär auch ein gemeinsames Vorgehen beschließen, wie z. B. in Flandern im 13. Jahrhundert.²⁶

2.4. Die Selbstbezeichnungen der *hansen*

Zwar sind die Privilegien, die wegen der darin verbrieften Handelsvorteile sorgfältig aufbewahrt wurden, für unsere Fragestellung wichtige Schriftquellen besonders aus der überlieferungsarmen Frühzeit der Hanse. Aber man muss die Gepflogenheiten ihrer Wortwahl sorgfältig beachten. Im Kölner Stadtarchiv blieben zehn Privilegien und Bestätigungen für Kölner Kaufleute in England zwischen 1157 und 1260 erhalten, ohne dass darin das Wort „Hanse“ vorkommt. Dass alle zehn Dokumente trotzdem die Hanse der Kölner Englandfahrer betreffen, geht erst aus einem Privileg hervor, in dem der englische König Lübecker Bürgern und Kaufleuten 1267 eine eigene Hanse in England gestattet, „wie die Bürger und Kaufleute Kölns ihre Hanse haben“.²⁷ Andere Hansens sind ebenfalls als solche nicht an ihrer Selbstbezeichnung, sondern nur indirekt daran als Hansens zu erkennen, dass sie ihre Versammlungen, Trinkgefäße, Gebühren oder Rechte auch als *hanse*, ihre Mitglieder als *hansbrodere* oder ihr internes Bestrafen als *hansen* bezeichneten (Abschnitte 2.7–11)! So zeigen Verzichte auf die Gebühr, die *hansa* hieß, in Bremen ca. 1181 und in Lübeck 1188, dass es bereits in Heinrichs des Löwen Herzogtum Sachsen Hansens gab, die diese Gebühren vor deren Aufhebung zu zahlen hatten (Anm. 36).

Offensichtlich verstand es sich von selbst, dass die im Ausland Handel treibenden Kaufleute einer Stadt eine Hanse bildeten. Denn weil die Bezeichnung *hanse* für alle Hansens zutraf, war sie kein Alleinstellungsmerkmal, sodass keine einzelne Hanse damit unverwechselbar zu kennzeichnen war. Am einfachsten war jede einzelne Hanse durch bloße Nennung der Heimatstadt der Kaufleute und ihres Ziellandes bzw.

²⁵ HUB I, Nr. 633, der englische König bestätigte: *mercatoribus ipsius ducis de Hamburg ... concedimus ..., quod ipsi habeant hansam suam per se ipsos per totum regnum nostrum imperpetuum, ita tamen, quod ipsi mercatores faciant nobis et heredibus nostrum consuetudines inde debitas et consuetas.*

²⁶ Aus 17 Städten zum Besuch der Messen in der Champagne und aus mehreren Städten zur flämischen Hanse von London: Rolf HAMMEL-KIESOW, *Die Hanse*, 3. Aufl., München 2004, S. 46.

²⁷ HUB I, Nr. 13, 14, 25, 40, 63, 84, 109, 268, 269, 540. Erst in Nr. 636 heißt es: *eodem modo, quo burgenses et mercatores Colonie hansam suam habent.*

ihrer Zielstadt zu kennzeichnen, wie die genannte Überlieferung für die Kölner Englandfahrer zeigt. Auch der *Sleyswiker broderschap* in Soest muss eine Soester Hanse der Schleswigfahrer entsprochen haben. Das betrifft sowohl Selbstbezeichnungen als auch Fremdnennungen.²⁸ Die mnd. Bezeichnung einer Hanse wurde mit *var* („Fahrer“) gebildet, was erstmals um 1250 als Kampens *umlandsfar* und die *somervar* und *winter-var* nach Nowgorod überliefert ist. In lat. Urkunden wurde *var* meist mit *frequentare* umschrieben (Abschnitt. 4.1.1). Während all diese Hansens die Ausgangsstadt und das Fahrziel nennen, nahm allein die Hanse der „Gotland besuchenden Deutschen“ (Abb. 1a) nicht ihren Ausgangshafen Lübeck in ihre Selbstbezeichnung auf, sondern fasste die Herkunft ihrer Kaufleute aus mehreren Heimatstädten in Deutschland mit dem Hinweis auf deren Sprache bzw. Land zusammen (Abschnitt 4.2).

Zumindest im 12. und 13. Jahrhundert darf also aus dem durchgehenden Fehlen des Wortes *hanse* in den Erwähnungen von Kaufmannsverbänden keinesfalls geschlossen werden, dass diese zu der Zeit keine *hansen* waren. Vielmehr sind alle Erwähnungen einer in einem bestimmten Ausland tätigen Kaufmannsgruppe einer bestimmten Stadt oder Deutschlands als Belege für eine *hanse* zu werten, wie die in den Abschnitten 2.7–2.12 genannten Quellen bestätigen. Erst ab 1282 begann sich langsam für die „Gotland besuchenden Deutschen“ die Bezeichnung „Kaufleute der deutschen Hanse“ durchzusetzen. Weil der von ersteren übernommene Zusatz „deutsch“ diese eine Hanse von allen anderen Hansens unterschied, konnte der Begriff *hanse* in der Form „deutsche Hanse“ als Alleinstellungsmerkmal zuerst in die Fremd- dann auch in die Selbstbezeichnung nur dieser einen Hanse aufgenommen werden (Abschnitt 5.1). Dass die Forschung diesen Wortgebrauch nicht erkannte, ist eine der Ursachen für ihre Unsicherheit bei der Bestimmung dessen, was die Hanse war.

2.5. Die Organisationsform der *hansen*

Soweit die lückenhafte Überlieferung ein Urteil zulässt, war die Organisationsform der Hansens über Raum und Zeit erstaunlich gleichförmig. Damit alle Mitglieder einer Hanse am Zielort ihre obligaten Versammlungen abhalten konnten (Abschnitt 2.7), musste ihnen dort zumindest ein Raum zur Verfügung stehen.²⁹ An wichtigen Plätzen hatten sie eigene Häuser, wie die bereits 1157 erwähnte Gildehalle der oben genannten Kölner Hanse der Englandfahrer in London, oder sogar eigene Kirchen, wie die Marienkirche der Gotland besuchenden Deutschen in Visby.³⁰ Alle Mitglieder waren *hansebrodere*, redeten sich als *broder* an und wählten aus ihrer Mitte jährlich neu einen *olderman* zum

²⁸ Außer den in Anm. 27 genannten Kölnern in England auch die *Sleyswiker* von Soest vor 1143 (HUB II, Nr. 666), die *conciues negociantur in Dacia* von Medebach 1165 (HUB I, Nr. 17), um ein paar Beispiele für die verschiedenen eindeutigen Bezeichnungen einzelner Hansens zu nennen. Kampen: HUB I, Nr. 413.

²⁹ In Brügge tagte die Hanse der Osterlinge bis zum Bau eines eigenen Hauses im Karmeliterkloster: Herman LELOUX, Kirche und Caritas im Leben der Genossenschaft des deutschen Kaufmanns zu Brügge, in: HGbl. 91, 1973, S. 34–45, hier S. 36–38.

³⁰ Visby: HUB I, Nr. 191: *constructa ecclesia per manus Teutonicorum fundatorum* (1225). London: HUB I, Nr. 14: *de domo sua Londonensi (gildhalla sua)* (1157).

Vorsitzenden ihrer Versammlung.³¹ Jede Hanse war also auch eine Bruderschaft (mnd. *broderschap*, lat. *fraternitas*), was noch einmal betont, dass sie ein Personenverband war, und zwar ein besonders enger, da die nicht auf Verwandtschaft beruhende Bruderschaft ursprünglich durch Eidschwur konstituiert wurde (Abschnitt 2.10). Umgekehrt war jedoch nicht jede (religiöse) Bruderschaft auch eine Hanse.

2.6. Hanse und gilde

Genauso wie die Hansens waren auch die Gilden organisiert, in denen die für ihre Fernfahrten zu einer Hanse verbundenen Kaufleute in ihren Heimatstädten zusammenkamen. Vor allem in England wurden *hansa* und *gilda mercatoria* sehr häufig gemeinsam erwähnt, denn sie gehörten zusammen wie zwei Seiten einer Medaille, ohne dass klar wird, weshalb man dafür zwei verschiedene Bezeichnungen brauchte. Nur soviel zeichnet sich ab, dass die erhaltenen Gildestatuten in den Heimatstädten der Kaufleute galten und dort die Zusammenkünfte u. a. zu rituellen Banketten und bei Begräbnissen regelten (dazu Abschnitt 7.1).³² Dagegen waren dieselben Kaufleute für ihre gemeinsamen Handelsreisen zu fernen Handelszentren in Hansens organisiert, sodass deren Statuten die der Außenposten waren und viele Angaben enthalten, die in den Statuten der Gilden fehlen (dazu Abschnitt 7.3.3). Allerdings wurde die Unterscheidung zwischen beiden Gesellschaftsformen nicht immer streng durchgehalten; z. B. hieß das Haus der Kölner Hanse in London *Gildehalle*.

In Deutschland trat an die Stelle von Gilde öfter auch die Bezeichnung Bruderschaft, wie in Soest die bereits in Abschnitt 1.7. genannte *Sleyswiker broderschap*, aus deren Namen zugleich hervorgeht, dass ihr eine Soester *Sleyswiker* Hanse (= Schleswigfahrer) entsprochen haben muss. Bruderschaft und Hanse gehörten so zusammen, dass man entweder in beiden Mitglied sein musste oder gar nicht dazu gehörte. Das galt nicht nur für die Hanse der deutschen Kaufleute, sondern auch in anderen Hansens. In Dordrecht war 1201 allen der Gewandschnitt verboten, „wenn sie nicht in der Bruderschaft und Hanse sind“, wobei die Hanse dieser Gewandschneider auf die Tuchmacherzentren in Flandern ausgerichtet war. Wer 1308 in Antwerpen Laken über die Maas ausführen wollte und nicht in der Lakengilde war, sollte „die Hanse zahlen zur Gilde“.

Für Skandinavien dagegen war *hanse* ein Fremdwort, das sie nur für die Hanse der deutschen Kaufleute verwendeten, ihre eigenen auswärts tätigen Händlerverbände nannten sie ebenso *gilden* wie deren Organisation in den Heimatstädten. Aufschlussreich ist der

³¹ HUB I, Nr. 254, Utrecht 1233: *duos aldermanos* und *fratres hanse*. HUB II, Nr. 40, London 1303: *aldermannus ceterique fratres de hansa Alemannie in Anglia*. 1292 und 1299 erwähnen die Schiffsrechte von Hamburg und Lübeck *de olderman unde de hense brodere*: Quellen zur Hanse-Geschichte, hg. von Rolf Sprandel, Darmstadt 1982, S. 398 und 404.

³² SCHMIDT-WIEGAND, Hanse (wie Anm. 14), S. 23. Klaus FRIEDLAND, Kaufmannschaft und Bürgerkorporationen. Gemeinschaftsformen im nordeuropäischen Wirtschaftssystem des 12./13. Jahrhunderts, in: Lübeck 1226. Reichsfreiheit und frühe Stadt, hg. von O. Ahlers u. a., Lübeck 1976, S. 77–86, speziell S. 78f. HUB II, Nr. 48: Nach den Statuten der Kaufmannsgilde in Stendal 1304 *gulda bibitur et celebratur*. HUB II, Nr. 493: Die Statuten der Greifswalder Marienbruderschaft bestimmen als erstes die Pflichten der Brüder, wenn einer von ihnen starb.

älteste schriftliche Beleg auf zwei christlichen Runeninschriften des 11. Jahrhunderts in Sigtuna (Schweden). Dort haben „Gildebrüder der Friesen“ (an. *frisa kiltar*) jeweils zum Andenken an einen verstorbenen Genossen Runen in Stein geritzt. Genauso wie der Name der *Sleyswiker broderschap* in Soest war in Sigtuna *frisa kiltar* gebildet als Name der dortigen Gilde zum Handel mit den Friesen, die damals also für Anrainer der Ostsee ein wichtiges Handelsziel darstellten (vgl. Abschnitt 6.2). In Fürsorge für die Toten schlossen die Inschriften mit dem Gebet: „Gott helfe seinem Geist“.³³

Obwohl deutsche Schriftquellen gelegentlich *gilde* auch für die Zünfte der Handwerker einsetzen, wird zur wissenschaftlichen Verständigung in dieser Untersuchung nur der jeweils lokale Kaufmannsverband als Gilde bezeichnet.

2.7. Die Versammlung, die *hanse* genannt wird

Nicht nur die Kaufmannsverbände, sondern davon abgeleitet wurden auch die für Kaufleute und Schiffer an den Außenposten obligaten Versammlungen als *hansen* bezeichnet. Hamburger Schiffer sollten nach ihrem Schiffsrecht von 1292 in Utrecht und Oostkerke in Flandern *dhe hanse holden*, d. h. sie sollten dort zusammentreten, um ihre Angelegenheiten untereinander zu regeln und dann nach außen als Hanse gemeinsam aufzutreten. U. a. sollten sie dafür *des sunnendaghes komen to der morghe-sprake*, wo *de olderman* die gemeinsame Besprechung der Angelegenheiten *der hanse brodere* leitete. Dass dies kontinuierlich geschah und nicht nur in den Niederlanden, ist 1358 in Hamburg belegt: „Morgensprache und Hanse sollen unsere Bürger halten in Flandern, in England und in anderen Städten, wie es je Sitte gewesen ist.“ Die in den Außenposten tätigen Hamburger Bürger gehörten demnach seit je einer Hanse an (Abschnitt 2.12). Wie für Brügge 1356 und für Bergen ca. 1482 überliefert ist, wurden den versammelten Hansekaufleuten jährlich mindestens einmal die Privilegien und Statuten ihrer Hanse vorgelesen, „damit sie die besser für sich einhalten können“.³⁴

2.8. Das Trinkgefäß, das *hanse* genannt wird

Nicht bei den Morgensprachen, wohl aber bei anderen Zusammenkünften trank man auch an den Außenposten feierlich die Gilde, wofür man in Nowgorod Met braute. Entsprechend wurde auch das herausragendste der dabei verwendeten Trinkgefäße als

³³ Dordrecht; HUB I, Nr. 57 (1201): *nisi in fraternitate et ansa sint*. Antwerpen: HUB III, S. 423 (1308): *zal ghelden de hanze ter gulde boef*. Ähnlich die Kaufmannsgilde von Mecheln, HUB III, S. 408: *si quis burgensis, non frater dicte gulde, tamquam mercator ultra Mosam perrexerit, persolvat hansam*. Sigtuna: Detlev ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972, S. 185.

³⁴ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 389, Hamburger Schiffsrecht §§ 2, 3. HUB III, Nr. 399, Anm. 1. Hamburger Bursprake 1358: *morgensprake unde hanse solen use borger halten in Vlanderen, in England unde in anderen steden, also id jhe heft en sede gewesen*. Brügge 1356: HR I, 1, Nr. 200, § 8. (HUB III, Nr. 359 nur Regest): *dat men elkes jars to pinxten of mer sal vor den ghemenen copmanne van Alemanien over lesen de privilegie ... ende ok de ordinancie des meynen copmans vorseghet, up dat elc man dey bet bewaren sic moghe*. Entsprechend auch § 98 der Kontorstatuten von Bergen: Mike BURKHARDT, Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter, in: HGbl. 124, 2006, S. 21–70, hier S. 35.

hanse bezeichnet. Das wirkte sich auch in den Gilden der Seestädte aus. Der 1579/80 gefertigte Willkommpokal der Lübecker Schiffergesellschaft (Abb. 40) sagt in der Inschrift auf dem Deckel, wie diese *hanse* eingesetzt wurde: „Die Ältesten und die Aldermänner zusammen heißen allerlei Leute willkommen und wer diese Hanse nicht austrinken kann, soll den Armen zwei Schilling geben.“³⁵ Der so als Hanse bezeichnete Pokal zeigt damit zugleich an, dass auch die Schiffergesellschaft zur Hanse der deutschen Kaufleute gehörte.

2.9. Die Gebühr, die *hanse* genannt wird

In Ableitung von dem Kaufleuteverband wurde auch die Gebühr *hanse* genannt, die von den Kaufleuten in zweierlei Form zu entrichten war. Die eine stand dem jeweiligen Stadtherrn zu, der sie auch erlassen konnte, so schon 1127 in St. Omer. Ca. 1181 erließ Erzbischof Siegfried von Bremen der *universitas* genannten Körperschaft „seiner Stadt und der Menge derer, die ein fremdes Schiff zu diesem seinem Ufer führen, sowohl die schuldige Gebühr, die Schlagschatz genannt wird, als auch die Hanse, die an ihn zu berücksichtigen war“. Das war die Beitrittsgebühr, die fällig wurde, „wenn sich Bürger dafür entschieden“. Ebenso erließ Kaiser Friedrich I. den Lübeckern 1188 „im ganzen Herzogtum Sachsen Hanse und Zoll“, die sie vorher Heinrich dem Löwen zu zahlen hatten.³⁶ 1327 verzeichnete der Bischof von Paderborn unter seinen Gerechtsamen auch „das Recht, das Hanse genannt wird, von dem ihm jährliche Zahlungen“ zustanden.³⁷

Mit dieser Gebühr gewann die Hanse zugleich den Schutz durch ihren Stadtherrn. Schon 1161 hatte Heinrich der Löwe den von ihm mit der Leitung der Deutschen auf Gotland betrauten Odelrich „unter den Schutz **meiner** Gnade“ gestellt und sich damit als deren Schirmherr ausgewiesen. In gleicher Eigenschaft setzte sich 1266 der in Abschnitt 2.3 erwähnte Herzog Albrecht von Braunschweig beim englischen König für die Zulassung der Hanse **seiner** Hamburger Kaufleute ein, die dafür ihm und natürlich auch im Gastland die üblichen Gebühren zahlten.³⁸ Wer eine Hanse so unterstützte, war an ihren fortwährenden Zahlungen interessiert. Wenn aber ein Stadtherr die Gebühr erließ, wollte er die Wirtschaft seiner Stadt fördern, um dadurch noch größere Einnahmen zu erzielen, bestätigte aber mit dem Erlass, dass

³⁵ Nowgorod: JENKS, Schraen (wie Anm. 117), II L, 11: *Wan so ein recht gilde is unde man den mede bruwet*. Lübeck: Claudia HORBAS, Willkommpokal der Schiffergesellschaft, in: Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schiffergesellschaft zu Lübeck 1401–2001, hg. von Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck 2001, S. 196f.: *de oldesten vnd olderlude to samem heten alerlike lude wilkamen vnd de disse hense nich kann utdrinken de sal den arme twe schillinge schen*.

³⁶ HUB I, S. 13, Anm. 3 für St. Omer: *Quisquis eorum ad terram imperatoris pro negotiatione sua perexit, a nemine meorum hansam persolvere cogatur*. Die anderen Kaufleute St. Omers hatten dem Stadtherrn, dem flandrischen Grafen, die Hanse zu zahlen. HUB I, Nr. 31 für Bremen: *universitatem civitatis nostri et multitudinem eorum, qui ad hec nostra littora peregrinam vertunt navem, – debito cujusdam exactionis, quod sleischat dicitur, – alleviamus, hansam etiam, que ad nos respectum habuit, arbitrio civium*. HUB I, Nr. 33 für Lübecks Bürger, dass sie *eant et redeant per totum ducatum Saxonie absque hansa et absque theloneo*.

³⁷ HUB II, Nr. 478, Anm. 1: *jus, quod hanse dicitur, de quo nobis solvunt annuam pensionem*.

³⁸ HUB I, Nr. 16: *sub optentu gracia mee*. HUB I, Nr. 633: *ipsi mercatores*.

diese Gebühr vorher fortwährend gezahlt wurde. Entsprechend lange gehörten die zahlenden Kaufleute demnach bereits einer Hanse an.

Von dieser externen Hansegebühr unterschied die Hanse eine interne, die sie von ihren Mitgliedern für die Deckung eigener Aufwendungen erhob. Zwei Beispiele zeigen, wie sie das handhabte. Nach dem Hamburger Schiffsrecht von 1292 zahlte jeder Hamburger Bürger, der in Utrecht Handel trieb, drei Schilling *to hanse und twe penninghe user vrowen*. Die zwei Pfennig galten dem Altardienst für Maria, ihre Schutzheilige. Von den drei Schilling sollten der Aldermann und die jeweils Anwesenden zwei Teile nach ihrem Willen verwenden und den Rest für späteren Bedarf *in den bloc lecghen*. 1309 verlieh der Ritter Burchard von Asseburg seiner westfälischen Stadt Brakel „das Recht der Kaufmannsgesellschaft, im Volk Hanse genannt,“ und setzte auch die internen Gebühren fest: „Wer in die neue Gesellschaft eintreten will, zahlt der Gesellschaft 15 Pfennig und dem Aldermann der Gesellschaft 6 Pfennig und ein Pfund Wachs.“³⁹ Da wurde also die Beitrittsgebühr intern verwendet. Damit der jeweils amtierende Aldermann seinen zahlreichen Aufgaben gut nachkommen konnte, war für ihn eine Aufwandsentschädigung vorgesehen.

2.10. Das Recht, das *hanse* genannt wird

Häufig wurde die Bezeichnung des Kaufmannsverbandes auch für dessen besondere Rechtsstellung verwendet. Das „Recht, das Hanse genannt wird“, steht nicht nur, wie im vorigen Absatz zitiert, im Paderborner Verzeichnis von 1327 und 1309 im Stadtrecht von Brakel. Auch jeder Kölner Englandfahrer wurde 1324 verpflichtet, bei seiner Ankunft in England „für sich das Recht, das Hanse genannt wird, ohne Widerspruch auf alle Weise zu erwerben“. Noch im Hanserecess von 1441 wurde Hanse mit *des copmans recht* gleichgesetzt.⁴⁰ Dieses Recht, das jeder einer Hanse angehörende Kaufmann für seinen Handel in Anspruch nehmen konnte, hatte zwei verschiedene Wurzeln.⁴¹ Die eine war das „Gewohnheitsrecht des Handels“, das schon zur Zeit Karls d. Gr. als „althergebracht“ galt und u. a. die Inanspruchnahme politischer Unterstützung für Belange des Handels ebenso umfasste wie die Bildung

³⁹ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 297f., § 1c, d: *Unde van desseme ghelde, dat men aldus to hanse ghift, scal de olderman unde dhe dhenne dar sin dhe twe deil vordoen na eren willen, unde den dridden deil scal men in den bloc lecghen to nutschap*. HUB II, Nr. 478, Anm. 1: *jus mercatorum societati, que vulgariter hanse dicitur. Quicumque de novo societatem intrare voluerit, is dabit societati 15 d., decanis dicte societatis 6 d.* und ein Pfund Wachs. Hier ist *decanus* die lat. Übersetzung von mnd. *alderman*, dem auch in anderen Kaufmannsverbänden von der Beitrittsgebühr 1 – 2 Pfund Wachs zustanden, so z. B. 1402 auch außerhalb der Hanse in Kassel: Konrad GATZ, Kauffahrer, Krämer und Handelsherren. Hannover 1949, S. 142.

⁴⁰ Walther STEIN, Die Hansebruderschaft der Kölner Englandfahrer und ihr Statut vom Jahre 1324, in: HGbl. 35, 1908, S. 197–239, hier S. 218. Vgl. auch SCHMIDT-WIEGAND, Hanse (wie Anm. 14), S. 31, Anm. 72: *jus sibi, quod hansa dicitur, sine contradictione qualibet acquirere tenebitur*. – HR II, 2, Nr. 439 § 4.

⁴¹ HUB III, Nr. 85: Im Handel deutscher Kaufleute mit Nowgorod wurde z. B. um 1350 genau unterschieden zwischen *jura, libertates et consuetudines hanse sue* einerseits *et privilegia inter mercatores et Rutenos ibidem olim hincinde firmata* andererseits.

von Kaufmannsverbänden als Schwurgemeinschaften mit frei vereinbarter Rechtsordnung und Gemeinschaftsmahlen (Anm. 409). Dazu gehörte auch das *hansen*, das Bestrafen der Mitglieder, die gegen alte Regeln verstoßen hatten. Das alles wurde in den Hansen und Gilden kontinuierlich weitergeführt, wie seit dem 12. Jahrhundert vielfältig überliefert ist.⁴² Für den konstituierenden Eid gibt es jedoch nur wenige Zeugnisse. Belegt sind Beitrittseide im 13. Jahrhundert für flandrische Hansen und im 14. Jahrhundert für die Eriksgilde des dänischen Kallehave: „Alle, die in die Gilde eintreten, schwören über einer Kerze nach Aufsagen des Gesetzes, dass alle das Recht und Gesetz beachten und halten wollen“.⁴³ Die andere Wurzel des Rechtes, das Hanse genannt wird, waren neue, von jeder einzelnen Hanse individuell erworbene Privilegien. Damit jedem Kaufmann einer Hanse bei jedem Geschäftsvorgang die jeweils gültigen Privilegien gegenwärtig waren, wurden diese bei den Versammlungen der Hanse mindestens einmal im Jahr in feierlicher Form ebenso vorgelesen wie die jeweils gültigen Statuten (Anm. 34).

2.11. Das Mitglied, das *hensebroder* genannt wird

Die Mitglieder nicht nur der Hanse der deutschen Kaufleute, sondern auch anderer Hansen, wie der von Utrecht, nannten sich *hensebrodere*, was lat. Texte als *fratres hanse* wiedergeben (Anm. 354), denn sie waren ja in ihrer Heimatstadt als Bruderschaft (= Gilde) organisiert. Für den internen Gebrauch ist *hensebrodere* häufig überliefert. Diese Anrede war aber so auffällig, dass sie auch von Außenstehenden wahrgenommen wurde und z. B. 1352 in einer norwegischen Königsurkunde die deutschen Kaufleute so bezeichnete (Anm. 259). Auch auf diese Weise wurde die Zugehörigkeit zu einer jener Hansen zum Ausdruck gebracht, die in ihrer Selbstbezeichnung den Begriff *hanse* nicht verwendeten.

2.12. Die Zugehörigkeit zur Hanse *van oldest*

In den Abschnitten 2.7–2.11 ist erkennbar, dass die an den Außenposten tätigen deutschen Kaufleute kontinuierlich zur Hanse gehörten. Das brachten sie auch in ihren Selbstaussagen zum Ausdruck. Vielfach sahen sich nämlich die Kaufleute verschie-

⁴² Zu den alten Gewohnheiten: Alcuini epist 796, MGH Epist. 4, S.145, Nr. 100. Zum *hansen*: HUB I, Nr. 523 (Köln 1259) *puniri more antiquo, secundum quod vulgo hansin vocatur*. Zu den älteren Schwurgemeinschaften: Otto Gerhard OEXLE, *Conjuratio und Gilde im frühen Mittelalter*, in: *Gilden und Zünfte. Kaufmännische und gewerbliche Genossenschaften im frühen und hohen Mittelalter*, hg. von Bernd Schwineköper, Sigmaringen 1985, S. 151–214; Franz IRSIGLER, *Zur Problematik der Gilde- und Zunftterminologie*, ebd., S.53–70.

⁴³ Zu Flandern: Wim BLOCKMANS, *Kaufmännische und gewerbliche Genossenschaften im niederländisch-nordfranzösischem Raum*, in: *Protokoll über die Arbeitstagung 1979 „Kaufmännische und gewerbliche Genossenschaften (Gilden und Zünfte) im frühen und hohen Mittelalter“*, hg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte; zu Kallehave: Danmarks Gilde-og Lavsskraaer fra Middelalderen, hg. von C. Nyrop, Bd. 1, Kopenhagen 1899, S 56f., § 44: *ut omnes, qui intrent gildam iurent super candelam, prout lex dictaverit, quod omnes iusticiam et legem observare et tenere voluerint*.

dener deutscher Städte zu der Beteuerung veranlasst, dass sie „in der Hanse waren und sind seit einer Zeit, in die die Erinnerung nicht zurückreicht.“ In allen Fällen ist zu belegen, dass Kaufleute dieser Städte in der Tat bereits lange vor diesen Aussagen zur Hanse gehörten (Anm. 283–287). Wie alle Belege zeigen, war diesen Kaufleuten von Anfang an (*van oldest int erste*) kontinuierlich bewusst, dass ihr Verband diese eine Hanse war, auch wenn das Wort Hanse gemäß Abschnitt 2.4 erst ab 1282 in der Form „deutsche Hanse“ diese eine Hanse zu bezeichnen begann.

2.13. Geheimhaltung hansischer Interna

Die Hanse der deutschen Kaufleute schärfte ihren Mitgliedern wiederholt ein, nach außen weder die Inhalte mündlicher Besprechungen weiterzusagen noch interne Schriftstücke, wie z. B. Kontorstatuten oder Tagesordnungen von Tagfahrten, zur Kenntnis zu geben. Sie drohte bei Zuwiderhandeln mit dem Ausschluss aus der Hanse. Zugang zu den Interna hatten nur die Kaufleute der Hanse und der Rat jeder Hansestadt.⁴⁴ Davon unterschied die Hanse sehr genau die Schriftstücke für externen Gebrauch, mit denen sie sich nach außen darstellen, bei Bedarf Handelspositionen verteidigen oder gegen Behinderungen ihres Handels einschreiten konnte. Die schriftliche Überlieferung der Hanse ist nur unter Beachtung ihrer beiden einander ausschließenden Anwendungsbereiche angemessenen auszuwerten.

3. Die Anfänge der Hanse der deutschen Kaufleute

Durch den vorangestellten Überblick über die Verwendung des Wortes *hanse* lässt sich mit neuer Sicherheit die Überlieferung zu den Anfängen und der weiteren Entwicklung jener Hanse auswerten, die 1282 erstmals schriftlich in einer Londoner Urkunde in lateinischer Sprache als „Kaufleute der Deutschen Hanse“ überliefert ist.⁴⁵ Diese Urkunde verbrieft jenen Kaufleuten besondere Privilegien, die das ebenfalls als *hanse* bezeichnete Recht dieser Hanse in Anspruch nahmen. Den hohen Wert des „Privilegienpanzers“ für die Konkurrenzfähigkeit ihres Handels hat Rolf Sprandel herausgearbeitet.⁴⁶ Es ist kein Zufall, dass die Londoner Urkunde von 1282 zusammen mit der überwiegenden Mehrzahl hansischer Privilegien in Lübeck aufbewahrt wurde. Anhand des Hansischen Urkundenbuchs ist der Privilegienbe-

⁴⁴ HUB II, Nr. 493 § 27, Greifswalder Marienbruderschaft 1330: *Item welk broder dat nasecht, dat man hir handelt to der steven, die shal nicht werdich wesen unser broderschop unde men shal en skriven ut.* Dasselbe galt auch in den Außenposten, so 1447 im Stalhof, Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 358, Art. VII, 4: *wat gy horet dar de koepman vergadert is, binnen ofte buten der halle, nemende van buten der hanse to seggende.* BURKHARDT, Hansekontor in Bergen (wie Anm. 34): § 82 der Kontorstatuten verbietet die Weitergabe der Statuten an Fremde. HR III, 5, Nr. 243, §§ 24, 25: 1505 beschließt der Städtetag die vom Landesherrn unterworfenen Städte nicht mehr einzuladen, damit die Verhandlungsatikel nicht der Herrschaft bekannt werden.

⁴⁵ HUB I, Nr. 902: *mercatores de hansa Alman[ie]* als Übersetzung von mnd.: *coplude van der Dudeschen hense.*

⁴⁶ SPRANDEL, Konkurrenzfähigkeit (wie Anm. 19).

stand des Lübecker Archivs abzulesen, der den über Jahrhunderte kontinuierlich und nachhaltig betriebenen Ausbau hansischer Privilegierung in zeitlicher Reihenfolge sehr genau anzeigt.

3.1. Die Artlenburger Urkunde

Das älteste von Lübecks Rat als Privileg bezeichnete Dokument ist die Artlenburger Urkunde von 1161, die bereits die Kaufleute Heinrichs des Löwen ebenso wie die Londoner Urkunde von 1282 als Deutsche bezeichnet. Sie ist nicht im Original, sondern nur in drei Abschriften überliefert. Erstens wurde das älteste Transsumpt bald nach 1223 für Lübeck angefertigt. Zweitens wurde ein damit übereinstimmender Text 1255 unabhängig davon in Visby abgeschrieben von den *tam in oppido Wisby quam in ipsa terra Gotlandie manentes*. Das waren nicht die stets als *Guttenses* bezeichneten Einheimischen, sondern die auf Gotland bleibenden (*manentes*) Deutschen (Abb. 1b), die damit den Grafen von Holstein belegten, dass auch sie zu den Begünstigten Heinrichs des Löwen gehörten. Mit ausdrücklichem Bezug auf den Freibrief Heinrichs des Löwen bestätigten die Grafen ihnen ihre alten Rechte und gewährten ihnen ebenso wie anderen privilegierten Kaufleuten Schutz und Geleit in ihrem Land. Die Urkunde mit der Abschrift des Freibriefs wurde in Visby deponiert, wo 1368 von beiden ein Vidimus nach Hamburg geschickt wurde. Drittens wurde das Lübecker Transsumpt 1298 auch noch in Lübecks *Codex privilegiorum* eingetragen.

Ausschlaggebend für die Forschung ist das ältere Lübecker Exemplar, weil mit ihm weitere Informationen überliefert sind. Eine Einleitung bezeichnet die Urkunde als Privileg und fasst den Inhalt kurz zusammen. Auf demselben Pergament wurde noch das Mandat Heinrichs des Löwen an den von ihm mit der Leitung der Deutschen beauftragten Odelrich abgeschrieben und um Angaben zu dessen Person ergänzt. Dort steht auch, dass das Privileg selber in der Marienkirche (der deutschen Kaufleute) in Visby aufbewahrt wurde, wo es heute jedoch verloren ist. Das gesamte außergewöhnliche Dokument wurde von einer Hand geschrieben und trägt das 1223 erstmals nachweisbare Lübecker Siegel (Abb. 8).⁴⁷ Zwar reicht das Dokument am nächsten an die Anfänge der Entwicklung heran, die jene Privilegiensammlung veranlasste, ist aber die umstrittenste Urkunde der Hansegeschichte⁴⁸, sodass zunächst zu klären ist, ob es die verlorenen Originale korrekt überliefert.

⁴⁷ MGH DD H. d. L., Nr. 48, dazu Nr. 49. – HUB I, Nr. 15, 16 und 483. – Karl JORDAN, Zu den Gotland-Urkunden Heinrichs des Löwen, in: HGBll. 91, 1973, S. 24–33. Die Anfertigung der Abschrift des in Visbys Marienkirche befindlichen Originals ist durch das daran hängende älteste Lübecker Stadtsiegel datiert, das erstmals 1223 nachgewiesen ist und 1256 durch ein neues Siegel ersetzt wurde.

⁴⁸ Stephan SELZER, Die mittelalterliche Hanse, Darmstadt 2010, S. 23–25 referiert den derzeitigen Forschungsstand. Die Ansicht vor allem der deutschen Forschung, dass der darin angesprochene Streit auf Gotland stattfand, begründete zuletzt Detlef KATTINGER, Die Gotländische Genossenschaft. Der frühhansisch-gotländische Handel in Nord- und Westeuropa (QDhG, N. F. 47), Köln 1999, S. 85–109. Danach vertraten JAHNKE, Hanse (wie Anm. 2), S. 29–43 und BLOMKVIST (wie Anm. 49) die These vor allem der skandinavischen Forschung, die den Streit nach Lübeck verlegt.

3.1.1. Wie verlässlich ist das Lübecker Transsumpt?

Die Verlässlichkeit seiner Aussagen bestritt Nils Blomkvist in einer umfangreichen Untersuchung, weil auf dem Dokument nicht schriftlich festgehalten sei, wo und durch wen die Richtigkeit der beiden Abschriften und der beiden redaktionellen Zusätze bezeugt wurde. Dabei unterschätzte er die Bedeutung des Rechtsaktes, den das Siegel des Lübecker Rats trotz fehlender Siegelankündigung zum Ausdruck bringt.⁴⁹ Dieser Rat wies sich mit seinem Siegel als der vermisste Zeuge aus, der die Abschriften beider Urkunden und beide Kommentare beglaubigte und damit auch klarstellte, dass dieses ausdrücklich als *rescriptum privilegii* bezeichnete Dokument in seinem Auftrag gefertigt wurde. Damit sind freilich Manipulationen im Interesse des Rats nicht ausgeschlossen. Blomkvist meinte, sie mit zwei Unstimmigkeiten beweisen zu können. Die erste fand er, weil er durchgehend, jedoch irrtümlich unterstellte, Odelrich sei mit der Leitung der auf Gotland ansässigen Deutschen beauftragt worden, die es ja 1161 noch gar nicht geben konnte. Er sah nicht, dass Odelrich nicht für die in Visby ansässigen, sondern für die Fahrgemeinschaft der von Lübeck aus Gotland besuchenden deutschen Kaufleute eingesetzt war, die 1190 nur für ihren Bedarf in Visby die Marienkirche bauten (Anm. 94). Wann einige von ihnen sich in Visby dauerhaft niederließen, wissen wir nicht; jedenfalls waren diese dort in die Pfarrkirchen ihrer Stadtteile eingepfarrt. Erst 1225 wurde ihnen wenigstens die Bestattung bei der Marienkirche erlaubt und geregelt, wie die Erlaubnis der zuständigen Pfarrkirche zu erlangen war. Als zweite Unstimmigkeit wies Blomkvist darauf hin, dass beide Urkunden in der Marienkirche nicht vor deren Bau deponiert werden konnten⁵⁰, bedachte aber nicht, dass das Mandat für Odelrich persönlich ausgestellt war. Der musste es also auf seinen Fahrten mit sich führen samt dem Artlenburg-Privileg mit dem Wortlaut der von ihm zu beachtenden Rechte. Solange die Deutschen nicht das ganze Jahr über auf Gotland blieben, musste er beides während der Winterpause der Schifffahrt auch wieder nach Lübeck mit zurücknehmen.

Die ihm nachfolgenden Aldermänner der Fahrgenossenschaft mussten genauso handeln, behielten also Mandat und Privileg in ihrer Hand, bis sie für die Urkunden in ihrer Visbyer Marienkirche ein Archiv unter ständiger deutscher Aufsicht einrichten konnten. Noch Jahrhunderte später nahmen die Nowgorod besuchenden deutschen Kaufleute, wenn sie am Ende der Saison die Stadt verließen, ihre Archivalien mit, um sie in St. Marien in Visby zu deponieren. Auch sonst war die Mitnahme von Urkunden auf Schiffen nichts Besonderes. So gelangten z. B. die in England oder Norwegen für deutsche Kaufleute ausgestellten Urkunden in deren Archive. All das spricht dafür, dass die von Lübeck nach Gotland segelnden Kaufleute kurz nach 1223 bei ihrer Rückfahrt den Artlenburger Vertrag und das Mandat aus ihrem eigenen Archiv in Visbys Marien-

⁴⁹ Nils BLOMKVIST, The Discovery of the Baltic, in: The Northern World 15, 2005, zur Artlenburg-Urkunde S. 415–441. Durch das Siegel werden nicht „the copyist’s interests“ bestätigt (so Blomkvist S. 435), sondern stellt sich Lübecks Rat selbst hinter das Dokument.

⁵⁰ 1. Im Gegensatz zur eindeutigen Überlieferung in HUB I, Nr. 191, hält BLOMKVIST, Discovery (wie Anm. 49), S. 427, die Marienkirche der deutschen Fahrgenossenschaft für die Pfarrkirche „of the German community in Visby“. 2. Ebd., S. 425, zur Aufbewahrung der Urkunden in der Marienkirche.

kirche leihweise nach Lübeck mitnehmen konnten, wo sie der Rat dann abschreiben ließ, die Abschrift mit seinem Siegel beglaubigte und die Originale wieder zurückschickte. Wem dieser Vorgang zu riskant erscheint, muss stattdessen annehmen, dass Lübecks Rat eine oder zwei Personen seines Vertrauens nach Visby schickte und den dort von ihnen abgeschriebenen Text nach ihrer Rückkehr auf ihr Wort mit dem Stadtsiegel bestätigte. Auch für diese Verfahrensweise gibt es gut belegte Beispiele. So schickte Bremens Rat 1358 zwei Ratssendboten auf die Tagfahrt nach Lübeck, wo sie die Bedingungen für Bremens Wiederaufnahme in die Hanse aushandelten und dort sogleich in einer Urkunde schriftlich festhielten. Trotz des Lübecker Ausstellungsortes und Datums wurde sie aber erst nachträglich in Bremen vom Rat mit seinem Siegel versehen.⁵¹

Thomas Riis konnte durch Schriftvergleich sogar zeigen, dass der Lübecker Domherr Marold das Transsumpt des Artlenburger Vertrages mit allen Zusätzen geschrieben hat, und zwar etwa zur selben Zeit, als er für Lübecks Rat „mehrere frühere Privilegien ‚verbesserte‘, damit sie beim Kaiser den Antrag der Stadt auf die Reichsfreiheit unterstützen könnten“.⁵² Riis folgerte, dass Marold für denselben Zweck auch das Dokument mit dem Artlenburg-Privileg erfand, zumal das Odelrich-Mandat formal von allen anderen Urkunden Heinrichs des Löwen abweicht. Aber die Abweichungen erklären sich daraus, dass das Mandat gar keine öffentlich-rechtliche Urkunde ist, sondern Heinrichs einzige erhaltene Dienstanweisung an einen Mann, den er mit einer besonderen Aufgabe betraute. Riis stellte immerhin die weiterführende Frage, wofür Lübecks Rat das Dokument anfertigen ließ, wenn er sie auch falsch beantwortete. Es lag dem Kaiser nämlich gar nicht vor, wie daran zu erkennen ist, dass keine Formulierung des Dokuments auch nur ansatzweise in Lübecks beiden Urkunden Kaiser Friedrichs II. vorkommt. Lübeck hat es überhaupt nirgends öffentlich eingesetzt, denn zumindest das Mandat gehörte zu den Interna jener Fahrgenossenschaft, die auch später Außenstehenden auf keinen Fall zur Kenntnis gegeben werden durften (Abschnitt 2.13). Auch der Wortlaut der beiden Kommentare vor und nach beiden Urkunden wurde nur für den internen Gebrauch von Rat und Kaufleuten in Lübeck formuliert. Entsprechend war 1298 die Eintragung von Privileg und Mandat durch Albert von Bardowick in den Codex privilegiorum auch ein interner Akt, denn daraus wurde dem in Lübecks Gilde versammelten *meynen kopman by der Travene* regelmäßig vorgelesen (Abschnitt 2.7, Anm. 34). Weil Lübecks Rat das gesamte Dokument nur für den internen Gebrauch dieser Kaufleute erstellte, konnte er auf die in öffentlich-rechtlichen Urkunden übliche Nennung von Zeugen und Siegelankündigung ohne weiteres verzichten, nicht aber auf sein die Zuverlässigkeit aller Angaben bestätigendes Siegel.

Dem gemeinsamen Kaufmann und dem von ihm dominierten Rat gab das Dokument alle verfügbaren Auskünfte zu den Bedingungen, unter denen jener permanente Frieden

⁵¹ HR I, 1, Nr. 216, 217. Schon JORDAN, Gotland-Urkunden (wie Anm. 47) erwog beide Alternativen, ohne sich für eine zu entscheiden.

⁵² Thomas RIIS, Noch einmal das Artlenburg-Privileg – ein Werk Heinrichs des Löwen oder des Domherrn Marold?, in: Hanse und Stadt. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow (wie Anm. 13) S. 79–84. Dazu die Entgegnung von Detlev ELLMERS, Wie verlässlich ist das Artlenburg-Privileg überliefert?, in: HGBll. 132, 2014, S. 119–126.

mit den Gotländern erreicht wurde, der seitdem die Grundlage für Lübecks Ostseehandel war. Die genaue Kenntnis dieser Grundlage war die unabdingbare Voraussetzung für die Bewältigung eventuell auftretender Konflikte, sodass sich der Rat mit jeder unzutreffenden oder manipulierten Angabe selbst ein Bein gestellt hätte. Deshalb ist das Ratssiegel unter dem Dokument der entscheidende Beweis für die Zuverlässigkeit all seiner Angaben. Die Übereinstimmung des Lübecker Transsumpts mit der 1255 unabhängig davon durch die *tam in oppido Wisby quam in ipsa terra Gotlandie manentes* in Visby veranlassten Abschrift des dort in der Marienkirche der Deutschen deponierten Originals nur des Artlenburger Vertrags ist eine willkommene Bestätigung für das vorgetragene Ergebnis.

Als der Rat das gesamte Dokument erstellen ließ, hatte er gerade 1223 in seinem Siegel die aus landfahrenden und seefahrenden Kaufleuten durch gegenseitigen Eid gebildete Fahrgenossenschaft aus noch frischer mündlicher Überlieferung als das für die Stadtwerdung ausschlaggebende Ereignis öffentlich herausgestellt (Abb. 8, dazu Abschnitte 4.4 und 6.2). Mit den beiden Abschriften und Kommentaren hielt er dann für sich und diese Kaufleute die gesamte zu diesem Vorgang noch erreichbare schriftliche und mündliche Überlieferung in einem einzigen Dokument fest, das mit dem Siegel nicht nur beglaubigt wurde, sondern auch noch das zugehörige Bildzeugnis erhielt, das alle Kaufleute natürlich genau verstanden.

3.1.2 Die Ausgangssituation vor 1161

Je präziser man die Anfänge einer Entwicklung bestimmen kann, desto besser lässt sich ihr weiterer Verlauf nachvollziehen und verstehen. Dafür ist nach obiger Feststellung der verlässlichen Überlieferung der Artlenburger Urkunde zunächst die Ausgangssituation, die diese Urkunde erforderlich machte, so präzise wie möglich zu beschreiben.

Vor Lübecks Gründung befuhren aus deutschen Landen nur Friesen (seit dem 8. Jh.) und Sachsen (seit dem 10. Jh.) über das dänische Haithabu/Schleswig mit eigenen Schiffen die Ostsee. Der in Alt-Lübeck bis 1127 residierende König Heinrich der Obotriten war bereits Christ und hatte nach der Chronik Helmolds von Bosau für den dortigen Ufermarkt auf einem Hügel den Bau einer Kaufmannskirche gestattet, die den Markt für christliche Kaufleute noch attraktiver machte (Abschnitt 6.1. mit Abb. 26). Dort entstand eine „nicht kleine Kolonie von Kaufleuten“, als deren Bewohner slawische Kaufleute und während der Fahrsaison auch die mit Schiffen dort anlandenden christlichen Ostseefahrer aus Dänemark (einschließlich der Friesen und Sachsen) und aus Gotland sowie die mit Wagen dort ankommenden Kaufleute aus Sachsens Nordosten infrage kommen. Nach Heinrichs Tod schickte der Missionar Vicelin den Kaufleuten für ihre Kirche zwei Priester.⁵³

Auf der Halbinsel Bucu etablierte sich das neue Lübeck zunächst nach dem gleichen Schema. Gleich nachdem Alt-Lübeck 1138 zerstört war, müssen dessen Kaufleute am neuen Standort für ihren Handel den erforderlichen Ufermarkt neu eingerichtet haben,

⁵³ Zu Schleswig: Detlev ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster 1972, S.23f. Zu Alt-Lübeck: Helmold, Slawenchronik (wie Anm. 55), cap. 48: *ecclesia sita in colle*; darin wohnten die beiden von Vicelin gesandten Priester, die von den *mercatoribus, quorum non parvam coloniam Heinrichi principis fides et pietas ibidem consciverat*, gütig aufgenommen wurden.

auf den sie ihren Ortsnamen übertrugen. 1143 wurde Adolf II. von Schauenburg Graf von Holstein, Stormarn und Wagrien und suchte auch die Halbinsel auf. Er fand dort nicht nur einen verlassenen Burgwall an der einzigen schmalen Landverbindung vor, sondern sah (*videns*) auch an dem aktiven Betrieb „die Eignung des Ortes (*competentia loci*), und dass der Hafen ein bekannter (*portus nobilis*) war“. Den Grad der Bekanntheit des Hafens konnte er als Binnenländer nur an den dort ankernden Schiffen fremder und einheimischer Kaufleute erkennen und die Eignung des Ortes an dem Marktleben und den Holzhäusern, deren Bauhölzer 1095, um 1096, um 1097, um 1122, um 1132 und um 1140 geschlagen worden sind. Bucu war also schon zur Zeit von Alt-Lübeck bewohnt. Spätestens seit dessen Zerstörung 1138, jedenfalls vor 1141 hatten sich dort auch Kaufleute angesiedelt und das schon lange vorher als Hafen genutzte Traveufer zu ihrem Ufermarkt gemacht, denn bereits in dem Jahr galt der Ort als so hervorragend, dass der Erzbischof von Bremen und Hamburg dort (*ad locum capitale Lubike*) den Priester Vicelin mit dem Bau der für Ufermärkte in christlichen Ländern unentbehrlichen Kirche beauftragte. Vicelin war schon für Alt-Lübecks Kirchen zuständig gewesen und hatte auch bei der Burg Segeberg die heute noch bestehende Marienkirche gegründet. Alles spricht dafür, dass er auch die neue Kirche für Lübecks Ufermarkt der Maria weihte, denn die 1160 erwähnte *ecclesia forensis* (= Kirche des Ufermarktes) identifiziert man heute als Lübecks Marienkirche, deren Lage auf dem Hügel über dem archäologisch ergrabenen Ufermarkt dem für Ufermärkte üblichen Schema entsprach (Abschnitt 6.1). Soweit blieb alles in dem von Alt-Lübeck vorgegebenem Rahmen, wo die Kaufmannskirche auch über dem Ufermarkt auf einem Hügel gestanden hatte.

Graf Adolf II. ließ die Burg wieder aufbauen (*edificare*) und legte eine Besatzung hinein. Deren Kommandeur hatte von dort den Landzugang und die Schifffahrt zu kontrollieren, militärischen Schutz zu bieten und vor Ort die gräflichen Hoheitsrechte wahrzunehmen, u. a. durch Einzug der Zölle und anderer Abgaben und durch Ausübung des Marktgerichts sowie des Hals- und Handgerichts. Auf diese Weise erhob Adolf II. den Ort (*locus*) zur Stadt (*civitas*), stattete ihn also nach dem ihm aus seiner Heimat geläufigen Muster mit städtischen Rechten aus. Dafür behielt er auch den schon vorher verwendeten Namen *Lubeke* bei. So wurde Lübeck an der Ostsee die erste und bis zum Ende des 12. Jahrhunderts einzige deutschrechtliche Hafenstadt.⁵⁴

⁵⁴ Helmold, Slawenchronik (wie Anm. 55), cap. 57: *Videns igitur industrius vir competentiam loci portumque nobilem cepit ille edificare civitatem vocavitque eam Lubeke*. J. C. M. Laurent übersetzte in der deutschen Ausgabe, Leipzig 1852, die entscheidende Stelle: „Da nun der umsichtige Mann sah, wie passend die Lage und wie trefflich der Hafen war, so begann er dort eine Stadt zu erbauen.“ Laurent verleitete damit die Forschung bis heute zu der Annahme, dass dort vorher noch kein Hafen betrieben wurde. Adolf konnte als Nicht-Seemann aber einem bloßen Uferstreifen nicht ansehen, ob er als Hafen bzw. Ufermarkt geeignet war. Er konnte die tatsächlich erkannte Eignung nur sehen, weil der Hafenbetrieb vor seinen Augen abließ. Die vorgetragene wörtlichere Übersetzung geht damit konform. Demnach muss der Ufermarkt dort so viel vorher eingerichtet worden sein, dass er auch ausreichend frequentiert wurde. Dazu gehörte auch der Neubau einer Kaufmannskirche, der geplant wurde, als der Ort bereits 1141 als hervorragend erkannt war: Schleswig-Holsteinische-Lauenburgische Regesten und Urkunden, hg. von P. Hasse, I, Nr. 79: *ad locum capitale, Lubike*. Schon KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 48f., begründete mit anderen Argumenten, weshalb die Urkunde von 1141 eher auf Bucu zu beziehen ist. Zu den archäologischen Befunden: Günter FEHRING, Lübeck: Die Entstehung von Stadt und Hafen im Licht neuer archäologischer Erkenntnisse, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 25, 2002, S. 117–133, hier S. 123, mit dem entscheidenden Beleg: ein dort ausgegrabenes Bauholz mit Fälldatum um 1140.

Als erstes Anzeichen dafür, dass in dieser Hafenstadt noch etwas ganz Neues entstand, sprach Heinrich der Löwe den Grafen darauf an, „dass seit geraumer Zeit ... meine Stadt Bardowick eine große Abnahme an Bürgern erduldet wegen des Ufermarktes (*forum*) zu Lübeck, weil alle Kaufleute dahin übersiedeln.“ Als Kompensation für die drastische Verminderung seiner Einnahmen durch diese „Verödung“ seiner Stadt forderte Heinrich die Hälfte von Adolfs Einnahmen aus der Stadt Lübeck.⁵⁵ Zuerst ist festzuhalten, dass es zur Zeit von Alt-Lübeck einen solchen Exodus nicht gegeben hat. Um das Neue genauer erfassen zu können, genügt es aber nicht, den Umzug der Bardowicker zur Kenntnis zu nehmen; es ist vielmehr zu fragen, weshalb er stattfand. Zum bloßen Warenumsatz auf dem in Lübeck neu eingerichteten Ufermarkt hätten die Kaufleute in Bardowick wohnen bleiben können, denn sie erreichten diesen Markt problemlos mit ihren Fuhrwerken auf der noch heute sog. Salzstraße. Damit begnügten sich offenbar Bardowicks Kaufleute noch zur Zeit von Alt-Lübeck. Wenn diese Kaufleute nach dem neuen Anfang in Lübeck plötzlich in großer Zahl dorthin umzogen und die zusätzlichen Kosten für Umzug und Hausbau in Lübeck auf sich nahmen, muss sie die Aussicht auf viel größeren Gewinn gelockt haben, wie er nur durch Seehandel von Lübeck aus erreichbar war. D. h. diesen landfahrenden Kaufleuten muss sich jetzt erstmals die Möglichkeit eröffnet haben, von Lübeck aus regelmäßig eigene Handelsfahrten per Schiff auf der Ostsee durchzuführen. Wodurch das erreicht wurde, wird in Abschnitt 6.2 untersucht.

Für diese Interpretation des Umzugs sprechen zwei Beobachtungen. Erstens entspricht der „seit geraumer Zeit“ vor 1157 erfolgte Umzug der Bardowicker so auffällig dem Beginn des „lange“ vor 1161 ausgebrochenen Streits zwischen Gotländern und Deutschen, dass Gotland aufsuchende Bardowicker sehr wahrscheinlich in den Streit mit verwickelt waren (dazu Abschnitt 4.2). Zweitens geht Bardowicker Beteiligung an Ostseefahrten aus einer Nachricht Helmolds hervor, die er nur deshalb festhielt, weil 1168 ein Priester in Lebensgefahr geriet. Damals fuhren Lübecker Kaufleute in einem Fahrverband von mehreren Schiffen in so großer Zahl zum Heringskauf nach Rügen, dass sie für ihren Bedarf einen eigenen Priester mitnahmen, und zwar aus Bardowick. Zu diesen Lübeckern zählten demnach auch die aus Bardowick zugezogenen, die den Kontakt zu ihrer Heimatstadt gehalten hatten, über die sie nicht nur den Priester anheuerteten, sondern sicher auch das zum Konservieren der Heringe unentbehrliche Salz aus Lüneburg bezogen. Seit 1231, also gleich nachdem die Kaufleute selber das Schreiben begonnen hatten (Abschnitt 1.4), belegen zahlreiche Schriftquellen an vielen Orten jenseits der Ostsee die Tätigkeit von Kaufleuten namens *de Bardewik*⁵⁶, die davor über entsprechende Aktivitäten nur keine

⁵⁵ Helmold von Bosau, Slawenchronik, hg. von H. Stoob (Freiherr vom Stein Gedächtnisausgabe 19), Berlin 1963, cap. 76, S. 145: *quod civitas nostra Bardewich magnum diminucionem civium paciatur propter Lubicense forum, eo quod mercatores omnes eo commigrent.*

⁵⁶ 1168: Helmold, Slawenchronik (wie Anm. 55), cap. 108, erwähnt die Kaufmannsflotte, die einen Priester aus Bardowick nach Rügen mitnahm, nur weil die Einwohner ihn ihren Göttern opfern wollten. Deshalb segelten die Kaufleute noch in der Nacht mit ihren schon beladenen Schiffen heim. Als Heimathafen kommt wegen der Beziehung zu Bardowick nur Lübeck infrage. – 13. Jh.: HUB I, Nr. 240, 389, 484, 566, 593.

Nachricht hinterlassen konnten. Helmolds Bericht von 1168 ist vor allem deshalb aufschlussreich, weil er zeigt, dass Kaufleute aus Lübeck an den Küsten der Ostsee Plätze ansteuerten, an denen sie auch vor 1161 nicht von den Gotländern behelligt werden konnten, mit denen sie in einen lange dauernden Konflikt geraten waren. Nur durch den Handel mit weiteren solchen Plätzen konnten sie den Zwist mit Gotland und Heinrichs des Löwen Intrigen gegen Graf Adolf (Anm. 72–73), den Stadtbrand von 1157, das missglückte Experiment der Löwenstadt und den Wiederaufbau 1159 des jetzt an Heinrich abgetretenen Lübecks überstehen.

Außer aus Bardowick kamen auch von weiter her, vor allem aus Westfalen, Kaufleute nach Lübeck, darunter aus Soest die Schleswigfahrer. Diese Landfahrer zogen ebenso wie die aus Bardowick ins neue Lübeck, um von dort aus die Ostsee zu befahren, in deren Handelszentren sie nach dem Artlenburger Vertrag bald führende Rollen spielten.⁵⁷ All diese Landfahrer müssen dafür mit seefahrenden Kaufleuten eine Fahrgemeinschaft (*hanse*) gebildet haben. Dass ein solcher Zusammenschluss schon vor 1147 tatsächlich erfolgt war, geht aus Helmolds dafür bisher noch nicht ausgewertetem Bericht über den slavischen Überfall auf Lübeck am 26. Juni jenes Jahres hervor. Am Abend zuvor hatte das obligatorische „große Trinkgelage“ der Kaufmannsgilde (Abschnitte 7.1.1 und 7.2) stattgefunden, weshalb die Leute dort beim Überfall „weder aus dem Lager noch aus den Schiffen fortbewegt werden konnten“, sodass die Slawen 300 und mehr Mann töten und die ankernden Schiffe in Brand stecken konnten.⁵⁸ Wie wir dadurch erfahren, hatten an der einen großen Feier der Gilde deren Mitglieder sowohl aus den Schiffen als auch von den Lagern in den Zelten des Ufermarktes sowie aus den Häusern der Stadt teilgenommen. Der die deutsche Hanse konstituierende Zusammenschluss seefahrender und über Land fahrender Kaufleute hatte also vorher, d. h. sehr schnell nach 1143 stattgefunden. Da der Überfall mitten in der Fahrsaison stattfand, gehörten die in Brand gesteckten Schiffe auch Kaufleuten, die aus anderen Ostseehäfen Lübecks Ufermarkt aufgesucht hatten. Von den Lübecker Schiffen lagen nicht alle im Hafen, weil Lübecker Kaufleute zu Handelsfahrten ausgereist waren. Deshalb erholte sich die Stadt nach deren Rückkehr von dem Unglück erstaunlich rasch, was Helmold so ausdrückt, dass in der danach beginnenden Friedenszeit „der Lübecker Markt von Tag zu Tag

⁵⁷ Die überwiegende Zahl der die Herkunft anzeigenden Personennamen im frühen Lübeck betrifft Städte in Westfalen (Almuth Reimpell, *Die Lübecker Personennamen bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts*, Lübeck 1928). Unter ihnen waren die Soester von Anfang an tonangebend, denn sie brachten wesentliche Rechtssätze ihrer Stadt in das Lübische Recht ein (Karl Jordan, *Lübeck unter Graf Adolf II. von Holstein und Heinrich dem Löwen*, in: *Lübeck 1226* (wie Anm. 32), S. 143–159, hier S. 146 und 150). Als um 1230 die Schriftquellen mitteilbarer werden, nennen sie an den Brennpunkten des Ostseehandels außer den Kaufleuten aus Lübeck vor allem die aus Soest, dann die aus Dortmund und Münster (HUB I, Nr. 232, 240, 243 Anm. 3 und die älteste Nowgoroder Schra), selbst die aus kleineren westfälischen Städten wie Iserlohn, Coesfeld und Bocholt engagierten sich als Lübecker Ratsherren für die Belange des Ostseehandels (HUB I, Nr. 593, 700).

⁵⁸ Helmold, *Slawenchronik* (wie Anm. 55) cap. 63: *Sed populus multa potatione neque strato neque navibus ammovei potuit. potatione* ist Singular, es fand also nur ein großes gemeinsames Trinken statt! Die 300 Toten entsprechen den 300 Mitgliedern der *Sleyswiker broderschap* (HUB II, Nr. 666; ca. 1340). Zumindest die Größenordnung dürfte also zutreffen.

wuchs und sich die Schiffe seiner Kaufleute vermehrten“.⁵⁹ In Lübeck verfügten also Kaufleute über eigene Schiffe in ausreichender Zahl. Wie sie zu den Schiffen kamen, wird in den Abschnitten 4.4. und 6.2. untersucht.

Die aus dem deutschen Binnenland nach Lübeck zugezogenen Kaufleute wurden von Anfang an nicht nur in der Ostsee aktiv, sondern behielten zugleich auch die engen Verbindungen zu ihren Ursprungsorten bei, wie oben am Beispiel von Bardowick 1168 gezeigt wurde. Von dort bezogen sie die Waren, die sie an den Zielen ihrer Seereisen gegen Ostseewaren eintauschten. Letztere konnten sie massenhaft in Lübeck anlanden, weil sie genau wussten, was in ihren Heimatstädten abzusetzen war. Mit diesem Warentransfer machten sie die neu gegründete Hafenstadt zur blühenden Umschlagstation für ein weit ins Binnenland reichendes aufnahmefähiges Hinterland. Dafür hatten sie Heinrich dem Löwen in seinem ganzen Herzogtum nicht nur die überall fälligen Zölle zu zahlen, sondern auch die *hanse* genannten Gebühren, was wir dadurch erfahren, dass sie sich nach Heinrichs Sturz durch Kaiser Friedrich Barbarossa von diesen beiden Abgaben im ganzen Herzogtum Sachsen befreien ließen außer in Artlenburg.⁶⁰ Über den dortigen Elbübergang führte die Handelroute von Lübeck ins übrige Sachsen. Die Abgabenbefreiung belegt zugleich, dass sich Lübecks neue Bürger selbst für den Handel in das ihnen vertraute Hinterland zu einer der damals üblichen Fernhandels-hansen zusammengeschlossen hatten (Näheres in den Abschnitten 4.2; 6.2 und 7.3.3).

Umso weniger konnten sie für ihre Schiffsreisen zu den ihnen anfangs noch sehr fremden Ostseeanrainern auf den festen Zusammenhalt einer Hanse verzichten. Nicht üblich war nur, dass man gemäß der Artlenburger Urkunde die Kaufleute dieser Hanse lange vor 1161 nicht nach dem Ausgangshafen als Lübecker, sondern als Deutsche bezeichnete. Die Abweichung von der bisherigen Norm bringt das Neue dieser Hanse zum Ausdruck. Sie umfasste nämlich nicht nur die über die Ostsee segelnden Lübecker Bürger, sondern auch die in Binnenstädten wohnen bleibenden Kaufleute, die über Lübeck Osteehandel trieben (Abschnitt 4.2). Deshalb war diese über Lübeck sowohl die Ostsee als auch Sachsens Binnenland befahrende Hanse die Hanse deutscher Kaufleute. Das ist für diese Hanse die eindeutige wissenschaftliche Bezeichnung, die die Aussagen ihrer verschiedenen Selbstbezeichnungen so zusammenfasst, dass sie auf all ihre Ausprägungen zutrifft. Sie stimmt inhaltlich überein mit der lateinischen Version *mercatores de hansa Aleman[ie]*, die 1282 in der oben zitierten Londoner Urkunde erstmals schriftlich erschien⁶¹, aber demnach gar nichts Neues war, sondern die bereits seit der ersten Abfahrt aus Lübeck bestehende Hanse der deutschen Kaufleute bezeichnete. Die eingangs erwähnte Unsicherheit der Forschung bei der Beurteilung dieser

⁵⁹ Helmold (wie Anm. 55), cap. 71: *Forum quoque Lubicense crescebat in singulis dies, et augebantur naves institorum eius*. Den von JAHNKE, Koggen (wie Anm. 1), postulierten Mangel an Schiffsraum hat es im frühen Lübeck nie gegeben.

⁶⁰ HUB I, Nr. 33. Die Urkunde ist nicht im Original erhalten, sondern in einer mit Zusätzen versehenen Abschrift von ca. 1225: H. G. WALTHER, Kaiser Friedrich Barbarossas Urkunde für Lübeck vom 19. September 1188, in: ZVLGA 69, 1989. Danach gehören u. a. die Bestimmungen zu Handel und Zoll zum ursprünglichen Bestand, also auch die Befreiungen von hanse und Zoll: *ut cum mercibus suis liberent et redeant per totum ducatum Saxonie absque hansa et absque theloneo preter Ertheneburch*.

⁶¹ Wie Anm. 45.

Hanse beruht u. a. darauf, dass diese Hanse für sich ca. 200 Jahre lang abweichende Selbstbezeichnungen wählte (Abschnitte 4.1 und 5.1). Für die folgenden Darlegungen wird deshalb festgehalten, dass alle unterschiedlichen Selbstbezeichnungen stets die Hanse der deutschen Kaufleute betreffen.

Wie Jahnke zeigte, konnten die deutschen Kaufleute von Lübeck aus am Ostseehandel „nur durch Integration in das bestehende System“ teilnehmen⁶², das die Gotländer so dominierten, dass alle weitreichenden Seerouten über ihre Insel liefen. Deshalb mussten die deutschen Kaufleute zuerst Gotland ansteuern, wo Newcomer nicht willkommen waren (Abschnitt 4.2), wie unabhängig von der deutschen Überlieferung ein skandinavisches Zeugnis zeigt. Als die Kaufleute der dänischen Knutsgilde kurz vor 1177 nach Gotland kamen, waren auch sie Einwänden und Streit seitens ihrer Konkurrenten ausgesetzt, wie das Privileg Waldemars I. aussagt. Ähnlich erging es den Lübeckern, als sie vor 1226 ihren Handel neu nach England ausdehnten. Ihr Konflikt mit den dort etablierten Kölnern und anderen rheinischen Kaufleuten machte ihnen so zu schaffen, dass sie sogar Unterstützung beim Kaiser suchten.⁶³ Ob der ihnen allerdings in England helfen konnte, bleibt fraglich. Schließlich besagt auch die nach 1332 in der mnd. Sprache der deutschen Kaufleute geschriebene Vorrede zu Visbys Stadtrecht, dass in dem wachsenden Visby ein schwerer Konflikt mit Verrat und Mord entstanden war. Deshalb wandte man sich an Heinrich den Löwen (das konnten nur die Deutschen aus seinem Herzogtum), der den Frieden wieder herstellte. Das gelang ihm 1161 mit dem Artlenburger Vertrag, der den lange (lat. *diu*) vorher zwischen Gotländern und Deutschen ausgebrochenen schweren Konflikt nennt, der die Schifffahrt beider Händlergruppen beeinträchtigte, weil er über Hass und Feindschaft so eskaliert war, dass er bereits Menschenleben gekostet hatte.⁶⁴

3.1.3. Die Verhandlungen in Artlenburg 1161

Der Artlenburger Vertrag wird nachfolgend unter bisher nicht beachteten Gesichtspunkten erneut untersucht. Die Quellen reichen nämlich aus, um den Anlass und auch die Interessen und Verhandlungspositionen der drei darin genannten Vertragspartner, der Deutschen, der Gotländer und Heinrichs des Löwen, genauer als bisher nachzuzeichnen. In den „langen ... Konflikt zwischen Deutschen und Gotländern“ griff Heinrich der Löwe nämlich nicht als neutraler Schlichter ein, sondern als Schutzherr der Deutschen (Abschnitt 2.9). Wie gerade gezeigt, wusste man in Visby noch 1332, dass sich diese Kaufleute in der Angelegenheit an den Herzog gewandt hatten. In der

⁶² JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 1), S. 163.

⁶³ 1177: Dipl. Dan. I. 3, Nr. 63: Die Gegner werden als *aemuli* (= Nebenbuhler) bezeichnet, was im Mittelalter auch für Feinde benutzt wird. Dazu Erich HOFFMANN, Lübeck im Hoch- und Spätmittelalter: Die große Zeit Lübecks, in: Lübeckische Geschichte, hg. von Antjekathrin Graßmann, 4. Aufl., Lübeck 2008, S. 81–350, hier S. 95. 1226: HUB I, Nr. 205.

⁶⁴ Der Text aus Visbys Stadtrecht ist in Anm. 88 zitiert. Artlenburg-Vertrag in HUB I, Nr. 15: *maxime autem contemplatione retributionis eterne dissensionem inter Theuthonicos necnon Gutenses instigante spiritu nequicie diu male habitam unitati et concordia antique reformaverimus, qualiter multimoda mala, videlicet odia, inimicicias, homocidia, ex utriusque gentis dissensione orta.*

bisherigen Forschung wurde übersehen, wie eindeutig er für sie Partei ergriff. In der Urkunde nennt er die Deutschen an der Stelle, wo es um die Gegenseitigkeit geht, unmissverständlich „meine Kaufleute“, und am Anfang des Mandats schreibt er, dass Odelrich und die ihm anvertrauten Deutschen „unter dem Schutz meiner Gnade“ stehen.⁶⁵ Er hatte zwei Gründe für diese Parteinahme; erstens war er der Schirmherr dieser Hanse und zweitens kamen alle Kaufleute aus seinem Herzogtum Sachsen. Für ihre Belange setzte er sich also in eigener Sache als Herzog von Sachsen und Bayern ein, wie die Urkunde wörtlich anzeigt (Abschnitt 1.2), und nicht als Vertreter des Königs, wie die ältere Forschung unterstellte.⁶⁶ Selbst die Konzessionen, mit denen er die Gotländer zum Einlenken bewegte, galten nur in seinem Herzogtum Sachsen. Nach den Artlenburger Verhandlungen sorgte er noch weiter für seine deutschen Kaufleute, deren Aldermann (*nuncius Teuthonicorum*) Odelrich er „die Leitung der Deutschen anvertraute“.⁶⁷ Weil Heinrich die Belange seiner deutschen Kaufleute so nachhaltig vertrat, brauchten sie selber in der Urkunde nicht besonders hervorgehoben zu werden, obwohl sie deren eigentliche Nutznießer wurden. Das geht nicht zuletzt aus dem Vermerk auf der Abschrift hervor, in dem Lübecks Rat den Vertrag zu den Privilegien für seine Kaufleute zählte, unter denen er es sogar als grundlegend hervorhob, weil dadurch in der entscheidenden Anfangsphase der für Lübecks Handel die Türen öffnende „permanente Frieden zwischen Deutschen und Gotländern“ bewirkt wurde.⁶⁸ Wieder zeigt sich, wie präzise die Quellen sind (Abschnitt 1.2).

Dabei verfolgte Heinrich zugleich ein großes Eigeninteresse, nämlich die nachhaltige Steigerung seiner Einnahmen. Wie Helmold lebhaft schildert, überwachte Heinrich seine Einnahmen sehr genau, war sachkundig genug, um gezielte Maßnahmen gegen ihre Minderung ergreifen zu können, und verfolgte seine Ziele mit Ausdauer. Als Feudalherr konnte er sich von den Handelsgewinnen der Kaufleute nur kraft seiner Herrengewalt am Boden einen Anteil sichern⁶⁹ und darüber zugleich auch Rahmenbedingungen für deren Handel setzen.⁷⁰ Als seine Einnahmen in Bardowick zurückgingen, weil die Kaufleute von dort nach Lübeck umzogen⁷¹, verlangte er als Kompensation vom

⁶⁵ HUB I, Nr. 15: *Novissime autem eandem gratiam et justiciam, quam nostris mercatoribus decrevimus, eandem omnibus Gutensibus in perpetuum statuimus.* HUB I, Nr. 16: *sub optentu graciae mee.*

⁶⁶ So noch HOFFMANN, Lübeck (wie Anm. 62), S. 99. Vgl. auch BLOMKVIST, Discovery (wie Anm. 49), S. 421 f., der zeigt, dass die angebliche deutsche Dominanz auf Gotland mit Recht den Widerspruch skandinavischer Forscher provozierte.

⁶⁷ In Heinrichs Mandat an *Olricus*, den *nuncius Theutonicorum* heißt es u. a.: *Teuthonicos, quos tibi regendos commisi.* HUB I, Nr. 16.

⁶⁸ HUB I, Nr. 15: *Hoc est rescriptum privilegii, quod dedit illustrissimus dux Bawarum et Saxonum Henricus bone memorie super pacis perpetue facta inter Theotonicos et Gutenses*, der den von Lübeck abgelehnten Deutschen den unangefochtenen Zugang zum Ostseehandel eröffnete.

⁶⁹ HOFMANN, Grundelemente (wie Anm. 20), S. 46.

⁷⁰ Das ist im Prinzip in unserem Gesellschaftssystem noch genauso: Jede Staatsform (ob Kommune, Kreis, Land oder Staat) kann nur in ihrem Zuständigkeitsgebiet von der Privatwirtschaft Abgaben erheben und ihr Rahmenbedingungen setzen.

⁷¹ Vgl. Anm. 55.

Lübecker Stadtherrn die Hälfte der städtischen Einnahmen.⁷² Nach der Ablehnung sperrte er den Lübecker Ufermarkt mit dem gewinnträchtigen Güterumschlag, ließ die Handelswaren beschlagnahmen und gestattete nur den offensichtlich an anderer Stelle gelegenen Lebensmittelmarkt.⁷³ Damit erreichte er schließlich, dass ihm Lübeck 1158/59 abgetreten wurde. Dadurch wurde er auch Schutzherr der von Lübeck ausgehenden Hanse der deutschen Kaufleute.

Heinrich nahm auch diese Funktion mit der ihm eigenen Umsicht wahr und lud Vertreter beider Konfliktparteien⁷⁴ zu Verhandlungen in seine Artlenburger Hofhaltung ein. Dort bot er seinen großen Hofstaat als Zeugen auf, um sich den ganz allein auf sich gestellten Gotländern im Schaugepränge der Fülle seiner herzoglichen Macht zu präsentieren und sie mit dem starken politischen Rückhalt zu beeindrucken, den er seinen Kaufleuten zu geben in der Lage war. Letztere hatten das dringende Interesse, den Konflikt zu beenden und eine friedliche Beziehung zu den Gotländern zu erreichen, um dort unangefochten Handel treiben zu können. Entsprechend sagte Heinrich eingangs deutlich, dass er den Frieden zwischen beiden Partnern wieder herstellen wolle. Er führte dieses Ziel als geschickter Diplomat aber nicht als Wunsch der Lübecker in die Verhandlung ein, sondern erinnerte an ein Privileg seines Großvaters, Kaiser Lothars, das den Gotländern in dessen Reich „Rechte und Frieden“ gewährt hatte⁷⁵, die sie natürlich nur nach Beilegung des anstehenden Konfliktes wieder beanspruchen konnten.

Aber die Gotländer waren durch den Konflikt viel weniger beeinträchtigt als die Deutschen, da sie nach wie vor alle Handelsplätze rings um die Ostsee unangefochten aufsuchen konnten außer Lübeck. Solange sie mit den deutschen Kaufleuten in Schleswig Handel trieben, fiel ihnen der Verzicht auf Lübeck nicht schwer, sodass sie keinen Grund hatten, ausgerechnet den Herzog von Sachsen um Schlichtung ihres Streits zu bitten. Zwar sahen sie, dass deutsche Kaufleute ihren Ostseehandel statt über Schleswig bereits über Lübeck abwickelten, aber die Gefahr, dass ihnen der große deutsche Binnenmarkt dadurch verloren gehen könnte, erschien noch nicht sehr groß. Immerhin waren sie auf Handelserleichterungen ansprechbar, durch die Heinrich ihnen den Zugang zu den Märkten in seinem ganzen Herzogtum Sachsen in Aussicht stellte. Aber erst nachdem sie ihm eine ganze Reihe neuer großer Zugeständnisse abgerungen hatten, gingen sie darauf ein und fanden sich im Gegenzug bereit, die Kröte zu schlucken, die den ganzen Konflikt ausgelöst hatte: Sie stellten sich den von Lübeck nach Gotland segelnden Deutschen nicht länger in den Weg, sondern schlossen Frieden mit ihnen auf der Basis der Gegenseitigkeit und öffneten ihnen damit auch den Zugang zu den Märkten jenseits von Gotland. Die Zukunft musste zeigen, wie weit beide Partner die jeweils neu eröffneten Zugänge zu nutzen vermochten. Jedenfalls

⁷² Helmold, Slawenchronik (wie Anm. 55), cap. 76: *ut detis nobis medietatem civitatis vestra Lubike.*

⁷³ Ebd.: *ne de cetero haberetur forum Lubike, nec esset facultas emendi sive vendendi, nisi ea tantum quae ad cibum pertinent.*

⁷⁴ HUB I, Nr. 16: Der im Zusatz zum Mandat als *nuncius Guttensium* genannte *Lichnatus* hat seine Landsleute sicher nicht ganz allein vertreten. Auch wird der dort als *nuncius Theutonicorum* genannte *Olricus* teilgenommen haben, obwohl Heinrich allein die Anliegen seiner Kaufleute vertrat.

⁷⁵ HUB I, Nr. 15: *decret iuris et pacis ... concessa.*

muss sich der auf seine Einnahmen so bedachte Herzog, als er die Gotländer sogar vom Zoll in all seinen Städten befreite, höhere Abgaben aus dem ungestörten Handel all seiner Kaufleute ausgerechnet haben, die ja nicht nur in Lübeck, sondern auch in seinen übrigen Städten wohnten und Gotlands Kaufleute schon an Zahl weit übertrafen. Deshalb übernahm er auch die ältere Wortwahl „Deutsche“ (und nicht „Lübecker“) für seine Kaufleute und wich damit von der üblichen Bezeichnung einer Hanse nach ihrem Ausgangshafen ab (Abschnitt 2.4).

Selbst die Gegenseitigkeitsklausel formulierte er noch als Zugeständnis an die Gotländer, nämlich dass diese die gleichen Rechte genießen sollten, die er seinen eigenen Kaufleuten verordnet hat, was er natürlich nur in seinem eigenen Herrschaftsbereich anordnen konnte.⁷⁶ Damit bezweckte er aber, dass seinen Kaufleuten von den Gotländern eben diese Rechte auch auf Gotland gewährt wurden, wie aus dem schon genannten Mandat an Odelrich hervorgeht, dem er sogar den speziellen Auftrag gab, die Einhaltung dieser Rechte seiner deutschen Kaufleute „mit aller Sorgfalt zu beobachten“.⁷⁷ Die Gegenseitigkeit betraf allein den Handel beider Partner im jeweils anderen Land und setzte keinesfalls voraus, dass die Gotländer in Sachsen und die Deutschen auf Gotland sich dauerhaft ansiedelten.⁷⁸ Die Gewährung der Gegenseitigkeit war um die Mitte des 12. Jahrhunderts bei Handelsverträgen allgemein üblich⁷⁹, und war auch das Verfahren, mit dem Heinrich für die von Lübeck lossegelnden Kaufleute Verträge mit den anderen skandinavischen Ländern und Russland abschloss.⁸⁰ Sprandel zeigte bereits 1984, dass diese Kaufleute nicht nur im frühen Gotland- und Russlandhandel so verfahren, sondern überall dort, wohin sie ihren Handel ausdehnten, so noch „1247 in Norwegen, 1252/53 in Brügge und so fort“.⁸¹ Erst wo sie fest im Sattel saßen, konnten sie sich bei Auseinandersetzungen auch strengere Maßnahmen leisten.

Bei den Verhandlungen in Artlenburg taten sich nicht die Deutschen, sondern offensichtlich die Gotländer schwer, den Konflikt beizulegen, wozu sie sich nach großen Zugeständnissen schließlich bereit fanden. Allein das zeigt an, dass der Widerstand, der den Konflikt, wie geschildert, eskalieren ließ, von ihnen ausging und deshalb auf Gotland ausgebrochen sein muss. Dort hatte die Hanse der deutschen Kaufleute nichts

⁷⁶ Wie Anm. 65. Dazu aus dem Mandat an Odelrich, HUB I, Nr. 16: *leges, quales Guttonibus in omni regno mei tradidi*.

⁷⁷ Vollständiger Text des Mandats in Anm. 83.

⁷⁸ BLOMKVIST, *Discovery* (wie Anm. 49), S. 421, irrt mit seiner Unterstellung, die deutsche Forschung halte Odelrich bis heute für den Vogt und Richter einer deutschen Ansiedlung in Visby. Sie hält nur daran fest, dass er diese Funktionen bei der von Lübeck absegelnden Hanse der Gotland besuchenden deutschen Kaufleute ausübte.

⁷⁹ JORDAN, *Gotland-Urkunden* (wie Anm. 47), S. 30, betont das mit Recht, wie aus den in Anm. 91–95 zitierten Belegen hervorgeht. SELZER, *Hanse* (wie Anm. 48), S. 25, gibt zwar zur Lübecker Abschrift des Artlenburger Vertrags zu bedenken: „Gerade die Gegenseitigkeitsklausel könnte erst später von den Lübeckern in den Urkundentext hineinpräpariert worden sein.“ Aber weil die zitierten Belege alle älter sind als Lübecks Abschrift, erweisen sie diesen Vorbehalt als unbegründet.

⁸⁰ Die Gegenseitigkeit enthielten sowohl der vor 1165 mit Nowgorod als auch der 1167 mit Schweden geschlossene Vertrag, wie aus den Bestätigungen von 1191/92 (HUB I, Nr. 50) und von 1252 (HUB I, Nr. 448) hervorgeht; vgl. auch Anm. 91.

⁸¹ SPRANDEL, *Konkurrenzfähigkeit* (wie Anm. 19), S. 24.

in der Hand, womit sie eine gütliche Einigung mit den Gotländern erreichen konnte. Wenn die von Lübeck nach Gotland segelnden Deutschen weiterhin mit dieser Insel und darüber hinaus unbehelligt Handel treiben wollten, blieb ihnen nichts weiter übrig, als den Schutzherrn ihrer Hanse um Hilfe zu bitten.⁸² Offenbar war Odelrich als „Aldermann der Deutschen“ (*nuncius Teuthonicorum*) deren zum Herzog gesandter Bote; denn nur der Stadt- und Landesherr konnte versuchen, die Gotländer durch Gewährung von Handelsvorteilen in seinem Herzogtum umzustimmen. Wie gezeigt, tat Heinrich der Löwe das engagiert, traute aber dem erreichten Frieden nicht blind, sondern bestätigte Odelrich als Vogt und Richter der Hanse der deutschen Kaufleute, und zwar nicht erst auf Gotland, sondern in seinem eigenen Lübeck vor ihrer Abreise dorthin. Für seine Tätigkeit nach Ankunft auf Gotland wies er ihn an: „Odelrich, unter dem Schutz meiner Gnade schreibe ich dir vor, dass du die Rechte, wie ich sie den Gotländern in meiner ganzen Herrschaft übergeben habe, ebenso über die Deutschen, die zu leiten ich dir anvertraut habe, mit aller Sorgfalt beobachtest. Dabei ist klar, welche Angeklagten zum Tode verurteilt werden, jenen behalten sie sich vor, die zum Handabschlagen übernehmen sie ebenfalls. Die übrigen aber ihrer Vergehen entscheide du gemäß den oben bezeichneten Rechten.“⁸³

Das Mandat an Odelrich ist so knapp formuliert, dass es vielfach missverstanden wurde,⁸⁴ obwohl die lateinische Wortwahl und Satzkonstruktionen eindeutig sind. Eingangs betont Heinrich, dass Odelrichs Auftrag unter dem „Schutz meiner Gnade“ steht, und drückt damit selber aus, dass er in seiner Rolle als Schutzherr hinter den von Lübeck absegelnden Deutschen steht. Dadurch weiß Odelrich, dass er beobachtete Verstöße der Gotländer gegen die vereinbarte Gegenseitigkeit nur dem Schutzherrn zu melden braucht, damit dieser die entsprechenden Rechte der Gotländer in seinem Herzogtum aufhebt. Odelrich soll nur diese Deutschen leiten und dafür sorgfältig beobachten, ob die Gotländer die Gegenseitigkeit einhalten, was mit der *quales-ales*-Konstruktion eindeutig gesagt ist. Was er zu tun hat, steht in der 2. Pers. Sg. (*observes*) oder im Imp. Sg. (*dijudica*), dagegen stehen die Obliegenheiten anderer in der 3. Pers. Pl. (*recipiant* und *sustineant*). Damit können von den beiden ebenfalls

⁸² Noch die nach 1332 geschriebene Vorrede zum Visbyer Stadtrecht bewahrt die Erinnerung, dass man (nämlich die Deutschen, die Gotländer hatten keine Veranlassung, sich an den Herzog der Sachsen zu wenden) in dieser Sache eine Abordnung an den Herzog gesandt hatte, was dem Artlenburger Vertrag nicht zu entnehmen ist. Vgl. Anm. 88.

⁸³ HUB I, Nr. 16: *Odelrice, sub optentu graciae mee precipio tibi, ut leges, quales Guttonibus in omni regno mei tradidi, tales super Teuthonicos, quos tibi regendos commisi, omni diligentia observes; scilicet qui capitali sententia rei fuerint, illam recipiant, qui de truncatione manuum etiam sustineant, reliquos vero illorum excessus secundum leges superius prenotatas dijudica*. Der Lübecker Vermerk erklärt dazu: *Olricus nomen est nuncii Teuthonicorum, quem constituit dominus dux advocatum et iudicem eorum*.

⁸⁴ BLOMKVIST, *Discovery* (wie Anm. 49), S. 432, übersetzt völlig am lat. Wortlaut vorbei: „Odelric, to remain in my grace I instruct you to diligently observe the rights I have given the Gotlanders in my entire realm, also regarding the Germans, over whom I have set you to rule. You shall fully see to it that those who are committed to the death penalty as well as mutilation are punished. Other crimes should be punished to the laws noted above“. Er hat u. a. die Satzkonstruktion mit *quales - tales* nicht verstanden. Entsprechend unzutreffend sind die Schlussfolgerungen, die er aus dieser falschen Übersetzung ableitet.

im Plural genannten Völkern aus sachlichen Gründen nur die *Guttones* gemeint sein: Heinrich schärft damit dem Odelrich ein, über Streitfälle bei den Deutschen nur soweit zu urteilen, wie sie die Souveränität der Gotländer nicht beeinträchtigen. Die Fälle von Blutgerichtsbarkeit unter den Deutschen soll er nicht selbst vollziehen, sondern den Gotländern überantworten, damit nicht ein Eingriff in deren obere Gerichtskompetenz den mühsam erreichten Frieden wieder aufhebt. Also nicht Dominanz der Deutschen⁸⁵, sondern gegenseitige Respektierung der Positionen gleichberechtigter Partner kennzeichnet den Neubeginn von 1161. Aus allem, was nachfolgend überliefert ist, geht hervor, dass diese gleichberechtigte Partnerschaft jene tragfähige Basis war, die es Gotländern wie Deutschen ermöglichte, den Artlenburger Vertrag jahrhundertlang einzuhalten. Mit Recht betont deshalb die Einleitung zum gesamten Dokument den durch Heinrich erreichten „dauerhaften Frieden“.

Blomkvist und Jahnke legten dieses Mandat und den Artlenburger Vertrag so aus, dass der schon lange vorher ausgebrochene schwere Streit zwischen Deutschen und Gotländern in Sachsen entstanden sei.⁸⁶ Jahnke schrieb aber zugleich, dass der Vertrag letztere überhaupt erst „nach Lübeck locken sollte“. Da Lübeck Sachsens einziger Ostseehafen war, die Gotländer mit ihren Schiffen Sachsen also nur dort erreichen konnten, wohin sie erst gelockt werden sollten, heben sich beide Aussagen gegenseitig auf. Weiter schrieb Jahnke, dass Odelrich die Durchführung der den Gotländern verliehenen Rechte in Sachsen überwachen sollte, beachtete aber nicht die eindeutigen Aussagen der Quellen (Abschnitt 1.2). Nach denen setzte Heinrich den Odelrich, den die Deutschen als ihren Boten benannt hatten, als ihren Vogt und Richter ein und vertraute ihm ausdrücklich deren Leitung an. In dieser Funktion sollte er auch mit aller Sorgfalt beobachten, ob die Gotländer die Gegenseitigkeit einhielten. Beides war nur auf Gotland sinnvoll, wo die Nichteinhaltung die Deutschen behindert hätte. Schließlich wies Jahnke auch fälschlich dem Odelrich die Hals- und Handgerichtsbarkeit zu, obwohl das Mandat seine Kompetenz eindeutig auf die übrigen Fälle unter den Deutschen (*reliquos vero illorum excessus*) begrenzt. Genau die so begrenzte rechtliche Kompetenz hatten in der Folgezeit auch die Aldermänner der Deutschen in den anderen Außenposten, so z. B. der „Vogt“, den die Lübecker in Skanör und Falsterbo seit ca. 1206 frei wählen konnten, damit dieser bei ihnen über alle Vergehen und Verfehlungen urteile, außer über Kopf- und Handverbrechen. Für letztere blieb der Vogt des Königs zuständig, ebenso auch 1278 in Norwegen oder in Flandern 1309 und 1330 der Vogt des Grafen.⁸⁷ Odelrichs Einsatz in Gotland entsprach also genau den Gepflogenheiten an anderen Außenposten der Hanse deutscher Kaufleute.

⁸⁵ Gegen die sich skandinavische Forscher mit Recht verwahrten, vgl. BLOMKVIST, *Discovery* (wie Anm. 49), S. 421 f.

⁸⁶ BLOMKVIST, *Discovery* (wie Anm. 49), S. 433–436; JAHNKE, *Homines imperii* (wie Anm. 2), S. 33 f. Beide bieten aber keine ausreichende Begründung für die Schwere der Auseinandersetzungen

⁸⁷ LUB I, 1, Nr. 13 für Schonen um 1206: *quod ibidem tunc preficiant advocatum, quem volerint, quod ille iudicet omnes excessus et culpas preter excessus manus et colli*. HUB I, Nr. 818: In Norwegen war der Vogt des Königs zuständig, wenn *tale fuerit, ut secundum iustitiam debeat capite plecti vel manus sibi amputari*. HR I, 1, Nr. 84, 85; HUB II, Nr. 121, 154–157, 160–165 und HUB III, Nr. 497 (11): Flandern 1307–09 und 1330.

Unabhängig vom Inhalt des Mandats zeigt dessen Aufbewahrung in der Marienkirche der Deutschen in Visby an, dass Odelrich dort und nicht in Lübeck tätig war. Denn dort hatten auch weiterhin Odelrichs Nachfolger das Anliegen des Mandats wahrzunehmen, weil die von Lübeck abseglende Hanse der deutschen Kaufleute nur solange ungehinderten Zugang zu den Märkten der Ostsee hatte, solange die Gotländer die Beschlüsse von Artlenburg einhielten. Unabhängig davon geht aus dem Artlenburger Privileg selbst hervor, dass Heinrich überhaupt keinen Vogt und Richter der Deutschen in das ihm gehörende Lübeck schicken musste, weil von der dortigen Burg aus bereits der in seinem Dienst stehende *Reinoldus comes de Luibyke* die herzoglichen Belange wahrnahm, der bei der gesamten Verhandlung zugegen war und deren Ergebnis als einer der Zeugen bestätigte. Weiter belegt die Deponierung auch des Artlenburger Privilegs in der Visbyer Marienkirche der Deutschen, dass es darin um die Belange der deutschen Kaufleute auf Gotland ging, nicht aber in Lübeck, wo sich der Rat erst nach 1223 ein Transsumpt des Privilegs aus Visby besorgte. Schließlich besagt auch die nach 1332 geschriebene Vorrede zu Visbys Stadtrecht, dass der schwere Konflikt in dem wachsenden Visby entstanden war und dass man sich an Herzog Heinrich wandte, der „den Frieden“ wieder herstellte.⁸⁸

3.2. Der dauerhafte Frieden

Dauerhafter Frieden (*pax perpetua*), wie ihn Heinrich mit dem Artlenburger Vertrag zwischen Deutschen und Gotländern erreichte, war die unabdingbare Voraussetzung für gedeihlichen Handel. Deshalb ließ dieser Vertrag die Hanse der deutschen Kaufleute überhaupt erst richtig zum Zuge kommen und blieb die Aufrechterhaltung seines Friedens und die Ausdehnung auf all ihre weiteren Handelsaktivitäten fünfhundert Jahre lang oberstes Ziel der Politik dieser Hanse. Unsere eigene politische Situation in einer unfriedlichen Umwelt lässt uns heute besonders gut die Bedingungen und Schwierigkeiten auch der hansischen Friedenspolitik verstehen. Diese wollte weder Eroberungen machen noch Territorialmacht ausüben, sondern entwickelte gegen äußere, aber auch interne *vredebreker* (Friedensbrecher) ein ganzes Arsenal diplomatischer Maßnahmen, wendete sie abgestuft an, und wo das nicht zum Ziel führte, setzte sie genau dosiert Waffen ein.

Dafür sei auf einige Beispiele verwiesen, die in den folgenden Abschnitten ausführlicher behandelt werden. Als diese Hanse um 1143 gegründet wurde, übernahm

⁸⁸ *Vnde do id vorbad quam vnde de stad ghewos. Do hof sik van manigherhande tunghen dicke groth teyse. mord. vnde vorradnisse. do sandeman an herthogen hinrike. enen hertoghen ouer beyern vnde sassan. de besteghede vns den vrede. vnde dit recht. alset vore sin oldervader keyser lothar ghegheuen hadde.* Zitiert nach JAHNKE, *Homines imperii* (wie Anm. 2), S. 34f., der in dieser Narratio Ungereimtheiten sieht, weil weder Lothar noch Heinrich auf Gotland Stadtrecht verleihen konnten, und deshalb die gesamte Textaussage für „eine nachträglich ersonnene Erklärung für das Artlenburgerprivileg“ hält. Er übersah aber, dass mittelalterliches Rechtsdenken ein aktuelles Recht stets auf den zurückführt, der den ersten Anstoß dafür gegeben hat. Deshalb ist der Text überhaupt nicht ungereimt, sondern belegt im Gegenteil ein wohlbegründetes Geschichtsbewusstsein mit dankbarer Erinnerung an Heinrich den Löwen als entscheidenden Wegbereiter für eine ausbaubare Ausgangsposition.

sie die bewährten Gewohnheiten und Organisationsformen älterer Hansens (Anm. 409): Mit dem Zeichen des Kreuzes wies sie ihre Märkte (Abb. 26) und Schiffe (Abb. 8) als Stätten des Marktfriedens aus. In ihren Gilden und Außenposten hatte der Aldermann für internen Frieden zu sorgen und beim jeweiligen Stadtrat Hilfe gegen Rechtsbrüche von außen zu erwirken, wie es 1451 *de Koopman tho Bremen* in seinen Statuten festhielt (Anm. 419): Der Aldermann sollte sehen *uppe des Kopmans neringe unde Vohrtgangck binnen unde buten Bremen, uppe datt alle frede und gudt vorder gha und alle unfrede afgescheden werde* (Abschnitte 7.1.1 und 7.3.2). Im Anschluss an den Vertrag von Artlenburg bot die Hanse mit Heinrichs des Löwen Hilfe auch anderen Ländern im Norden Frieden und Vorteilsgewährung auf Gegenseitigkeit an und erlangte auch mit ihnen entsprechende Verträge (Abschnitt 3.3). Bis 1298 war es dann die Zentralstelle in Visby, die im Namen dieser Hanse für friedlichen Handel neue Verträge aushandelte und ältere verbesserte. Als einige Hansestädte dafür 1259 erstmals gemeinsam Beschlüsse trafen, entwickelten sich daraus die *tagfahrten*, auf denen die Hanse fortan ihre Maßnahmen gegen Friedensbrecher beriet (Abschnitt 5.2). An einigen Außenposten ging sie gegen Nichteinhaltung ihrer Verträge mit Boykottmaßnahmen vor. Gegen Raubüberfälle auf Warentransporte suchte sie sich durch gute Bewaffnung der Kaufleute und übrigen Begleiter, durch Schutz- und Geleitverträge mit den Herrschern der durchfahrenen Gebiete und auch durch befristete Landfriedensbündnisse zu schützen. Gegen Seeräuber reichten Verträge mit Herrschern von Küstenländern oft nicht aus, sodass die Seestädte der Hanse immer wieder mit Kriegern bemannte Schiffe aussandten, um diese Plage auszuschalten. Für diese Schiffe wurde das den friedlichen Handel anzeigende Kreuz nicht auf den Mast gesetzt.

3.3. Die Folgeverträge mit Dänemark, Schweden, Norwegen und Russland

Unabhängig von der Artlenburger Urkunde und dem Mandat an Odelrich bezeugt Helmold von Bosau noch weitergehende diplomatische Initiativen Heinrichs des Löwen, die einen Entwicklungsschub für die Stadt Lübeck und ihre Kaufleute bewirkten. Heinrich schickte nämlich „Boten zu den Städten und Reichen im Norden, nach Dänemark, Schweden, Norwegen und Russland, durch die er ihnen Frieden anbot, dass sie freien Zugang haben sollten, seine Stadt Lübeck zu besuchen. ... Von der Zeit an blühte das Werk der Stadt auf und die Zahl ihrer freien Bürger vervielfachte sich.“⁸⁹ Jahnke und Kattinger schrieben, dass diese Initiativen den Artlenburger Verhandlungen vorausgingen⁹⁰, beachteten aber nicht, dass von den so erreichten Verträgen der in einer späteren Bestätigung überlieferte mit Schweden nicht vor 1167 abgeschlossen wurde. Auch

⁸⁹ Helmold (wie Anm. 55), Cap. 86: *Et transmisit dux nuntios ad civitates et regna aquilonis, Daniam, Suediam, Norwegiam, Ruciam, ut haberent liberum com meatum adeundi civitatem suam Lubike. ... Ab eo tempore prosperatum est opus civitatis, et multiplicatus est numerus accolarum eius.*

⁹⁰ JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 1), S. 160 f.; KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 78; auf S. 111 stellt er zwar richtig fest, dass der Vertrag mit Schweden nicht vor 1167 geschlossen wurde, zieht daraus aber nicht die nötigen Konsequenzen. Auf S. 110 begründet er die fehlende Erwähnung Gotlands damit, dass diese Insel damals schon zu Schweden gehörte. Sie kam aber erst 1276 unter Schwedens Krone; HUB I, Nr. 713.

der 1191/92 in Nowgorod bestätigte „alte Frieden ... mit allen deutschen Söhnen und mit den Goten“ konnte erst nach dem 1161 erreichten Ausgleich zwischen Deutschen und Gotländern geschlossen werden, weil letztere vorher die Deutschen dorthin nicht durchkommen ließen.⁹¹ Die Reihenfolge war also genau umgekehrt! Erst als Heinrich die Rechtsposition seiner Kaufleute auf Gotland so abgesichert hatte, dass sie dort in Frieden Handel treiben konnten, war es überhaupt sinnvoll, dafür zu sorgen, dass sie Gotland als Sprungbrett zu weiteren lukrativen Handelszielen nutzen konnten, ohne erneut in Konflikte zu geraten. Weil bereits in Artlenburg alles mit Gotland geregelt war, brauchte ein Bote dorthin nicht mehr geschickt zu werden. Helmold war also offensichtlich gut unterrichtet (Abschnitt 1.2).

Heinrich wandte das in Artlenburg bewährte Muster auch bei den neuen Partnern an, machte ihnen ein Angebot in seinem Herzogtum und sorgte zugleich mit der jeweils vereinbarten Gegenseitigkeit für seine Kaufleute, für die er auch an der Artlenburger Wortwahl „Deutsche“ festhielt, was alles sowohl die schwedische als auch die russische Bestätigung belegen. Nur die großen Zugeständnisse, mit denen er die Gotländer zur Aufgabe ihres Widerstandes bewegte, brauchte er bei den anderen nicht zu machen, was noch einmal zeigt, dass nur bei den Gotländern ein großer Widerstand gegen die Deutschen zu überwinden war. In wünschenswerter Deutlichkeit stellt Helmold dar, dass Heinrichs Kalkül aufging: Er hatte „seinen Kaufleuten“ über Lübeck als Ausgangshafen den friedlichen Zugang zum gesamten Ostseehandel 1161 soweit abgesichert, dass daraufhin in großer Zahl weitere Kaufleute die gebotene Chance ergriffen, über Lübeck in diesen Handel einzusteigen (Anm. 89). Der war offensichtlich so gewinnbringend, dass sie gerne den Aufwand einer Ansiedlung in Lübeck auf sich nahmen und Heinrich die fällige Gebühr, die *hanse* hieß, und den Zoll zahlten (Anm. 60). Zwar erließ Heinrich allen Vertragspartnern von jenseits der Ostsee *hanse* und Zoll in Lübeck, nicht aber seinen eigenen Kaufleuten! Deshalb füllte beides seine Kasse so gut, dass er schon ein Jahr nach dem Artlenburger Vertrag das Ratzeburger Domkapitel mit jährlich 27 Mark aus dem Lübecker Zoll ausstattete und ein Jahr später das Lübecker Domkapitel ebenso.⁹² Dieser für Lübecks künftige Entwicklung richtungweisende Erfolg war das Ergebnis einer erstaunlich guten Zusammenarbeit, bei der die Hanse der deutschen Kaufleute ihren Schutzherrn mit allen relevanten wirtschaftlichen Informationen versorgte und dieser bereit war, ihre Anliegen nachhaltig zu unterstützen und mit großem Sachverstand effektiv zu steuern,

⁹¹ Von dem Vertrag, den Heinrich mit König Knut von Schweden abschloss, haben wir Kenntnis aus einer Erneuerung und Erweiterung von 1252 durch Herzog Birger von Schweden (HUB I, Nr. 448). Knut wurde 1167 König; der Vertrag wurde also nach dem Artlenburger Privileg abgeschlossen und nahm auch dessen Wortwahl (Deutsche statt Lübecker) wieder auf, denn die Erneuerung ist zwar für Lübeck ausgefertigt, hält aber fest, dass der ursprüngliche Vertrag *inter Teuthonicos et Sweos antiquitus* festgesetzt wurde. Auch die Gegenseitigkeit ist festgeschrieben: *Et hoc idem petimus, ut vos circa nostrates ad vestram civitatem venientes inviolabiliter observetis*. Ebenso bestätigt der Nowgoroder Fürst Jaroslaw Wolodimeritsch 1191/92 (HUB I, Nr. 50) den alten Frieden mit den Deutschen einschließlich der Gegenseitigkeit, die die Russen damals nur in dem nicht extra genannten Lübeck wahrnehmen konnten.

⁹² Karl JORDAN, Lübeck unter Graf Adolf II. von Holstein und Heinrich dem Löwen, in: Lübeck 1226 (wie Anm. 32), S. 143–159, hier S. 151 f.

und dabei selber auch nicht schlecht fuhr. Die Lübecker hatten also kurz nach 1223 allen Grund, ihren „hervorragenden Herzog ... in guter Erinnerung“ zu behalten.⁹³

Dass alle von Heinrich dem Löwen initiierten Verträge tatsächlich zustande kamen, geht nicht nur aus Helmolds Erfolgsmeldung hervor, sondern ist trotz lückenhafter Überlieferung auch sonst vielfältig nachweisbar. Lübecks Rolle als Ausgangshafen ist an der dort vollzogenen und sorgfältig dokumentierten Umsetzung der vereinbarten Gegenseitigkeit abzulesen: Den „freien Zugang“, den Heinrich den auswärtigen Vertragspartnern in seinem Herzogtum zugesagt hatte, hat Lübeck streng beachtet und nach Heinrichs Sturz von Kaiser Friedrich Barbarossa 1188 für „Russen, Gotländer, Norweger und andere Völker des Ostens“ als Befreiung von Zoll und *hanse* bei An- und Abfahrt in Lübeck schriftlich bestätigen lassen.⁹⁴ Denn damit konnten die von Lübeck absegelnden Kaufleute wegen der vereinbarten Gegenseitigkeit dieselben Vergünstigungen auch in jenen Ländern beanspruchen. Wie aus Barbarossas Privileg hervorgeht (Anm. 60), waren sie für ihre Fahrten nicht nur über die Ostsee sondern auch zu den Binnenstädten im Herzogtum Sachsen in einer großen Hanse organisiert und nutzten die Gelegenheit, sich 1188 in Sachsen von *hanse* und Zoll freustellen zu lassen, die sie Heinrich dem Löwen noch gezahlt hatten.

1204 bestätigte Waldemar II. von Dänemark den Lübeckern generell die ihnen von Heinrich und Friedrich Barbarossa verliehenen Freiheiten; nur die von letzterem verbrieften Handelsrechte ließen sich die Lübecker wörtlich wiederholen, so wichtig war ihnen die uneingeschränkte Gültigkeit der Zugeständnisse an die Völker des Nordens als Voraussetzung dafür, dass sie bei denen die gleichen Vorteile beanspruchen konnten.⁹⁵ Wie stabil diese Handelsbeziehungen waren, zeigt auch die erstmals 1227 aufgeschriebene Lübecker Zollordnung, nach der dort „weder Russen noch Norweger, Schweden, Gotländer und Dänen ... oder die übrigen Völker des Ostens Zoll“ zu zahlen brauchten, ebensowenig inzwischen auch Kaufleute von „Öland“ und „Livland“. Nur die als *hanse* bezeichnete Gebühr wird in dem allein den Zoll regelnden Dokument nicht aufgeführt. Zwei Jahre später bestätigten die Lübecker noch einmal den Russen von Smolensk die freie Zufahrt in die Trave.⁹⁶

Wie sehr Lübeck tatsächlich von der durch Heinrich den Löwen vereinbarten Gegenseitigkeit profitierte, nach der die Kaufleute aus dem ganzen Herzogtum Sachsen über den Hafen dieser Stadt friedlichen und freien Zugang zu den Märkten jenseits der Ostsee hatten, lassen zwei frühe Belege für den Russlandhandel schlaglichtartig erkennen. Erstens nutzten Kaufleute aus dem mit Soester Stadtrecht ausgestatteten Medebach Heinrichs Vereinbarung mit Russland bereits 1165 zu so regelmäßigen

⁹³ HUB I, Nr. 15. Die nach 1223 vom Lübecker Rat veranlasste Abschrift der Artlenburger Urkunde trägt den Vermerk: *Hoc est rescriptum privilegii, quod dedit illustrissimus dux Bawarorum et Saxonum Henricus bone memorie super confirmatione pacis perpetue facta inter Theutonicos et Gutenses.*

⁹⁴ HUB I, Nr. 33.: *Rutheni, Gothi, Normanni et ceteri gentes orientales.*

⁹⁵ HUB I, Nr. 68.

⁹⁶ HUB I, Nr. 223. JAHNKE, *Homines imperii* (wie Anm. 2), S. 38, datiert die Zollordnung auf 1222; HUB I, Nr. 232, 20.

Russlandfahrten, dass dafür eine Regelung in ihr Stadtrecht aufgenommen wurde.⁹⁷ Es hätte ihre Möglichkeiten weit überfordert, hätten sie dafür eine eigene Hanse gründen, den für Binnenländer schwer zu erlangenden regelmäßigen Übergang vom Fuhrwerk aufs Schiff organisieren und einen eigenen Zugang zu Gotland und Russland durchsetzen müssen. Stattdessen hielten sie sich an die Soester Kaufleute, stiegen in deren Dänemarkfahrten mit ein und ließen sich von ihnen in die in Lübeck gegründete Hanse der deutschen Kaufleute einführen (Abschnitt 7.1.1), die allein durch die bahnbrechende Untertützung Heinrichs des Löwen über Gotland auch Nowgorod aufsuchen konnte. Die Mitgliedschaft in dieser Hanse ermöglichte den Kaufleuten nicht nur aus Medebach, sondern genauso auch aus den anderen Städten des Herzogtums Sachsen regelmäßigen Direkthandel mit Russland. Heinrich hatte seinen Boten demnach rasch nach dem Artlenburger Vertrag vom 18. Oktober 1161, am ehesten schon zu Saisonbeginn 1162, nach Russland gesandt, um für seine Kaufleute an deren wichtigstem Ziel Handel auf Gegenseitigkeit zu vereinbaren. Die Vertragsabschlüsse, die Helmold so zusammenfasste, dass sie wie eine einzige diplomatische Offensive erscheinen (Anm. 89), zogen sich also tatsächlich über mindestens fünf Jahre hin.

Zweitens erneuerte Fürst Jaroslaw Wladimirowitsch von Nowgorod 1191/92 den alten Frieden ... mit allen deutschen Söhnen und mit den Gotländern und mit der ganzen lateinischen Zunge“, nämlich den mit Herzog Heinrich vereinbarten und den noch älteren mit den Gotländern und präzisierete beide mit zahlreichen Details. Gleich eingangs bestimmte er die Gegenseitigkeit als Grundlage des Vertrags: „Es soll jeder Nowgoroder in Frieden ziehen in das deutsche Land und an das gotische Ufer; ebenso sollen die Deutschen und die Gotländer nach Nowgorod gehen ungeschädigt und unverletzt.“ Ins deutsche Land ziehen konnten die Russen zu der Zeit nur über Lübeck, die damals einzige deutsche Hafenstadt an der Ostsee. Unter den weiteren Bestimmungen wird erstmals der bereits bestehende „deutsche Hof“ in Nowgorod erwähnt, den die deutschen Kaufleute als ständigen Stützpunkt ihres Handels am Ort eingerichtet hatten und der die Basis des später sog. Hansekontors war. In der Tat zeigt dieser Hof an, dass die Deutschen auch dort in einer eigenen Hanse agierten, die nicht identisch ist mit der dort viel älteren Hanse der Gotländer, deren eigener Hof auch im 14. Jahrhundert weiter neben dem deutschen Hof bestand. Beide Kaufmannsgruppen werden klar auseinander gehalten, aber in einem einzigen

⁹⁷ HUB I, Nr. 17. Die Regelmäßigkeit geht daraus hervor, dass folgender Passus ins Stadtrecht von Medebach aufgenommen wurde: *Qui pecuniam suam dat alicui concivi suo, ut inde negocietur in Dacia vel Rucia vel in alia regione ad utilitatem utriusque, assumere debet concives suos fideles, ut videant et sint testes huius rei.* Weiter bekommt M. das Marktrecht von Soest: *ut leges illius fori similiter sint legibus fori Sosatiensis.* JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 1), S. 150, folgert aus diesem Text, dass die Medebacher über Schleswig nach Russland reisten. Aber die knappen Angaben der Rechtstexte nennen für Handelsreisen keine Zwischenaufenthalte sondern nur Endstationen. Vor allem jedoch berücksichtigt Jahnke nicht, dass nur die Einbindung in eine Hanse den Kaufleuten der Binnenstädte so weite Auslandsreisen ermöglichte. Den Medebachern bot nur eine Mitgliedschaft in der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen die Chance, Russland regelmäßig aufzusuchen. SELZER, Hanse (wie Anm. 48), S. 29f., bringt weitere Argumente für die Bedeutung der Hansens gerade für einzelne Kaufleute kleinerer Städte.

Vertrag mit gleichen Vorteilen bedacht, was zwischen ihnen gute Kooperation auf der Basis der Gegenseitigkeit voraussetzt, aber eine Fusion eindeutig ausschließt.⁹⁸

Auf Gotland führte diese Zusammenarbeit dazu, dass „im Jahr 1190 die Marienkirche in Visby von den dorthin segelnden Deutschen gebaut wurde“ mit der Erlaubnis, darin und auf dem Kirchhof Fremde zu bestatten.⁹⁹ Schon vorher werden sie dort für ihre obligatorischen Versammlungen ein eigenes Haus erworben oder erbaut haben, wie es um 1177 die Kaufleute der dänischen Knutsgilde kurz nach ihrer Ankunft auf Gotland auch hatten.¹⁰⁰ Die deutschen Kaufleute hatten also auch dort einen ständigen Stützpunkt für ihren Handel eingerichtet. Der von Heinrich dem Löwen erreichte Ausgleich zwischen Deutschen und Gotländern hatte ein friedliches Miteinander zur Folge, das auch von gelegentlichen Differenzen nicht ausgehebelt wurde.¹⁰¹ Mit gutem Grund hielt man nach 1223 in Lübeck schriftlich fest, dass durch das Artlenburger „Privileg ... ununterbrochener Frieden zwischen Deutschen und Gotländern hergestellt wurde“. Diesen Frieden nutzte die Hanse der deutschen Kaufleute dazu, sich in Visby und Nowgorod dauerhaft festzusetzen und auch in Schweden die vereinbarten Handelsvorteile zu nutzen, die 1252 bestätigt und erweitert wurden.¹⁰² Dass sie auch die Vorteile des Vertrages mit Dänemark genoss und regelmäßig den Heringsmarkt von Schonen besuchte, erfahren wir nur aus dem schriftlich festgehaltenen Konfliktfall, dass König Knud 1201 den vereinbarten Frieden brach und die von Lübeck dorthin gesegelten Schiffe unter Arrest stellte.¹⁰³ Auch für ihre Norwegenfahrt führte ein Konflikt zu einem noch späteren schriftlichen Beleg: Weil der englische König für

⁹⁸ HUB I, Nr. 50 als deutsche Übersetzung des altrussischen Originals. Zur Datierung und den vorausgegangen Auseinandersetzungen: KATTINGER, *Gotländische Genossenschaft* (wie Anm. 49), S. 147. Kattinger schloss irrtümlich aus dieser Kooperation, dass Deutsche und Gotländer gemeinsam die „Gotländische Genossenschaft“ bildeten, verwechselte also Kooperation mit Fusion. Dietrich SCHÄFER, *Die deutsche Hanse*, 1914, S. 20, nannte sie noch „deutsche Genossenschaft auf Gotland“. Hätte Kattinger statt der „Gotländischen Genossenschaft“ die in ihrem Siegel gut überlieferte Selbstbezeichnung *Theutonici Gotlandiam frequentantes* verwendet, hätte er die sein ganzes Buch durchziehende Fehleinschätzung (vgl. seine Einleitung S. 5–7) vermieden (dazu Abschnitt 1.2). HUB II, Nr. 505: got. Hof in Nowgorod 1331.

⁹⁹ H. N. Strelow schreibt im frühen 17. Jh. auf der Grundlage heute verlorener Quellen in seiner *Cronica Guthilandorum*, S. 142: *Aar 1190 er Vor Frue Kircke i Vißby bygd aff de Tydske som did seiledo ... oc Fremmede at maatte begrafuis deris Kircke oc Kirckegaard*. Zitiert nach KATTINGER, *Gotländische Genossenschaft* (wie Anm. 48), S. 138. Dendrodaten, die nur wenig jünger sind, bestätigen diese Datierung: Dick WASE, *Die früheste deutsche Ansiedlung auf dem „gotischen Ufer“ in Visby*, in: HGBll. 118, 2000 S. 9–33, hier S. 14f. mit Anm. 21. Weniger exakt ist die stilistische Datierung des Nordportals „um 1170“, die deshalb zwar nicht ausreicht, ein älteres Datum als 1190 anzusetzen, dieses aber zusätzlich stützt: Paul JOHANSEN, *Die Kaufmannskirche*, in: *Die Zeit der Stadtgründungen im Ostseeraum. Acta visbyensia 1*, Visby 1965, S. 102.

¹⁰⁰ HOFFMANN, *Lübeck* (wie Anm. 62), S. 95.

¹⁰¹ WASE, *Deutsche Ansiedlung* (wie Anm. 99), S. 14–17, hat die Lübecker Überlieferung nicht ausreichend berücksichtigt und die Konflikte übertrieben.

¹⁰² HUB I, Nr. 15. Das Lübecker Transsumpt wurde nach 1223 überschrieben: *Hoc est rescriptum privilegii, quod dedit illustrissimus dux Bawarorum et Saxonum Henricus bone memorie super cofirmatione pacis perpetue facta inter Theutonicos et Gutenses*. HUB I, Nr. 448.

¹⁰³ Arnold von Lübeck, *Chronika Slavorum*, MGH SS rer. Germ. in usum scholarum 14, 1868, cap. VI, 13, S. 234.

seinen Krieg mit Frankreich Unterstützung brauchte, wies er 1229 die Baillifs seiner Seehäfen an, die aus Norwegen erwartete Kogge sächsischer Kaufleute mit Kriegern des norwegischen Königs frei ziehen zu lassen und nicht zu arrestieren, wie er ihnen für alle fremden Schiffe befohlen hatte.¹⁰⁴

Woher die jenseits der Ostsee tätigen deutschen Kaufleute außer aus Lübeck kamen, ist zwar schon 1165 für die aus Medebach belegt, aber danach ist die Überlieferung zunächst dünn. 1168 zeigt ein Text, dass Lübeck für den Import von Hering aus Rügen Verbindung nach Bardowick und damit zu Lüneburgs Salz hatte (Anm. 56). 1188 erlangten Kaufleute aus Goslar in Artlenburg an der Straße nach Lübeck Zollbefreiung. Die 1189 mit Lübischem Recht gegründete Hamburger Neustadt arbeitete fortan eng mit Lübeck zusammen. 1201 ist Lübecks Heringsimport aus Schonen überliefert, wofür ebenfalls Lüneburgs Salz nötig war (Anm. 103). 1211 wurden Kaufleute aus Lüneburg und Lübeck in Riga erwähnt und 1226 ist ein Bremer Kaufmann als Bürger Lübecks belegt. Erst seit 1229 die Kaufleute selber schrieben (Abschnitt 1.4), nehmen die Quellen zu den um die Ostsee aktiven Kaufleuten aus dem Binnenland stark zu (Anm. 57 und 147ff.) und nennen in dem Jahr gleich Kaufleute aus Soest, Dortmund, Münster, Groningen und Bremen in Visby. Diese wie alle anderen hielten durch lange Handelsreisen Lübecks Hinterlandverbindung zu ihren Heimatstädten aufrecht. Selbst die auf Gotland bleibenden Deutschen zeigten 1255 an, dass auch ihr Handel bis in Lübecks Hinterland reichte.¹⁰⁵ Alle belegten damit zugleich, dass sie eine einzige große Hanse bildeten, die sowohl in der Ostsee als auch im Binnenland des Herzogtums Sachsen agierte, was in Abschnitt 4.2. genauer untersucht wird (vgl. Abb. 27).

Unbeachtet blieb bisher, dass sich selbst in den Emblemen der von Lübeck abseglenden Kaufleutegruppen der von Heinrich dem Löwen erreichte Durchbruch spiegelt. Zwar sind die Embleme erst auf den meist spät angefertigten Siegeln und Wappen überliefert¹⁰⁶, wurden aber in der alltägliche Praxis der obligaten Sitzungen der Gruppen seit deren Anfängen gebraucht (Abschnitt 7.3). Gleichartige Bildtypen zeigen bei den Emblemen einen gleichen Zeitraum der Entstehung an. Danach ist die Lilie als Mariensymbol

¹⁰⁴ HUB I, Nr. 227. Diese Anweisung wurde bereits im Regest des HUB und ebenso von allen, die sie später zitierten, falsch interpretiert: Sie hielten die *coga de Norwegia* mit *milites* des norwegischen Königs und *mercatores Saxonie* an Bord für ein norwegisches Schiff. Die Angabe, dass die *coga de Norwegia* kam, zeigte aber nur den Baillifs an, dass sie England von Norden her erreichte, und sagt nichts über Besitzverhältnisse aus, die sich jedoch aus den Angaben über die Personen an Bord ergeben. Die Kogge war ein großes Handelsschiff und gehörte deshalb nicht den norwegischen Kriegern, sondern den sächsischen Kaufleuten, die es auch führten. Sie waren damit für ihren Handel nach Norwegen gefahren, wo sie es dann nutzten, um die Krieger von dort nach England zu transportieren. In gleicher Weise hatten im späten 12. Jh. Kaufleute von Lübeck aus Pilger bzw. Ordenskrieger nach Livland transportiert (KATTINGER, Gotländische Genossenschaft [wie Anm. 48], S. 141–145). Die sächsischen Kaufleute sind genau jene, für die Heinrich der Löwe als Herzog von Sachsen alle genannten Verträge abgeschlossen hatte, wie in Abschnitt 4.2 detaillierter dargelegt wird.

¹⁰⁵ HUB I, Nr. 17, 34, 35, 88, 204, 232 und 483.

¹⁰⁶ Detlev ELLMERS, Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, hg. von Rolf Hammel-Kiesow und Michael Hundt, Lübeck 2005, S. 413–425. Zu den Siegeln in Visby Klaus FRIEDLAND, Gotland. Handelszentrum – Hanseursprung, in: Tausend Jahre Kultur und Wirtschaftsgeschichte im Ostseeraum, bearb. von Robert Bohn, Sigmaringen 1988, S. 57–64, 6 Abb., hier S. 58f. mit Abb. 4 und 6.

(Abb. 1a) das älteste Emblem, das die Gotland besuchenden Deutschen schon bald nach ihrer Konstituierung unter Graf Adolf II. brauchten. Die unbekannte Zeit nach dem Artlenburger Vertrag auf Gotland bleibenden Deutschen behielten die Lilie mit kleinen Zusätzen für sich bei (Abb. 1b), was ihr enges Zusammenwirken mit der älteren Gruppe anzeigt. Dagegen wählten die Kaufleute, die nach Heinrichs Abschlüssen in Nowgorod, Schonen und Norwegen tätig wurden (nach 1161), Embleme des Handels, nämlich deren jeweils wichtigstes Exportgut: Pelzbekleidung (Abb. 2), drei Heringe (Abb. 3) und den gekrönten Stockfisch.(Abb. 4). Auch der Hering von Rügen, dessen Kauf durch Lübecker Kaufleute 1168 zufällig überliefert ist (Anm. 56), erscheint auf den ersten Siegeln von Stralsund als Emblem des Handels (Abb. 12). Selbst mit der für ihren Seehandel eingesetzten Kogge präsentieren sich seit 1223 viele Seestädte der Hanse auf ihren Siegeln (Abb. 8–20). Nur von den Schwedenfahrern ist kein entsprechendes eigenes Emblem überliefert. Vielleicht liegt das daran, dass diese Hanse dort keinen eigenen Außenposten hatte, weil die Deutschen, die in Schweden ansässig wurden, schwedische Bürger werden mussten. Das Emblem der Stockholmfahrer aus den Buchstaben SF gehört jedenfalls erst der Zeit nach 1400 an.

Ganz anders wiesen sich die Flandern- und Englandfahrer mit dem Reichsadler als Deutsche aus (Abb. 5). Sie konnten diese Embleme erst gewählt haben, nachdem die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen in beiden Ländern Fuß gefasst hatte. Dabei wurde der dort nicht verstehbare Bezug auf Gotland weggelassen, die Herkunft aus Deutschland aber beibehalten. Sie hießen in England seit 1237 „Kaufleute Deutschlands“ und in Flandern seit 1252/53 „Kaufleute des römischen Reiches“¹⁰⁷ (Abschnitt 4.3) und drückten genau das mit dem Reichsadler-Emblem aus, das in Flandern einen Stern auf der Brust trug, in England dagegen eine Krone um den Hals. In Anlehnung daran wurden danach auch öfter die älteren Exportgut-Embleme mit dem Reichsadler kombiniert (Abb. 6).

Trotz der geringen Zahl aussagefähiger Quellen zeichnet sich deutlich das Verhaltensmuster ab: Die von Lübeck in den Ostseehandel strebende Hanse der deutschen Kaufleute gab sich in den mit Hilfe Heinrichs des Löwen geöffneten Ländern unter Beachtung der Gegenseitigkeit ihrer Handelsposition eine auf dauerhaften Austausch ausgerichtete Struktur. Mit gleichem Muster konnte sie diese auch zu weiteren Ländern ausdehnen. Obwohl sie dabei präzise nach den ausgehandelten Verträgen vorging, wurde erstaunlicherweise kein einziges dieser Dokumente in Lübeck aufbewahrt. Selbst die Artlenburger Urkunde besorgte sich Lübecks Rat erst nach 1223 als Abschrift vom Original, das in Visbys Marienkirche niedergelegt war (Anm. 48). Beherbergte vielleicht diese Kirche das Archiv auch für die Verträge mit all den anderen Ländern, aus dem sie dann später verloren gingen? Allein dieser Verdacht ist Grund genug, die Überlieferung zur Hanse der deutschen Kaufleute, die Gotland besuchten, genauer als bisher zu untersuchen.

¹⁰⁷ England: *de mercatoribus Alemannie*, vgl. Anm. 185. Flandern: HUB I, Nr. 428. *universis mercatoribus Romani imperii*.

4. Die Gotland besuchenden Deutschen

Die gesiegelten Urkunden der Gotland besuchenden Deutschen enthalten mehrere bisher unausgewertete Informationen. Ihre Selbstbezeichnung folgt nämlich einem für Hansen gängigen Schema, das nur die Kaufmannsgruppe und deren Zielland nennt, aber nicht extra aufführt, dass es sich um eine Hanse handelt, weil sich das von selbst verstand (Abschnitt 2.4). Analoge Beispiele sind die Bezeichnungen in Dänemark für „sämtliche Überfahrer nach Gotland“ (1177) oder „die nach England kommenden Kaufleute Deutschlands“ in einer 1260 u. a. für die betreffende Kölner Hanse in England ausgestellten Urkunde sowie „die Flandern besuchenden Bürger“ in einem Brief Lübecks von 1297.¹⁰⁸ Entsprechend liegt in der Siegelinschrift die offizielle Selbstbezeichnung der in Kapitel 3 beschriebenen Hanse der deutschen Kaufleute vor, die von Lübeck aus die Ostsee befuhr und als ihr Fahrziel die Insel Gotland angab. Mit dieser dem üblichen Brauch folgenden Selbstbezeichnung war diese Hanse unverwechselbar gekennzeichnet, sodass sie sich damit gut nach außen darstellen konnte, wobei die lateinische Sprache die in allen besuchten Ländern verstandene diplomatische Verkehrssprache war. Die Lilie als Siegelbild (Abb. 1a) weist Maria als ihre Schutzheilige aus und zeigt damit zugleich an, dass es diese Hanse war, die für ihren eigenen Bedarf 1190 in Visby die der Maria geweihte Kirche erbaut hatte (Anm. 86) und ebenso vorher schon die Marienkirche im Ausgangshafen Lübeck.

Dass die Kölner „Deutsche“ genannt wurden, war dort 1260 neu. In den neun von 1157 bis 1235 erhaltenen Privilegien und Bestätigungen wurden sie stets, wie allgemein üblich, nach ihrer Heimatstadt nur als in England tätige Kölner aufgeführt.¹⁰⁹ Im Gegensatz dazu wurden die von Lübeck aus die Ostsee befahrenden Kaufleute nie als Lübecker, sondern stets als Deutsche bezeichnet, und zwar bereits vor dem ersten erhaltenen Nachweis im Artlenburger Vertrag von 1161, denn dieser schlichtete einen Konflikt, der lange vorher (lat. *diu*) zwischen Deutschen und Gotländern ausgebrochen war. Auch die späteren Dokumente, die diese Ostseefahrer erwähnen, nennen sie nur Deutsche. Wegen dieser in Abschnitt 3.2 gezeigten Kontinuität der Wortwahl bei gleichzeitiger Kontinuität der Handelsbeziehungen ist davon auszugehen, dass sich die Hanse der von Lübeck aus die Ostsee befahrenden deutschen Kaufleute von den ersten erkennbaren Anfängen an als die Gotland besuchenden Deutschen bezeichnete. Die Korporationsnamen wurden eben lange vor der ersten Überlieferung eingeführt und dann beibehalten (Abschnitt 1.7). Diese Hanse etablierte sich natürlich nicht erst auf Gotland, sondern schon in Lübeck, denn sie war die unabdingbare Voraussetzung für die erste Konvoifahrt von dort nach Gotland.

¹⁰⁸ Danmarks Gilde og Lavskraaer I, Nr. 3: *Universis in gutlandiam transeuntibus*. HUB I, Nr. 540. Obwohl die Urkunde dem *aldermanno mercatorum Allemanie in Angliam veniencium* ausgestellt wurde, ist sie im Kölner Privilegienbuch von 1326 überschrieben: *Item privilegium, quod habent mercatores et cives Colonienses a regibus Anglie, quorum copiam habent mercatores*. HR I, 1, Nr. 79 (Brief Lübecks 1297): *cives frequentare Flandriam consueverunt*.

¹⁰⁹ HUB I, Nr. 13, 14, 25, 40, 63, 84, 109, 268 und 269.

Das Siegel mit der entsprechenden Inschrift hat diese Hanse aber sicher erst später eingeführt, denn selbst für den Lübecker Rat ist ein eigenes Siegel erst ab 1223 überliefert. Erhalten blieb das Siegel der Gotland besuchenden Deutschen an drei in Lübeck aufbewahrten Urkunden, deren lat. Texte die eine siegelnde Hanse jeweils so unterschiedlich benennen, dass sie mehrere aufschlussreiche Informationen über diesen Fernhändlerverband mitteilen. Zunächst seien die entscheidenden lat. Textstellen vorgestellt, damit sie anschließend gemeinsam besprochen werden können. Das älteste Dokument wurde 1260 als *Vidimus* einer 1225 für Visbys Marienkirche ausgestellten Urkunde durch *advocatus, consilium et commune Theutonicorum Gotlandiam frequentantium* für Lübeck ausgefertigt. Die Siegelankündigung lautet: *sub sigillo communi Theutonicorum*.¹¹⁰ Die zweite Urkunde wurde 1287 als Verkündigung des beschlossenen Verbots, Strandgut anzukaufen, von *omnes mercatores diversorum civitatum et locorum terram Gotlandiam frequentantes* ausgestellt, und drohte der Stadt, die das Verbot nicht befolgt, mit dem Ausschluss aus *societate et consodalitate mercatorum*. Das Exemplar für Lübeck kündigte das Siegel als *sigillum omnium mercatorum* an. In einer Ausfertigung für Riga heißt es an der Stelle: *sigillum omnium Theutonicorum mercatorum*. In der dritten Urkunde bevollmächtigt 1291 die *universitas mercatorum terram Gotlandie gracia mercandi applicancium*, Bürger von Lübeck, Visby und Riga zu einer Gesandtschaft nach Nowgorod „wegen der Obliegenheiten unserer mannigfaltigen Handelsgeschäfte und unserer Freiheit“.¹¹¹

Dasselbe Siegel wird auch in vier Schriftquellen erwähnt, erstmals bereits 1229 in dem Vertrag, den die Gotland besuchenden Deutschen mit dem Fürsten von Smolensk schlossen (Abschnitt 4.1.2 nach Anm. 136). 1253 wurde der Gräfin von Flandern ein Plan zur Gründung einer deutschrechtlichen Stadt bei Damme vorgelegt, der mit dem *sigillo universitatis ... mercatorum Romani imperii* rechtskräftig werden sollte. Zwar wurde das Projekt nicht realisiert, aber die Stadt Damme hielt intensiven Beziehungen zur Hanse der deutschen Kaufleute, was sie um 1300 auf ihrem Siegel mit dem Kogebild anzeigte, das sonst nur auf den Siegeln von Städten dieser Hanse vorkommt.¹¹² 1295 erklärte Riga, nicht einverstanden zu sein mit dem Verlangen der Ratsherren Lübecks, das Siegel und den Oberhof von Visby nach Lübeck zu übertragen; Riga werde nur einem gemeinsamen Beschluss der Städte und Kaufleute Folge leisten. Lübeck war also jahrelang die treibende Kraft, bis die Tagfahrt in Lübeck 1298 den gemeinsamen Beschluss fasste, den der Dortmunder Abgeordnete Heinrich Kale seiner Stadt berichtete: „Die Städte beschlossen, Gotland soll fortan nicht mehr das Siegel des gemeinsamen Kaufmanns führen, damit es nicht etwas den anderen Städten Un-

¹¹⁰ Text nach KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 368f.

¹¹¹ HUB I, Nr. 1024 und 1088: *pro variis negotiis nobis ac libertati nostre incumbentibus*.

¹¹² Klaus FRIEDLAND, Die Kaufmannsstadt, in: Konzeptionelle Ansätze (wie Anm. 18), S. 155–163, Zitat S. 162. Zum Siegel: EWE, Schiffe auf Siegeln, Bielefeld 1972, Nr. 29.

liebsames besiegele. Vielmehr soll jede Stadt sich ihres Siegels bedienen, damit sie die Handelsgeschäfte ihrer Bürger nach ihrer jeweiligen Entscheidung besiegeln kann.“¹¹³

Trotz dieser vielfältigen Überlieferung blieb die Bezeichnung der „Gotland besuchenden Deutschen“ nur lateinisch erhalten, obwohl die Kaufleute für diese ihre Hanse von Anfang an eine Bezeichnung in ihrer eigenen mittelniederdeutschen (mnd.) Sprache ebenso festgelegt hatten, wie es für *den meynen kopman by der Travene* belegt ist (Anm. 133f.). Deshalb ist es angezeigt, die lat. Übersetzungen der mnd. Gruppenbezeichnungen dieser Hanse genauer zu untersuchen.

4.1. Lateinische Übersetzungen mittelniederdeutscher Gruppenbezeichnungen

4.1.1. Fahrerguppen

Die Hanse der deutschen Kaufleute, die lange vor dem Artlenburger Vertrag von 1161 auf Gotland mit den Gotländern in Konflikt geraten war, danach aber über Lübeck regelmäßig Gotland unbehindert besuchte, bezeichnete sich selbst jedoch nicht als Hanse (Abschnitt 2.4). Sie bestand ja aus den „Deutschen“ dieses Vertrages und nannte sich von Anfang an „die Gotland besuchenden Deutschen“. Auch wenn der Wortlaut erst ab 1260 in der lat. Umschrift ihres Siegels als *Theuthonici Gotlandiam frequentantes* belegt ist (Abb. 1a), findet sich diese Selbstbezeichnung in abgewandelten Formen (dazu Abschnitt 4.1) bereits in Privilegien von 1229, 1237, 1252 und 1253 und auch noch 1278–95 in fünf Briefen.¹¹⁴

Die unterschiedlichen lat. Versionen sind alle als Übersetzungen der leider nicht im Urtext überlieferten mnd. Gruppenbezeichnung erkennbar. Eine erste mnd. Version zeigt 1229 der Smolensker Vertrag mit dem in Visby tätigen Soester Kaufmann *Heinrich Gote*, dessen Name analog zu Soests *Sleyswiker broderschap* (Anm. 7) eine frühe Gruppenbezeichnung anzeigt, für die das bloße Nennen des Fahrziels ausreichte. Sie

¹¹³ HRI I, Nr. 71 (Riga 1295): *dominorum consulum in Lubeke firmum in hoc esse desiderium, ut sigillum ac commune jus mercatorum in civitatem Lubeke deducatur... Nos vero predictis non consencientes dicimus... Ita sane, quod si civitates ac commune mercatorum ob hoc convenire vellent... volumus esse illigati*. HUB I, Nr. 1299. HR I, 1, Nr. 80 (Kale 1298): *Placet etiam civitatibus, quod in Gotlandia non habeatur sigillum, quod sit communium mercatorum, cum illo namque sigillari posset, quod civitatibus aliis non placere; quevis enim civitas habet per se sigillum, cum quo suorum civium negotia, prout expedit, poterit sigillare*.

¹¹⁴ ELLMERS, Selbstdarstellung (wie Anm. 106), S.420f. Ähnlich: HUB I, Nr. 232 (betr. Smolensk 1229): „alle Deutschen, die das Ostmeer befahren“. Nr. 281 (betr. England 1237): *omnibus mercatoribus de Gotlandia*. Nr. 422 (betr. Flandern 1252): *universos mercatores Romani imperii Gotlandiam frequentantes*; lat. Wortlaut nach KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm.48), S. 323. HUB I, Nr. 456 (betr. Livland 1253): *mercatores, qui mare navigant inter Lubeke et Gotlandiam*. HUB I, Nr. 816 (B. von Riga 1278): *universis mercatoribus omnium honorabilium civitatum et locorum mare orientale frequentantibus*. HUB I, Nr. 1174 (Brief des schwedischen Königs an Lübeck 1295): *consulibus ... maritimarum civitatum mare orientale frequentantium*. HR I, 1, Nr. 70 (Brief Visbys 1293): *libertates et jura mercatorum terram Gotlandie ac curiam Nogardie frequentantium*. HR I,1, Nr. 71 (Brief Rigas 1293): *mercatores Godlandiam visitantes*. HUB I, Nr. 1154 (Brief Zwolles 1294): *omnes mercatores Romani imperii partes marinas frequentare*.

ist älter als die Hanse der deutschen Kaufleute, denn bereits im späten 11. Jahrhundert ist sie in Sigtuna durch zwei Runeninschriften als „Gildebrüder der Friesen“ (an. *frisa kiltar*) belegt (Anm. 33). Die lat. Übersetzung war problemlos. 1246 ist entsprechend in Köln eine *fraternitas Danica* belegt (Anm. 153) und Medebachs Bürger trieb 1165 Handel „in Dänemark oder Russland oder in anderer Region“ (*negocietur in Datia vel Rucia vel in alia regione*). Die ersten längeren mnd. Texte, die seit ca. 1250 aus Nowgorod überliefert sind, betonen dagegen für alle Gruppen reisender Kaufleute die Fahrt, und zwar mit dem mnd. Substantiv *var* (= nhd. Fahrer): *somervar* und *wintervar*, *watervare* und *lantvare*, *Naugardarsfarer* und *Nuvar* (Newafahrer) und kennen auch das *varen mitten coggen*. Im Gegensatz zu *Heinrich Gote* ist 1282 mit diesem Substantiv auch der Name des Dortmunder Kaufmanns *Luderus de Dunevare* (Dünafahrer) gebildet.

Die Überlieferung lässt leider nicht erkennen, seit wann *var* an den Ortsnamen angehängt wurde. Durchgesetzt hat sich diese Version jedenfalls spätestens im 13. Jahrhundert. Sie ließ sich nur nicht wörtlich ins Latein übersetzen, sondern wurde meist mit dem lat. Verb *frequentare* umschrieben. Der nur russisch überlieferte Vertrag mit Smolensk von 1229 nennt die Gotland besuchenden Deutschen (in der wörtlichen deutschen Übertragung): „alle Deutschen, die das Ostmeer befahren“, was Riga 1278 mit *mare orientale frequentare* übersetzt. Ein dänisches Privileg umschreibt 1251 Kampens *umlandsfar* mit *frequentare* als: „alle Schonen Besuchenden“. Die seefahrenden Kaufleute nennt Stendal 1288 *severre*; Zwolle aber umschreibt sie 1294 mit *frequentare*. Die *Naugardarsfarer* wurden 1277 und 1293 lat. als *mercatores Nogardiam frequentantes* bezeichnet.¹¹⁵ Gelegentlich wurden auch andere lat. Verben der Fortbewegung eingesetzt, z. B. *venire*, bei Schiffern *velificare*. Da aber die Gotland besuchenden Deutschen seit 1229 in ihr Siegel *frequentare* einsetzten, ist es sehr wahrscheinlich, dass sie ihre Hanse in ihrer mnd. Muttersprache **Dutsche Gotlandvar* nannten. Nur ist nicht auszuschließen, dass dieser Name zumindest anfangs keinen Hinweis auf die Fahrt hatte. Deshalb wird weiterhin die überlieferte lat. Version in der wörtlichen nhd. Übersetzung „Gotland besuchende Deutsche“ verwendet.

Nachdem das Siegel der Gotland besuchenden Deutschen 1298 eingezogen wurde (Abschnitt 5), verschwand zwar diese Hansebezeichnung sofort aus der Überlieferung, aber die Gruppenbezeichnungen mit mnd. *var* wurden weiterhin verwendet, z. B. 1375

¹¹⁵ Medebach: HUB I, Nr. 17. Die Inschrift des Siegels: *Sigill(um) Theuthonico(rum) Gotlandia(m) frequentantium*: HUB I, Nr. 1024 Smolensk 1229: HUB I, Nr. 232, dazu HUB I, Nr. 816 (betr. Riga 1278): *universis mercatoribus omnium honorabilium civitatum et locorum mare orientale frequentantibus*. Kampen 1251 in HUB I, Nr. 413: *omnibus Skanorae frequentantibus salutem in Domino. Significamus universis, quod nos omnibus illi, qui umlandsfar dicuntur, licenciam concesserimus*. Stendal 1288: HUB I, S. 441, Anm. 1. Zwolle 1294 in HUB I, Nr. 1154: *omnes mercatores Romani imperii partes maritimas frequentare cupientes*. Nowgorod: JENKS, Schraen (wie Anm. 117), I, 1-2; V, 137; III, 1 und HUB I, Nr. 665 (1269). *Dunavare*: HUB I, Nr. 902. Nowgorod: HR I, 1, Nr. 10: *de communi consensu et consilio civitatum et mercatorum Nogardiam frequentantium*. HR I, 1, Nr. 70: *jura mercatorum terram Gotlandie ac curiam Nogardie frequentantium*. Schon SCHÄFER, Hanse (wie Anm. 98), übersetzte diese Stelle als „Recht der Gotland- und Nowgorodfahrer“ (S. 28) und die *universos mercatores Romani imperii Gotlandiam frequentantes* (HUB I, Nr. 422) als „Geeinigte Gotlandsfahrer des Deutschen Reiches“ (S. 20).

in Hamburg *de Lubeke vaar*, die über Lübeck die Ostsee befuhren, 1403 die Hamburger *selschap der schonevarer* oder 1566 in Rostock die *sehfarann mans, schiffer, Schonefarer, Bergerfarer*, die alle dem Schonenfahrergelag angehörten (Anm. 486, 426 und 495). Im Gegensatz zu den typischen Bezeichnungen älterer Einzelhansen ohne *var*, verwendeten die deutschen Kaufleute die neue Bezeichnung mit *var* für die entsprechenden Untergruppierungen ihrer großen Hanse. Es ist gut denkbar, aber nicht zu beweisen, dass sie auf diese Unterscheidung von Anfang an Wert legten.

4.1.2. Der gemeinsame Kaufmann

Dass in den Hanserezessen von 1285 bis 1298 lat. *communes mercatores* (wörtlich: „die gemeinschaftlichen Kaufleute“)¹¹⁶ eine Übersetzung von mnd. *de ghemene kopman* ist, hatte man bereits 1876 im Hansischen Urkundenbuch erkannt. Nur trifft die dort angegebene wörtliche Wiedergabe als neuhochdeutsch (nhd.) „gemeiner Kaufmann“ nicht den Sinn der mnd. Bezeichnung, weil die Hauptbedeutung von mnd. *ghemen* nicht nhd. „allgemein“ entspricht, sondern am genauesten als nhd. „gemeinsam“ wiederzugeben ist¹¹⁷, wie der schwedische Historiker Hugo Yrwing 1978 richtig gesehen hat.¹¹⁸ Schon die Mitglieder des „gemeinsamen Kaufmanns“ hatten beim Übersetzen ihrer Selbstbezeichnung ins Lateinische Probleme. Lat. *communes mercatores* drückt zwar die Gemeinsamkeit aus, aber der Plural macht nicht deutlich, dass es sich um eine Korporation handelt. Genauer bezeichnen die Gotland besuchenden Deutschen sich 1280 selbst als *societas et consodalitatis mercatorum* („Gemeinschaft und Genossenschaft der Kaufleute“).¹¹⁹ Ebenfalls als Korporation kennzeichnen, wie oben genannt, die Visbyer Urkunde von 1291 und der Stadtgründungsplan von 1253 sowie auch ein Brief Revals von 1283¹²⁰ den „gemeinsamen Kaufmann“ mit der Übersetzung: *universitas mercatorum* (wörtlich: „die Gesamtheit der Kaufleute“), nehmen dafür aber in Kauf, dass die spezifische Gemeinsamkeit nicht deutlich wird. Diesen Mangel behebt eine Urkunde des Herzogs von Sachsen

¹¹⁶ HR I, 1, Nr. 44, 68,1, 77 und 80. Nr. 66,1 hat sogar zwei verschiedene Übersetzungen in einem Text: *ob utilitatem mercatorum communium und universi mercatores in curia Nogatensi*.

¹¹⁷ Diese Wortbedeutung geht eindeutig aus folgenden zwei Beispielen hervor: In HUB II, Nr. 154 geben Bürgermeister, Schöffen, Rat und die ganze Gemeinde von Brügge bekannt, *dat wie bi ghemenen overeendragen hebben ghegheven ... de vriheiden die hierna ghescreven staen*. = nhd. „dass wir bei gemeinsamem Übereinkommen gegeben haben ... die Freiheiten, die hiernach geschrieben stehen“. Die älteste Nowgoroder Schra wurde *van eneme gemenen wilkore dhere wisesten van allen steden van dhutscheme lande recht ... beschreven*, nhd. „nach einer gemeinsamen Willkür der Weisesten von allen deutschrechtlichen Städten geschrieben. Zitiert nach Stuart JENKS, Die mittelalterlichen Schraen des hansischen Kontors in Nowgorod, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck (wie Anm. 106), S. 393–404 + CD-ROM, I, Vorrede.

¹¹⁸ Hugo YRWING, Gotlands medeltid, Visby 1978, S. 119: De gemensamma köpmännén. Schon SCHÄFER, Hanse (wie Anm. 98), S. 28, erkannte an der lat. Version *communis mercator* den „gemeinsamen, geeinigten Kaufmann“, gab aber trotzdem mnd. *de ghemene kopman* stets als das missverständliche nhd. „der gemeine Kaufmann“ wider.

¹¹⁹ HUB I, Nr. 1024.

¹²⁰ HUB I, Nr. 932.

1232 mit dem Nebeneinander beider Begriffe: *universitas communium mercatorum* (wörtlich: „die Gesamtheit der gemeinschaftlichen Kaufleute“).¹²¹ Reval behilft sich 1294 in einem Schreiben an Lübeck mit der Variante: *communitas communium mercatorum* (wörtlich: „die Gemeinschaft der gemeinschaftlichen Kaufleute“).¹²² Beide Varianten weist das Hansische Urkundenbuch ebenfalls als Übersetzung von *de ghemene kopman* aus. Das tut es auch für die treffendste Übersetzung, die von 1284 bis 1365 wenigstens sechsmal belegt ist und *communis mercator* (wörtlich: „der gemeinschaftliche Kaufmann“) genau wie die mnd. Vorlage im Singular gebraucht. Nur die Abwandlung *commune mercatorum* in einem Schreiben Rigas von 1295 ist doppeldeutig, weil sie „Gemeinde“ oder „Gemeinschaft der Kaufleute“ bedeuten kann.¹²³ Abgesehen davon sind die verschiedenen in diesem Absatz aufgeführten Übersetzungen eine unmissverständliche Bestätigung dafür, dass *de ghemene kopman* nhd. als „der gemeinsame Kaufmann“ wiederzugeben ist.

Daran gemessen merkt man erst, wie ungenau die Übersetzung wird, wenn statt *universitas mercatorum* vor allem in der 1. Hälfte des 13. Jahrhunderts und in der Visbyer Urkunde von 1287 *omnes mercatores* (wörtlich: „alle Kaufleute“) verwendet wird, obwohl der Unterschied im Lateinischen gering erscheint. Diese *omnes mercatores* erkannte Kattinger richtig als Übersetzung von mnd. *de ghemene kopman*.¹²⁴ Um die Ungenauigkeit dieser Übersetzung zu kompensieren, präziserte man sie schon im 13. Jahrhundert durch sehr unterschiedliche Zusätze. In der ca. 1287 erweiterten Fassung: *pro communi utilitate mercatorum omnium* (wörtlich: „zum gemeinsamen Nutzen aller Kaufleute“) sieht auch das Hansische Urkundenbuch *den ghemenen kopman*.¹²⁵ Weitere präzisierende Zusätze gab es z. B. 1226 für Lübeck: *omnes negociatores fideles uenientes ad Civitatem ipsam siue per terram siue per aquam pro negociationibus suis*, 1235 in England: *omnes mercatores de Guthlandia*, 1287 für Riga: *omnes Theutonici mercatores* und 1294 in Zwolle: *omnes mercatores Romani imperii partes marinas frequentare*.¹²⁶ Nicht viel besser als *omnes mercatores* übersetzte Lübeck die mnd. Gruppenbezeichnung in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts durchweg mit *universi mercatores* (wörtlich: „sämtliche Kaufleute“).¹²⁷ Denselben durchgängigen Wortgebrauch in den Hanserezessen der gleichen Zeit weist das Hansische Urkundenbuch ebenfalls als Übersetzung *des ghemenen kopmans* aus.¹²⁸ Das bestätigt schließlich unmissverständlich die Überlieferung in Flandern: 1252/53 schloss Gräfin Margareta von Flandern

¹²¹ HUB I, Nr. 243.

¹²² HUB I, Nr. 1143. HR I, 1, Nr. 68, 24.

¹²³ HR I, 1, Nr. 356 § 18 und Nachträge Nr. 32 a, b; HUB I, Nr. 1006, 1025, 1114, 1115.

¹²⁴ Curia Regis Rolls XII, Nr. 2108 (1226); HUB I, Nr. 195 (nach 1225), 232 (1229), 281 (1237), 298 (1240), 421 (1253), 1024 (1287), 1154 (1294). Riga 1295: HR I, 1, Nr. 71. KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 203; er zog aber S. 238 f. für die Belege in England nicht die Konsequenz daraus.

¹²⁵ HUB I, Nr. 1035, dort nur Regest, lat. Text: HR I, 1, Nr. 27.

¹²⁶ LUB I, Nr. 36; HUB I, Nr. 205, 232, 281, 1024 und 1154.

¹²⁷ HUB I, Nr. 421, 422, 428, 431, 454, 593, 816 und 827 (1252–1278); HR I, 1, Nr. 3 (1259), 66, 1 (1293), 81 (1305).

¹²⁸ HUB I, Nr. 996, dort nur Regest, lat. Text: HR I, 1, Nr. 44.

mehrere Einzelverträge mit den *universis mercatoribus Romani imperii*, die sich 1347 in den mnd. Statuten des Hansekontors zu Brügge ebenfalls im Plural *de ghemenen coplude uten Romeschen rike van Almanien* nennen.¹²⁹ Wie unbekümmert man beim Übersetzen vorging, sei an zwei Beispielen gezeigt, die jeweils zwei verschiedene lateinische Versionen „des gemeinsamen Kaufmanns“ nebeneinander bieten. In einem der Flandern-Privilegien von 1253 heißt es: *ad instantiam universorum mercatorum Romani imperii* und *predictis mercatoribus omnibus concedimus*, und in dem 1293 an viele Städte verschickten kurzen Formular einer Konsenserklärung steht: *ob utilitatem mercatorum communium* neben *universi mercatores in curia Nogardensi*.¹³⁰

Die kurze Zusammenstellung von zehn verschiedenen Übersetzungen für ein und denselben mnd. Terminus erhebt keinen Anspruch auf Vollzähligkeit, zeigt aber, dass es im Mittelalter für die lat. Wiedergabe von mnd. *de ghemene kopman* keine allgemein verbindliche Regelung gab. Das hat es so schwer gemacht, aus den verschiedenen lat. Texten auf dieses eine mnd. Äquivalent zurückzuschließen. Selbst die Hanse der „Gotland besuchenden Deutschen“ verwendete in zwei zeitlich dicht beieinander liegenden Urkunden zwei verschiedene Übersetzungen, nämlich 1287 *omnes mercatores* und 1291 *universitas mercatorum*. Beide Urkunden belegen damit übereinstimmend ebenso wie der Stadtgründungsplan von 1253, dass das Siegel der „Gotland besuchenden Deutschen“ zugleich das Siegel *des ghemenen kopmans* war! Die Hanse der deutschen Kaufleute hatte demnach zwei verschiedene Selbstbezeichnungen, für Rechtsgeschäfte lat. *Theutonici Gotlandiam frequentantes*, sonst aber nannte sie sich mnd. *de ghemene kopman*, was zusammen mit den lat. Übersetzungen ungleich viel häufiger belegt ist.¹³¹ Beide Bezeichnungen zeigen noch einmal in aller Deutlichkeit an, dass diese Hanse ein Personenverband von Kaufleuten war.

Dass beide Begriffe für ein und dieselbe Hanse gebraucht wurden, findet viele willkommene Bestätigungen. Die Aussteller der beiden Urkunden nutzten gleich beide Begriffe für ihre Selbstbezeichnung: *omnes mercatores diversarum civitatum et locorum terram Gotlandiam frequentantium* (1287) ist zu übersetzen: „Der gemeinsame Kaufmann der diversen Städte und Orte, der das Land Gotland besucht“. Und *universitas mercatorum terram Gotlandie gracia mercandi applicancium* (1291) ist zu übersetzen: „der gemeinsame Kaufmann, der am Land Gotland anlandet, um Handel zu treiben“. Entsprechend sollte 1253 eine flandrische Urkunde ausgestellt werden für „den gemeinsamen Kaufmann des Römischen Reiches, der Gotland besucht“. ¹³² Demnach lässt sich die Bezeichnung *de ghemene kopman* im 13. Jahrhun-

¹²⁹ HUB I, Nr. 421–431 und HR I, 1, Nr. 143, die Ergänzung von 1348 in HUB III, Nr. 573 nennt die Korporation im Singular: *de ghemene copman*. In HUB III, Nr. 69 (Nowgorod 13) wird *de meyne Dydesche koopman* übersetzt als *unversi mercatores Teutonici*.

¹³⁰ HUB I, Nr. 421 und HR I, 1, Nr. 66, 1.

¹³¹ Klaus FRIEDLAND, Der Gemeine Kaufmann, in: Genossenschaftliche Strukturen (wie Anm. 19), S. 287–294, stellte noch fest: „Der Gemeine Kaufmann ist ein Phänomen. Wo immer man ihn zu fassen sucht, ... entzieht er sich der historischen Erkenntnis.“ (S. 287). HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 26), S. 87, setzte bereits richtig „den gemeinen Kaufmann“ mit der Hanse gleich.

¹³² HUB I, Nr. 422, dort nur Regest, lat. Wortlaut nach KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 323: *universos mercatores Romani imperii Gotlandiam frequentantes*.

dert eindeutig eingrenzen auf die Hanse der deutschen Kaufleute, die sich offiziell in ihrem Siegel die „Gotland besuchenden Deutschen“ nannte.

Analog dazu bestand in Lübeck noch im späten 14. Jahrhundert die Gilde *de meyne kopman by der Travene*, deren Benennung nach dem vor 1217 aufgelassenen Ufermarkt an der Trave in viel ältere Zeit zurückweist.¹³³ Diese Organisationsform war nach Abschnitt 2.5. im Ausgangshafen das unentbehrliche Pendant zur Hanse *des meynen kopmans*, die in Lübeck 1226 überliefert ist als „die gemeinsamen, durch Treueid verbundenen Kaufleute, die für ihre Handelsgeschäfte zu dieser Stadt sowohl zu Land als auch zu Wasser kommen“.¹³⁴ Da Gilde und Hanse aufeinander bezogen sind, müssen sie gleichzeitig gegründet worden sein, und zwar bereits als die Hanse der deutschen Kaufleute erstmals von Lübeck in die Ostsee segelte. D. h. bald nach 1143 nannte sich die Lübecker Gilde bis zu ihrer Aufteilung in Einzelgruppen um 1400 *de meyne kopman by der Travene* (Abschnitt 7.2); entsprechend hieß dann auch die zugehörige Hanse zumindest im internen Gebrauch *de meyne kopman*. Diese frühe Datierung „des gemeinsamen Kaufmanns“ soll in den folgenden Abschnitten noch genauer begründet werden. Der Name „die Gotland besuchenden Deutschen“ lässt sich bis zum Artlenburger Privileg von 1161 zurückverfolgen, das zwischen Gotländern und Deutschen Frieden herstellte, sodass seitdem die Deutschen unangefochten Gotland besuchen konnten. Da aber das Privileg angibt, dass schon lange vorher ein schwerer Konflikt zwischen Gotländern und Deutschen ausgebrochen war (Abschnitt 3,1), wird *de meyne kopman* auch schon lange vor 1161 die Bezeichnung „Deutsche“ für sich benutzt haben.

Weitere wichtige Informationen enthält ein Handelsvertrag, der 1229 „am gotischen Ufer“ abgeschlossen wurde zwischen einem Abgesandten des „Fürsten und allen Smolenskern“ einerseits und andererseits „den Rigischen und allen Deutschen, die das Ostmeer befahren“. Mit der letztgenannten Formulierung ist die Hanse der *Theutonico- rum Gotlandiam frequentantium* eindeutig als Verhandlungspartner ausgewiesen. Der Vertrag liegt in zwei altrussischen Fassungen vor, einer Gotländischen Rezension und einer Rigischen, denn von Riga aus erreichte man Smolensk über die Düna. Beide Urkunden sind Übersetzungen lateinischer Vorlagen, die nicht erhalten blieben.¹³⁵ Die Gotländische Ausfertigung kündigt das Siegel mit denselben Worten an wie die oben genannte Visbyer Urkunde von 1287, nämlich als Siegel „aller Kaufleute“, womit auch hier *de ghemene kopman* gemeint ist. Nach der Rigischen Fassung beteiligten sich an den Verhandlungen u. a. „die Leute aus Riga und viele Kaufleute des römischen Reiches. Ihr Siegel hängt an dieser Urkunde.“ Diese Kaufleute werden also nicht wie in der älteren Überlieferung mit dem Wort „deutsch“ als ethnische Gruppe gekennzeichnet,

¹³³ LUB VI, Nr. 784. 1. Zum Ufermarkt vgl. Anm. 8 und 9.

¹³⁴ HUB I, Nr. 205, dort nur Regest; voller Wortlaut nach: Lübeck 1226 (wie Anm. 92), S. 15: *omnes negociatores fideles uenientes ad Civitatem ipsam siue per terram siue per aquam pro negociationibus suis*.

¹³⁵ HUB I, Nr. 232. – FRIEDLAND, Der Gemeine Kaufmann (wie Anm. 131), S. 288, hat nicht erkannt, dass „alle Kaufleute“ als Übersetzung von lat. *omnes mercatores* für mnd. *de ghemene kopman* steht, belegt aber Punkt für Punkt: „Der Vertrag von Smolensk 1229 weist Verfahrensweisen auf, die für den Gemeinen Kaufmann typisch sind, ohne ihn ausdrücklich zu nennen.“

sondern erstmals als Angehörige eines Staates, was später häufig aufgegriffen wurde.¹³⁶ Hier hatte das allerdings zur Folge, dass die Kaufleute aus Riga extra aufgeführt werden mussten. Der unterschiedliche Wortlaut der beiden Rezensionen trifft nur für ein einziges Siegel zu, nämlich für das der *Theutonicorum Gotlandiam frequentantium*. Die Präambel bestätigt zusätzlich, dass der Vertrag mit „allen Deutschen, die das Ostmeer befahren“, abgeschlossen wurde. Damit ist deren Siegel nur sechs Jahre nach dem ersten Nachweis für das Lübecker Stadtsiegel sicher belegt.

Mit diesem Siegel erschließt der Smolensker Vertrag das Verständnis für die besondere Rolle, die der Außenposten in Visby für die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen bis 1298 wahrnahm. Dieser Außenposten war die Zentralstelle dieser Hanse, nicht Lübeck! Die Kaufleute aus anderen Städten konnten ihren Verband von einer Zentrale in der Stadt Lübeck nicht komplikationslos nach außen vertreten lassen und fürchteten nach innen Lübecks Übergewicht. Auf dem neutralen Boden von Gotland waren sie gleichberechtigt mit den Lübeckern und konnten ihren Verband nach außen gut als eine Hanse, nämlich die Gotland besuchenden Deutschen, kennzeichnen. Dieser Außenposten also führte ihr Siegel, schloss in ihrem Namen Verträge mit Fürsten und fasste und besiegelte Beschlüsse, die für die gesamte Hanse verbindlich waren. Dazu gehörte auch das *Gotlansche Water Recht*, dessen erster Druck 1505 festhält, dass es *de gemeyne Kopman vnn Schippers geordineret vnn ghemaket hebben to Wisby, dat sick alle Man hyr na richten mach*. Dieses Seerecht der Hanse deutscher Kaufleute entstand in seiner ersten Ausfertigung demnach, als Visby noch die Zentralstelle der Hanse war, also zu einem unbekanntem Zeitpunkt vor 1298, und wurde deshalb *Gotlansches Water Recht* genannt. Unter dieser Bezeichnung (vgl. Abschnitt 1.7) blieb es für hansische Seestädte in immer neuen Aktualisierungen noch in der gesamten frühen Neuzeit gültig.¹³⁷ Alle in Visby gefällten Entscheidungen wurden von den dort gerade anwesenden Kaufleuten getroffen. Für den Smolensker Vertrag waren das drei „Bürger auf dem gotischen Ufer“ (= auf Gotland bleibende Deutsche) und vier aus Riga sowie je zwei aus Lübeck, Soest, Dortmund, Münster und Groningen und einer aus Bremen. Diese Hanse arbeitete also vom ersten erkennbaren Anfang an nach dem von Otto Gerhard Oexle (Anm. 409) herausgestellten Prinzip der Stellvertretung durch die gerade anwesenden Mitglieder. Dadurch war sie in allen Zusammenkünften jederzeit beschlussfähig. Auch die Tagfahrten trafen ihre verbindlichen Beschlüsse nach diesem Prinzip.

Zu den Aufgaben der Zentralstelle in Visby gehörte auch das Führen des Archivs der Hanse. Dort waren die beim Absender verbleibenden Belege für die besiegelten Urkunden zu hinterlegen. Auch wurden für deren Ausfertigung Unterlagen über die unterschiedlichen Rechtspositionen in all den verschiedenen Handelsplätzen dieser

¹³⁶ JAHNKE, *Homines imperii* (wie Anm. 2), S. 27, hält den 1252/53 in Flandern angewendeten Wortgebrauch *universi mercatores Romani imperii* für eine Neuschöpfung, hat aber übersehen, dass er bereits im Smolensker Vertrag von 1229 überliefert ist. Tatsächlich wurde in Flandern also eine Formulierung der *Theutonicorum Gotlandiam frequentantium* wieder aufgegriffen, was anzeigt, auf wessen Initiative dies geschah. Jahnke erkannte auch nicht, dass *universi mercatores* ebenso wie „alle Kaufleute“ im Smolensker Vertrag für *den ghemenen kopman* stehen.

¹³⁷ VOGEL, *Geschichte* (wie Anm. 6), S. 365 f.

Hanse gebraucht. Aus dem für Lübeck angefertigten Transsumpt des Artlenburger Privilegs von 1161 und des zugehörigen Mandats an Odelrich geht hervor, dass die Originale in der 1190 erbauten Marienkirche lagen, die also das Archiv beherbergte. Aus dessen nicht erhaltenem Bestand sind außerdem nachweisbar: Die Urkunde für die Marienkirche von 1225, die gotländische Redaktion des Smolensker Vertrages von 1229 in lateinischer Sprache und die Belege für die an Lübeck geschickten Urkunden von 1287 und 1291.¹³⁸ Erst mit dem Bild auf seinem ersten Siegel von 1223 (Abb. 8) hatte sich Lübecks Rat bewusst gemacht, dass die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen in Lübeck gegründet worden war als der entscheidende Impuls für die Stadtwerdung (Abschnitt 6.2). Seitdem begann auch Lübecks Rat mit der Archivierung von Urkunden dieser Hanse bzw. des „gemeinsamen Kaufmanns“.¹³⁹ Vorher beherbergte allein Visbys Marienkirche das Archiv für dessen ältere Dokumente und danach bis wenigstens noch im 14. Jahrhundert neben Lübeck auch die jüngeren. Die wenigen erhalten gebliebenen Reste dieses Archivs gelangten später nach Stockholm.¹⁴⁰

4.2. Der gemeinsame Kaufmann der diversen Städte und Orte

Die 1287 von den Gotland besuchenden Deutschen ausgestellte Urkunde gibt einen weiteren wichtigen Hinweis zum Verständnis der aufgezeigten Zusammenhänge: Im Gegensatz zu den üblichen Hansens je einer Stadt kamen die Mitglieder „des gemeinsamen Kaufmanns“ aus „diversen Städten und Orten“, hatten aber alle dasselbe Ziel, „Gotland zu besuchen“. Diese Kennzeichnung begegnet in Schreiben dieser Hanse und ebenso als Fremdwahrnehmung im Schreiben des Erzbischofs von Riga 1278 an „die das Ostmeer besuchenden gemeinsamen Kaufleute aller ehrbaren Städte und Orte“.¹⁴¹ Diese Aussagen sind ganz wörtlich zu verstehen (Abschnitt 1.2), denn damit nennen beide Texte zusätzlich zu den „Gotland besuchenden Deutschen“ und dem „gemeinsamen Kaufmann“ ein drittes Alleinstellungsmerkmal dieser Hanse, das auch in den vielen Personennamen zum Ausdruck kommt, bei denen an den Vornamen mit *de* oder *van* der Name einer Hansestadt angehängt wurde. Zwar sagen diese Namen nichts darüber aus, ob erst der Namensträger selber oder schon einer seiner Vorfahren von der jeweiligen Stadt aus in den Hansehandel eingestiegen war, aber sie zeigen unmissverständlich an, aus welchen „diversen Städten und Orten“ sich Kaufleute am Handel dieser Hanse beteiligten. Dadurch geben z. B. die Zeugenlisten von Urkunden wichtige Auskünfte zur Herkunft der Kaufleute einer Hansestadt (Abschnitt 1.8).

Beide eingangs zitierten Quellen geben an, dass die Kaufleute dieser Hanse nicht nur aus Städten, sondern auch aus anderen Orten kamen. Volker Henn publizierte dafür ein aufschlussreiches Beispiel: In Soests Einflussbereich lag die Hansestadt

¹³⁸ HUB I, Nr. 15, 16, 191, 232, 1024, 1088.

¹³⁹ Die älteste dieser Urkunden in Lübeck ist die, mit der König Waldemar II. bald nach 1225 *ob dilectionem omnium mercatorum* die Errichtung eines Seezeichens in Falsterbo gestattet; HUB I, Nr. 195.

¹⁴⁰ HUB II, Nr. 330, 331, 335 (1318) und 342 (1319): ins Archiv der Akademie der Altertumskunde.

¹⁴¹ Wie Anm. 233; HUB I, Nr. 816: *universis mercatoribus omnium honorabilium civitatum et locorum mare orientale frequentantibus*.

Arnsberg, die noch in den 1530er Jahren 6 kleine Städte und 7 Minderstädte zu den ihr „zugewandten Orten“ zählte, die *mit uns in die hense van althes unsers erachtens geboren* sind.¹⁴² Dass diese relativ späte Angabe zutrifft, ist überprüfbar. Denn aus der „zugewandten“ kleinen Stadt Eversberg und der ebenfalls „zugewandten“ Minderstadt Sondern haben Männer schon so früh am Hansehandel teilgenommen, dass deren am Nachnamen erkennbare Nachfahren in der 1. Hälfte des 14. Jahrhunderts von Soest aus weitreichenden Handel im Netzwerk des gemeinsamen Kaufmanns trieben.¹⁴³ Damit erschließt sich auch das dafür befolgte Prozedere: Die Kaufleute blieben zwar in den zugewandten Orten wohnen, konnten aber in Arnsbergs „See- oder Schewicker Amt“ (Schleswiger Bruderschaft, vgl. Abschnitt 1.7.) eintreten und dadurch an der Hanse teilhaben (Abschnitt 7.1.3). Im Rahmen dieser Teilhabe ließen sich dann Familienmitglieder an wichtigen Knotenpunkten des hansischen Handelsnetzes nieder zur Vermittlung des Handels mit ihrem Heimatort. In anderen Hansestädten verfuhr man ebenso. Dagegen galten Dörfer nicht als „zugewandte Orte“; aus ihnen mussten Männer in eine Hansestadt umziehen und in deren Gilde eintreten, wollten sie sich der Hanse anschließen. Beispiele sind in Lübeck der 1263 erstmals als Zeuge auftretende Ratmann *Frombold de Vifhusen* und 1250 *Warnerus de Suania* aus der Landschaft Schwansen, der nicht einmal nach dem Dorf seiner Herkunft benannt wurde.¹⁴⁴

Das Arnsberger Beispiel lässt für die so zahlreichen Städte und Orte, in denen Kaufleute *in die hense van althes ... geboren* sind, eine Organisationsstruktur erkennen, die deren auf den ersten Blick unüberschaubar erscheinende Vielfalt in drei Rängen hierarchisch ordnete. Im unteren Rang waren die Orte und Kleinstädte ohne eigene Kaufmannsgilde jeweils einer Hansestadt mit Gilde (wie Arnsberg) zugewandt. Diese ihrerseits waren anfangs einer der beiden Hansestädte oberen Ranges zugeordnet, nämlich Soest oder Lübeck. Beide Städte werden am Anfang der Zeugenliste des 1229 in Visby abgeschlossenen Smolensker Vertrages zusammen mit Visby als die drei wichtigsten Knoten im Netzwerk der Gotland besuchenden Deutschen ausgewiesen. Dabei zeigt der Soester Kaufmann Heinrich Gote mit seinem Namen seinen regelmäßigen Handel zwischen Soest und Gotland über Lübeck an (Anm. 146). Arnsberg erweist sich noch im 16. Jahrhundert mit seinem „Schewicker Amt“ als Zweigstelle der *Sleyswicker boderschap* von Soest. In Soest sind auch im 14. Jahrhundert Kaufleute aus den Arnsberg zugewandten Orten als Mitglieder belegt (Anm. 142), um den Handel mit ihren Heimatorten zu vermitteln, der demnach über Soest lief. Ebenso betrieben bereits 1165 die Medebacher Kaufleute ihren Handel nach Dänemark und Russland

¹⁴² Volker HENN, Die kleinen westfälischen „Hansestädte unter Soest“, in: Hanse und Stadt. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow (wie Anm. 13), S. 29–51, hier S. 34f.

¹⁴³ HUB III, S. 434: Soests *Liber civium* (1302–1406) nennt aus den ersten zwei Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts: Der Rigaer de Sunderen (1358) stammte aus Soest, wo zwischen 1313 und 1357 vier de Sunderen Bürger wurden. Der Nachlass des Soester Bürgers Menricus de Eversberg war in Stade zu regeln. 1319 bildete Johannes de Eversberghe als Kapitalführer mit seinem Onkel Conradus de Atendorn in Lübeck eine *vera societas*, um mit beider Geld an den Außenposten rings um die Ostsee Handel zu treiben: *Societates*. Das Verzeichnis der Handelsgesellschaften im Lübecker Niederstadtbuch 1311–1361, hg. von Albrecht Cordes u. a. (QDhG, N. F. 54), Köln 2003, 60, 2 und 60, 5.

¹⁴⁴ HUB I, Nr. 593 und 395.

über Soest (Anm. 97). Schon diese wenigen Beispiele weisen die Stadt Soest jahrhundertlang als einen zentralen Knoten im raumgreifenden Netz des Hansehandels aus. Dorthin brachten die Kaufleute die begehrten Ostseewaren, die sie in dem Knoten Visby aus Russland und dem Baltikum sammelten und in dem Knoten Lübeck vom Schiff für die Wagenfahrt nach Soest umluden. So machten sie Soest in Westfalen zum Verteilerzentrum der Waren, mit denen sie über die gestaffelt nachgeordneten Städte und Orte und unter Einbeziehung der dortigen Krämer und Höker schließlich die Endverbraucher erreichten (Abschnitt 2.1). Umgekehrt brachten dieselben Kaufleute auf den gleichen Wegen die handelsfähigen Produkte des weiten Soester Einzugsbereich bis zu den Außenposten jenseits der Ostsee. Weitere Konsequenzen aus dieser hierarchischen Handelsstruktur werden in den Abschnitten 6.2 und 7.3.3 dargestellt.

Lübeck war in der hierarchischen Struktur aber nicht nur der anfangs einzige Umschlagplatz zwischen Landverkehr und Ostseeschifffahrt, sondern nahm außerdem noch für die Städte im Nordosten des Herzogtums Sachsen dieselbe Stellung ein wie Soest für die Städte im Südwesten: 1168 sind Lübecks Handelsbeziehungen zu Bardowick und Lüneburg belegt (Anm. 56). Vor 1181 gehörten bereits Bremer Bürger der in Lübeck gegründeten Hanse an (Anm. 36). Die 1189 mit Lübischem Recht gegründete Hamburger Neustadt arbeitete fortan eng mit Lübeck zusammen (Anm. 169–173). Im 13. Jahrhundert kamen die mit Lübischem Recht neu gegründeten wendischen Städte hinzu. Unter ihnen setzte sich Lübecks Rat z. B. 1263 in Visby für Belange seiner Freunde, der Kaufleute aus Salzwedel, ein (Anm. 566).

Wie sich diese hierarchische Struktur an den Außenposten auswirkte, zeigt die Nowgoroder Überlieferung, die nicht die zugewandten Orte erwähnt, sondern nur alle Städte, womit die Städte gemeint sind, in denen die Hansekaufleute eine eigene Gilde hatten (Abschnitte 7.1 und 7.2). Schon die älteste Schra (= Statut) nennt um die Mitte des 13. Jahrhunderts in der mnd. Umgangssprache dieser Kaufleute: *de gemenen Dhutschen van allen steden*, unter denen dort Kaufleute aus den Knoten Lübeck, Soest, Dortmund und Visby als Aldermänner mit besonderen Aufgaben betraut waren. Gleichrangig mit den drei anderen Knoten erscheint da erstmals auch Dortmund, ohne dass der Grund für diesen Aufstieg erkennbar wird; 1229 rangierte es noch hinter Münster. Nach der vierten Schra von 1355 kam *de mene dudesche copman van allen steden* nach Nowgorod. Genauso stellt als Fremdwahrnehmung auch der Graf von Flandern 1330 ein Privileg aus für *alle de coopmanne van den Roomschen rike van der Duutscher tonghen, ute wat steden dat sii siin*. Ebenso privilegieren die Grafen von Holland 1358 *alle die ghemeene copmanne van den Roemschen rike, uut wat steden dat si siin, der vorseider Duutscher anze van Almanien toebehorende*.¹⁴⁵ Mit all diesen Hinweisen auf die vielen Städte ist das charakteristische Herkunftsmuster der Mitglieder dieser Hanse angezeigt, die nicht nur aus Seestädten kamen, sondern auch aus Städten des deutschen Binnenlandes. Den frühesten Hinweis auf dieses Herkunftsmuster gibt Helmold von Bosau mit der Nachricht, dass Kaufleute aus dem binnenländischen Bardowick bald nach 1143 in die schauenburgische Hafenstadt Lübeck zogen, um von

¹⁴⁵ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), Älteste Schra I, 9 b und Schra IV, 86. 1330: HUB III, Nr. 497. 1358: HUB III, Nr. 593.

dort aus die Ostsee zu befahren (Anm. 56–59). Etwa gleichzeitig nahmen auch Soester Schleswigfahrer ihre Chance über Lübeck wahr (Anm. 373) und machten damit ihre Stadt zum entscheidenden Knoten in Westfalen, über den die Kaufleute aus der kleinen Stadt Medebach sich dieser Hanse anschlossen, sodass sie über Lübeck und Visby seit 1165 auch Russland erreichten (Anm. 97).

In einem Privileg des Bischofs von Riga für die *mercatores Guttenses* gehörten 1211 außer Geistlichen auch Kaufleute aus Lüneburg und Lübeck zu den Zeugen, die damit anzeigen, dass die Urkunde für die Gotland besuchenden Deutschen ausgestellt wurde. Besonders aufschlussreich ist der Smolensker Vertrag von 1229, weil er in seiner Zeugenliste ein noch ausführlicheres Beispiel bietet¹⁴⁶, in der zuerst (vgl. Abschnitt 1.2) drei „Bürger auf dem gotischen Ufer“ (= Visby) sowie je zwei aus Lübeck und Soest verzeichnet sind, danach je zwei aus Münster, Dortmund und Groningen, einer aus Bremen und schließlich vier aus Riga. Die besondere Rolle der Kaufleute und des Vogtes aus Riga beruhte darauf, dass man Smolensk über die unterhalb Rigas in die Ostsee mündende Düna erreichte. Die anderen hatten Visby zum Handeln besucht, wohnten aber in den genannten See- und Binnenstädten in Heinrichs des Löwen ehem. Herzogtum Sachsen, wo sie jeweils Haus und Familie hatten. Alle Hansemitglieder zusammen machten die Urkunde mit dem Siegel der „Gotland besuchenden Deutschen“ rechtskräftig. Mitglieder waren auch die drei Bürger Visbys, die der Wortlaut der Urkunde eindeutig zu den Deutschen zählt, sodass sie der Deutschen Gemeinde Visbys angehörten.

Das für die Gotland besuchenden Deutschen typische Herkunftsmuster mit den besonders oft genannten Kaufleuten aus den herausragenden Knoten Lübeck und Soest ist, seit die Kaufleute in den 20er Jahren des 13. Jahrhunderts selber zu schreiben begannen, auch in vielen anderen Listen überliefert, vor allem durch die der Zeugen mit Herkunftsnamen.¹⁴⁷ Stets ist dieses Muster ein eindeutiger Beleg für diese Hanse, so in Riga, wo 1232 Kaufleute aus Lübeck, Soest, Münster bzw. mit Beziehungen zu den Ostseehäfen Nowgorod und Wenden Zeugen einer Urkunde waren.¹⁴⁸ Durch das Herkunftsmuster ist 1231 auch erstmals belegt, dass in Riga zahlreiche Kaufleute dieser Hanse als Ratsherren tätig waren.¹⁴⁹ Ihre Namen zeigen Beziehungen zu den deutschen Binnenstädten Soest, Münster und Ratzeburg sowie zu den Hafenstädten Lübeck, Nowgorod, Kalmar und Berwick (in England) an.¹⁵⁰ Auch in Lübeck weist 1263 das Herkunftsmuster im Schreiben an die *universis mercatoribus* in Visby eine

¹⁴⁶ 1211: HUB I, Nr. 88. 1229: HUB I, Nr. 232.

¹⁴⁷ So in den Städtelisten hansischer Urkunden (z. B. HUB I, Nr. 996) und der Hanserezesse (z. B. HR I, 1, Nr. 44, 68, 1–24 usw.), aber auch in Lübecks Societates-Verzeichnis: Societates (wie Anm. 143).

¹⁴⁸ HUB I, Nr. 243, Anm. 3.

¹⁴⁹ HUB I, Nr. 240.

¹⁵⁰ Dass Kaufleute dieser Hanse nicht nur nach ihren Herkunftsstädten, sondern auch nach ihren Handelszielen benannt wurden, erkennt man am besten an dem Soester Bürger *Heinrich Gote*, der am gotischen Ufer (= Visby) als Mitglied der Gotland besuchenden Deutschen Zeuge des Smolensker Vertrages war: HUB I, Nr. 232 (S. 79). Dasselbe gilt für den Dortmunder Bürger *Luder de Dunevare*, der nach der unterhalb von Riga in die Ostsee mündende Düna benannt wurde, 1282 aber in London tätig war: HUB I, Nr. 902.

Reihe von Kaufleuten dieser Hanse als Ratsherren aus, jedoch mit der kennzeichnenden Variante, dass die dort überlieferten Namen Beziehungen nur zu den Binnenstädten Bardowick, Boizenburg, Iserlohn, Köln und Coesfeld anzeigen. In gleicher Weise lassen die vielen Herkunftsnamen in dem von 1311 bis 1361 geführten Lübecker Societates-Verzeichnis erkennen, dass die Hafenstadt Lübeck für Kaufleute aus deutschen Binnenstädten das entscheidende Tor zu den Märkten jenseits der Ostsee war.¹⁵¹ Damit dieser Handel reibungslos lief, besetzten Kaufleute dieser nach unseren Begriffen privatrechtlichen Hanse also einen guten Teil der Ratsstellen von Riga und Lübeck und nahmen damit zugleich auch Aufgaben des öffentlichen Rechts wahr. Außerdem sind die verschiedenen Herkunftsmuster bereits im 13. Jahrhundert, in dem die Daten über individuelle Kaufleute noch spärlich fließen, anschauliche Belege für die raumgreifende Netzwerkstruktur des Hansehandels, innerhalb der dann jeder Hansekaufmann sein persönliches Handelsnetz knüpfte (Abschnitt 1.11).

Mit der zitierten Visbyer Urkunde von 1287 zeigen die Kaufleute auch an, weshalb es zu den beiden unterschiedlichen Namen ihrer Hanse kam. Sie bildeten ja (im Unterschied zu den allgemein üblichen Hansens der ins Ausland reisenden Kaufleute nur einer einzigen Stadt) die gemeinsame Hanse von Kaufleuten verschiedener Städte. *De ghemene kopmann* („der gemeinsame Kaufmann“) bringt diese besondere Gemeinsamkeit trotz unterschiedlicher Herkunft treffend als Alleinstellungsmerkmal zum Ausdruck. Da die diversen Heimatstädte dieser Kaufleute in Deutschland lagen, benannten sie ihre besondere Hanse nicht wie üblich nach Lübeck (von wo sie ursprünglich alle nach Gotland segelten, viele von dort auch noch zu weiteren Handelszielen), sondern bezeichneten sie mit dem zweiten Alleinstellungsmerkmal als Hanse der „Gotland besuchenden Deutschen“. Mit dieser Umschrift zeigt ihr Siegel Herkunft und Handelsziel der Mitglieder an, präsentiert also eine nach geltenden Regeln gebildete Hanse, die so öffentlich gut auftreten konnte. Allerdings ließ diese Hanse zugleich offen, aus welchen Städten ihre Mitglieder tatsächlich kamen und welche Handelsziele sie außerhalb Gotlands ansteuerten. Diese Offenheit sollte für ihre spätere Entwicklung noch eine wichtige Rolle spielen (Abschnitt 4.3).

Das Herkunftsmuster aus den verschiedenen Städten ist ein drittes Alleinstellungsmerkmal dieser Hanse, das sie in der eingangs zitierten Urkunde von 1287 und um 1250 in der ersten Nowgoroder Schra als Selbstbezeichnung formulierte. Wie oben gezeigt, wurde es auch als Fremdwahrnehmung 1278 in Riga und 1358 in Holland genannt. Vor allem aber ist es an den Zeugenlisten zahlreicher Urkunden abzulesen, die damit stets die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen anzeigen. Zusammen mit dem „gemeinsamen Kaufmann“ verfügte diese Hanse also noch über zwei Alleinstellungsmerkmale, die gültig blieben, als sie durch Entzug ihres Siegels 1298 ihre Selbstbezeichnung „Gotland besuchende Deutsche“ einbüßte (Abschnitte 4.3 und 5.1). Weil die Hanseforschung die zwei Alleinstellungsmerkmale nicht erkannte, blieb ihr das kontinuierliche Weiterbestehen des Kaufmannsverbandes verborgen.

Am frühesten ist das Herkunftsmuster aus verschiedenen Städten für das schauenburgische Lübeck belegt. Die von dort nach Gotland segelnden Kaufleute kamen aus

¹⁵¹ HUB I, Nr. 593 und Societates (wie Anm. 143).

Bardowick, aus Soest und anderen Städten des Herzogtums Sachsen, zu dem Westfalen noch gehörte. Deshalb konnte Heinrich der Löwe sie 1161 alle „seine Kaufleute“ nennen und zugleich auch als „Deutsche“ bezeichnen. Noch 1229 lagen alle deutschen Städte, aus denen die Zeugen des Smolensker Vertrages kamen, innerhalb der Grenzen von Heinrichs ehemaligem Herzogtum. Das trifft ebenso zu auf die erkennbare Herkunft der Zeugen in weiteren Verträgen, die zwischen 1211 und 1232 in Riga mit den Gotland besuchenden Deutschen abgeschlossen wurden.¹⁵² Demgemäß war auch die Sprache dieser Hanse von Anfang an niedersächsisch (mnd.) und blieb es bis zum Ende. Nur für Urkunden und die Anfänge der kaufmännischen Korrespondenz im 13. und 14. Jahrhundert wurde sie ins Lateinische übersetzt.

Aufschlussreich ist auch der negative Befund: Kaufleute aus Köln und anderen rheinischen Städten gehörten nicht zu Heinrichs des Löwen Herzogtum Sachsen und damit nicht zu den Kaufleuten des Herzogs, für die er 1161 in Artlenburg die Ausöhnung mit den Gotländern erreichte. Konsequenterweise waren sie wenigstens bis 1232 keine Mitglieder der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen, sonst wären zumindest Kölner wegen der Bedeutung ihrer Stadt in den genannten Zeugenlisten vertreten. Umgekehrt schweigt auch die umfangreiche Kölner Überlieferung bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts über die Gotland besuchenden Deutschen. Köln hatte nämlich außer seiner Hanse der Englandfahrer noch eine zweite Hanse, die der Dänemarkfahrer, die zwar erst 1246 erwähnt wurde, für die Köln aber schon 1134/36 Privilegien vom dänischen König erwarb¹⁵³, was wiederum zeigt, dass die erste Nennung einer Hanse nichts aussagt über die Zeit ihrer Entstehung. Die Kaufleute der Dänemarkfahrer segelten mit ihren Koggen von Köln über die Nordsee zu den Ufermärkten an Jütlands Westküste bis nördlich von Esbjerg und liefen über die Eider Schleswigs Nordseehafen Hollingstedt an. Von dort erreichten sie auf einem nur 18 km langen Landweg mit gut eingespielter einheimischer Fuhrwerkstellung Schleswig, wo sie von den Gotländern und anderen Ostseefahrern deren Waren erwarben.¹⁵⁴ Weil die Kölner Schleswig mit eigenen Seeschiffen viel kostengünstiger

¹⁵² HUB I, Nr. 88 (1211): Die Empfänger des Vertrages, die *mercatores Guttenses*, sind die Gotland besuchenden Deutschen, denn die Zeugen kommen aus Lübeck und Lüneburg. Nr. 240 (1232): Die Zeugen kommen aus Lübeck, Soest, Münster, Bardowick, Ratzeburg und Mölln bzw. haben Beziehungen zu Nowgorod, Kalmar und Berwick (in England). Nr. 243 Anm. 3 (1232): Die Zeugen kommen aus Lübeck, Soest und Münster bzw. haben Beziehungen zu den Ostseehäfen Nowgorod und Wenden.

¹⁵³ Christian RADTKE, Schleswig und Soest, in: Soest. Stadt – Territorium – Reich., hg. von Gerhard Köhn, Soest 1981, S. 433–478, hier S. 443 f. und 449 f. Die Kaufleute, die sich in Köln zur *fraternitas Danica* zusammengeschlossen hatten und dafür dort 1246 ein Haus mieteten, bildeten für ihre Handelsfahrten die Hanse der Kölner Dänemarkfahrer. Die Kölner Privilegien wurden bis 1270 von dänischen Königen erweitert bzw. bestätigt: HUB I, Nr. 244 und 675.

¹⁵⁴ Zu Kölner Koggen: HUB I, Nr. 104. Die Seeroute wird angezeigt durch die Verbreitung der über Köln massenhaft verfrachteten rheinischen Keramik und Bausteine für Tuffsteinkirchen im 12. und frühen 13. Jh. In Hollingstedt fand man auch zahlreiche für Koggen charakteristische Kalfatklammern (mnd. *sintel*): Klaus BRANDT, Archäologische Untersuchungen in Hollingstedt (Kr. Schleswig-Flensburg), dem „Nordseehafen von Haithabu und Schleswig, in: Hollingstedt an der Treene, hg. von Klaus Brandt, Neumünster 2012, S. 11–113, hier S. 87 f. Dazu die Rezension von Detlev ELLMERS in: *Germania* 93, 2015, S. 402–408 (in diesem Bd. S. 363–370).

erreichten als die Soester mit ihren Lastwagen, waren sie noch in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts nicht daran interessiert, diesen Handel über Lübeck abzuwickeln.¹⁵⁵

Eine erste Auseinandersetzung Lübecks mit Kaufleuten aus Köln, Tiel und anderen rheinischen Städten ist 1226 bezeichnenderweise nicht von der Ostsee, sondern aus England überliefert, wohin die Lübecker vorstießen und dabei auf die dort mindestens seit Mitte des 12. Jahrhunderts gut etablierte Position der Kölner trafen.¹⁵⁶ Erstmals ist für 1254 überliefert, dass ein Kölner über Gotland russisches Wachs nach England lieferte, und 1263 wird der erste Kölner als Lübecker Ratsherr erwähnt.¹⁵⁷ Das sind klare Zeichen dafür, dass Kölner Kaufleute seitdem aktiv in der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen mitarbeiteten. Das war ihnen nur deshalb problemlos möglich, weil der Artlenburger Vertrag den einen Vertragspartner weder als Lübecker noch als Sachsen, sondern als Deutsche bezeichnete.

Aber auch ohne die Händler vom Rhein waren in der neuen, in Lübeck zusammengestellten Hanse bald nach 1143 offenbar die Kaufleute aus dem sächsischen Binnenland der Stein des Anstoßes für die Gotländer gewesen. Letztere waren seit Jahrhunderten mit ihren Schiffen regelmäßig nach Schleswig gefahren, um dort die mitgeführten Ostseewaren all jenen Kaufleuten zu verkaufen, die dorthin wie die Soester Schleswigfahrer mit ihren Fuhrwerken aus dem sächsischen Binnenland kamen. Die Gotländer sahen sich von einem gewaltigen Einbruch in ihren angestammten Geschäftsbereich bedroht, als die ihnen aus Schleswig bekannten „Landratten“ in erheblicher Zahl nicht mehr als Kunden sondern als Konkurrenten zu Schiff am gotischen Ufer auftauchten, und waren verständlicherweise nicht bereit, diese Überrumpelung stillschweigend hinzunehmen. Zwar kennen wir ihre Gegenmaßnahmen nicht, aber überliefert ist immerhin, dass sie vor einem lange andauernden Streit nicht zurückschreckten, der zu Hass und Feindschaft eskalierte und bereits Menschenleben kostete. Erst Heinrich dem Löwen gelang es, diesen Streit durch erhebliche Zugeständnisse an die Gotländer beizulegen und eine lange währende friedliche Zusammenarbeit der beiden Konfliktparteien zu erreichen, wie in Abschnitt 3.1.3 dargelegt.

Wie als Zwischenergebnis festzuhalten ist, hatten sich bald nach 1143 Fernhändler aus vielen Städten und Orten des Herzogtums Sachsen in genau abgestufter hierarchischer Gliederung über die Knoten Lübeck und Soest zu einem Handelsnetz so zusammengeschlossen, dass sie über die Seestadt Lübeck zugleich im Handelsnetz der Ostsee agieren konnten, wo Visby auf Gotland den wichtigsten Knoten ihres gesamten raumgreifenden Netzwerks bildete. Dieser Verbund war um ein Vielfaches größer als die überschaubaren herkömmlichen Hansens je einer einzigen Stadt und war auch

¹⁵⁵ Detlev ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: HGBll. 103, 1985, S. 3–40, hier S. 34–38. Zur Kostenrelation Seeschiff – Wagen: ders., Die Seehäfen der Hanse als Dienstleistungszentren eines weitgespannten Transportnetzes, in: HGBll. 123, 2005, S. 109–128, hier S. 117 f. Dass die Kölner Hansens unabhängig von der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen entstanden und sich weiter entwickelten, konstatierten Konrad Fritze und Günter Krause, Seekriege der Hanse, Berlin 1989, S. 11, ohne jedoch den Zeitpunkt ihres Zusammenschlusses einzugrenzen.

¹⁵⁶ HUB I, Nr. 205: *Colonienses et Telenses et eorum socies ... in Angliam.*

¹⁵⁷ HUB I, Nr. 475 (Die Zahlungsanweisung des englischen Königs wurde am 12. Jan. 1255 ausgestellt, die Handelsfahrt fand also 1254 statt): „Friedrich von Köln“. HUB I, Nr. 593 (1263): *Engelbertus de Colonia.*

nicht wie diese nur auf ein einziges fremdes Zielland ausgerichtet, sondern verband von Anfang an das gesamte Netz der Städte und Orte des Herzogtums Sachsen mit dem der Handelsplätze an der Ostsee (Abschnitt 3.3). Deshalb nennen einige Urkunden die Gotland besuchenden Deutschen auch „die gemeinsamen Deutschen“ bzw. „die gemeinsamen Kaufleute, ... die das Ostmeer befahren“.¹⁵⁸ Einerseits eröffnete dieser Verband seinen Mitgliedern von Anfang an den direkten Zugang zu diesem raumgreifenden Netzwerk. Andererseits musste darin aber noch jeder Kaufmann sein eigenes Netz persönlicher Beziehungen einrichten (Abschnitt 1.11).

Wie das geschah, zeigen drei Beispiele: Für Kaufleute des kleinen westfälischen Städtchens Medebach wirkte sich der im Artlenburger Vertrag 1161 erreichte Frieden sofort aus. Weil sie sich über Soest dieser Hanse anschlossen, konnten sie nur vier Jahre danach regelmäßig Russland aufsuchen, wofür sie sich jeweils mit einem zu Hause bleibenden Mitbürger zu einer Handelsgesellschaft zusammenschlossen, in der dieser als Kapitalgeber Geld lieh, das der Kapitalnehmer nach Rückkehr mit entsprechendem Gewinnanteil zurückzahlte (Abschnitt 6.3). In Lübeck gehörte Godefridus de Medebeke zu den früh genannten Bürgern. An ihn wendeten sich die Medbacher Russlandfahrer, die sich dort mit ihren Waren einschiffen mussten. Ebenso war der Kaufmann Johann von Bremen 1226 Bürger von Lübeck, wo er für andere Bremer den Zugang zu den dortigen Handelsmöglichkeiten vermittelte. So konnte z. B. 1229 Heinrich Zeisig aus Bremen sich in Lübeck einschiffen und in Visby geschäftlich tätig werden. Die Kaufleute der westfälischen Stadt Brakel traten erst 1309 der Hanse bei und mussten dafür ihrem Aldermann je ein Pfund Wachs (aus Nowgorod) zahlen. Wie zwischen 1329 und 1335 belegt ist, waren bereits wenigstens fünf Brakeler in Lübeck ansässig, um für die Kaufleute ihrer Stadt den Einstieg in den Ostseehandel zu vermitteln. Zugleich bildete jeder mit einem Partner, der aus einer anderen Stadt nach Lübeck gekommen war, eine Handelsgesellschaft (*societas*), entweder als Kapitalgeber oder als Kapitalführer, der mit dem Geld von beiden jenseits der Ostsee Handel trieb (Abschnitt 6.2). So bauten sie alle ihre persönliche Vernetzung aus.¹⁵⁹ Mit der Möglichkeit, Kaufleute aus vielen verschiedenen Städten als neue Mitglieder in ihr raumgreifendes Netz so aufzunehmen, dass sie darin jeweils ihr persönliches Netz mit anderen Hansekaufleuten bilden konnten, verfügte die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen seit Beginn über ein attraktives Erfolgskonzept.

In diesem Netzwerk war Lübeck in der vorteilhaften Lage, dass alle Kaufleute ein großes Eigeninteresse daran hatten, die dort angelandeten Ostseewaren in ihren Heimatstädten und deren Umland beim Endverbraucher abzusetzen. Lübeck war ja nicht nur der Ausgangspunkt für die Ostseefahrten dieser Hanse, sondern bot derem Seehandel ein gut durchorganisiertes, aufnahmefähiges Hinterland an, das über 400 km weit ins Binnenland reichte. Nur die Kaufleute dieser Hanse konnten den Vorteil

¹⁵⁸ HUB I, Nr. 232 (1229) in deutscher Übersetzung der russischen Urkunde: „alle Deutschen, die das Ostmeer befahren“; und Nr. 827 (1278): *universi mercatores mare orientale frequentantes*.

¹⁵⁹ Medebach: HUB I, Nr. 17, und Wilhelm EBEL, Lübisches Recht, Bd. 1, Lübeck 1971, S.19. Bremen: HUB I, Nr. 204 und 232. Brakel: HUB II, Nr. 478, Anm. 1. Societates (wie Anm. 143), 69, 1–3; 70, 7; 71, 7; 73, 3.

nutzen, „über Sand und See“ Handel zu treiben, wie sie es in einer griffigen Formel auf den Punkt brachten. Das ist erstmals 1226 im Reichsfreiheitsbrief für Lübeck überliefert für „die durch Treueid verbundenen gemeinsamen Kaufleute, die für ihre Handelsgeschäfte sowohl zu Lande als auch zu Wasser zu dieser Stadt kommen“ (Abb. 27).¹⁶⁰ Der so beschriebene Vorteil lautete 1330 z. B.: *bi watre iof bi lande*, und bestand während der gesamten Laufzeit dieser Hanse, die z. B. 1469 formulierte, sie habe sich fest zusammengeschlossen, „damit der Lauf der Handelsgeschäfte über Sand und See erwünschten und günstigen Erfolg habe“.¹⁶¹

Insgesamt gibt die in den Kaufmannsnamen angezeigte Herkunft aus „diversen Städten und Orten“ der Forschung zur Hanse deutscher Kaufleute also viele bisher ungenutzte Hinweise auf deren Organisationsstruktur, die sich auch auf die Zusammensetzung der Gilden in den Hansestädten (Anfang von Abschnitt 7.1.1) ebenso auswirkte wie auf die Außenposten (Abschnitt 7.3.3).

4.3. Die Expansion der Gotland besuchenden Deutschen

Trotz ihrer Größe begnügten sich die Gotland besuchenden Deutschen aber nicht mit dem unter Heinrich dem Löwen erreichten Umfang. Der Verlauf ihrer Expansion kann hier nicht im Detail dargestellt werden; es reicht aus, die großen Züge anzuzeigen. Als erstes neues Zielland begannen die Kaufleute dieser Hanse im späten 12. Jahrhundert, Livland für ihren Handel zu erschließen¹⁶², was 1201 zur Gründung Rigas führte. Dahin übertrugen sie, was sich bei Lübeck bewährt hatte, nämlich von der Seestadt aus ein großes Hinterland dadurch zu erschließen, dass sich auch dort an geeigneten Plätzen Kaufleute dieser Hanse niederließen. 1211 erteilte der Bischof von Riga diesen Kaufleuten Zollfreiheit und weitere Vorrechte für ihren Handel über Riga auf der Düna und in anderen Häfen Livlands.¹⁶³ Als Maßnahme der Gegenseitigkeit erhielten die Livländer in Lübeck Zollfreiheit. In der Seestadt Riga saßen 1231 Männer aus den deutschen Binnenstädten Bardowick, Ratzeburg, Münster und Soest sowie aus den Seestädten Lübeck und Kalmar im Rat und übertrugen Lübeck einen Hof.¹⁶⁴ 1229 zeigt der Smolensker Vertrag Rigas Hinterlandverbindung an, weil die Deutschen von Riga aus über die Düna und eine Schleppestrecke für Schiffe

¹⁶⁰ HUB I, Nr. 205, dort nur Regest, vollständiger Text in: Lübeck 1226 (wie Anm. 32), S. 14–16, hier S. 15: *omnes negociatores fideles, uenientes ad Civitatem ipsam siue per terram siue per aquam pro negociationibus suis*.

¹⁶¹ 1330: HUB III, Nr. 497, 1. Abs.; 1469: HUB IX, Nr. 584.

¹⁶² Erste Nennung deutscher Kaufleute im Dünagebiet 1184/85 bei Heinrich von Lettland. Dazu HOFFMANN, Lübeck (wie Anm. 62), S. 99.

¹⁶³ HUB I, Nr. 88: ausgestellt für *mercatores praecipue Guttenses ... Concedimus igitur mercatoribus Duna et caeteros portus Livoniae frequentantibus perpetuo telonii libertatem*. Dass mit *Guttenses* nicht die Gotländer gemeint sind, sondern die Gotland besuchenden Deutschen, ergibt sich aus der Zeugenliste, deren identifizierbare Kaufleute aus Lüneburg und Lübeck stammten.

¹⁶⁴ HUB I, Nr. 223 und 240.

(„Wolok“) Smolensk erreichten, wo sie eine Korporation mit eigenem Aldermann bildeten und eine Kirche und mehrere Höfe hatten.¹⁶⁵

Nach den beiden in groben Umrissen überlieferten Mustern wurden im 13. Jahrhundert zumeist in Anknüpfung an ältere stadtartige Burg- und Marktsiedlungen auch die meisten anderen Seestädte an der südlichen und östlichen Ostseeküste als Städte deutschen Rechts gegründet und deren Hinterland ebenso durch deutschrechtliche Städte für den Hansehandel dadurch erschlossen, dass sich in all diesen Städten Kaufleute der Gotland besuchenden Deutschen ansiedelten und wenigstens einen Teil der Ratsstellen besetzten.¹⁶⁶ Insgesamt wurde dadurch die große Landmasse zwischen Lübeck und Nowgorod mit einem neuen raumgreifenden Netzwerk des Handels überzogen, durch das die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen nicht nur weitere sehr große Handelsgebiete gewann, sondern auch eine wachsende Zahl von Mitgliedern mit neuen Wirkungsfeldern in den zahlreichen Städten und deren Umland.

Auch im Westen der Nordsee wurde diese Hanse über ihr ursprüngliches Engagement in Norwegen hinaus aktiv. Aber anders als an der Ostsee musste dafür nicht ein neues Netzwerk aufgebaut, sondern der ungehinderte Zugang zu längst gut eingespielten Strukturen erreicht werden. Das gelang nicht durch Gründung neuer Städte mit deutschem Recht¹⁶⁷, sondern durch flexible Anpassung an das Recht des Gastlandes. Nur am Anfang erfolgte noch eine Neugründung an entscheidender Stelle, nämlich 1189 die der Hamburger Neustadt nach lübischem Recht, wobei ausdrücklich „Warentransporte per Wagen und per Schiff“ genannt wurden.¹⁶⁸ Dass um diese Zeit bereits Lübecker Kaufleute ihre Waren mit Wagen über Oldesloe nach Hamburg brachten, ist nur deshalb zufällig überliefert, weil der holsteinische Graf einige von ihnen gefangen nahm.¹⁶⁹ Daraus ist nach Abschnitt 1.4 auf einen schon unbekanntem Zeit länger bestehenden, sonst ungestörten Handel zwischen Lübeck und Hamburg zu schließen, der in der Folgezeit durch zahlreiche Verträge abgesichert wurde.¹⁷⁰ Über diese „Hamburger Straße“ gelangte „der gemeinsame Kaufmann“ „von der Ostsee zur Westsee“ (heute Nordsee), wie eine Geleiturkunde von 1241 ausdrücklich hervorhebt.¹⁷¹ Weil Lübeck über Hamburg den Zugang zur Nordsee gewann, war die enge Zusammenarbeit beider Städte die entscheidende Basis für die Westexpansion

¹⁶⁵ HUB I, Nr. 232: § 15–18 Wolok, § 21 deutsche Höfe, § 22 Aldermann, § 29, 35 deutsche Kirche.

¹⁶⁶ HUB I, Nr. 87, 142, 265, 272, 299, 386. Dazu Winfried SCHICH, Die Bildung der Städte im westslawischen Raum in der Sicht der älteren und der jüngeren Forschung, in: Konzeptionelle Ansätze (wie Anm. 18), S. 115–140.

¹⁶⁷ Die geplante Gründung einer Stadt deutschen Rechts beim flandrischen Damme kam nicht zustande. HENN, Brügger Hansekontor (wie Anm. 22), S. 48. FRIEDLAND, Kaufmannsstadt (wie Anm. 112).

¹⁶⁸ HUB I, Nr. 35 und 36 mit Befreiung der Bürger von Zoll und Ungeld von der Stadt bis zur Meeresküste.

¹⁶⁹ Arnold von LÜBECK, Chronikon (wie Anm. 104), cap. III 20, S. 109 f.

¹⁷⁰ HUB I, Nr. 205, 239, 303–305, 454, 537.

¹⁷¹ LUB I, Nr. 26: 1226 gebietet Kaiser Friedrich II. den Fürsten und Herren der Region, Lübecks Handel u. a. mit Hamburg nicht zu behindern. HUB I, Nr. 298: 1240 gestatten die Herren von Barkentien aus Freundschaft zu Lübeck *omnibus mercatoribus* („dem gemeinsamen Kaufmann“) freien Durchgang durch ihren Teil der *platee Hamaburgensis*. HUB I, Nr. 307: *de orientali mari ad occidentale mare et de occidentali mari ad orientale mare, que maria Osterse et Westerse vulgariter nuncupantur*.

dieser Hanse. Für deren Etablierung in Flandern führten deshalb 1252/53 die beiden Ratsendboten von Lübeck und Hamburg langwierige Verhandlungen.¹⁷² Vorher waren die über Hamburg nach England vordringenden Lübecker schon zu den dort lange vorher ausgebauten Positionen Kölns in Konkurrenz getreten.

Wie die Gotland besuchenden Deutschen England in ihren Handel einbezogen, erfordert eine ausführlichere Darstellung, weil sie dort gleich drei Hürden überwinden mussten, nämlich nicht nur mit dem König verhandeln, sondern auch mit Städten wie London oder Lynn und mit den Kölnern, die dort bereits vor 1157 so gut eingeführt waren, dass sie in London mit der Gildehalle ein eigenes Haus am Themseufer besaßen.¹⁷³ Der englische König verstand freilich nicht, was die Kaufleute aus dem relativ nahen Deutschland mit Kaufleuten von der fernen Ostseeinsel Gotland zu tun hatten, und erteilte beiden getrennte Privilegien. Die ersten sind überliefert Ende 1206 für den Kaufmann Hildebrand von Sachsen, 1213 für Kaufleute aus Bremen und 1223 für Gilbert von Schleswig, Kaufmann des Herzogs von Lüneburg.¹⁷⁴ Sie wurden trotz ihrer Zugehörigkeit zur Hanse der Gotland besuchenden Deutschen zwar nur als Einzelpersonen berücksichtigt, bereiteten mit ihren Handelsbeziehungen aber den Zugang ihrer Hanse zum englischen Markt vor.

Obwohl der König bei den Kaufleuten aus Gotland die Deutschen nicht erwähnte, geht doch aus der Nennung des gemeinsamen Kaufmanns und aus den aufgeführten Personennamen eindeutig hervor, wo er die Gotland besuchenden Deutschen und wo er die Gotländer meinte. Diese für das Verständnis der Vorgänge in England ausschlaggebende Unterscheidung hatte die bisherige Forschung nicht erkannt. „Dem gemeinsamen Kaufmann von Gotland“ hatte der König erstmals schon einige Zeit vor 1226 die Freistellung von *lestagium et alias consuetudines indebitas* in England gewährt, was aber erst im genannten Jahr aktenkundig wurde, weil der gemeinsame Kaufmann in Lynn Einspruch gegen die Nichtbeachtung dieser Vergünstigung erhob.¹⁷⁵ 1237 erweiterte König Heinrich III. „dem gemeinsamen Kaufmann von Gotland“ das Zugeständnis durch die Befreiung von allen Zöllen und üblichen Abgaben in ganz England.¹⁷⁶

Da der gemeinsame Kaufmann den Gotländern Gegenseitigkeit zugesagt hatte, nutzten auch sie die neue Handelsverbindung. Nur unterschied Heinrich III. sehr genau zwischen dem als Korporation privilegierten gemeinsamen Kaufmann von Gotland und den jeweils ad personam begünstigten Gotländern, die an ihren Namen zu erkennen

¹⁷² HUB I, Nr. 421–436.

¹⁷³ Natalie FRYDE, Arnold Fitz Thedmar und die Entstehung der Großen Deutschen Hanse, in: HGbl. 107, 1989, S. 27–42, hier S. 31. Gildehalle: HUB I, Nr. 13, 14.

¹⁷⁴ HUB I, Nr. 74, 110, 156.

¹⁷⁵ Curia Regis Rolls XII, Nr. 2108. *omnes mercatores tocuis Gutland*, zitiert nach KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 237f., der zwar meinte, dass dieses Dokument die Gotländer betraf, aber nicht erkannte, dass *omnes mercatores* für *den ghemene copman* steht, und übersah, dass der darin genannte Paulus de Heddeby aus einer Lübecker Kaufmannsfamilie stammte, die dort sogar einen Bürgermeister stellte: Reimpell, Personennamen (wie Anm. 58), S. 60.

¹⁷⁶ HUB I, Nr. 281: Den *omnibus mercatoribus de Guthlandia* wird die Freistellung *de omni theloneo et consuetudine* gewährt.

sind. Diese durften 1235 in London die nächsten drei Jahre gegen Entrichtung der üblichen Gebühren Handel treiben und sind dort noch 1237 als Pelzhändler belegt, ebenso auch 1250.¹⁷⁷ 1242 und 1248 bezog der König Pelze und auch Wachs über Gotland ohne genauere Angaben zu den Lieferanten.¹⁷⁸ 1244 erhielt er beide Waren von einem im schwedischen Uppland tätigen Kaufmann und seinen Genossen von Gotland. Das waren die Gotland besuchenden Deutschen.¹⁷⁹ 1250 lieferten Kaufleute aus Lübeck und Schwansen dem englischen König Pelze über Gotland; 1255 brachten ihm Kaufleute mit Herkunftsnamen aus Lübeck, Gotland, Lüneburg, Köln, Soest und Brilon große Mengen an Pelzen und Wachs über Gotland.¹⁸⁰ Beide Dokumente zeigen das für die Gotland besuchenden Deutschen charakteristische Herkunftsmuster aus Seestädten und Städten des deutschen Binnenlandes; das von 1255 ist zugleich das älteste Zeugnis für die Beteiligung eines Kölner Kaufmanns an dem über Gotland laufenden Handel mit russischem Wachs, von dem er dem englischen König 1000 Pfund lieferte. Wie es zu dieser Ausweitung des Kölner Handels kam, lässt die Überlieferung in England wenigstens in Umrissen erkennen.

Als die Lübecker in den Englandhandel neu einstiegen, gerieten sie ähnlich wie bei ihrem ersten Auftreten auf Gotland wieder in Konflikt, diesmal mit den dort schon vor 1157 privilegierten Kölnern und ihren Genossen, die ihnen missbräuchlich Gebühren auferlegten, gegen deren Erhebung sie beim deutschen Kaiser zwar 1226 ein Verbot erwirkten¹⁸¹, aber ob das in England Auswirkungen hatte, ist fraglich. Als König Heinrich III. 1234 erstmals die Deutschen erwähnte, unterschied er noch „die Kaufleute aus dem Land des Königs von Deutschland“ von denen „des Erzbischofs von Köln“, aber beide Gruppen wehrten sich gemeinsam dagegen, von der Stadt London zu den Kosten für die Stadtmauer herangezogen zu werden.¹⁸² Da hatten die Kölner offenbar erkannt, dass sie die als ungerechtfertigt empfundenen Londoner Ansprüche nur zusammen mit den Gotland besuchenden Deutschen abwehren konnten, wie Natalie Fryde überzeugend darlegte.¹⁸³ Sie traten seitdem in England gemeinsam als „Kaufleute von Deutschland“ auf und brachten 1237 sogar in Kooperation mit den ebenfalls betroffenen „Kaufleuten von Flandern“ diese Angelegenheit vor die Curia Regis.¹⁸⁴ Von den Gotland besuchenden Deutschen wurde dabei seitdem in England

¹⁷⁷ HUB I, Nr. 270. Als Gotländer eindeutig an den Namen *Peter Galve*, *Botulf Byrkin*, *Siegfried Bonde* zu erkennen. In Nr. 283 weist der König dem Botulf Geld an *pro grisio opere* („für Grauwerk“) und in Nr. 395 dem *Olavo de Gutlandia ... pro consimili opere*.

¹⁷⁸ HUB I, Nr. 322, 359.

¹⁷⁹ HUB I, Nr. 333; dem *Thome de Uplaunde et sociis suis mercatoribus de Gutlaunde* ließ der König Geld auszahlen *pro grisio opere et cera*. Da Gotland 1244 noch nicht zu Schweden gehörte, kann Thomas kein Gotländer sein. Er war einer der in Schweden tätigen Deutschen, die bei den Gotland besuchenden Deutschen ihren Platz in der gotischen Bank hatten; vgl. Anm. 512.

¹⁸⁰ 1250: HUB I, Nr. 395: *Rosekino de Lubec*, *Warnero de Suania*; 1255: Nr. 475.

¹⁸¹ HUB I, Nr. 205.

¹⁸² FRYDE, Arnold Fitz Thedmar (wie Anm. 173), S.31: *de mercatoribus de terra regis Alemanie vel archiepiscopi Coloniensis*.

¹⁸³ Ebd.

¹⁸⁴ Ebd., S.31, Anm. 21: *de mercatoribus Flandrie et Alemannie*.

nur die Bezeichnung „Deutsche“ (lat. *Teutonici* oder franz. *Alemanie*) für die neue größere Hanse durchgehend übernommen, aber jeder Hinweis auf den Gotlandbesuch weggelassen, obwohl diese Hanse außerhalb Englands weiterhin die Gotland besuchenden Deutschen hieß. Deshalb führten dann auch die Englandfahrer dieser Hanse den deutschen Reichsadler in ihrem Emblem (Anm. 107).

Die so begonnene Zusammenarbeit der Kölner mit den Gotland besuchenden Deutschen in London erforderte auch einen gemeinsamen Aldermann. Wie erstmals aus der Zeugenliste eines Vergleichs hervorgeht, mit dem Londoner Kaufleute 1251 einen ihnen von Lübeckern zugefügten Schaden für behoben erklärten, war „Arnold Thedmar, der Aldermann der Deutschen“. Als weitere Zeugen bildeten drei Kaufleute aus Köln und je einer aus Wipperfürth und Bremen¹⁸⁵ zusammen mit den betroffenen Lübeckern wieder das typische Herkunftsmuster der Gotland besuchenden Deutschen. In diese Hanse wurden die Kölner so integriert, dass einer ihrer Kaufleute 1255 dem englischen König Wachs über Gotland lieferte (Anm. 181). Dadurch konnten umgekehrt die Gotland besuchenden Deutschen in London die Kölner Gildehalle uneingeschränkt nutzen, wie 1260 eine Urkunde zeigt, mit der Heinrich III. „den Kaufleuten des Königs von Deutschland, nämlich jenen, die in unserer Stadt London das Haus haben, das in der Volkssprache die Gildehalle der Deutschen genannt wird“, alle von seinen Vorgängern gewährten Freiheiten und Gewohnheiten bestätigte. Dort war immer noch „Arnold, Thedmars Sohn, Aldermann der nach England kommenden Kaufleute Deutschlands“.¹⁸⁶

Nur von englischer Seite bedurfte es noch einiger Korrekturen. 1266/67 gab der englische König den Hamburgern und Lübeckern in seinem Land dieselbe Rechtsposition wie den Kölnern: Sie sollten die *hansa* in der Weise haben, wie sie die Kölner seit abgelaufenen Zeiten hatten.¹⁸⁷ Die Kölner hatten die Hanse dort noch 1324 in der Weise, dass „jeder Kaufmann nach seiner (ersten) Ankunft für sich das Recht, das *hansa* genannt wird, ohne Widerspruch auf alle Weise erwerben“ sollte (Anm. 40). Genau das hatte fortan auch jeder Kaufmann der vereinigten großen Hanse zu tun und dafür dem König die fällige Gebühr zu zahlen. Schließlich wurde 1282 der jahrzehntelange Streit der Stadt London mit den deutschen Kaufleuten um deren Beitrag zur Unterhaltung der Stadtmauer mit einem tragfähigen Kompromiss beendet. Wieder zeigt die Zeugenliste das typische Herkunftsmuster der Gotland besuchenden Deutschen mit Kaufleuten aus See- und Binnenstädten, nämlich aus Köln, Coesfeld, Dortmund, Münster und Hamburg, außerdem ist noch ein Dünafahrer dabei. Diese alle werden

¹⁸⁵ HUB I, Nr. 405. Zeugen sind u. a. *Arnoldo Thedmar aldermanno teutonicorum ... Arnoldo de Wippeleforde, Henrico Underlove, Godescalco cum naso, Tidemanno filio Godescalci mercatoribus Coloniensibus, Arnoldo filio Rosekini de Bremis.*

¹⁸⁶ HUB I, Nr. 552: *mercatoribus regni Alemanie, illis videlicet qui habent domum in civitate nostra Londoniensi que Gildhalla Teutonicorum vulgariter nuncupatur. ... Arnulpho filio Thedmari, alderman mercatorum Alemanie in Angliam venientium.*

¹⁸⁷ HUB I, Nr. 633 für Hamburg und 636 für die Bürger und Kaufleute Lübecks, dass sie *habeant hansam suam ... eodem modo, quo burgenses et mercatores Colonie hansam suam habent ... temporis retroactis.*

hier erstmals als „Kaufleute der deutschen Hanse“ bezeichnet¹⁸⁸, wobei das beigelegte „deutsch“ diese Hanse von allen anderen Hansens einzelner Städte unterschied mit der Folge, dass der Begriff „Hanse“ erstmals in den Namen einer Hanse aufgenommen wurde (Abschnitt 2.4).

Der so in England eingeleitete Zusammenschluss der Gotland besuchenden Deutschen mit den Kölnern und ihren Genossen hatte bereits seit den 1240er Jahren auch außerhalb Englands beiden Partnern weitere Vorteile gebracht. Als erstes Ergebnis ist überliefert, dass Lübecks Kaufleute mit ihren Schiffen so regelmäßig nach Köln fuhren, dass sie dafür 1246 eine vierjährige Befreiung vom Rheinzoll in Kaiserswerth erwirkten. 1251 gewährte ihnen der Graf von Kleve sicheres Geleit und einen moderaten Zollsatz auf Pelzwerk (Hinfahrt) und Wein (Rückfahrt); für beides war Köln der entscheidende Markt am Rhein.¹⁸⁹ Umgekehrt schalteten sich die Kölner, wie bereits gezeigt, in den Pelz- und Wachshandel über Gotland ein, was erstmals 1255 belegt ist.¹⁹⁰ Um dafür seinen Landsleuten an der entscheidenden Stelle, nämlich in Lübeck, die für die Gotland besuchenden Deutschen charakteristische Unterstützung (Abschnitt 6.2) bieten zu können, wurde dort ein Kölner Kaufmann Mitglied des Rats, wo er sich 1263 zusammen mit einigen Kollegen um interne Angelegenheiten des gemeinsamen Kaufmanns in Visby kümmerte.¹⁹¹ Noch lief nicht gleich alles glatt, wie man daran sieht, dass Köln erst 1258 Hass und Streitigkeit mit Hamburg für beendet erklärte und dessen Bürger den eigenen gleichstellte.¹⁹² Aber durch die Integration Kölns in die Gotland besuchenden Deutschen wurden die Kaufleute anderer rheinischer Städte, die schon vorher mit den Kölnern zusammengearbeitet hatten, ebenfalls zu Mitgliedern, womit diese Hanse dann ihren endgültigen Umfang erreichte.

Wie in England saßen auch in Flandern Kölner Kaufleute schon lange fest im Sattel, als sie ihre Position 1212 durch einen Vertrag mit Flandern weiter ausbauten.¹⁹³ Dass auch Lübecker und Hamburger Kaufleute regelmäßig mit ihren Schiffen Flandern aufsuchten, ist erstmals dadurch überliefert, dass sie 1243/44 Verträge für die sichere Durchfahrt durch Holland und Utrecht nach Flandern abschlossen.¹⁹⁴ Zu der Zeit hatten sich die Kölner und die Gotland besuchenden Deutschen in England bereits zu gemeinsamem Vorgehen entschlossen. Aber letztere hielten ihre Rechtsstellung in Flandern noch für so verbesserungsbedürftig, dass sie 1252/53 zu Verhandlungen mit Gräfin Margareta von Flandern als „spezielle Abgesandte der gemeinsamen Kaufleute des

¹⁸⁸ HUB I, Nr. 902: Mayor und Bürger Londons einigen sich mit den *mercatores de hansa Alemanie in eadem civitate tunc morantes* über die Unterhaltung des Bischofstores. Es verhandeln *pro omnibus mercatoribus et sociis suis de hansa predicta ... Gerardus Merbode adermannus hanse predictae* und Kaufleute aus Köln, Dortmund, Münster und Hamburg sowie Ludolphus de Cusfelde und Luderus Dunavare.

¹⁸⁹ HUB I, Nr. 348, 402–3.

¹⁹⁰ HUB I, Nr. 475.

¹⁹¹ HUB I, Nr. 475 und 593, wo Kaufleute aus Salzwedel in die Lübecker Bank aufgenommen werden sollen.

¹⁹² HUB I, Nr. 513: *rancor et controversia*.

¹⁹³ HUB I, Nr. 97.

¹⁹⁴ HUB I, Nr. 331, 334.

Römischen Reiches“ einen Lübecker und einen Hamburger schickten, die ihre Vollmacht zusätzlich noch durch offene Briefe einiger Städte dieses Reiches auswiesen.¹⁹⁵ Denn Margareta war nicht bereit, einer privatrechtlichen Vereinigung die Verbesserung zu gewähren, sondern wollte sie nur Partnern des öffentlichen Rechts zugestehen. Deshalb waren die Abgesandten der Kaufleute so flexibel, ihren Verband nicht als die Gotland besuchenden Deutschen in die Verhandlungen einzuführen, sondern griffen auf dessen zweite Bezeichnung, „der gemeinsame Kaufmann“, zurück (Abschnitt 4.1). Den Kompromiss, „die gemeinsamen Kaufleute des Römischen Reiches“, akzeptierte auch die Gräfin, weil die Deutschen wie schon 1229 im Vertrag mit Smolensk nicht mehr durch das persönliche Merkmal der Sprache, sondern als Angehörige eines Staates definiert waren. Sie legte aber Wert auf weitere geographische Eingrenzung und verlangte Gegenseitigkeit für flandrische Kaufleute in den Städten der Vertragspartner.

Als Ergebnis wurden außer der schriftlichen Auflistung der Zölle an mehreren Orten in Flandern¹⁹⁶ drei Verträge ausgestellt, der erste für „die gemeinsamen Kaufleute des Römischen Reiches und die Stadt Hamburg“¹⁹⁷, d. h. den Kaufleuten aus dem Nordosten des ehemaligen Herzogtums Sachsen, die über Hamburg, Bremen usw. per Schiff nach Flandern fuhren. Der zweite galt „den gemeinsamen Kaufleuten des Römischen Reiches, die Gotland besuchen“¹⁹⁸, d. h. den um die Ostsee tätigen Kaufleuten. Der dritte mit modifiziertem Inhalt galt „den ehrbaren gemeinsamen Kaufleuten und den Städte des Römischen Reiches Köln, Dortmund, Soest und Münster und anderen, die mit ihnen vereint sind“¹⁹⁹, d. h. den über Land nach Flandern fahrenden Kaufleuten aus rheinischen und westfälischen Hansestädten. Die Verträge brauchten noch die Bestätigung der vereinbarten Gegenseitigkeit, womit der gemeinsame Kaufmann wegen der Vielzahl der beteiligten Städte nicht geringe Probleme hatte. Überliefert sind nur die Bestätigungen von Münster und Bremen; aber auch andere Städte müssen die Gegenseitigkeit zugestanden haben, denn die Verträge traten zu einem unbekanntem Zeitpunkt in Kraft und bildeten die Grundlage für das spätere Hansekontor in Brügge.²⁰⁰ Das geht u. a. aus dessen Statuten hervor, die *de ghemenen coplude van den Rome-schen rike van Almanien* allerdings erst 1347 schriftlich festhielten mit der genauen mnd. Entsprechung zu den lat. Selbstbezeichnungen in den älteren Verträgen.²⁰¹ Wie Abschnitt 7.3 zeigt, entsprachen die drei Verträge von 1253 genau den drei Bänken des Brügger Kontors, der Lübecker Bank (zu der Hamburg gehörte), der gotländischen Bank und der westfälischen Bank (zu der auch Köln gehörte). Henn und Kattinger

¹⁹⁵ HUB I, Nr. 432, 433: *nuncios specialis mercatorum imperii habentis plenam potestatem per quarundam civitatum ipsius imperii patentes litteras super hoc.*

¹⁹⁶ HUB I, Nr. 431–436, alle für die *universos mercatores Romani imperii.*

¹⁹⁷ HUB I, Nr. 421: *ad instantiam universorum mercatorum Romani imperii Hammenburgensisque civitatis.*

¹⁹⁸ HUB I, Nr. 422, dort nur Regest, lat. Wortlaut nach KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 323, für die *universos mercatores Romani imperii Gotlandiam frequentantes.*

¹⁹⁹ HUB I, Nr. 428: den *honestis universis mercatoribus et civitatibus Romani imperii Coloniae, Tremoniae, Sosato et Monasterio et aliis cum iisdem concordantibus.*

²⁰⁰ HUB I, Nr. 465, 476. HENN, Brügger Hansekontor (wie Anm. 22), S. 47 f.

²⁰¹ HR I, 1, Nr. 143 und HUB III, Nr. 573.

erkannten nicht, dass *universi mercatores* bzw. *de ghemenen coplude* die zweite Selbstbezeichnung der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen war, mit der diese Hanse eindeutig als Begünstigte der Zolllisten und aller Verträge ausgewiesen ist.²⁰²

Das Ergebnis der Expansion dieser Hanse war eine außerordentlich große Erweiterung ihres raumgreifenden Netzwerkes. Mit den Kaufleuten in den zahlreichen neu gewonnenen Knoten der See- und Binnenstädte südlich und östlich der Ostsee sowie im Rheingebiet erreichte sie den auch später nicht mehr überschrittenen Umfang ihrer Mitglieder. Als weitere wichtige Knoten kamen im Osten (z. B. in Smolensk) und vor allen im Westen (z. B. in London, Lynn und Brügge) neue Außenposten hinzu. Dadurch veränderte sich die Ausrichtung der im 12. Jahrhundert auf die Ostsee konzentrierten Gotland besuchenden Deutschen ganz erheblich. Zusätzlich zu dem bisherigen Austausch zwischen dem ehem. Herzogtum Sachsen und dem Ostseeraum vermittelten die stark erweiterten Gotland besuchenden Deutschen jetzt den gesamten West-Ost-Handel von Flandern und England bis Russland. So konnten sie jetzt Norwegen mit Getreide aus dem Hinterland der neuen Seestädte an der südlichen Ostseeküste versorgen und alle Länder um Nord- und Ostsee mit Rheinwein, um aus der Fülle der neuen Möglichkeiten wenigstens ein paar Beispiele anzuführen. Das Ergebnis der geschilderten Expansion war eine so dominierende Handelsposition in dem genannten nordeuropäischen Raum, dass diese Hanse seitdem in der Lage war, durch gezielte Boykottmaßnahmen gegen Beeinträchtigungen des Handels ihrer Mitglieder erfolgreich einzuschreiten.

4.4. Das wichtigste Schiff der Gotland besuchenden Deutschen

Für den kontinuierlichen Transfer von Waren, Personen und Informationen zwischen Binnenstädten und Außenposten dieser Hanse sorgten deren Seestädte durch Bereitstellung der dafür nötigen Schiffe. Nur die flandrischen Außenposten waren von Kaufleuten aus vielen Binnenstädten auch auf Landwegen mit Wagen zu erreichen. Bezeichnungen hansischer Schiffstypen sind seit ca. 1200 in größerer Zahl schriftlich überliefert, darunter bis ca. 1400 am häufigsten die Kogge (mnd. *kogge*, lat. *liburna*). Aber es fehlen zugehörige Hinweise auf die Schiffskonstruktionen; nur Zolllisten zeigen an, dass die Kogge damals der größte hansische Schiffstyp war (Anm. 211). Deshalb lässt sich keine Typenbezeichnung direkt auf einen archäologischen Schiffsfund übertragen, sodass dafür der Umweg über Schiffsbilder mit genügend genauen Konstruktionsdetails zu wählen ist, wie sie auf mittelalterlichen Stadtsiegeln vorliegen.

Als die oben beschriebene Expansion der Gotland besuchenden Deutschen immer weiter ausgriff, ließ sich Lübeck 1223 durch ältere englische Siegel mit Schiffsbild (Abb. 7) auch auf seinem ersten Stadtsiegel zu einem Schiffsbild anregen (Abb. 8). Diesem Beispiel folgten neu gegründete Seestädte an der südlichen Ostseeküste

²⁰² HENN, Brügger Hansekontor (wie Anm. 22), S. 43–66. KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 327f. kommt deshalb zu dem falschen Schluss, „dass es de facto eine ‚Gesamtorganisation‘ der deutschen Kaufleute in Flandern in keiner Form gab“.

sowie vier kontinentale Nordseehäfen.²⁰³ Damit liegt für die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen eine Reihe gut datierter und genau lokalisierter Schiffsbilder auf Siegeln vor (Abb. 8–21), mit denen der jeweilige Stadtrat wichtige Aussagen zu seiner Stadt mitteilte. Denn er nutzte die bildlichen Darstellungen auf den der offiziellen Beglaubigung von Urkunden dienenden Siegeln zugleich als Medium ebenso offizieller Selbstdarstellung.²⁰⁴ Auf diesen besonders frühen profanen Bildzeugnissen ist die Bildsprache genauso präzise zu lesen wie Urkundentexte (Abschnitt 1.10), ist also auch genauso als Aussage auszuwerten wie Schriftquellen (Abschnitt 1.2) und verdient deshalb größte Aufmerksamkeit.

Obwohl man die Siegelbilder schon früh auswertete, gehört das Erlernen ihrer Bildsprache noch nicht zur Standardausbildung für Mittelalterhistoriker. Weil ein Siegelbild die aufs Wesentliche konzentrierte Selbstaussage des Rates über seine Stadt ist, lohnt es sich, jedes einzelne Bildelement zu erklären. Mit dem Seeschiff im Zentrum stellte der Rat den Hafen mit seinen Handelsverbindungen über See als den ausschlaggebenden Wirtschaftsfaktor seiner Seestadt dar. Zugleich empfahl er den Kaufleuten des Binnenlandes den Hafen als Dienstleistungszentrum für ihren Fernhandel und zeigte mit dem Stern an (zuletzt um 1400, Abb. 23), dass das dargestellte Schiff das offene Meer überqueren kann, weil der Schiffer die Navigation nach dem Polarstern beherrscht.²⁰⁵ Dafür weist das Kreuz im Masttop (Abb. 8, dazu Anm. 339) das Schiff als friedliches Handelsschiff ebenso aus wie das Marktkreuz den Ufermarkt als Stätte des Marktfriedens (Abb. 26). An dem nicht gesetzten Segel erkennt man das Schiff als im Hafen liegend und an dem Schiffer am Ruder als bereit zur Ausfahrt (Abb. 8). Schließlich stellt der Fisch auf Stralsunds Siegel (Abb. 12) Rügens Hering als wichtigstes Exportgut der Stadt heraus.

Das macht das Siegel von Staveren (Abb. 17) ebenso für den niederländischen Hering, bietet aber zugleich noch mehrere besondere Bildaussagen. Zusätzlich zum Polarstern zeigt der Mond, dass der Schiffer auch die spezifische Schifffahrt in den Gezeitenrevieren der Nordsee beherrscht. Weiter wird nach englischem Vorbild die Tätigkeit der Seeleute gezeigt, die das Schiff abfahrtsbereit machen. Der Mann im Vorschiff gibt mit dem Befehlsgestus der Mannschaft die erforderlichen Anweisungen. Daraufhin klettert ein Matrose zum Segelsetzen am Want zur Rah hoch. Ein anderer steht an Deck mit erhobenen Händen; das ist eine Gebetshaltung als Hinweis darauf, dass die Besatzung sich bei Fahrtantritt mit dem Lied: *In gotes namen varen wir*, unter den Schutz Gottes stellt, um in den vielerlei Gefahren der Seefahrt möglichst bewahrt zu bleiben.²⁰⁶ Darauf antwortet Gott mit seiner genau darüber dargestellten segnenden Hand. Diese

²⁰³ EWE, *Schiffe* (wie Anm. 112). Englische Vorbilder: Nr. 37 (Dunwich 1199), Nr. 75 (Ipswich um 1200), Nr. 89 (La Rochelle um 1200, damals unter englischer Herrschaft). Danach Lübecker Siegel 1223–1281: Nr. 91–93. Darauf folgten: Nr. 41 (Elbing 1242), Nr. 189 (Staveren 1246), Nr. 218 (Wismar 1256), Nr. 62 (Harderwijk 1263), Nr. 191 (Stralsund 1265), Nr. 192 (Stralsund 1278), Nr. 51 (Danzig vor 1299).

²⁰⁴ ELLMERS, *Selbstdarstellung* (wie Anm. 106).

²⁰⁵ ELLMERS, *Seehäfen der Hanse* (wie Anm. 155); ders., *Der Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste. Die älteste astronomische Navigationsmethode*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 4, 1981, S. 153–167 (in diesem Bd., S. 211–226).

²⁰⁶ Paul HEINSIUS, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, Weimar 1956, S. 198 f.

Bildaussagen sind zwar auf Siegeln einmalig, haben aber inhaltliche Entsprechungen auf den Fassaden von Gildehäusern der Hansekauffleute. So findet man die Bitte um göttlichen Schutz auch um 1505 am Haus des Kopmans zu Hameln (Abb. 31) und die Gezeiten-Navigation 1594 am Bremer Schütting (Abb. 33).

Seit dem Lübecker Siegel von 1223 setzte sich das jeweils größte Seeschiff als Zeichen für den Seehandel der Hanse so allgemein durch, dass es auch deren Kaufmanns- und Schiffergilden zu ihrem Emblem machten (Abb. 24; 33; 37 und 39). Noch im 17. und 18. Jahrhundert wurde es in ihre Prunkgefäße graviert (Abb. 40; 43; 47–50). Selbst in Binnenstädten zeigte es schon seit Mitte des 13. Jahrhunderts die Verbindungen der dortigen Hansekauffleute zu den nur per Seeschiff erreichbaren Handelszielen an, wie die Wandmalerei eines Seeschiffs in der Kirche von Mölln zeigt (Abb. 18). Dass Möllner über Lübeck die Ostsee befuhren, ist bereits 1231 für *Johannes de Molne* überliefert, der als Kaufmann in Riga tätig war.²⁰⁷ Hamelner Kaufleute stellten um 1505 mit Seeschiffen auf ihrem Gildehaus sogar Handelsbeziehungen zum Mittelmeer und über Portugal bis nach Indien heraus (Abb. 32).

Auf den Stadtsiegeln präsentierte sich der Rat natürlich mit dem wichtigsten Schiffstyp seiner Kaufleute, der ihre anderen überlieferten Schiffstypen jedenfalls an Leistungsfähigkeit, und das heißt auch an Größe, übertraf. Er ist nachfolgend zu bestimmen. Da die Lübecker Siegelbilder derzeit kontrovers diskutiert werden²⁰⁸, wird das dafür befolgte methodische Vorgehen in allen einzelnen Schritten genau beschrieben und begründet. Eine erste Brücke zwischen diesen Bild- und den Schriftquellen ergibt sich daraus, dass die schriftliche Überlieferung als das größte Handelsschiff der Gotland besuchenden Deutschen den Schiffstyp *Kogge* ausweist²⁰⁹, der demnach auf den Siegeln von Seestädten dieser Hanse dargestellt ist (Abb. 9–18). Er unterscheidet sich im 13. und 14. Jahrhundert von den Siegelschiffen anderer Regionen (Abb. 7; 14 und 20) nicht durch die Takelage, die bis zum 15. Jahrhundert überall an Nord- und Ostsee nur aus einem Mast und einem Rahsegel bestand; auch war die an den Reihen der Nagelköpfe zu erkennende Klinkertechnik bei fast allen mittlalterlichen Schiffen üblich. Die nur die großen *Koggen* kennzeichnenden Merkmale sind deshalb allein die kastenartige Trapezform des Rumpfes mit dem Heckruder und der hohen Bordwand als Anzeige der Schiffsgröße (Abb. 12 a). Die niedrige Bordwand bei Schiffen sonst gleicher Form (Abb. 12 b) zeigt auf Siegeln außerhalb der Gotland besuchenden Deutschen die kleinen *Koggen* des regionalen Verkehrs an und bestätigt damit, dass das Schiff auf den Siegeln der Hansestädte eine große *Kogge* ist. Ab 1278 kennzeichnet auch der gerade, hochaufragende Vorsteven die großen und kleinen *Koggen* (Abb. 12; 13; 15).

²⁰⁷ Abb. 17 nach Heinsius (wie Anm. 206), S. 56. 1231: HUB I, Nr. 240. Dazu generell Detlev ELLMERS, Seeschiffe im Binnenland als Zeichen der Kaufleute, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 375–396.

²⁰⁸ PAULSEN, Koggendiskussion (wie Anm. 4); ELLMERS, *Koggen* (wie Anm. 3); JAHNKE, *Koggen* (wie Anm. 1).

²⁰⁹ HUB I, Nr. 87, nur Regest. MUB I, Nr. 202. Wismar 1211: *duas habeant magnas naves, que cogken appellantur, cum minoribus navibus*; HUB I, Nr. 432 Damme 1252: *magna navis trabeata* (= *Kogge* mit Querbalken, wie Abb. 11) *debet 12 d., navis, que habet loseboynghe, debet 8 d.*, alle anderen aufgeführten Schiffstypen zahlten 4 d. oder weniger; Nr. 884 Stettin 1281: *maioribus navibus liburnis id est coggonibus*; Nr. 1033 Dordrecht 1287: *enen cleinen mast 2 d. Holl., enen groten mast 9 d. Holl., enen kocghemast 4 β Holl.*

Eine zweite Brücke ergibt sich daraus, dass die Schiffsbilder auf Siegeln diese Schiffsrümpfe in Seitenansichten wiedergeben, die weder Bauzeichnungen noch maßstabsgerecht sind, sondern Piktogramme in unterschiedlichen Graden der Abstraktion.²¹⁰ Sie stellen einen real existierenden Schiffstyp als soweit vereinfachtes Relief dar, dass zumindest die Bürger der Seestädte ihn an wenigen, aber eindeutigen Merkmalen sofort erkannten. So konnten alle, die damals mit Siegeln zu tun hatten, auf den Siegeln von Lübeck (1281, Abb. 19) und Stralsund (1329, Abb. 15) je eine Kogge sicher erkennen, wie schriftlich überliefert ist. Das ist eine willkommene Bestätigung der ersten Brücke. Ebenso konnten sie auf dem englischen Siegel von New Shoreham (1295) und später auch auf dem Danziger Siegel (um 1400, Abb. 23) den andersartigen Schiffstyp Holk identifizieren, der in deutschen Seestädten ab 1342 nachweisbar ist und die Kogge bald an Leistungsfähigkeit übertreffen sollte, wie ebenfalls die schriftliche Überlieferung zeigt.²¹¹

Von der so erreichten Basis eines Bestandes von bildlichen Darstellungen eines Schiffstyps (hier der Kogge) lässt sich dann auch eine nachprüfbar Verbindung zur Schiffsarchäologie herstellen. Weil die wenigen auf den Siegeln wiedergegebenen konstruktiven Details schon im Mittelalter ausschlaggebend waren für das eindeutige Erkennen des Schiffstyps²¹², lässt sich allein anhand der abgebildeten Merkmale heute noch der Schiffstyp bestimmen, wenn ihn die Schiffsarchäologie in ausreichender Erhaltung ans Licht gebracht hat. Alle weiteren, auf den Siegeln nicht dargestellten Details der Konstruktion, wie z. B. die Nieten bei den skandinavischen Schiffen oder

²¹⁰ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 4), S. 935–943, erkennt nicht, dass alle Siegelschiffe mehr oder weniger vereinfachte Piktogramme sind, und dass die der hansischen Seehäfen sich von denen auf allen anderen Siegeln des 13.–14. Jh. durch die aufgeführten Kriterien als zusammengehörige Gruppe unterscheiden. Stattdessen betreibt er in Tab. J. 2 eine für Piktogramme sinnlose Erbsenzählerei und folgert in Tab. J. 3 aus nicht abgebildeten Details der Takelage, dass die meisten Siegelschiffe nicht segelfähig waren, die Siegelschneider sich also mit Schiffen nicht gut auskannten.

²¹¹ EWE, Schiffe (wie Anm. 112), S. 198; 165; 128. Siegfried FLIEDNER, Die Bremer Hansekogge (Hefte des Bremer Focke-Museums 19), Bremen o. J. (1969), S. 23–27. Das Lübecker Siegel von 1281 beschreibt ein Ratsnotar 1328: *in cuius medio quidam cogko siue liburna erat sculptus cum malo erecto et duobus viris, quorum unus in manu tenebat funem et alter remum*. Zum Stralsunder Siegel von 1329 heißt es in einer Ratsurkunde von 1483: *vnsere Stad Sigel ghenomed den kogghen wytylyken laten hengen yn dussen vnsen breff*. Das Danziger Siegel von ca. 1400 beschreibt der es immer noch benutzende Ratssekretär 1645: *Das Gross Siegell ist eine grosse alte Holcke*. Beim Siegel von New Shoreham (1295) steht die Bezeichnung des Schiffstyps in der Umschrift, die auf den früheren Stadtnamen Hulcesmouth anspielt: *hoc hulci signo vocor os sic nomine digno*. HEINSIUS, Das Schiff (wie Anm. 206), S. 215. Zum Holk ELLMERS, Kogge und Holk (wie Anm. 226).

²¹² Und nicht die Schiffsgröße, wie JAHNKE, Koggen (wie Anm. 1), S. 307–315, meint, der *kogge* als einen Sammelbegriff für verschiedene besonders große Schiffstypen ansieht. Schon PAULSEN, Koggendiskussion (wie Anm. 4), S. 30, wies darauf hin, dass diese These mit der schriftlichen Überlieferung nicht übereinstimmt, die neben großen auch *clene cogghen* nennt, so 1288 für Bremer Koggen in Norwegen (HUB I, Nr. 1040) und 1401 in Brügge (HUB V, Nr. 509), und die großen Koggen von anderen, z. T. namentlich aufgeführten Schiffstypen unterscheidet, so 1273 in Dordrecht (HUB I, Nr. 716): *coggonnes et magne naves*. 1281 in Pommern (HUB I, Nr. 884): *kane, ... liburnis id est coggonibus, ... boten*. 1401 im Zwin vor Brügge (HUB V, Nr. 509) werden als große Schiffe *cogghen, schepen, crayers, evers ende bargaen* von kleineren unterschieden, u. a. von *clenen cogghen*. Auch auf Stadtsiegeln werden große und kleine Koggen deutlich unterschieden. Auf dem Siegel von Kuinre ist die kleine Kogge an der niedrigen Bordwand zu erkennen (Abb. 12 a, b). EWE, Schiffe (wie Anm. 112), Nr. 88.

die doppelt umgebogenen Nägel und die Kalfatklammern (mnd.: *sintel*) des als Kogge identifizierten Bremer Schiffsfundes von 1380, sind lediglich für Archäologen wichtig, die damit kleinere ausgegrabene Schiffsteile möglichst genau einem Schiffstyp, zumindest aber einer Schiffbautradition zuordnen können.

Die in Abb. 9–17 wiedergegebenen Siegel (der Seestädte der Kaufleute der deutschen Hanse) von Elbing 1242 bis Staveren 1369 zeigen ebenso wie die Wandmalerei in Mölln (Abb. 18) alle den gleichen Schiffstyp wie das Strasunder Siegel von 1329 (Abb. 15), dessen kantige, trapezförmige, hochbordige Seitenansicht mit dem Heckruder ihn von den Schiffen auf anderen Siegeln (z. B. Abb. 7, 14 und 20) deutlich unterscheidet. Das ist nach den oben genannten Schriftzeugnissen die Kogge. Trotz gleicher Schiffsförmigkeit zeigen die Bilder im Laufe der knapp 90 Jahre einige bauliche Veränderungen an. Die sind aufmerksam zu beachten, weil sie nach jeweils erster Einführung stets an mehreren Orten von deren Siegelschneidern dargestellt wurden, die damit also den jeweils aktuellen Bauzustand des realen Schiffstyps wiedergaben. Hier wird aber stets nur der erste Beleg abgebildet.

Auf dem Elbinger Siegel von 1242 (Abb. 9) ragen die Planken so weit über Vor- und Achtersteven hinweg, dass diese gar nicht zu sehen sind. Das war ein konstruktiver Schwachpunkt, denn in die senkrechte Fuge zwischen den Planken, die den Vorsteven überlappten, drang während der Fahrt nur zu leicht Wasser ein. Erste Abhilfe brachte eine dünne, vor der Fuge angebrachte Leiste, die 1256 auf dem Siegel von Wismar (Abb. 10) angedeutet und 1263 auf dem von Harderwijk deutlich dargestellt ist (Abb. 11). Dort sieht man auch erstmals, dass die Außenhaut von den Köpfen jener Querbalken durchstoßen wird, die wie bei dem Bremer Schiffsfund (Abb. 16) in dem hochbordigen Schiff die einzige Querversteifung oberhalb der Bodenspannen bilden. Leider lässt sich nicht entscheiden, ob das Fehlen dieses Details an vielen anderen Siegelschiffen dieses Typs auf vereinfachter Darstellung durch den Siegelschneider beruht, oder ob es eine Variante des Schiffstyps ohne außen sichtbare Querbalken realiter gab. Auf dem Stralsunder Siegel von 1278 (Abb. 12) wurde die schmale Leiste vor der Stevenfuge erstmals durch jenen großen geraden Balken ersetzt, der als Außensteven vor den Innensteven gesetzt wurde und fortan ein prägnantes Kennzeichen nur dieses Schiffstyps bildete, so auch beim Bremer Schiffsfund (Abb. 16).

Als weitere bauliche Veränderung des Schiffstyps zeigt das Danziger Siegel von 1299 (Abb. 13) erstmals vorn, achtern und im Mast hoch aufgestellte zinnenbewehrte Kastelle. Von dort herab ließen sich mit der Armbrust (mnd. *krucebagen*) Angreifer auf Distanz halten, wie das Siegel der Pariser Bogenmacher zeigt (Abb. 14). Trotzdem weist das Kreuz im Masttop das Danziger Schiff als friedliches Handelsfahrzeug aus, denn auch für die seefahrenden Kaufleute gehörte die Armbrust als Verteidigungswaffe zur Ausrüstung. Offensichtlich waren die Kastelle eine der Maßnahmen, die *de ghemene kopman* zusammen mit einigen Seestädten seit 1259 gegen den zunehmenden Seeraub in der Ostsee veranlasste.²¹³ Das

²¹³ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 374, Art. XLII: Der Hansekaufmann hatte, wenn er 1457 in den Stalhof kam, *eyn harnesch van hovet to vote und eynen krucebagen mit siner tobehoringe*. Damit war er auch in der Lage, das Bischofstor zu verteidigen. HR I, 1, Nr. 3, 4: Maßnahmen gegen Seeräuber wurden vereinbart *a civitatibus et mercatoribus universis*.

Achterkastell wurde schließlich so in die Beplankung mit einbezogen, dass unter ihm der erste, wenigstens einigermaßen gegen schlechtes Wetter geschützte Wohnraum entstand, wie er auf dem Stralsunder Siegel von 1329 erstmals dargestellt ist (Abb. 15). Damit hatte dieser Schiffstyp spätestens 30 Jahre nach Entzug des Siegels der Gotland besuchenden Deutschen seine danach nicht mehr verbesserte Ausformung erreicht.

Dieses Stralsunder Siegel zeigt besonders viele Details der Konstruktion (Abb. 15), die alle mit denen des 1962–65 in Bremen geborgenen Schiffs von 1380 (Abb. 16) genau übereinstimmen.²¹⁴ Das betrifft sowohl die allgemeinen Merkmale der Schiffe dieser Zeit, wie die geklinkerten Bordwände und den einen Mast, als auch die Kennzeichen der Schiffe auf den genannten Siegeln, wie die kantige Form, die hohe Bordwand, den geringen Sprung, seit 1278 den großen geraden Vorsteven, seit 1299 die Kastelle und seit 1329 den Wohnraum unter dem Achterkastell. Zusätzlich entsprechen die Winkel von Vor- und Achtersteven, die drei Ruderösen für das Heckruder, der von der übrigen Beplankung unterschiedene Waschbord und die senkrechten Bretter unterhalb des Kasteldeckes den Befunden am Bremer Schiffsfund. Sogar von den starken Eisenbolzen, die dort den vorderen Außensteven mit dem Innensteven verbinden, sind die außen sichtbaren Köpfe auf dem Siegel dargestellt. Der Siegelschneider kannte also den Schiffstyp, den er für den Rat darzustellen hatte, sehr genau und war in der Lage, ihn mit großer Detailgenauigkeit so ins Bild zu setzen, dass ihn Ratsherren, Kaufleute und wer sonst das Siegel sah, daran gut als Kogge wiedererkannten. Diese große Eindeutigkeit weist zugleich die Bauweise des Bremer Schiffsfundes als die der Kogge seit 1329 aus.

Nachdem einmal diese Gleichsetzung gelungen war, konnten Archäologen weitere gleichartig gebaute Schiffsfunde an den Küsten von Nord- und Ostsee als Koggen bestimmen und bestätigten so die Beobachtungen an den Siegeln: Diese Kogge war ein realiter im gesamten Seefahrtsgebiet der Gotland besuchenden Deutschen verbreiteter, ebenso beschreibbarer wie schon im Mittelalter abbildbarer Schiffstyp, der von allen anderen Schiffsfunden markant zu unterscheiden ist, aber im Laufe der Zeit deutlich erkennbare Verbesserungen bekam.

Eine kontroverse Diskussion über Koggen entspann sich an Lübecks Siegeln, von denen das von 1281 (Abb. 19) nach der schriftlichen Überlieferung ebenfalls eine Kogge zeigt²¹⁵, die aber auf den ersten Blick ganz anders aussieht als die Koggen der Abb. 9–18. Wegen der Tierköpfe, der leicht konvex gebogenen Steven und des seitlichen Steuerruders wurde dieses Schiff oft als skandinavischer Typ interpretiert.²¹⁶ Tatsächlich

²¹⁴ FLIEDNER, Bremer Hansekogge (wie Anm. 211). Da sie an Steuerbord bis zum oberen Handlauf der Kasteldeckreling erhalten war, ließ sich der Vergleich mit allen Details des Stralsunder Siegels durchführen. Nachdem auf diese Weise erstmals ein Schiffsfund als Kogge identifiziert war, konnten danach dann weitere auch weniger gut erhaltene Schiffsfunde gleicher Bauweise als Koggen bestimmt werden. Selbst kleine Fragmente und charakteristische eiserne Bauteile lassen sich sicher zuordnen; vgl. SIEGLOFF, Maritimes Kulturgut (wie Anm. 223).

²¹⁵ Das Lübecker Siegel von 1281 beschreibt ein Ratsnotar 1328: *in cuius medio quidam cogko siue liburna erat sculptus cum malo erecto et duobus viris, quorum unus in manu tenebat funem et alter remum.* LUB II, Nr. 489.

²¹⁶ Zuletzt JAHNKE, Koggen (wie Anm. 1), S. 315.

aber sind Tierköpfe in so vielen verschiedenen Schiffbautraditionen nachweisbar, dass sie zur Typenbestimmung nicht herangezogen werden können.²¹⁷ Von den skandinavischen Seitenrudern, die mit Pinne an Steuerbord geführt werden, unterscheidet sich auf Lübecks Siegeln deutlich das an Backbord eingesetzte langstielige Seitenruder mit seinem T-förmigen Griff. Es ist an der südlichen Nordseeküste seit dem 7. Jahrhundert vielfach belegt, u. a. 1307 auf dem Siegel von Nieuport (Abb. 20), gehört also zu ganz anderen Schiffbautraditionen als die skandinavischen Schiffe.²¹⁸ Kennzeichnend für den Schiffstyp der Lübecker Siegel von 1223 und 1256 (Abb. 8 und 21)²¹⁹ sind vielmehr die vorn und achtern die Steven völlig überdeckenden Plankenenden, die es so weder bei skandinavischen noch bei englischen Schiffen gibt, wohl aber am Schiff des Elbinger Siegels von 1242 (Abb. 9), das oben als frühe Version des auf der Siegelserie dargestellten Schiffstyps Kogge aufgeführt wurde. Als nächste Ausbaustufe wurde dieser Typ mit den vorgesetzten dünnen Leisten ausgestattet, wie oben durch die Siegel von Wismar (1256) und Harderwijk (1263) für Koggen angezeigt ist (Abb. 10–11) und auf dem Lübecker Siegel von 1281 (Abb. 19) dargestellt ist. Da in dieser Siegelserie auch im 14. Jahrhundert noch der leicht konvex gebogene Vorsteven belegt ist²²⁰, passen die Schiffe der Lübecker Siegel sachlich und zeitlich haargenau zu den in dieser Serie erkennbaren beiden frühen Phasen der Entwicklung des Schiffstyps Kogge.

Nur das Lübecker Seitenruder fällt aus diesem Rahmen, da alle anderen Schiffe der Serie Heckruder haben. Die Erklärung dafür gibt das beim dänischen Kollerup ausgegrabene Schiff, das um 1150 in derselben Bauweise wie die Bremer Kogge von 1380 gebaut wurde, jedoch fehlen die nur auf den jüngeren Siegeln dargestellten baulichen Verbesserungen. Aber genau wie auf den beiden älteren Lübecker Siegeln wurde das Schiff von Kollerup mit einem Seitenruder gesteuert und überdecken die Planken völlig die leicht konvex gebogenen Steven (Abb. 22).²²¹ Die Übereinstimmungen sind so groß, dass beide Siegelbilder eindeutig den Schiffstyp von Kollerup wiedergeben. Ganz frühe Schiffe mit den genannten baulichen Merkmalen hatten also noch gar kein Heckruder, sie wurden mit einem Seitenruder gelenkt. Die Lübecker Siegel präsentieren damit in der Siegelserie der genannten Seestädte als einzige diesen ältesten Bauzustand und sind deshalb im Anschluss an das Stralsunder Siegel von 1329 (Abb. 15) ebenfalls als Koggen ausgewiesen. Diese aus der Schiffsbilderserie der betreffenden Siegel gewonnene Ableitung wird unabhängig davon in der schriftlichen Überlieferung bestätigt, die das Schiff auf dem Lübecker Siegel von 1281 (Abb. 19) als Kogge bezeichnet (Anm. 218).

²¹⁷ ELLMERS, Koggen (wie Anm. 3), S. 124f.

²¹⁸ Ebd., S. 125f.

²¹⁹ Heino WIECHELL, *Das Schiff auf Siegeln des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit*, Lübeck 1971, S. 16. Diese Umzeichnung ist genauer als die von Ewe, *Schiffe* (wie Anm. 112), Nr. 92.

²²⁰ Wismarer Siegel von 1354: EWE, *Schiffe* (wie Anm. 112), Nr. 219.

²²¹ Per Kohrtz ANDERSEN, *Kollerupkoggen*, Thisted 1983. Autoren wie JAHNKE, *Koggen* (wie Anm. 1) oder PAULSEN, *Schiffahrt* (wie Anm. 4), die über Koggen schreiben, ohne schiffsarchäologischen Forschungsergebnisse der letzten 50 Jahre in ihre Darlegungen einzubeziehen, reden wie ein Blinder von der Farbe.

Der Archäologe Eicke Siegloff führte für die gesamte Bauweise die kurze, aber präzise archäologische Bezeichnung „Kollerup-Bremen“ ein.²²² Sie ist treffender als alle früheren Definitionen, meine eigene eingeschlossen²²³, weil sie eine eindeutige Unterscheidung von allen andersartigen Schiffsfunden ermöglicht, aber zugleich die konstruktive Entwicklung des Schiffstyps über mehrere Jahrhunderte berücksichtigt. Demnach müssen auch alle anderen, weniger gut erhaltenen Schiffsfunde der Bauweise Kollerup-Bremen Koggen sein. An einigen von ihnen sind dieselben baulichen Verbesserungen in gleicher zeitlicher Folge erkennbar, wie sie oben anhand der Siegelbilder (Abb. 8–15) aufgezeigt wurden. Diese Parallelität der archäologischen Überlieferung mit der bildlichen ist ein weiterer Beleg für die Richtigkeit der vorgetragenen Gleichsetzung. Gerade weil die schriftlich überlieferte Kogge des Lübecker Siegels stark von der ebenso überlieferten Kogge auf dem Stralsunder Siegel abweicht, aber beide mit zwei verschiedenen Zeitstufen der Bauweise Bremen-Kollerup übereinstimmen, ist mit großer Sicherheit diese Bauweise als die der Koggen zu bestimmen.

Eine weitere unabhängige Bestätigung bietet die Warenbezeichnung *koggenborte*, unter der der hansische Handel im 14. und 15. Jahrhundert zwischen Preußen und den Niederlanden regelmäßig Schiffsplanken vertrieb, die er demnach von den Planken für andere Schiffstypen eindeutig unterscheiden konnte. Entsprechend handelte er mit den viel schmaleren Planken für anglo-skandinavische Schiffe unter der Bezeichnung *knarrholt* und mit den viel stärkeren Planken für Kraweel-Schiffe als den *4 Finger dicken Kraffels-Delen*. Als *koggenborte* bleiben unter den zeitgleichen Schiffbauhölzern nur die bis zu zwei Fuß breiten und zwei Zoll starken Planken übrig, die archäologisch als spezifische Bauteile der Bauweise Kollerup-Bremen ausgewiesen sind.²²⁴ Bildlich demonstriert das Danziger Siegel von 1299 die kennzeichnende große Breite der *koggenborte* (Abb. 13). Der mehrfache Nachweis lässt keinen Zweifel mehr zu, dass die Bauweise „Kollerup-Bremen“ die der Koggen war. Alle anders gebauten mittelalterlichen Schiffsfunde dürfen deshalb nicht als Koggen bezeichnet werden, sondern vertreten andere Typen.

Der Schiffstyp Kogge war, wie oben gezeigt, nach der schriftlichen Überlieferung das größte Handelsschiff der Gotland besuchenden Deutschen und hatte nicht nur für Lübeck, sondern auch für die anderen Seestädte an der südlichen Ostseeküste und in den Niederlanden sowie für Brügges Vorhafen Damme bis zum fortgeschrittenen 14. Jahrhundert solche Bedeutung, dass sie ihn nach Lübecks Vorbild als ihr Siegelbild übernahmen, um sich damit ebenfalls als Vermittler des seewärtigen Handels zu präsentieren. Da nur sie im 13.–14. Jahrhundert mit diesem Schiffstyp siegelten, machten sie die Kogge zum Markenzeichen des Seehandels der Gotland besuchenden

²²² Eicke SIEGLOFF, Maritimes Kulturgut der Wikingerzeit und des Mittelalters aus Hollingstedt, in: Hollingstedt an der Treene. Ein Flusshafen der Wikingerzeit und des Mittelalters für den Transitverkehr zwischen Nord- und Ostsee, hg. von Klaus Brandt, Neumünster 2012, S. 115–248, hier S.121.

²²³ ELLMERS, Koggen (wie Anm. 3), S. 114f.

²²⁴ Detlev ELLMERS, Hansischer Handel mit Schiffbauholz, in: Wirtschaft – Gesellschaft – Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel, hg. von Hans-Peter Baum u. a., Stuttgart 2006, S. 63–78, hier S. 67f. Dazu ein weiterer Beleg aus Preußen 1420: HR I, 7, Nr. 275, S. 151, Art. 3.

Deutschen. Nur die von diesen Hansekaufleuten genutzte Kogge bezeichnen wir deshalb als Hansekogge, nicht aber die außerhalb dieser Hanse fahrenden Koggen. Ebenso unterscheiden wir den Hansekaufmann von allen anderen Kaufleuten.

Der Schiffstyp Kogge ist viel älter als die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen. Er war ursprünglich in den Niederlanden einheimisch und gelangte über Schleswig in die Ostsee. Von dort übernahmen ihn bald nach 1143 die Gotland besuchenden Deutschen, die vor 1200 nur von Lübeck aus die Ostsee mit Koggen befuhren. In die wendischen und preußischen Seestädte mussten Koggen bei deren Gründung im frühen 13. Jahrhundert neu eingeführt werden. Lübecker Koggebauer müssen diesen Techniktransfer durchgeführt haben, der sich entsprechend in den nach Lübecks Vorbild gestalteten Siegeln wendischer und preußischer Seestädte spiegelt (Abschnitt 6.2). Wie wir aus Schriftquellen wissen, wurden Koggen außerhalb der hier zu behandelnden Hanse auch von anderen Anrainern der Nord- und Ostsee gefahren. Im Mittelmeer regten die an Kreuzzügen beteiligten Koggen sogar die Entwicklung eigener Koggen an.

Seit die Kogge archäologisch bekannt ist, lässt sich auch das Können der Siegel-schneider beurteilen.²²⁵ Am wenigsten konnte der von Neustadt in Holstein, der das Lübecker Vorbild so schlecht kopierte, dass der Schiffstyp nicht erkennbar ist. Auf dem Siegel von Barth ist das Schiff der Rundung des Siegels so angepasst, dass auch da der Schiffstyp nicht zu erkennen ist. Alle anderen Siegelstecher kannten sich offensichtlich mit Koggen gut aus. Stets hatten sie reale Koggen vor Augen, sodass sie jeweils genau den aktuellen Entwicklungsstand des Typs darstellten. Deshalb hat die Kogge des Lübecker Siegels von 1281 (Abb. 19) die zu der Zeit übliche schmale Leiste vor dem Vorsteven. Der Rat legte aber Wert auf das längst überholte, realiter an Koggen mit der schmalen Leiste gar nicht mehr geführte Seitenruder, mit dem er auf die Zeit der Stadtgründung verwies (vgl. unten bei Anm. 229 f.). Außer den für jede Baustufe typischen Kennzeichen gaben die Siegelstecher unterschiedlich viele bauliche Details mit unterschiedlicher Hervorhebung an. So betont das Danziger Siegel von 1299 die kennzeichnende große Breite der *koggenborte* (Abb. 13), während das Stralsunder Siegel von 1329 besonders viele Details der Konstruktion zeigt (Abb. 15). Nur die drei Lübecker Siegel (Abb. 8, 19 und 21) zeigen anstelle des Heckruders das Seitenruder und zwei Männer an Bord in sonst nirgends dargestellten Positionen. Offenbar brachten diese ikonographischen Details etwas nur für Lübeck Zutreffendes zum Ausdruck (Näheres dazu in Abschnitt 6.2).

Erst nachdem den Gotland besuchenden Deutschen ihr Siegel 1298 entzogen war, nutzten Schiffer dieser Hanse in zunehmendem Maße statt der Kogge den in England entwickelten Holk, was erstmals 1342 aktenkundig wurde. Er konnte nämlich größer gebaut werden als die Kogge und hatte bessere Segeleigenschaften. Um 1400 hatte er sich soweit durchgesetzt, dass ihn ein Danziger Siegelstecher wieder mit großer

²²⁵ ELLMERS, Koggen (wie Anm. 3), S. 119–126. Joe Flatman, *Ships & Shipping in Medieval Manuscripts*. London 2009, S. 35: „Analysing maritime illustrations in the light of archaeological and documentary evidence can, in turn, tell us something about artists, their accuracy, skill and interests, their knowledge of shipping and perception of what was, or was not, an ‘important’ feature of the vessel, ... and even the limitations of the artistic medium“.

Sachkenntnis und einer Fülle baulicher Details für den Rat anstelle der Kogge ins Stadtsiegel setzte (Abb. 23). In Elbing machte es ein Siegelstecher 1433 ebenso. Das sind deutliche Zeichen dafür, dass die Kogge für den Hansehandel inzwischen zweitrangig geworden war. Dass der Holk wenig später sogar mit drei Masten ausgestattet wurde, was seine Segeleigenschaften nochmals verbesserte, ist auf hansischen Siegeln nicht mehr zu sehen. Auf dem Siegel der *Smarie bruderschop der schiper i stralsu(n)t* zeigte der Siegelstecher zwar um 1500 diesen weiterentwickelten Holk, ließ aber die drei Masten weg, um die Schutzheilige darstellen zu können (Abb. 24).²²⁶ Erst 1582 ließ Danzig noch einmal das Bild seines Siegels an die jüngste Entwicklung der Schifffahrt anpassen, nämlich mit einem nun in Kraweeltechnik gebauten Dreimaster, wie er sich inzwischen längst in den hansischen Seestädten durchgesetzt hatte (Abb. 25). Auch diese Aufgabe bewältigte der Siegelstecher gut. Offensichtlich legte der Rat in den meisten Seestädten großes Gewicht auf eindeutiges Wiedererkennen des Schiffstyps, sodass die Siegelstecher sich bemühten, dieser Vorgabe zu entsprechen. Nur die wendischen Seestädte änderten die Kogge ihrer Siegel nicht mehr.

In Lübeck sind die Gründe dafür zu erkennen. Obwohl das erstmals 1223 belegte Lübecker Siegel kaum viel früher entstanden ist, halten alle drei Ausprägungen daran fest, die dargestellte Kogge mit einem Seitenruder zu zeigen (Abb. 8; 19 und 21), das archäologisch für die Bauweise Bremen-Kollerup zwar noch um 1150 nachweisbar ist, um 1170 aber bereits durch das effektivere Heckruder ersetzt war, das selbstverständlich seitdem auch an Lübecker Koggen benutzt wurde.²²⁷ Wie die konsequente Wiederholung zeigt, war das Seitenruder kein versehentlicher Fehler, sondern bewusste Bildgestaltung. Mit ihr verwies Lübecks Rat nach dem Vorbild einiger älterer Stadtsiegel auf die Zeit der Stadtgründung zurück²²⁸ und zeigte damit an, was er von Anfang an als ausschlaggebend für die mit Lübecks Stadtgründung verbundene besondere Aufgabe ansah, nämlich zu der Zeit als einzige deutsche Hafenstadt an der Ostsee den Seehandel der Gotland besuchenden Deutschen zu vermitteln.²²⁹ Dass die vom Rat initiierten Stadtsiegel „durch ihr Symbol in der Regel die Triebkräfte erkennen lassen, die bei der Bildung eines selbständigen Gemeinwesens tätig waren“, hatte Luise von Winterfeld schon 1929 erkannt.²³⁰ Wegen der Aussage zur Entstehung der Stadt sah sich Lübecks Rat nicht veranlasst, sein drittes Siegel von 1281 (Abb. 19), das an die Bedingungen der Frachtschifffahrt angepasst war (Abschnitt 6.3), später noch einmal zu ändern. Wer mit so offensichtlichem Stolz die Kogge als Motor für den wirtschaftlichen Erfolg der eigenen Stadt herausstellte, zeigte damit zugleich an, dass seine Kaufleute von Anfang an aus eigener Kraft über eine für ihren Handel ausreichende

²²⁶ Detlev ELLMERS, Kogge und Holk als Schiffe der Hanse, in: Hanse und Stadt. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow (wie Anm. 13), S. 53–67. Die Umzeichnung des Elbinger Siegels von 1433 bei EWE, Schiffe (wie Anm. 112), Nr. 43, stimmt beim Vorschiff nicht mit dem Foto S. 51 überein, auf dem der Vorsteven die für den Holk typische, gebogene Form hat.

²²⁷ ELLMERS, Koggen (wie Anm. 3), S. 126.

²²⁸ So schon ELLMERS, Entstehung (wie Anm. 155).

²²⁹ ELLMERS, Selbstdarstellung (wie Anm. 106), S. 414–416.

²³⁰ VON WINTERFELD, Versuch (wie Anm. 8), S. 434.

Zahl von Koggen verfügten, also überhaupt nicht auf Schiffe ihrer skandinavischen Konkurrenten angewiesen waren. Helmold von Bosau bestätigt, dass in der 1147 beginnenden Friedenszeit „der Lübecker Markt von Tag zu Tag wuchs und sich die Schiffe seiner Kaufleute vermehrten“.²³¹

4.5. Die Siegelführung der Gotland besuchenden Deutschen

Dass allein der deutsche Außenposten in Visby das Siegel der Gotland besuchenden Deutschen führte (Abb. 1a), hob ihn als Zentralstelle dieser außerordentlich ausgedehnten Hanse aus allen anderen Niederlassungen heraus. Er war nach entsprechender Beschlussfassung sogar berechtigt, mit Fürsten Verträge auszuhandeln und durch sein Siegel rechtskräftig zu machen, so z. B. 1229 den Smolensker Vertrag.²³² Wie in Visby Beschlüsse zustande kamen, geht aus der besiegelten Urkunde von 1287 hervor; nach der „durch einstimmige Verabredung und Willen des gemeinsamen Kaufmanns der verschiedenen Städte und Orte, der das Land Gotland besucht“, in diesem Fall das Verbot beschlossen wurde, Strandgut zu kaufen oder sich anzueignen.²³³ Der Hinweis auf Vertreter aus verschiedenen Städten und Orten untermauerte die generelle Gültigkeit des Beschlusses, den die Urkunde dann allen betroffenen Städten bekannt gab. Aber abstimmen konnten natürlich nur die zu dem Zeitpunkt gerade in Visby anwesenden Kaufleute. Seit diese Kaufmannsvereinigung ihren Handel aber nicht mehr allein über die Ostsee abwickelte, sondern auch die Nordsee mit einbezog, ergab sich für diesen pragmatischen Abstimmungsmodus das Problem, dass nicht mehr aus allen zugehörigen Städten Vertreter in Visby anwesend waren. Deshalb konnten nicht mehr alle betroffenen Städte sicher sein, dass ihre Belange bei für sie kritischen Themen angemessen berücksichtigt wurden. Bei Vertragsabschlüssen sicherten sich zwar die Gotland besuchenden Deutschen in Visby gegen mögliche Einsprüche dadurch ab, dass sie Kaufleute aus vielen verschiedenen Städten als Zeugen auflisteten, so z. B. 1229 auch drei aus den Nordseehäfen Groningen und Bremen, aber selbst das waren eben doch nur die dort jeweils zufällig Anwesenden.²³⁴

Als weitere wichtige Aufgabe bestimmte die Versammlung der Gotland besuchenden Deutschen in Visby die Boten, die im Namen des gemeinsamen Kaufmanns (*universitas mercatorum*) mit all jenen Machthabern verhandeln sollten, in deren Bereich der gemeinsame Kaufmann bei seinem Handel behindert wurde. So bevollmächtigte sie 1291 Bürger aus Lübeck, Visby und Riga, in Nowgorod „wegen der Obliegenheiten unserer mannigfaltigen Handelsgeschäfte und unserer Freiheit“ vorstellig zu werden.²³⁵ Mit solchen besiegelten Beglaubigungsurkunden zeigten die Boten ihren Verhandlungspartnern ihre Vollmacht an. Über so ausgewiesene Boten wird auch

²³¹ Wie Anm. 59.

²³² HUB I, Nr. 232.

²³³ HUB I, Nr. 1024: *ex unanimes consensu et voluntate omnium mercatorum diversarum civitatum et locorum terram Gotlandiam frequentantium.*

²³⁴ HUB I, Nr. 232.

²³⁵ HUB I, Nr. 1088: *pro variis negotiis nobis ac libertati nostre incumbentibus.*

der gemeinsame Kaufmann von Gotland vor 1226 und 1237 die oben besprochenen Privilegien für England erhalten haben (Anm. 176 und 177). Allerdings mussten die so ausgestatteten Boten öfter erleben, dass nicht jeder Potentat das Schreiben einer nach unserem Verständnis privatrechtlichen Vereinigung als ausreichende Bevollmächtigung für öffentlich-rechtliche Verhandlungen ansah.

Schon 1252/53 wollte die Gräfin von Flandern mit Einheiten des öffentlichen Rechts Verträge abschließen und nicht mit den privatrechtlichen Gotland besuchenden Deutschen. Deshalb wiesen sich deren Lübecker und Hamburger Sendboten zwar als „spezielle Abgesandte des gemeinsamen Kaufmanns des Römischen Reiches“ aus, zeigten aber außerdem noch ihre Vollmacht „durch offene Briefe einiger Städte dieses Reiches“ an.²³⁶ Damit erlangten sie drei Einzelverträge jeweils für bestimmte Städtegruppen des „gemeinsamen Kaufmanns des Römischen Reiches“.²³⁷ Schon zu dieser frühen Zeit mussten also die Städte bei einer Landesfürstin für die Belange der Hanse deutscher Kaufleute eintreten. Besonders deutlich wurde der schwedische König, als die von dieser Hanse beglaubigten Boten 1350 bei ihm vorsprachen, weil er Güter der Nowgorodfahrer beschlagnahmt hatte. Er antwortete ihnen: „Was der gemeinsame Kaufmann sein mag, wissen wir nicht, aber alle Besucher Nowgorods beschuldigen wir.“²³⁸ 1281 schrieb der Lübecker Ratssendbote Johan Dowaye an seinen Stadtrat, dass bei seinen Verhandlungen in Brügge „niemand aus anderen Städten unseres Landes“ dabei war, ihn zu unterstützen. Um besser voranzukommen, bat er, ihm „nach gemeinsamer Übereinstimmung aller Städte drei oder vier Männer zu schicken, welche die Siegel besagter Städte mit sich beibringen“²³⁹; gemeint sind besiegelte Briefe, die sie als bevollmächtigt auswiesen. Besonders wenn der gemeinsame Kaufmann beim Handel behindert oder gestört wurde, war er in zunehmendem Maße auf Unterstützung durch die Heimatstädte seiner Mitglieder angewiesen. Die Erfahrung zeigte, dass selbst die Intervention einzelner Städte immer weniger ausrichtete. Als ein Beispiel bat 1285 Wismar 14 Städte vor allem in Westfalen und den östlichen Niederlanden, seine Bemühungen für den gemeinsamen Kaufmann wegen der ihm in Norwegen zugefügten Unbilden zu unterstützen; bisher hätten nur einige benachbarte Städte sowie Visby und Riga geholfen, auch habe man anfangs wegen unzureichender Vollmacht der Boten erfolglos verhandelt.²⁴⁰

Weil den Städten in wachsendem Maße die politische Vertretung der Belange ihrer Kaufleute zuwuchs, kamen sie dieser Aufgabe u. a. durch Einberufung von Tagfahrten in unregelmäßiger Folge nach, nämlich ganz pragmatisch immer dann, wenn sich wieder schwerwiegende Behinderungen des Handels ereignet hatten und jeweils für die davon betroffenen Städte. (Näheres dazu in Abschnitt 5.2) Nach mehrjährigen

²³⁶ Wie Anm. 195.

²³⁷ Vgl. dazu Abschnitt 4.3 ab Anm. 196.

²³⁸ HR I, 1, Nr. 144: *Super quo rex respondet: Quis sit communis mercator, ignoramus, sed omnes Nougardiam visitantes inculpamus.*

²³⁹ HR I, 1, Nr. 21: *ut ad me tres homines vel quatuor admittatis de communi consensu omnium civitatum, afferentes secum sigilla dictarum civitatum, qui predictam rem et ordinationem adjuvant expedire.*

²⁴⁰ HUB I, Nr. 996 (nur Regest); HR I, 1, Nr. 44.

Vorbereitungen durch Lübeck²⁴¹ fassten die Städte auf der Tagfahrt in Lübeck gegen Ende 1298 einen folgenreichen Beschluss zur inneren Organisation der Gotland besuchenden Deutschen. Sie zogen die Konsequenz aus den beiden oben genannten Missverhältnissen, dass nicht mehr alle Städte in Visby angemessen vertreten waren und dass die Boten die Bevollmächtigung aus Visby immer häufiger durch die aus anderen Städten ergänzen mussten. Deshalb beschlossen die Städte: „In Gotland soll fortan nicht mehr das Siegel des gemeinsamen Kaufmanns geführt werden, damit es nicht etwas den anderen Städten Unliebsames besiegele. Vielmehr soll jede Stadt sich ihres Siegels bedienen, damit sie die Handelsgeschäfte ihrer Bürger nach ihrer jeweiligen Entscheidung besiegeln kann.“²⁴²

Das Interesse, das Lübeck bei der jahrelangen Vorbereitung des Siegelentzugs leitete, folgte einem längerfristigen Trend lübeckischer Ratspolitik, der erstmals erkennbar wird an Lübecks erstem Siegel von 1223 (Abb. 8). Mit ihm zeigte Lübecks Rat selbstbewusst öffentlich an, dass in seiner Stadt die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen gegründet worden war (Abschnitt 4.4 und 6.2). Mit diesem neuen Selbstbewusstsein begann er, parallel zur Visbyer Zentralstelle ein eigenes Archiv von Urkunden dieser Hanse anzulegen, wofür er sich aus Visby nach 1223 die Abschriften der Artlenburger Urkunde und des Odelrich-Mandats von 1161 (Abschnitt 3.1) und 1260 das Vidimus einer 1225 für Visbys Marienkirche ausgestellten Urkunde besorgte. Mit der Reichsfreiheit erlangte der Rat 1226 weitere Selbständigkeit. Zugleich begann er in Zusammenarbeit mit Hamburg, den Handel der Hanse nach Westen (England, Flandern, Köln, vgl. Abschnitt 4.3) auszubauen, was sich für den Handel als Schwerpunktverlagerung von Visby auf die Transitstrecke zwischen Hamburg und Lübeck auswirkte und das Gewicht Lübecks verstärkte. Um Maßnahmen gegen Behinderungen der Kaufleute dieser Hanse kümmerte sich Lübeck im Osteerraum zwar noch zusammen mit der Zentrale in Visby²⁴³, aber in England, Flandern und Dänemark ging Lübeck allein vor und bat dann in Rundschreiben an viele andere Hansestädte, schwerwiegende Beschlussvorschläge, wie einen Boykott Brügges, zu bestätigen.²⁴⁴ 1294 (?) dankten Zwolle und Kampen der Stadt Lübeck für ihren Einsatz zur Wiederherstellung der alten Rechte und brachten erstmals zum Ausdruck, dass Lübeck „gleichsam als Haupt und Vorkämpfer von uns allen“ gehandelt habe.²⁴⁵ Wie das Zusammenspiel von Hansekaufleuten und Hansestädten nach dem Entzug des Siegels der Gotland besuchenden Deutschen funktionierte und in welche Rolle Lübeck hineinwuchs, wird in Abschnitt 5.2 untersucht. Vorher sind weitere Folgen des Siegelentzugs zu erörtern.

²⁴¹ HRI I, Nr. 71 (wie Anm. 113). Dazu KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 391–436.

²⁴² HUB I, Nr. 1299; HRI I, Nr. 80 (wie Anm. 113).

²⁴³ HUB I, Nr. 1025, 1117f., 1174, 1290.

²⁴⁴ HUB I, Nr. 700f., 885, 1010, 1012, 1035; Boykott gegen Brügge: HRI I, Nr. 12–22. Dazu Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Hanse, München 2000, S. 56f., 77f., 82.

²⁴⁵ HUB I, Nr. 1154f.: *quasi caput et principium omnium nostrum*. Dazu Rainer POSTEL, Lübecks Würde und Bürde, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck (wie Anm. 106), S. 447–456.

5. Die Folgen des Siegelentzugs

Der Entzug des Siegels hatte für die künftige Entwicklung der Hanse deutscher Kaufleute wichtige Konsequenzen, die von der bisherigen Forschung unterschätzt wurden. Erstens verschwand mit dem Entzug des Siegels die darauf stehende Selbstbezeichnung *Theuthonici Gotlandiam frequentantes* aus der schriftlichen Überlieferung. Damit verlor die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen zwar ihren Namen, aber sie bestand als Korporation mit all ihren Mitgliedern und Einrichtungen unverändert weiter und musste sich jetzt nur einen neuen Namen geben. Wie das ablief, wird in Abschnitt 5.1. dargestellt. Zweitens verlor der gemeinsame Kaufmann mit dem Siegel nicht nur die Kompetenz, selber Rechtsgeschäfte vollziehen zu können, sondern sogar seine Zentralstelle, sodass er allein fortan keine für alle Mitglieder verbindliche Entscheidung zur Bewältigung von Konflikten mehr treffen und nach außen vertreten konnte. Stattdessen musste er mit einer dezentralen Struktur zurechtkommen. Wie er das machte, zeigen die Abschnitte 5.2. und 7.4.

5.1. Von den Gotland besuchenden Deutschen zur Deutschen Hanse

Die Hanse der deutschen Kaufleute hatte in ihrem Siegel (Abb.1a) die für Rechtsgeschäfte benutzte Selbstbezeichnung *Theuthonici Gotlandiam frequentantes* gewählt. Seit ihr 1298 das Siegel entzogen war, schweigt zwar die schriftliche Überlieferung über die „Gotland besuchenden Deutschen“, aber die Deutschen betrieben ihren Handel im übrigen unverändert weiter, auch über Gotland. Gleich 1299/1300 bestätigt der Fürst von Smolensk den deutschen Kaufleuten den 1229 mit der Zentralstelle in Visby abgeschlossenen Vertrag. In den Quellen erscheinen die in der Ostsee tätigen Deutschen seitdem als der „gemeinsame deutsche Kaufmann auf Gotland“ oder als über Gotland handelnde Kaufleute aus Hansestädten. Um 1350 schrieb z. B. Dortmund an die Hansekaufleute auf Gotland: Weil „unser Aldermann bei euch in eurer Stadt gestorben ist, ...konstituierten und ordinierten wir Herrn Segebode Stolte als unseren wahren und legitimen Aldermann“, und zwar für Visby (Anm. 570). Selbst 1505 heißt es noch von dem *Gotlanschen Water Recht*, dass es *de gemeyne Kopman vnn Schippers geordineret vnn ghemaket hebben to Wisby, dat sick alle Man hyr na richten mach*. Nach diesem Seerecht hatten sich also *alle* Mitglieder der Deutschen Hanse zu *richten*. Die Schiffsrechte von Hamburg und Lübeck waren dagegen speziell für den Berufsstand der Schiffer zugeschnitten. Das *Gotlansches Water Recht* blieb für hansische Seehäfen mit immer neuen Aktualisierungen noch in der frühen Neuzeit gültig und zeigt damit die Kontinuität von den Gotland besuchenden Deutschen bis zu den drei Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck an.²⁴⁶ Auch

²⁴⁶ HUB I, Nr. 1330: Smolensker Bestätigung. HUB I, Nr. 1354: *Honorabilibus viris advocato et consulibus in Gotlandia et universis mercatorum Teuthonicorum ibidem*. HUB II, Nr. 425: *communes mercatores de Lybik, de Visby*; ähnlich auch HUB II, Nr. 331. – Kaufleute aus deutschen Hansestädten auf Gotland: HUB II, Nr. 13, 233, 410, 417 Anm. 2, 476, 614, 615, 673 Anm. 1. – *Gotlansch Water Recht*: VOGEL, Geschichte (wie Anm. 6), S. 365f.

in der Sitzordnung der hansischen Außenposten Brügge und Dordrecht behielten die Kaufleute von Gotland ihre Plätze (Anm. 587 und 583).

Die so weiterbestehende Hanse kam jedenfalls ohne ihre alt eingeführte offizielle Bezeichnung gut zurecht, denn sie hatte ja noch ihre andere, von Beginn an vor allem in internen Dokumenten verwendete Selbstbezeichnung „der gemeinsame Kaufmann“. Damit präsentierte sie sich jetzt auch nach außen je nach Situation in ihrer mnd. Umgangssprache oder in lateinischer Übersetzung, sodass sie für einen neuen Namen zunächst keinen Bedarf sah. Die in den Außenposten jeweils anwesenden und sich auch weiterhin zu ihren obligaten Sitzungen versammelnden Mitglieder nannten sich z. B. schon 1293 *universi mercatores in curia Nogardensi*, 1347 *de ghemenen copluden ... vergadert toe Brucghe*, oder 1365 *mercator communis de Berghen*.²⁴⁷

Das in Abschnitt 4.2 herausgearbeitete dritte Alleinstellungsmerkmal, die Herkunft der Kaufleute aus vielen Städten, war so umständlich, dass es diese Hanse als neuen Namen nicht gebrauchte; es tritt aber in Zeugenlisten (z. B. 1303 in England) oder Briefadressen (z. B. 1309 in Brügge) weiterhin immer wieder auf.²⁴⁸ Stattdessen verband diese Hanse, als sie für den internen Gebrauch die Statuten der vier großen Hansekontore in Schriftform brachte, bezeichnenderweise das „Deutsch“ des entzogenen Siegels in unterschiedlichen Formen mit „dem gemeinsamen Kaufmann“ und zeigte so ihre Herkunft aus den „Gotland besuchenden Deutschen“ an. Schon Mitte des 13. Jahrhundert schrieb sie in Nowgorod *de gemenen Dhutschen van allen steden*, dann 1347 in Brügge *de ghemenen coplude uten Romeschen rike van Alemanien*, 1350 in Bergen *de ghemene kopman van der Dudeschen henze*²⁴⁹, 1437 in London *de gemene koezman van der dudsken Hense*, 1456 ebd. *de gemenen Dutschen van suden und by norden*.²⁵⁰ Die jüngeren Dokumente verbanden bereits „den gemeinsamen Kaufmann“ mit der Bezeichnung „Deutsche Hanse“, die zuerst 1282 in England überliefert ist in der Form „Kaufleute der deutschen Hanse“.²⁵¹ Das war eine Fremdbezeichnung, die erstmals für die Hanse der deutschen Kaufleute ein viertes Alleinstellungsmerkmal ins Spiel brachte. Neu war daran nicht der Bestandteil „deutsch“, denn der wurde von den „Gotland besuchenden Deutschen“ übernommen, die diese Bezeichnung 1282 ja noch in ihrem Siegel verwendeten und gelegentlich auch den „gemeinsamen Kaufmann“ zu den „gemeinsamen Deutschen“ abwandelten. Neu war auch nicht, dass die „Gotland besuchenden Deutschen“ eine Hanse bildeten. Neu war nur die Verwendung des Begriffs „Hanse“ für den Namen einer individuellen Hanse (Abschnitte 2.4 und 4.1). Auf diese Neuerung waren die Engländer gekommen, weil sie den Gotlandbesuch für die England besuchende Hanse als unpassend empfanden. Obwohl der neue Name diese Hanse mit dem Zusatz

²⁴⁷ Nowgorod: HR I, 1, Nr. 66. Brügge: Nr. 143. Bergen: Nr. 356 § 18.

²⁴⁸ HUB II, Nr. 40 (England 1303): Köln, Dortmund, Soest, Münster, Attendorn, Lübeck, Deventer, Stralsund und Rostock. Nr. 164 (Brügge 1309): Braunschweig. Goslar und Osterode.

²⁴⁹ Nowgorod: JENKS, Schraen (wie Anm. 117), Älteste Schra I. 9 b. Brügge: HR I, 1, Nr. 143. Bergen: HUB III, Nr. 169, als mnd. Übersetzung einer lat. Königsurkunde.

²⁵⁰ London: Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 352 und 356.

²⁵¹ Wie Anm. 45.

„deutsch“ unverwechselbar kennzeichnete und sogar an den alten Namen „Gotland besuchende Deutsche“ anknüpfte, tat sich die betroffene Hanse selbst zunächst jedoch schwer, ihn für sich zu verwenden.

Bei Verhandlungen mit auswärtigen Partnern fand die Hanse der deutschen Kaufleute für ihre Selbstbezeichnung etwa 60 Jahre lang keine einheitliche Sprachregelung, bezeichnete sich aber weiterhin in unterschiedlicher Form als deutsch: Bei Verhandlungen in Nowgorod nannte sie sich bis 1346 *de meyne Dydesche kopman* bzw. *universi mercatores Teutonici*.²⁵² Bei Abmachungen mit den flandrischen Grafen oder Städten griff sie stets auf die dort 1252/53 eingeführte Formulierung „Kaufleute des Römischen Reiches“ zurück²⁵³ und in England ab 1299 nur noch auf die dort 1282 erstmals verwendete Bezeichnung „Kaufleute der deutschen Hanse“.²⁵⁴ So wurden dort nicht nur die in England tätigen deutschen Kaufleute genannt, sondern auch die Deutschen, die in Flandern Handel trieben.²⁵⁵ Dass unter dem neuen Namen „Deutsche Hanse“ die „Gotland besuchenden Deutschen“ weiterlebten, zeigen unabhängig von dem durchgehend neben beiden verwendeten „gemeinsamen Kaufmann“ die Zeugenlisten englischer Urkunden für die deutsche Hanse mit dem schon für die Gotland besuchenden Deutschen kennzeichnenden Herkunftsmuster aus Städten des deutschen Binnenlandes und aus Seestädten. 1282 waren es Coesfeld, Dortmund Köln und Münster sowie Hamburg und ein Dünafahrer.²⁵⁶ 1303 waren es Köln, Dortmund, Soest, Münster und Attendorn sowie Deventer, Lübeck, Rostock und Stralsund.²⁵⁷

Trotzdem gewöhnten sich die Kaufleute eben dieser Städte nur langsam daran, ihre Korporation auch außerhalb Englands als „Deutsche Hanse“ zu bezeichnen. In vielen Verhandlungen traten sie einfach nur als lat. *universi mercatores* bzw. als mnd. *de ghemenen coplude* auf.²⁵⁸ Erste Hinweise auf eine Akzeptanz der neuen Bezeichnung in norddeutschen Seestädten stehen in Schreiben des Königs Magnus von Schweden und Norwegen. 1343 gewährte er „dem gemeinsamen Kaufmann von der Hanse der Deutschen“ günstige Zölle in Bergen und ließ Rückstände von norwegischen Zöllen „in Lübeck von den Kaufleuten in der Hanse der Deutschen“ einziehen. 1352 machte er Ansprüche geltend gegen „die Kaufleute der Seestädte, die Hansebrüder heißen“.²⁵⁹ Lübeck selbst hat erstmals in seiner Ausfertigung der Brügger Statuten von 1347 die dortige Korporationsbezeichnung, *de ghemenen cooplude*, durch *cooplude von der*

²⁵² HUB III, Nr. 69.

²⁵³ HR I, 1, Nr. 84: Übereinkunft mit *den copmannen van den Romeschen keiserike*. Nr. 86–90. HUB II, Nr. 121, 154, 157, 160, 161, 336.

²⁵⁴ HUB I, Nr. 902 (1282); HUB II, Nr. 4, 27 mit Anm. 2, 40, 69, 80, 147, 170. Soweit die Belege nur von 1299 bis 1310; die zeitlich in gleicher Dichte anschließenden Belege werden nicht mehr aufgeführt.

²⁵⁵ HR I, 1, Nr. 153–157: *mercatorum de hansa Alemanie in Flandria commorantium*.

²⁵⁶ HUB I, Nr. 902: Kaufleute aus Köln, Dortmund, Münster und Hamburg sowie Ludolphus de Cusfelde und Luderus Dunavare.

²⁵⁷ HUB II, Nr. 40.

²⁵⁸ HUB II, Nr. 32–35, 331, 421, 425; HUB III, Nr. 11.

²⁵⁹ HUB III, Nr. 13: Kg. Magnus gewährt den *universis mercatoribus de hansa Theutonicorum* in Bergen Zollvergünstigungen. Nr. 17: *in civitate Lubeke a mercatoribus in hansa Theutonicorum*, und HR I, 1, Nr. 177: *mercatores de civitatibus maritimis dictos hensebrodere*.

Duutschen henze ersetzt.²⁶⁰ In Brügge nannte sich der *ghemene copman* 1350 erstmals *copman, de to der Duschen henze behort*. Ebenfalls 1350 erhielt *de ghemene kopman van der Dudeschen henze* Rechte in Bergen.²⁶¹ In Nowgorod sollte 1350 kein Deutscher eine Handelsgesellschaft eingehen mit jemandem, der „außerhalb der Hanse der deutschen Kaufleute war“.²⁶² In den Hanserezessen blieb man noch längere Zeit bei der altgewohnten Formulierung „der gemeinsame Kaufmann“. Erstmals 1354 brachte Rostocks Beschwerde über Behinderungen in Norwegen die dort verwendete Formulierung „Kaufleute von der Hanse der Deutschen“ in die Verhandlungen der Städte ein.²⁶³

Erst auf der Lübecker Tagfahrt, die 1358 als gemeinsames Vorgehen gegen Flandern einen Handelsboykott beschloss, hatte sich die neue Sprachregelung endgültig durchgesetzt, und zwar als „der gemeinsame Kaufmann von der Hanse der Deutschen“.²⁶⁴ In dieser Form bürgerte sich die Selbstbezeichnung in den Folgejahren allgemein ein.²⁶⁵ Das einfache Anhängen des neuen Begriffs „Hanse der Deutschen“ an die alte Selbstbezeichnung „der gemeinsame Kaufmann“ belegt noch einmal die Kontinuität von den „Gotland besuchenden Deutschen“ über „den gemeinsamen Kaufmann“ bis zur „Hanse der Deutschen“. Präziser ließ sich kaum ausdrücken, dass die bisherige Korporation weiter bestand (Abschnitt 1.2) und keineswegs eine neue aufkam, wie Jahnke und Selzer meinen.²⁶⁶ Neu war lediglich, wie gesagt, dass das Wort Hanse in die Selbstbezeichnung der Kaufleute eingefügt wurde, was bis dahin auf dem Kontinent nicht üblich war, weil dieses Wort wegen der zahlreichen anderen Hansen kein Alleinstellungsmerkmal war. Das wurde für den „gemeinsamen Kaufmann“ erst in der Form „Hanse der Deutschen“ oder „Deutsche Hanse“ erreicht mit der Folge, dass die Bezeichnung „Hanse“ seitdem zunehmend ausschließlicher für diese Deutsche Hanse verwendet wurde. Alle verfügbaren Quellen belegen übereinstimmend, dass es von Anfang bis Ende weder eine europäische noch eine internationale, sondern die deutsche Hanse war.²⁶⁷ Deshalb wird diese Hanse zur wissenschaftlichen Verständigung hier in all ihren Phasen Hanse der deutschen Kaufleute genannt.

²⁶⁰ HR I, 1, Nr. 143, 1.

²⁶¹ Brügge: HUB III, Nr. 160; Bergen: HUB III, Nr. 169.

²⁶² HUB III, Nr. 180: *aliquis alius extra Theutonicorum mercatorum hansam existans*.

²⁶³ HR I, 1, Hr. 196: *mercatores de hansa Theutonicorum suas mercaciones in Norwegia exercere*.

²⁶⁴ HR I, 1, Nr. 212: *de meine kopman van Alemanien van der Dudeschen hense*; 213: *communis mercator de hansa Teutonicorum*; 216 (wie Anm. 274).

²⁶⁵ HUB III, Nr. 468: 1360 versicherte die Stadt Köln den Lübeckern ihren „Eifer in Angelegenheiten des gemeinsamen Kaufmanns von der deutschen Hanse“. HR I, 1, Nr. 358 (1366): *communes mercatores hanse Theutonice in Nogardia existentes*. HR I, 1, Nr. 384 (1366): *de mene kopman der Dudeschen henze to Berghen wesende*.

²⁶⁶ JAHNKE, Die Hanse (wie Anm. 1), S. 12–20; SELZER, Hanse (wie Anm. 48), S. 53.

²⁶⁷ Zu mindest missverständlich sind folgende Titel: Hanse in Euopa, Brücke zwischen den Märkten 12. bis 17. Jahrhundert, Köln 1973. Europäisches Hansemuseum in Lübeck.

5.2. Die gemeinsamen Städte des Kaufmanns von der Deutschen Hanse

Mit der Einziehung des Siegels der Gotland besuchenden Deutschen gab die Hanse der deutschen Kaufleute nicht nur ihre von Anfang an eingeführte offizielle Selbstbezeichnung auf, sondern auch ihre Zentralstelle und die Kompetenz, selber rechtsverbindliche Verträge abzuschließen. Fortan konnte sie allein keine für alle Mitglieder verbindliche Entscheidung zur Bewältigung von Konflikten mehr treffen und nach außen vertreten. Stattdessen musste sie mit einer dezentralen Struktur zurechtkommen, die sich immerhin bereits dadurch seit längerer Zeit bewährt hatte, dass sich die Kaufleute dieser Hanse in allen Konfliktfällen an den Rat ihrer jeweiligen Heimatstadt wenden konnten, der dann erfolgreicher als die Hanse selbst weitere Schritte veranlasste, wie am Ende von Abschnitt 4.5 gezeigt wurde.

Der Rezess der Tagfahrt von 1358 formulierte erstmals, dass die Konfliktbewältigung von Städten wahrgenommen wird, „die in der deutschen Hanse“ sind, und beschloss, dass „diejenige Stadt von der deutschen Hanse“, die sich „mit Frevel“ nicht an die gemeinsam gefassten Beschlüsse hält, „auf ewig außerhalb der deutschen Hanse bleiben soll“.²⁶⁸ Daraus leitete die ältere Forschung ab, dass die deutsche Hanse ein Städtebund geworden war, der eine frühere Kaufmannshanse ablöste. Die Städtehanse zieht sich bis heute als Irrtum durch die Literatur.²⁶⁹ Da die aktuelle Forschung den Städtebund aber nicht nachweisen kann, drückt sie sich nur vorsichtiger aus. Nach Jenks bestand die Hanse „aus einer sich kaleidoskopartig immer neu zusammensetzenden Koalition von Städten“. Hammel-Kiesow nennt die Hanse „eine Organisation von niederdeutschen Fernkaufleuten einerseits und von rund 70 großen und 100 bis 130 kleinen Städten andererseits, in denen diese Kaufleute das Bürgerrecht besaßen.“²⁷⁰ Das Mittelalter verstand aber unter *hanse* eindeutig nur einen Personenverband von Kaufleuten und daraus abgeleitet auch dessen Versammlungen, Trinkgefäße, Gebühren und Rechte (Abschnitte 2.2 und 2.7–10). Weil Städte keine Personen sind, konnten sie jedoch weder als Bund noch durch Kooperation noch in einer anderen Organisationsform eine Hanse bilden.

Deshalb war die Formulierung „Stadt von der deutschen Hanse“ nur die vereinfachte Schreibweise für den vollständigen Begriff: „die gemeinsamen Städte des Kaufmanns von der deutschen Hanse“, wie ihn der Graf von Flandern 1360 protokollarisch kor-

²⁶⁸ HR I, 1, Nr. 212, § 4, 7: *queme in ene havene eder stad, de in der Dudeschen hense were; § 10: jenich stad van der Dudeschen hense de sik mit vrevele ute deme ghesette wolde werpen, ... de stad schal ewickliken ute der Dudeschen hense blyven.*

²⁶⁹ So noch Magnus RESSEL, Von der Hanse zur Hanseatischen Gemeinschaft, in: HGbl. 112, 2012, S. 127–174, hier S. 143.

²⁷⁰ JENKS, Transaktionskostentheorie (wie Anm. 19), S.31. Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Hanse, 4. Aufl., München 2008, S. 10. Danach ebenso auch SELZER, Hanse (wie Anm. 48), S. 5.

rekt in einem die deutsche Hanse betreffenden Schreiben verwendete.²⁷¹ Man muss diese Formulierung genau wörtlich nehmen (Abschnitt 1.2), definiert sie doch eine Hansestadt als Stadt des Kaufmanns von der deutschen Hanse. D. h. die dem großen Personenverband der deutschen Hanse angehörenden Kaufleute machten die Stadt, in der sie wohnten, zur Hansestadt! Dabei wurde stillschweigend vorausgesetzt, dass in ihr alle Fernhändler der Hanse angehörten. In Bremen bestimmte sogar das Stadtrecht von 1303/08 für den Bürger: *Wel he oc en copman wesen, so scal he ver schellinghe geven vor sine hense*. Danach mussten alle Bremer Kaufleute in der Hanse sein.²⁷² Die Hansekaufleute waren es auch, die ihre Städte zu gemeinsamem Eintreten für die Belange der deutschen Hanse veranlassten. Wurde eine Stadt, wie z. B. Braunschweig 1375, *ute der hense unde ute copmannes rechte unde vryhed* ausgestoßen²⁷³, betraf das zwar nur ihre Kaufleute, die dann für ihren Handel weder die hansischen Privilegien nutzen, noch überhaupt mit einem anderen Hansekaufmann in Geschäftsbeziehung treten durften. Aber das war eine wirtschaftliche Katastrophe nicht nur für die ausgeschlossenen Kaufleute, sondern für die ganze Stadt, die deshalb möglichst rasch ihre Wiederaufnahme betreiben musste. Unter Beachtung dieser Gesichtspunkte soll die Beziehung der Kaufleute der deutschen Hanse zur Hansestadt nachfolgend anhand besonders aussagefähiger Quellen genauer als bisher definiert werden.

Am 3. Aug. 1358 schrieb Bremens Rat an „die Ratsherren der Seestädte und auch der anderen Städte sowie an die gemeinsamen Kaufleute von der Hanse der Deutschen des heiligen Römischen Reiches“. Für Jahnke ist das „ein mehr als deutlicher Pleonasmus, der die begriffliche Unsicherheit der Bremer Kanzlei sehr gut zum Ausdruck bringt. ... Das zeugt nicht davon, dass man in Bremen im Sommer 1358 genau wusste, was die deutsche Hanse eigentlich war. Das zeigt vielmehr einen Begriff im Entstehen.“ Jahnke beobachtete richtig, dass sich seitdem die Selbstbezeichnung „Hanse der Deutschen“ offiziell durchgesetzt hat, aber seine Folgerungen aus der Beobachtung stimmen mit den Aussagen der von ihm herangezogenen Quellen nicht überein. Er übersah, dass in Bremens Brief nach der Anrede steht, weshalb er versandt wurde: „weil sie uns in Gnaden zurückgeholt und an den Freiheiten und Privilegien der genannten Kaufleute teilzunehmen gestattet haben“.²⁷⁴ Demnach war Bremen bereits vorher in der Hanse gewesen (vgl. Anm. 273), wusste also sehr genau, „was die deutsche Hanse eigentlich war“, und betrieb die Wiederaufnahme.

²⁷¹ HR I, 1, Nr. 251, S. 177–180, hier S. 177: *de menen stede des kopmannes van der Dudeschen hense*. SELZER, Hanse (wie Anm. 48), S. 58, erkennt bereits richtig: „Nicht die Städte machten ihre Bürger zu Hansestädtern, sondern hansische Kaufleute machten ihren Heimatort zur Hansestadt.“ Er zieht aber aus dieser Erkenntnis noch nicht alle Konsequenzen zur Beurteilung des Engagements der Städte für Belange der Hanse.

²⁷² Das Bremische Stadtrecht von 1303/08, III, 22, in: Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen, hg. von K. A. Eckhardt. Bremen 1931, S. 21.

²⁷³ HR I, 2, Nr. 93.

²⁷⁴ HR I, 1, Nr. 216: *consulibus civitatum maritimarum et etiam aliarum civitatum, necnon communibus mercatoribus de hansa Theutonicorum sacri Romani imperii pro eo, quod nos ad gratiam receperunt, et libertatibus et privilegiis dictorum mercatorum interesse permiserunt*. JAHNKE, Die Hanse (wie Anm. 1), S. 14.

Seit das Hansische Urkundenbuch dieses Schreiben veröffentlichte, ist umstritten, wann Bremen aus der Hanse ausgeschlossen wurde.²⁷⁵ Dabei sind Zeitraum und Anlass der Verhansung eindeutig überliefert. Denn am 20. Jan. 1358 beschloss die Tagfahrt in Lübeck den Boykott Flanderns und drohte derjenigen Stadt, die sich nach Inkrafttreten des Beschlusses am 1. Mai nicht daran hielt, mit dem ewigen Ausschluss aus der Hanse. Dieses Verdikt traf Bremen, weil danach der Bremer Kaufmann Tidemann Nanning trotzdem nach Flandern gefahren war. Bremens Senat reagierte sofort, verurteilte den Blockadebrecher in Abwesenheit mit der dafür vorgesehenen Todesstrafe und begann, über Zugeständnisse für die Wiederaufnahme zu verhandeln. Noch auf der nächsten Tagfahrt in Lübeck schrieben die Bremer Ratssendboten am 3. Aug. 1358 den oben genannten Brief, mit dem sie nach kaum drei Monaten das Ende der Verhansung sogleich allen Anwesenden bekannt gaben. Versenden konnten sie den Brief aber erst, als sie das Siegel nachträglich in Bremen angebracht hatten.²⁷⁶ So eilig hatte es der Rat, seinen Kaufleuten die frühere Nutzung des hansischen Netzwerks wieder zu ermöglichen.

Noch deutlicher als Bremen verwies Groningen 1358 die Städte auf den lange bestehenden Personenverband der Hanse seiner Vorfahren und beschwerte sich, dass Lübeck *allen Dusken steden* außer Groningen Einladungen zur genannten Tagfahrt geschickt hatte, obwohl *onse vorevaren van oldest int erste weren de ghene, de de Duske hanse bigrepen mede to holdende end wi se noch holden wilt*.²⁷⁷ Trotz dieses eindeutigen Wortlauts behauptet Jahnke, dass Groningen „eben nicht den Begriff der Hanse, sondern den der *Dusken stede*“ verwendet, und folgert, dass „nicht alle späteren Hansestädte ... die Geburtsstunde des Hansebegriffes“ im Jahr 1358 erkannt hätten. Jahnkes Interpretation dieser Schreiben geht von zwei unzutreffenden Voraussetzungen aus, nämlich dass der „Hansebegriff“ für die norddeutschen Kaufleute 1358 neu war, und dass die Hanse ein wie auch immer gearteter „Städtebund“ (sic) war.²⁷⁸

Der Begriff „Hanse“ erschien zwar erst seit 1358 durchgängig als „Hanse der Deutschen“ oder „Deutsche Hanse“ in der Selbstbezeichnung dieses Kaufmannsverbandes, ist aber schon lange vorher als „Hanse“ in vielfältigen schriftlichen Äußerungen über diesen Verband belegt, zuerst bereits 1188 dadurch, dass Friedrich Barbarossa den Lübecker Bürgern in Sachsen die Gebühr erließ, die *hanse* hieß, die ja nur von

²⁷⁵ Zuletzt Ulrich WEIDINGER, Aufnahme, Wiederaufnahme oder angeborene Mitgliedschaft? Bremens Weg in die Hanse, in: Bremisches Jahrbuch 88, 2009, S. 15–81.

²⁷⁶ HR I, 1, Nr. 212, § 10: *jenich stad van der Dudeschen hense de sik mit vrevele ute deme ghesette wolde werpen, ... de stad schal ewickliken ute der Dudeschen hense blyven*. Ebd. § 5: 1. Mai 1358 als Stichtag. In die Bremer Chronik (HR I, 1, Nr. 215) wurde Tidemans nur dort überlieferte Flandernfahrt und Verurteilung erst später eingetragen, als die Erinnerung aus den knapp drei Monaten der Verhansung drei Jahre gemacht hatte. Damit hatte die Forschung Probleme, die sich auflösen, wenn man von den urkundlich tatsächlich belegten drei Monaten (vom 1. Mai bis 3. Aug.) ausgeht. Weidinger, Aufnahme (wie Anm. 275), S. 48 f. wertete richtig Tidemans harte Verurteilung als Eingeständnis des Rats, dass die Verhansung rechtmäßig war, führte sie aber nicht auf den Beschluss von Nr. 212 zurück und kam dadurch zu der Fehleinschätzung: „die behauptete Verhansung entsprach nicht den Tatsachen“ (S. 72). Die nachträgliche Besiegelung geht aus HR I, 1, Nr. 127 hervor.

²⁷⁷ HR I, 1, Nr. 214.

²⁷⁸ So JAHNKE, Die Hanse (wie Anm. 1), S. 24.

Mitgliedern einer Hanse erhoben wurde.²⁷⁹ Die Hanse der Lübecker Bürger aber war die der von dort aus Gotland besuchenden Deutschen, die vorher, d. h. unter Heinrich dem Löwen, diese Gebühr zahlen mussten, also von Anfang an in dieser Hanse waren. Allerdings wurde 1188 nur den Lübeckern diese Gebühr erlassen, nicht aber den dieser Hanse angehörigen Kaufleuten aus westfälischen Städten. Von ihnen kamen in den betreffenden Städten regelmäßig Gelder zusammen, sodass z. B. der Bischof von Paderborn um 1327 jährliche Zahlungen aus der *hanse* erhielt (Abschnitt 2.8).

Andererseits zahlten in den Hansestädten (z. B. Anm. 273) und Außenposten die Mitglieder kontinuierlich als Beitrag für dort anfallende Unkosten eine interne *hanse* (Abschnitt 2.9), die ebenfalls das Bestehen der großen Hanse anzeigt, für die z. B. in Utrecht und Flandern 1292 und 1299 nach den seitdem verbindlichen Schiffsrechten von Hamburg und Lübeck gezahlt ward. Davon gaben sie einen kleinen Betrag *user vrouwen sunte Maria*. Mit *use Maria* zeigen sie ihre Zugehörigkeit zu den Gotland besuchenden Deutschen an, als deren Schutzheilige Maria durch das Siegelbild (Abb. 1a) ausgewiesen ist. Diese Kaufleute sollten aber nicht nur zahlen, sondern auch die *hanse holden* und dafür *des sunnendaghes komen to der morghensprake*, wo *de olderman* die gemeinsame Besprechung der Angelegenheiten *der hanse brodere* leitete.²⁸⁰ Dass diese Bestimmung auch für weitere Städte noch 1358 kontinuierlich galt, geht aus der Hamburger Bursprake dieses Jahres hervor: *Morgensprake unde hanse scolen use bogere holden in Vlanderen, in Engeland unde in anderen steden, also id jhe heft en sede gewesen*, und ebenso auch *de willekôr, den de stede unde de mene kopman ghesad heft*.²⁸¹ 1350 erwähnte ein Vertrag die Rechte, Freiheiten und Gewohnheiten der Hanse der deutschen Kaufleute in Nowgorod.²⁸² Entgegen der These von Jahnke war also der „Hansebegriff“ 1358 überhaupt nicht neu, sondern ist für die Gotland besuchenden Deutschen seit vor 1188 kontinuierlich überliefert.

Das bestätigt sogar die von Jahnke zur Stützung seiner These herangezogenen Quellen. Die Behauptung der Groninger, dass *onse vorevaren van oldest int erste weren de ghene, de de Duske hanse bigrepen mede to holdende end wi se noch holden wilt*,

²⁷⁹ In HUB I, Nr. 33 wird den Kaufleuten in Lübeck die *hanse* genannte Abgabe erlassen, die nur eine Hanse zu zahlen hatte. 1188 war Lübeck noch der einzige Ausgangshafen für die Gotland besuchenden Deutschen.

²⁸⁰ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), Hamburg S. 397, § 1b: *Sowelc use borgher kumt in Flanderen ... he scal gheven enen schilling Englis to hanse unde twe penningh Vlomis user vrouwen sunte Marien*; § 1c dito für Utrecht. Lübeck S. 404, § 1 ähnlich für Flandern und zur Verwendung der *hanse*-Gebühr: *Der schal men de twe del lecghen in de busen, dat recht mede to sterkende unde dat unrecht mede to werende, unde dat drudde del ... schal de olderman unde de hense broder blidelicken vor don na erem willen*. § 3: *So welig scipman, de sic hevet vor medet to eneme unseme borgere, de scal soken enes iewelliken sunnendaghes here bank der heren van lubeke like eneme borgere. Doit he des nicht, he schallet beteren dem oldermanne unde den hense broderen mit VI penninghen vlamesch*. Ähnlich für Hamburger Bürger in Utrecht und Flandern ebd. S. 398, § 2; dazu § 3 a: *Ein jewelic man user borghere scal des sunnendaghes komen to der morghensprake*.

²⁸¹ HUB III, S. 180, Anm. 1.

²⁸² HUB III, Nr. 85: Obwohl in den Nowgoroder Schraen das Wort *hanse* nicht vorkommt, wurden dort um 1350 für die deutschen Kaufleute die *jura, libertates et consuetudines hanse sue* in einem Vertrag genannt.

lässt sich nämlich überprüfen. Kaufleute aus Groningen sind wie auch die aus Bremen bereits 1229 in der Hanse der „Gotland besuchenden Deutschen“ in Visby belegt.²⁸³ Spätestens seitdem hatten Bremens Kaufleute auch an den „Freiheiten und Privilegien“ dieser Hanse teilgenommen, wussten also ganz genau, was diese Hanse war und welche Folgen der Ausschluss für sie selbst und für Bremens Wirtschaft hatte, sodass sie 1358 ihre Wiederaufnahme mit Nachdruck betrieben.²⁸⁴ 1320 bestätigte Dortmund dem englischen König, „dass die Bürger von Soest so wie wir und andere Kaufleute Deutschlands in der Hanse und den vorgenannten Freiheiten waren und sind seit einer Zeit, wohin die Erinnerung nicht zurückreicht“. Auch diese Aussage ist überprüfbar, denn die Kaufleute von Dortmund und Soest gehörten ebenfalls 1229 der Hanse der „Gotland besuchenden Deutschen“ an, die der Soester *Sleyswiker broderschap* sogar schon bald nach Lübecks Erhebung zur Stadt 1143.²⁸⁵ 1358 hieß es in Hamburg, wie oben gezeigt: *morgensprake unde hanse solen use borger halten in Vlanderen, in England unde in anderen steden, also id jhe heft en sede gewesen*. Diese Sitte ist für Hamburg schon 1292 belegt.²⁸⁶ Wie auch bereits erwähnt (Anm. 142f.), erklärte die Stadt Arnsberg um 1535, dass die ihr „zugewandten Orte“ *mit uns in die hense van althes unsers erachtens geboren* sind, was Belege um 1325 ebenfalls bestätigen. Ebenso schrieben 1542 Kaufleute aus Kampen, Deventer und Zwolle, dass sie *tho allen tyden ledemathen der hanse gewest synnen vnde ock noch syndt vnde ewyge tyden dencken to bliuen*. Wieder ist belegt, dass alle drei Städte 1285 zur Hanse der deutschen Kaufleute gehörten.²⁸⁷ Wie all diese Belege zeigen, war den betr. Kaufleuten von Anfang an (*van oldest int erste*) kontinuierlich bewusst, dass ihr Verband diese eine Hanse war, auch wenn sie das Wort Hanse gemäß Abschnitt 2.4 erst 1358 in ihre Selbstbezeichnung aufnahmen.

Wenn der Personenverband der Hanse weder ein „Städtebund“ noch eine andere Organisation von Städten sein konnte, wieso haben dann Tagfahrten der Sendboten von Städten für Angelegenheiten der Hanse der Kaufleute bindende Beschlüsse fassen können? Walter Stark hatte in seiner Bewertung der für den Hansehandel verfügbaren Quellen erstmals die beiden entscheidenden Kriterien genannt, die auch die unterschiedlichen Rollen der Hansekaufleute einerseits und ihrer Städte andererseits verstehbar machen. Ihm war aufgefallen, dass der reibungslos verlaufende und Gewinn bringende Handel der Hansekaufleute schriftlich kaum überliefert ist. Erst die dabei unausbleiblichen Friktionen, wie Behinderungen an den Außenposten, Straßen- oder Seeraub, Kriegseinwirkungen, Schiffbruch oder andere Beeinträchtigungen, erforderten Schriftverkehr für Gegenmaßnahmen²⁸⁸, sodass diese negative Seite des Handels

²⁸³ HR I, 1, Nr. 214; dazu HUB I, Nr. 232.

²⁸⁴ Vgl. Anm. 275.

²⁸⁵ HUB II, Nr. 358: *quod cives Sosacie sicut nos et alii mercatores Alemannie fuerant et sunt a tempore, cujus non extat memoria, in hansa et libertatibus antedictis*; dazu HUB II, Nr. 666.

²⁸⁶ HUB III, Nr. 399, Anm. 1; dazu Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 397, § 1b.

²⁸⁷ Zitiert nach: Justyna WUBS-MROZEWICZ, Hinrick van Hasselt, Rebell und Bergenfahrer aus Deventer, in: HGBll. 124, 2006, S. 1–20, hier S. 8; dazu HUB I, Nr. 996.

²⁸⁸ STARK, Kopet uns Werk (wie Anm. 3).

überproportional überliefert ist. Leichtere Fälle konnte die Hanse durch ihre Organe selber lösen, aber für größere Konflikte war sie auf das öffentlich-rechtliche Eingreifen ihrer Städte angewiesen, das die Städte aus Eigeninteresse am Erfolg ihres größten Wirtschaftsfaktors bereitwillig leisteten, vor allem durch Einberufung der *tagfahrten*, wie die Beteiligten ihre Tagungen nannten. Die Forschung, die Städte und Hanse gleichsetzt, bezeichnet die neue Einrichtung seit 1870 (HR I, 1) als Hansetage. Ich bleibe bei der Wortwahl der Quellen (Abschnitt 1.2), gerade weil *tagfahrt* nicht aussagt, wer daran teilnahm. So bleibt sie offen für die Beobachtung, dass die Hansekaufleute dafür stets ihre öffentlich-rechtlichen Städte dazu bewegten, mit deren politischen Mitteln die Belange ihres privat-rechtlichen Personenverbandes zu vertreten, denn die Initiative zum Eingreifen der Städte ging stets von den jeweils in ihrem Handel beeinträchtigten Kaufleuten aus.²⁸⁹

Warum dieses System jahrhundertlang erfolgreich war und die Beschlüsse der jeweils versammelten Städte auch von der gesamten Hanse der deutschen Kaufleute akzeptiert wurden, zeigt das oben zitierte Bremer Schreiben von 1358: „Die Ratsherren der Stadt Lübeck und der anderen Städte waren in Lübeck versammelt aus dem Kreis ihrer eigenen Kaufleute der vorgenannten Hanse.“²⁹⁰ Die Ratsherren der „Städte von der deutschen Hanse“ waren eben zugleich auch Kaufleute dieser Hanse! Deshalb konnte Lübeck 1360 ein Schreiben über den Stand der Verhandlungen in Brügge „an alle Bürgermeister und Ratsherren von der Hanse der Deutschen“ verschicken und um Stellungnahme bitten.²⁹¹ Durch diese Personalunion wurde die Hanse auf den Städtetagen von ihren politisch aktivsten Mitgliedern stets so vertreten²⁹², dass die dort gefassten Beschlüsse nicht nur für die beteiligten Städte, sondern zugleich auch für die Kaufleute der gesamten deutschen Hanse verbindlich waren. Schon bei den Verhandlungen um den Entzug des Siegels der Gotland besuchenden Deutschen erklärte Riga 1295, es werde nur zustimmen „wenn die Städte und die Gemeinschaft der Kaufleute in dieser Sache übereinkommen wollen“. Entsprechend heißt es in der Hamburger Bursprache von 1358, dass *de willkōr, den de stede unde de mene kopman ghesad heft*, von allen Bürgern einzuhalten sei. Ebenso sollten die Hansekaufleute in Londons Stalhof 1437 *de punte der recessen und ordynancien, by den gemenen steden und koepman gemaket*,

²⁸⁹ Als ein Beispiel für viele seien die Beschwerdeschriften der Kaufleute genannt, aufgrund derer der Lübecker Städtetag einberufen wurde, der 1358 den Boykott gegen Brügge beschloss: HUB III, Nr. 409, 410, 419, 420, 423. Als weiteres Beispiel heißt es in der Nowgoroder Schra V, 137 vom Lübecker Städtetag 1373: *do hadden de meynen stede ene vorgadderynge to Lubeke, dar quam vele clage vor de stede van den Naugardersvarers*. JENKS, Schraen (wie Anm. 117).

²⁹⁰ HR I, 1, Nr. 216: *dominis consulibus civitatis Lubicensis et aliarum civitatis in Lubike congregatis ex parte ipsorum mercatorum de hanza predicta*.

²⁹¹ HUB III, Nr. 473 (nur Regest). HR I, 3, Nr. 257.

²⁹² „Die Ratssendboten definierten das Gemeinwohl, das Gemeinwohl ihrer Stadt als Mitglieder des Rates und das Gemeinwohl des hansischen Kaufmanns als Teilnehmer der Versammlungen.“ Dietrich W. POECK, Hansische Ratssendboten, in: Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung, hg. von Rolf Hammel-Kiesow (Hansische Studien 13), Trier 2002, S. 97–142, Zitat S. 100. Beispiele aus dem 15.–16. Jh. bringt Friedrich Bernward FAHLBUSCH, Kaufleute und Politiker. Bemerkungen zur hansischen Führungsgruppe, ebd., S. 33–41.

... *strengeliken holden*.²⁹³ Wieder zeigt sich, wie genau hansische Schriftquellen sind (Abschnitt 1.2). Diese Hanse war eben keine Organisation der Städte und brauchte das auch nicht zu sein, weil ihre Vertreter ja in allen Hansestädten im Stadtrat saßen. Selbst wo in den Städten des Binnenlandes Verbände der Handwerker ihre Vertreter in den Rat entsandten, achteten die Hansekaufleute genau darauf, dass zu Tagfahrten mit hansischen Anliegen die Hansekaufleute als Ratssendboten abgeordnet wurden.

Die bisherige Forschung nahm an, dass die Städte bestimmten, was der gemeinsame Kaufmann tun sollte.²⁹⁴ Es war aber genau umgekehrt! Diese Kaufmannshanse hatte die Städte so fest im Griff, dass eine für beide Seiten vorteilhafte Arbeitsteilung entstand: Der privatrechtliche Kaufmannsverband dieser Hanse war gegründet worden, „damit der Lauf der Handelsgeschäfte ... erwünschten und günstigen Erfolg habe“²⁹⁵, und hatte ein so effektives raumgreifendes Netzwerk aufgebaut, dass seine Mitglieder darin ihr persönliches Netzwerk einrichteten, um ihren individuellen Handel reibungslos und gewinnbringend zu betreiben. Nur wenn die genannten Friktionen diesen Handel beeinträchtigten, veranlassten dieselben Kaufleute ihre Städte, mit deren öffentlich-rechtlichen Möglichkeiten durch gemeinsames Auftreten bei den jeweils zuständigen Machthabern Abhilfen zu erwirken oder sogar Kampfeinsätze z. B. gegen Seeräuber zu veranlassen. Der Wortlaut: „die gemeinsamen Städte des Kaufmanns von der deutschen Hanse“ bringt treffend zum Ausdruck, dass die Städte die des hansischen Kaufmanns waren, der sie bei Bedarf zu gemeinsamem Vorgehen aufrief. Entsprechend definiert eine Nowgoroder Schra den Hansekaufmann als *borger in der stede eyn, de in des copmans rechte syn*.²⁹⁶ In Städten, die nach des Kaufmanns Recht organisiert waren, blieb der gemeinsame Kaufmann der Personenverband, der er von Anfang an war; d. h. der Zusammenschluss verblieb auf der (nach unseren Begriffen privatrechtlichen) Ebene der Kaufleute. Dadurch waren die Städte, deren Kaufleute dem gemeinsamen Kaufmann angehörten, nicht genötigt, allesamt einen ganz großen ständigen Städtebund zu bilden, der in dem davon betroffenen politischen Raum gar nicht durchsetzbar gewesen wäre. Jede Stadt konnte weiterhin ihre (öffentlich-rechtlichen) Aufgaben ohne Einschränkungen frei wahrnehmen und trotzdem bei Bedarf sich jederzeit für die Belange ihrer Kaufleute einsetzen.

Die Präzision, mit der die Betroffenen ihre jeweilige Situation in den überlieferten Quellen beschrieben, ist immer wieder frappierend, sodass man gut beraten ist, die Quellen genau beim Wort zu nehmen (Abschnitt 1.2). So leisteten sich die Bremer in ihrem Schreiben zur Wiederaufnahme in die Hanse keineswegs den von Jahnke vermeintlich gefundenen Pleonasmus (Anm. 275 f.). Vielmehr schrieb die Stadt Bremen, nicht aber die Kaufleute, protokollarisch ganz korrekt an die gleichrangigen Seestädte

²⁹³ Riga: HR I, 1, Nr. 71: *si civitates ac commune mercatorum ob hoc convenire vellent*. Hamburg: HUB III, S. 180, Anm. 1. London: Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 368, Art. XXVIII.

²⁹⁴ So KATTINGER, *Gotländische Genossenschaft* (wie Anm. 48), S. 393, und noch 2010 SELZER/EWERT, *Institutionenökonomik* (wie Anm. 19), S. 29.

²⁹⁵ Wie Anm. 17.

²⁹⁶ HR I, 1, Nr. 251, S. 177–180, hier S. 177: *de menen stede des kopmannes van der Dudeschen hense*. JENKS, *Schraen* (wie Anm. 117), V, 4.

und anderen Städte (= Binnenstädte), denn die hatten gemeinsam den Ausschluss beschlossen. Da aber die so beschließenden Vertreter der Städte zugleich Kaufleute der Deutschen Hanse waren, schrieb Bremen auch sie ausdrücklich an, sogar noch mit dem seit 1252 in Brügge üblichen Zusatz „des heiligen Römischen Reiches“. Sowohl die Städte als auch alle Kaufleute der Hanse mussten ja sofort erfahren, dass sie die Bremer Kaufleute nicht mehr an der Nutzung der Freiheiten und Privilegien sowie des gesamten raumgreifenden Netzwerkes der Hanse hindern durften. Kennzeichnend dabei ist die genaue Angabe, dass nicht die Städte, sondern die Kaufleute die „Hanse der Deutschen des heiligen Römischen Reiches“ bildeten.

Die hansischen Kaufleute hatten erst langsam und schrittweise entdeckt, wieviel erfolgreicher als sie selbst ihre Städte gemeinsam gegen Behinderungen ihres Handels vorgehen konnten. Gut hundert Jahre lang hatten die Kaufleute der Gotland besuchenden Deutschen Hilfen ihres jeweiligen Stadtherrn in Anspruch genommen. Den Anfang machten sie mit Heinrich dem Löwen, der „seinen Kaufleuten“ 1161 mit dem Artlenburger Vertrag den ungehinderten Zugang zum Ostseehandel öffnete.²⁹⁷ Noch 1266 erwarb Herzog Albrecht von Braunschweig „seinen Kaufleuten von Hamburg“ Handelsvergünstigungen in England.²⁹⁸ Gleichwohl wussten die Kaufleute aus ihrer doppelten Mitgliedschaft in der Hanse und im Stadtrat schon früh Vorteile zu ziehen. So erreichten sie über die Stadt Lübeck Handelserleichterungen von deren jeweiligen Stadtherren, nämlich 1188 von Kaiser Friedrich Barbarossa den Erlass der *hanse* genannten Gebühr, die sie vorher für ihre Hanse zu zahlen hatten, 1204 die Bestätigung vom dänischen König und 1226 weitere Vergünstigungen von Kaiser Friedrich II.²⁹⁹

In der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts betrieben die Gotland besuchenden Deutschen die Expansion ihrer Hanse durch aktive Mitarbeit bei den Städtegründungen an der Ostseeküste und in ihrem Hinterland (Abschnitt 4.3) und bildeten auch dort die Stadträte aus ihren Mitgliedern, wie das 1231 für Riga überliefert ist. Dort setzten sich diese Mitglieder z. B. für die Belange der Riga aufsuchenden Kaufleute aus Lübeck ein.³⁰⁰ Etwa gleichzeitig wurde Lübecks und Hamburgs gemeinsame Unterstützung des „gemeinsamen Kaufmanns“ immer konkreter. 1240 erreichte Lübeck bei den Herren von Barkenthin freien Durchzug des „gemeinsamen Kaufmanns“ auf der durch ihr Gebiet führenden „Hamburger Straße“. 1241 verabredeten Lübeck und Hamburg, auf gemeinsame Kosten Maßnahmen gegen Räuber von der Mündung der Trave bis Hamburg und von dort bis zur Elbmündung.³⁰¹ 1242 dankte Soest der Stadt Lübeck, dass sie beim Herzog von Sachsen die Erstattung geraubten Gutes eines Soester Kaufmanns erreicht hatte.³⁰² Als 1252/53 Lübecks Ratsherr Hermann Hoyer und Hamburgs Ratsnotar Magister Jordan in Flandern Handelsbedingungen für die Kaufleute dieser Hanse aushandelten, wiesen sie sich zwar als „spezielle Abgesandte

²⁹⁷ HUB I, Nr. 14: *nostris mercatoribus*.

²⁹⁸ HUB I, Nr. 633: *mercatoribus suis de Hamburg*.

²⁹⁹ HUB I, Nr. 33, 68, 205.

³⁰⁰ Sie bewilligten ihnen den Lübecker Hof in Riga. HUB I, Nr. 240.

³⁰¹ HUB I, Nr. 298: *omnibus mercatoribus ... platee Hamburgensis*. HUB I, Nr. 305.

³⁰² HUB I, Nr. 325.

des gemeinsamen Kaufmanns des Reiches“ aus.³⁰³ Genauer heißt es aber in zwei Urkunden, dass es mehrere Städte des Reiches waren, die Hermann durch offene Briefe als Abgesandten der Kaufleute des Reiches bevollmächtigt hätten.³⁰⁴ Ebenfalls 1253 veranlassten Lübeck und Hamburg die Grafen von Holstein, den „gemeinsamen Kaufmann“ in ihren Schutz zu nehmen.³⁰⁵

Mit diesen Erfahrungen vereinbarte Lübeck mit Rostock und Wismar 1259, den Seeraub gegen die Kaufleute mit Friedlosigkeit und Verfestung „durch die Städte und gemeinsamen Kaufleute“ (*a civitatibus et mercatoribus universis*) zu bestrafen. Dieses Treffen war eine erste kleine Tagfahrt für Belange des gemeinsamen Kaufmanns, die bereits das Verfahren des gemeinsamen Vorgehens der Städte und Hansekaufleute ebenso einführte wie den Rezess, der die gemeinsam gefassten Beschlüsse schriftlich festhielt, damit sie allen Betroffenen zur Kenntnis gebracht werden konnten. Neu daran war nicht der Rezess, denn genauso schrieben schon die Gotland besuchenden Deutschen in Visby ihre Beschlüsse auf und leiteten sie weiter. Neu war nur, dass nicht die Hansekaufleute allein die Beschlüsse fassten, sondern erstmals die Kaufleute zusammen mit den Städten, die allein in diesem Fall die Maßnahme der Verfestung durchsetzen konnten. Damit war dann aber das Verfahrensmuster für die nachfolgenden Tagfahrten vorgegeben. 1259 wurde auch weiteren Städten die Übernahme des Beschlusses empfohlen. Überliefert ist, dass sich Wolgast anschloss.³⁰⁶

Spätestens 1277 waren sich die Ratssendboten auf der Tagfahrt in Lübeck der politischen Durchsetzungskraft des gemeinsamen Vorgehens der Städte und Kaufleute voll bewußt, denn sie beschlossen in „gemeinsamer Verabredung und Beratung der Städte und der Nowgorod besuchenden Kaufleute“ einen Handelsboykott gegen Nowgorod.³⁰⁷ Trotz der eindeutigen Aussage der Quellen hat die Forschung die neue stärkere Verhandlungsposition der Hansekaufleute gegenüber den Privilegiengebern bisher nicht mit dieser gemeinsamen Verabredung begründet, sondern mit einem angeblichen Schritt von der Kaufmannshanse zur Städtehanse (Anm. 270). Die gemeinsame Verabredung der Städte und der Kaufleute bewährte sich 1280–82 gleich wieder mit dem Beschluss, den Brügger Stapel nach Ardenburg zu verlegen, wodurch erreicht wurde, dass Brügge die gerügten Missstände abstellte. Kattinger schloss daraus, dass die Entscheidung zu diesem Zeitpunkt nicht mehr in den Händen der Genossenschaft von Kaufleuten lag, sondern bereits in den Entscheidungsbereich von Städten übergegangen sei.³⁰⁸ Auch er übersah, dass es die Kaufleute der Gotland besuchenden Deutschen selbst waren, die diese Beschlüsse ihrer Städte veranlassten, um ihre kaufmännischen Belange wirkungsvoller durchsetzen zu können.

Das neue Instrument der gemeinsamen Verabredung der Städte und Kaufleute auf Tagfahrten hatte zunächst noch Anlaufprobleme. 1285 musste Wismar 14 Städte vor

³⁰³ HUB I, Nr. 434: *nuncios speciales tunc universorum mercatorum imperii*.

³⁰⁴ Wie Anm. 195.

³⁰⁵ HUB I, Nr. 457: *universis mercatoribus Romani imperii*.

³⁰⁶ HR I, 1, Nr 3, 4.

³⁰⁷ HR I, 1, Nr. 10: *de communi consensu et consilio civitatum et mercatorum Nogardiam frequentantium*.

³⁰⁸ HR I, 1, Nr. 12–27. KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 393.

allem in Westfalen und den östlichen Niederlanden extra bitten, seine Bemühungen für den gemeinsamen Kaufmann wegen der ihm in Norwegen zugefügten Unbilden zu unterstützen; bisher hätten nur einige benachbarte Städte sowie Visby und Riga geholfen, auch habe man anfangs wegen unzureichender Vollmacht der Boten erfolglos verhandelt.³⁰⁹ Aber 1298 waren die Kaufleute bereits zu so konsequentem Vorgehen in der Lage, dass sie ihr eigenes Gemeinschaftssiegel einzogen, damit dessen unbedachter Einsatz nicht die erst seit wenigen Jahrzehnten als durchsetzungsfähiger erprobten Tagfahrten beeinträchtigen konnte (Anm. 244). Zwar verzichteten sie zugleich auf ihre ursprüngliche Selbstbezeichnung „die Gotland besuchenden Deutschen“, einigten sich aber, wie oben (Abschnitt 5.1) dargelegt, nach einer Zwischenphase schließlich bei der Tagfahrt von 1358 auf zwei neue Bezeichnungen: Den Kaufmannsverband nannten sie *den menen kopman van der Dudeschen hense* oder kurz *Dudesche hense* und die diese Hanse mittels der Tagfahrten unterstützenden Städte nannten sie *de menen stede des kopmannes van der Dudeschen hense* oder kurz *stede van der Dudeschen hense*. Auch die mnd. Kurzform bringt ebenso wie ihre lat. Übersetzung *civitates hanse Theutunicorum* noch zum Ausdruck, dass damit die Städte dieses Kaufmannsverbandes bezeichnet wurden. Entsprechend hielten die Rezesse der Tagfahrten an dieser Formulierung fest, im 15. Jahrhundert zumindest noch im einleitenden Absatz, reduzierten sie aber in den jeweils folgenden Paragrafen auf das Simplex *hansestede*,³¹⁰ das den Kaufmannsverband nicht mehr so gut erkennen lässt.

Das neue System der gemeinsamen Beschlussfassung durch Hansekaufleute und Hansestädte funktionierte ohne die 1298 aufgegebenen Zentralstelle, weil die von Anfang an vorhandene dezentrale Struktur dieser Hanse seitdem voll zum Tragen kommen konnte (Abschnitt 7.4). Auch die Lübecker Gilde des *meynen kopmans by der Travene* agierte nicht anstelle der Visbyer Zentrale, sondern löste sich im Gegenteil in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in ihre zahlreichen Untergruppierungen auf, was die Dezentralität noch vergrößerte, aber nicht zu verminderter Funktionsfähigkeit führte, weil alle so entstandenen selbständigen Kompanien in der Hanse blieben (Abschnitt 7.2.1). Der Lübecker Rat konnte schon gar nicht als Zentrale eines Verbandes von Kaufleuten auftreten, die in zahllosen anderen Städten wohnten. Er wurde zwar schon um 1294 „Haupt“ der Hanse genannt (Anm. 246), aber damit wurde er nur als Primus inter Pares der Städte gekennzeichnet, die die bald regelmäßiger abgehaltenen Tagfahrten beschickten. In diese Rolle wuchs er immer mehr hinein, sodass er allein seit 1412 zu allen folgenden Tagfahrten einlud und dafür auch die Tagesordnungen aufstellte. Infolgedessen mussten seitdem alle

³⁰⁹ HUB I, Nr. 996 (nur Regest); HR I, 1, Nr. 44.

³¹⁰ HR I, 1, Nr. 212 (1358); Nr. 251, S. 177–180, hier S. 177 (1360): *de menen stede des kopmannes van der Dudeschen hense*; Nr. 276 (1362) lat. Version; HR. I, 4, Nr. 557 (1418), 1. Abs.: *de gemenen stede van der Dudeschen hanse*, §§ 1–4, 6, 10 und 11 jeweils: *hensestad*; HR II, 6, Nr. 437 (1471), 1. Abs. wie 1418, §§ 7, 8 und 12: *hansestede*, § 13: *de gemenen stede van der Duttschen hanse*.

anderen Hansestädte die Beschwerden ihrer Kaufleute über Behinderungen in Lübeck einreichen, damit die Beratung von Gegenmaßnahmen auf die Tagesordnung kam.³¹¹

Im Laufe des 15. Jahrhunderts wurde das System der gemeinsamen Beschlussfassung von Hansekaufleuten und ihren Städten gleich von zwei Seiten gefährdet. Einerseits erzwangen Bürgerunruhen in manchen Hansestädten Umbildungen des Stadtrates, sodass die anderen Hansestädte die bisherige Dominanz der Hansekaufleute im umgebildeten Rat nicht mehr gewährleistet sahen und deshalb mit äußerster Härte und Nachhaltigkeit sich bei jedem betroffenen Rat für die Wiederherstellung der alten Dominanz der Hansekaufleute stark machten.³¹² Andererseits begannen die deutschen Landesfürsten seit dem späten 15. Jahrhundert ihre Herrschaftsgebiete straffer zu organisieren und eine Hansestadt nach der anderen ihrer Herrschaft zu unterwerfen, sodass auch in deren Stadträten die Hansekaufleute nicht mehr frei waren, das Gewicht ihrer Städte für Belange der Hanse einzusetzen. Seitdem bemühten sich die verbleibenden *hansestede* näher zusammenzurücken.³¹³ Auf der Tagfahrt 1507 fanden sie den Kompromiss, die unterworfenen Städte zwar nicht mehr zu Tagfahrten zu laden, damit nicht hansische Interna; wie die Beratungsartikel, der Herrschaft zur Kenntnis kämen (Abschnitt 2.13), aber doch den einzelnen Kaufleuten dieser Städte weiter die Nutzung hansischer Privilegien zu ermöglichen.³¹⁴ 1557 bildeten die verbliebenen Hansestädte eine Konföderation, die bis zum Dreißigjährigen Krieg Bestand hatte.³¹⁵ Im Frieden von 1648 wurde die Hanse schließlich als politische Einheit der Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck in die Verfassungsdokumente des Deutschen Reichs aufgenommen. Wie zuletzt Magnus Ressel beschrieb, hatte sich damit der Hansehandel kontinuierlich zu einer neuen, als „hanseatisch“ bezeichneten Phase entwickelt, in der er, wie vorher schon sporadisch, nun ständig in seinen wichtigen Zielhäfen durch konsularische Vertretungen präsent wurde.³¹⁶

Ergänzend dazu ist festzustellen, dass es drei Seestädte waren, über die als Schnittstelle zwischen Binnenstädten und Außenposten (jetzt Konsulaten) nach wie vor

³¹¹ POSTEL, Lübecks Würde (wie Anm. 245). Meine Aussage von 1985 in: ELLMERS, Entstehung (wie Anm. 155), dass Lübeck von Anfang an Haupt der Hanse war, revidiere ich hiermit entsprechend. Iwan A. IWANOV, Die Hanse im Zeichen der Krise. Handlungsspielräume der politischen Kommunikation im Wandel (1550–1620) (QDhG, N. F. 61), Köln 2016, S. 43, nennt sein 2. Kapitel „Die Hanse zwischen Interessengemeinschaft der Kaufleute und politischem Städtebund“. Er gibt zur Interessengemeinschaft der Kaufleute eingangs als Aufgabe Lübecks richtig an, „hansische Kaufleute bei Beschwerden zu unterstützen“, behandelt dann aber nur noch die Bemühungen um einen Städtebund, sodass er nicht erkennt, dass die treibende Kraft stets von den jeweils in Bedrängnis geratenen Kaufleuten ausging.

³¹² Zuletzt Ulrich WEIDINGER, Interessengemeinschaft, Wertegemeinschaft oder Ordnungsmacht? Die Hanse und Bremens Hanseausschlüsse von 1427 und 1563, in: Bremisches Jahrbuch 92, 2013, S. 47–78. Er gibt die Bremen betreffenden Vorgänge detailliert wieder und stellt sie in den größeren Zusammenhang anderer Verhandlungen des 15. und 16. Jh., erkennt aber nicht, dass es dabei stets um die Stellung der Hansekaufleute im betroffenen Rat ging.

³¹³ Maria SEIER, Die Hanse auf dem Weg zum Städtebund, in: HGBll. 130, 2012, S. 93–125. IWANOV, Die Hanse (wie Anm. 311).

³¹⁴ HR III, 5, Nr. 243, §§ 24, 25.

³¹⁵ SEIER, Hanse (wie Anm. 313), S. 123.

³¹⁶ RESSEL, Hanse (wie Anm. 269).

Hansehandel „über Sand und See“ lief (Abschnitt 7). Dass der Handel seewärts nicht von den drei Hansestädten, sondern von ihren Kaufleuten organisiert und wenigstens zu einem guten Teil mit den Schiffen ihrer Schiffer und Reeder durchgeführt wurde, erfährt man bei Ressel nur, weil er mit Recht die seitenweise zitierten „Beschwerden der Hansekapitäne und –kaufleute ... als eine zentrale Ursache für die offizielle Einrichtung der Konsulate“ ansieht.³¹⁷ Wie früher waren es also auch jetzt die Kaufleute, die ihre übrig gebliebenen Seestädte zur Einrichtung der kostenträchtigen Konsulate bewegten. Dass diese Kaufleute aber auch weiterhin für den Absatz ihrer Importe und die Beschaffung von Exportwaren auf enge Zusammenarbeit mit ihren Kollegen in den Binnenstädten angewiesen waren, bedarf dringend systematischer Aufarbeitung. Ressel fragt nur im Schlusssatz, ob die hanseatischen Konsuln auch zuständig waren für „die große Menge an binnendeutschen Kaufleuten, die Klaus Weber im spanischen und französischen Atlantikhandel des 18. Jahrhunderts“ erfasste.³¹⁸

Weil die Hanse seit 1648 nur noch als die drei Hansestädte wahrnehmbar war, ging die ursprüngliche Bedeutung des Begriffs *hanse* verloren, sodass man ihn seitdem bis heute für eine Angelegenheit oder gar Eigenschaft der Städte hält, und zwar nur als die von Seestädten (= Hafenstädten). Deshalb schmücken sich heute auch weitere Seestädte mit dem Zusatz „Hansestadt“. Diesen Wortgebrauch hatte die Hanseforschung nicht hinterfragt und deshalb den langen Zusammenhalt der Hanse bei den Städten gesucht. Tatsächlich aber bildete die Hanse der deutschen Kaufleute das feste Band, das ihre Mitglieder jahrhundertlang untereinander fest zusammenhielt. Ihre Selbstbezeichnung wechselte von den Gotland besuchenden Deutschen über den gemeinsamen Kaufmann und die Kaufleute von der Hanse der Deutschen bis zur Hanse der drei Städte Bremen, Hamburg und Lübeck, aber stets konnte dieser nach unseren Begriffen privatrechtliche Kaufmannsverband öffentlich-rechtliche Instanzen, nämlich zunächst seine Stadtherren, später seine Stadträte zum Einsatz für seine Belange bewegen. Während der Blütezeit dieser Hanse reichten ihre Städte von Reval im Nordosten und Breslau im Süden bis Dinant³¹⁹ im Westen. Was diesen außergewöhnlich festen Zusammenhalt ermöglichte, soll in den folgenden Untersuchungen gezeigt werden, die in Kapitel 6 den Wandel der Handelsorganisation beleuchten und in Kapitel 7 auf die innere Organisationstruktur des hansischen Handelsnetzwerks eingehen.

6. Der Wandel der Handelsorganisation

Die Anfänge der Hanse der deutschen Kaufleute reichen bis zu Lübecks Erhebung zur Stadt 1143 zurück. Als Jahnke die Handelsstrukturen dieser Zeit im Ostseeraum darstellte, setzte er ungeprüft voraus, dass die Schifffahrt im 12. Jahrhundert bereits so organisiert war wie im 14. Jahrhundert, als die Kaufleute ihre Waren von Frachtschiffen transportieren lassen konnten: Er vertrat die Hypothese, dass im frühen Lübeck

³¹⁷ Ebd., S. 151.

³¹⁸ Ebd., S. 174. Klaus WEBER, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel 1670–1715. Unternehmen und Familien in Hamburg, Cádiz und Bordeaux*, München 2004, S. 300–301.

³¹⁹ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 353.

Mangel an Schiffsraum herrschte, sodass skandinavische Schiffe zum Transport der Waren von Lübecks Kaufleuten angelockt werden mussten.³²⁰ Die dafür erforderliche Organisationsform wurde jedoch erst erreicht, nachdem zwei gravierende Neuerungen der Handelsorganisation nacheinander die älteren, archaischeren Handelsabläufe grundlegend verändert hatten. Dadurch ergaben sich drei verschiedene Phasen der Handelsorganisation, die nachstehend in ihrer zeitlichen Folge dargestellt werden.

6.1. Der Fernhandel über Ufermärkte

In der bis ins 13. Jahrhundert hinein üblichen Form des Fernhandels transportierte jeder Kaufmann seine Waren selber³²¹, der seefahrende im eigenen Schiff³²², der über Land fahrende im eigenen Pferdefuhrwerk, für das in der Volkssprache die Bezeichnungen *voder* (Fuder), *waghen* und *karre* überliefert sind.³²³ Für jeden Kaufmann war sein Fahrzeug Teil seines Betriebskapitals, das westfälische Kaufleute, wie bereits 1165 überliefert ist, für ihren Fernhandel regelmäßig so aufbrachten, dass ein Kapitalgeber einem Kapitalführer Geld gab, mit dem letzterer auf Handelsfahrt zog, wie es später bei deutschen Hansekaufleuten allgemein üblich war. Nur unterscheidet der Beleg von 1165 nicht zwischen den beiden dafür ausgebildeten Formen: Bei der *wedderlegginge* gab der Kapitalgeber dem Kapitalführer zu dessen Geld den gleichen oder auch doppelten Betrag hinzu, bei der anderen Form kam alles Geld vom Kapitalgeber.³²⁴ Wie das Betriebskapital vorher aufgebracht wurde, ist nicht überliefert. Jedenfalls aber war der Kaufmann in der Lage, auch sein Fahrzeug samt der zu dessen Ausrüstung nötigen Infrastruktur zu finanzieren. Sein mit eigenen Waren beladenes Fahrzeug führte er dann selber dorthin, wo er gewinnbringenden Handel erwartete, und kehrte nach dem Warenaustausch mit diesem Fahrzeug entweder direkt oder nach Besuch weiterer Zwischenstationen³²⁵ wieder in seine Heimatstadt zurück.

Wollten der über Land fahrende und der seefahrende Kaufmann miteinander ins Geschäft kommen, mussten sie solche Märkte aufsuchen, zu denen nicht nur Wagen,

³²⁰ JAHNKE, Handelsstrukturen (wie Anm. 1), 160–163.

³²¹ Erstmals kann nach 1224 in der Normandie und Bretagne eine Trennung der ursprünglichen Personalunion von Schiffer und Kaufmann nachgewiesen werden: Karl Friedrich KRIEGER, Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron (QDhG, N. F. 15), Köln 1970, S. 69.

³²² Als Beispiel besuchte 1213 der kölnische Kaufmann Arnold [Ungenogh] mit seiner Kogge die englischen Ufermärkte von Sandwich und Hoyland (heute York); HUB I, Nr. 104.

³²³ Als Beispiel bestätigte der Senat von Köln 1171 in HUB I, Nr. 22 den *mercatores Dinantenses* u. a. folgenden Zoll. *De reliquis vero mercibus suis infra legitimis nundinas, que in Augusto habentur, quamdiu crux erecta steterit, de quodlibet plaustro 8 denarios persolvant.* Dazu HUB I, Nr. 745 für Harlem 1274: *de quolibet plaustro, quod voder vulgo dicitur.* HUB I Nr. 435: Hamburg und Lübeck übersetzten im 14. Jh. *currus* als *waghen* und *biga* als *karre*.

³²⁴ HUB I, Nr. 17. Die Regelmäßigkeit geht daraus hervor, dass folgender Passus ins Stadtrecht von Medebach aufgenommen wurde: *Qui pecuniam suam dat alicui concivi suo, ut inde negocietur in Dacia vel Rucia vel in alia regione ad utilitatem utriusque, assumere debet concives suos fideles, ut videant et sint testes huius rei.* Zum hansischen Handelskapital vgl. Albrecht Cordes, Gesellschaftshandel (wie Anm. 19), S. 69–71.

³²⁵ So der in Anm. 322 genannte Kölner Englandfahrer.

sondern auch Schiffe gelangen konnten. Das waren die Ufermärkte, die mit ihren Anlegemöglichkeiten für Handelsschiffe die entscheidende Schnittstelle dieser Form des Großhandels bildeten und deshalb für die Forschung deren kennzeichnendes Merkmal sind. In Köln wurde 1203 der Ufermarkt so beschrieben: Ein aufgerichtetes Kreuz (*infra crucem erectam*) kennzeichnet den Markt als legitim, d. h. er war mit Marktrecht einschl. Marktfrieden ausgestattet (*legitima nundina*). Dorthin kamen die Kaufleute sowohl mit Wagen und Karren (*cum curribus et carrucis*) als auch mit Schiffen (*cum navibus*) und [mit der Fähre] über den Rhein (*trans Renum*). Dort stand auch eine Waage vom Typ Pfänder (*pundere*). Das Zusammentreffen von Wagen und Schiff hatte zur Folge, dass die *last* genannte Warenmenge, die ein Wagen tragen konnte, auch auf die Schiffe übertragen wurde, um deren Tragfähigkeit zu bestimmen.³²⁶ Ein Schiff von 30 Last konnte also 30 Wagenladungen transportieren.

Jeder Markt, den See- oder Binnenschiffe anlaufen können, ist ein Ufermarkt, auch wenn ihn die Quellen nicht als solchen bezeichnen. Ausdrücklich als Ufermarkt überliefert ist diese Marktform bereits 898 in London als *ripa emtoralis*. Vor 1157 hatten an diesem Themseufer Kaufleute aus Köln ihre Gildehalle errichtet. 1191/92 sowie 1229 ist der Ufermarkt in Visby als „gotisches Ufer“ belegt.³²⁷ In Bremen hieß es 1181 ganz entsprechend „unser Ufer, zu dem fremde Schiffe geführt werden“. Dort ist der heutige Marktplatz noch ein Teil des früher größeren Ufermarktes an einem jetzt zugeschütteten Weserarm.³²⁸ In Lübeck nannte sich noch im späten 14. Jahrhundert die Gilde *de meyne kopman by der Travenne* nach dem vor 1217 aufgegebenen Ufermarkt an der Trave, wo er auch archäologisch erschlossen wurde. Sehr gute archäologische Befunde liegen auch für den Ufermarkt von Hollingstedt, Schlesiens Nordseehafen, vor.³²⁹ In Russland sind am Wolchow zwei Ufermärkte überliefert. Der eine lag bei den Stromschnellen und hieß *Gostinopole* (mnd. *Gestevelt*), weil nur bis dort die fremden Kaufleute (mnd. *geste*) mit ihren Seeschiffen fahren konnten. Die ließen sie dort vor Anker und natürlich mit einer ausreichenden Bordwache zurück, um die für Nowgorod bestimmten Westwaren in einheimischen Flussbooten zum dortigen Ufermarkt zu befördern³³⁰, der heute noch als großer freier Platz am Wolchow auf Nowgorods Handelsseite liegt und den landseitig eine Reihe ehemaliger Kaufmannskirchen begrenzt. Auf ihm trafen die Gäste zum Handelsaustausch mit den russischen Pelztierfängern und

³²⁶ HUB I, Nr. 61. In der Fassung von 1171 (HUB I, Nr. 22) ist noch genauer ausgeführt, dass das Kreuz den Markt als legitim ausweist: *infra legitimas nundinas, ... quamdiu crux erecta steterit*. Zu *last*: HUB I, Nr. 748 (Holland 1275) *currus, qui suum tulerit*. HUB I, Nr. 411 Auf den Ufermärkten von Schonen zahlten 1251 die *umlandsfaræ* 2 s. *de quolibet last* ihrer Schiffe.

³²⁷ London: ELLMERS, Handelsschiffahrt (wie Anm. 53), S. 225. Gildehalle: HUB I, Nr. 14. Visby: HUB I, Nr. 50 und 232.

³²⁸ HUB I, Nr. 31, Text siehe Anm. 36. Dazu Ulrich WEIDINGER, Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafensstrukturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung, Bremen 1997, S. 48–187, zur Situation im 12. bis frühen 13. Jh. S. 171–173.

³²⁹ Lübeck: Anm. 8 und ELLMERS, Verlagerung (wie Anm. 9). Hollingstedt: Klaus BRANDT, Hollingstedt an der Treene, Neumünster 2012, dazu die Rezension von Detlev Ellmers in: *Germania* 93, 2015, S. 402–408.

³³⁰ HUB I, Nr. 663, 665. Dazu KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 104.

Wachssammlern zusammen (Abb. 2). Diese kamen in ihren Booten aus dem riesigen Waldgebiet, das über die vielen in den Ilmensee mündenden Flüsse von Nowgorod aus sehr gut zugänglich war.

Bei dem Flecken Lehe (heute Stadtteil von Bremerhaven) ist die typische Ausstattung eines Ufermarktes der Hansezeit durch eine Radierung von 1603 überliefert (Abb. 26).³³¹ Er lag am Nordufer des Flüsschens Geeste kurz vor dessen mäandrierender Mündung in die Weser, aus der die Schiffe ihn mit auflaufender Tide bequem erreichten und dort einen gegen jede Windrichtung abgeschirmten Schutzhafen fanden, den sie mit dem Ebbstrom ebenso leicht wieder verlassen konnten. Obwohl die vom Fährhaus aus betriebene Fähre den Bewohnern der anderen Flussseite den Zugang ermöglichte, war das Einzugsgebiet dieses Marktes über Landstraßen und die Geeste so klein, dass er im Gegensatz zu frequentierteren Märkten im Spätmittelalter keine Stadt wurde. So blieb er als großer freier Uferplatz erhalten mit einer völlig anderen Hafenausstattung, als wir von einem Hafen erwarten. Es fehlten Kaianlagen oder Landebrücken, Kräne und überdachte Warenlager. Die Seeschiffe ankerten im Fluss. Zum Be- und Entladen wurden Boote eingesetzt, die durch Auflaufen auf das flache Ufer landeten. Der große freie Platz war nötig, damit die Kaufleute darauf ihre Zelte aufschlagen konnten, in denen sie zumindest Proben ihrer Waren auslegten, auf Kunden warteten, ihre Mahlzeiten bereiteten und übernachteten. Ein steinernes Marktkreuz wies den Platz als legitimen Markt aus, auf dem Marktfrieden herrschte. Daran hing der Marktrichter seinen Handschuh als Zeichen, dass er jeden Handelsstreit ohne Verzug nach Marktrecht zu entscheiden befugt sei. Die in einem schwachen Ringwall gelegene Kaufmannskirche St. Crucis war auf Ufermärkten ebenfalls unentbehrlich. Darin feierten die Marktbesitzer die Messe, um sich des göttlichen Schutzes auf ihren gefährvollen Handelsfahrten zu versichern, und konnten im Todesfall bei der Kirche in geweihter Erde bestattet werden. Für beides nahmen die zu Hansen zusammengeschlossenen Kaufleute einen Priester mit auf ihre Fahrten (Anm. 56). Sie nutzten die festen Kirchenmauern auch als relativ sicheres Warenlager und flüchteten bei drohenden Überfällen mit ihren Waren in den Ringwall, um sich in seinem Schutz besser verteidigen zu können.

Bereits seit karolingischer Zeit wird erkennbar, dass die Kaufleute, die einen Ufermarkt aufsuchten, sich in ihren Heimatstädten zu Schwurbruderschaften zusammengetan hatten, die bereits alle wesentlichen Organisationsstrukturen der Kaufmannsgilden in den späteren Hansestädten ausgebildet hatten (Abschnitt 7.1 bei Anm. 409). So war vor 1143 in Soest die *Sleyswiker broderschap*³³² organisiert, deren Kaufleute mit ihren Pferdewagen zunächst Schleswig aufsuchten, weil dort vor Lübecks Gründung der für sie nächstgelegene Ufermarkt der Ostsee stattfand. Von den dort mit ihren Schiffen anlandenden Gotländern und anderen Ostseefahrern erstanden sie die begehrten Ostwaren, mit denen sie dann nach Soest zurückkehrten. Ebenso organisiert waren die anderen überlieferten Dänemarkfahrer, wie die aus Medebach, die Schleswig in

³³¹ Der ganze Absatz nach Detlev ELLMERS, Der mittelalterliche Hafen von Lehe, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 62, 1983, S. 45–73.

³³² HUB II, Nr. 666.

gleicher Weise mit Pferdewagen noch um 1165 regelmäßig aufsuchten³³³, oder die aus Köln, die wie oben dargelegt³³⁴, den Schleswiger Ufermarkt viel kostengünstiger erreichten, weil sie mit ihren Koggen über die Nordsee bis zu Schleswigs Nordseehafen Hollingstedt segelten, von wo ein nur 18 km langer Landweg mit gut eingespielter einheimischer Fuhrwerkstellung nach Schleswig führte.

Wie schriftlich und archäologisch gut belegt ist, hatte auch das 1143 mit Stadtrecht ausgestattete Lübeck von Anfang an einen Ufermarkt. Helmold nennt ihn zwar unspezifisch nur *forum*, das er aber von der bewohnten Stadt (*civitas*) unterscheidet und dadurch als Ufermarkt ausweist, dass er an zwei Stellen die dort liegenden Handelsschiffe nennt.³³⁵ Dieser Markt lag demnach an der Trave, sodass die seefahrenden Fernhändler dort anlegen und durch Verkaufen und Kaufen der Handelswaren mit den landfahrenden Kaufleuten das große Geld machen konnten. Dass der für Lübecks Kaufleute entscheidende Markt tatsächlich an der Trave lag (wo er auch archäologisch nachgewiesen ist), wird schriftlich dadurch überliefert, dass diese Kaufleute sich noch im späten 14. Jahrhundert *de meyne kopman by der Travene* nannten.³³⁶ Als Heinrich der Löwe den Ufermarkt sperrte, traf er gezielt den wirtschaftlichen Nerv der Stadt. Von der Sperrung nicht betroffen war nur der offenbar an anderer Stelle gelegene Lebensmittelmarkt, der den täglichen Bedarf der Einwohner und der Handelsgäste deckte, also finanziell untergeordnete Bedeutung hatte.

Archäologisch wurde Lübecks Ufermarkt als großer freier Platz nachgewiesen, der sich zwischen Meng- und Braunstraße von der Trave ein ganzes Stück in die heutige Altstadt erstreckte. Im Laufe der Zeit wurden dort einzelne Holzhäuser errichtet.³³⁷ Die zugehörige Kaufmannskirche war die Marienkirche im Osten. Den Schutz übernahm getrennt davon die von Adolf II. wieder eingerichtete Burg im Norden (vgl. Abb. 26). Mitten auf dem Ufermarkt stand sicher wie in Lehe das Marktkreuz, zu dem als Pendant die Lübecker Schiffe das ihren friedlichen Handel anzeigende Kreuz im Masttop führten (Abb. 8).³³⁸ Ufermärkte sind bis in vorgeschichtliche Zeit zurückzuverfolgen, Marktkreuz und Kreuz auf dem Mast von Handelsschiffen bis in merowingische Zeit. In Lübeck behielt man sie unterschiedlich lange, das Kreuz im Masttop noch im

³³³ HUB I, Nr. 17, dazu Anm. 97.

³³⁴ Siehe Anm. 153–155.

³³⁵ Helmold (wie Anm. 55), cap. 63: Beim slawischen Angriff 1147 schickt die Burgbesatzung *ad civitatem et ad forum nuntiare eis inminens periculum. Sed populus multa potacione [temulentus] neque strato neque navibus amoveri potuit, quo usque hostibus circumvallati naves mercibus onustas iniecto igne perdidierunt.* – Cap. 71, in der anschließenden Friedensperiode: *Forum quoque Lubicense crescebat in singulis dies, et augebantur naves institorum eius.* Der enge Zusammenhang von Markt und Schiffen zeigt einen Ufermarkt an. D.h., der archäologisch nachgewiesene Ufermarkt bestand schon im schauenburgischen Lübeck, als er noch nicht die 1157 errichtete hölzerne Uferbefestigung hatte.

³³⁶ Vgl. Anm. 8.

³³⁷ ELLMERS, Verlagerung (wie Anm. 9).

³³⁸ EWE, Schiffe (wie Anm. 112), Nr. 91–93. Zu den Kreuzen: Hans HORSTMANN, Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 1), Bremen 1971, S. 21–40.

14. Jahrhundert.³³⁹ Dagegen gab man schon vor 1217 den Ufermarkt und damit auch das Marktkreuz auf, zog die Stadtmauer bis nahe an den Fluss vor und gab die stadtseitige Fläche für Wohnbebauung frei. Zwar verblieb bis in die Neuzeit als Rudiment auf dem schmalen Streifen zwischen Trave und Stadtmauer von der Meng- bis zur Braunstraße die Marktfunktion für Fernhandelsgut en gros und die Erlaubnis, dafür Buden zu errichten. Auch wurde dieser Marktbereich wie schon bei Helmold streng unterschieden vom Handel in der Stadt³⁴⁰, spielte aber als Markt für Lübecks Handel keine ausschlaggebende Rolle mehr. Immerhin stand dort bis nach 1830 noch die Unterwaage zum Wiegen von Fernhandelsgut.³⁴¹

6.2. Der Zusammenschluss landfahrender und seefahrender Kaufleute

Alle drei Lübecker Siegel (Abb. 8, 19 und 21) zeigen als weitere Besonderheit an Bord der Kogge (Abschnitt 4.4) zwei einander zugewandte Männer. Der Mann im Heck ist durch das Bedienen des Seitenruders als Schiffer der Kogge ausgewiesen. Er trägt den aus wasserabweisendem Loden bestehenden Kapuzenumhang (mnd. *koghel*), den alle Seeleute bei Schlechtwetter trugen, so z. B. 1199 auf dem Siegel von Dunwich (Abb. 7).³⁴² Erst in der Neuzeit wurde er durch das dichtere Ölzeug ersetzt. Natürlich trug der Seemann die Schlechtwetterkleidung keineswegs ständig. Trotzdem war im 19. und frühen 20. Jahrhundert das Ölzeug und im Mittelalter der *koghel* das ikonografische Attribut der Seeleute, das überall dort eingesetzt wurde, wo der Seemann als solcher gekennzeichnet oder von anderen Personen unterschieden werden sollte. Das ist auch auf den Lübecker Siegeln der Fall, auf denen der Mann im Vorschiff keinen *koghel* trägt und dadurch als Nicht-Seemann ausgewiesen ist.

Auf den Siegeln von 1223 und 1256 schwören sich beide Männer gegenseitig einen Eid (Abb. 8 und 21). Daran ist zu erkennen, dass der Nicht-Seemann nicht als Passagier mitfuhr, denn der hätte nur den Fahrpreis zahlen, aber keinen Eid leisten müssen. Der gegenseitige Eid weist die Männer als gleichrangige Partner aus. Der Schiffer war zu der Zeit zugleich seefahrender Kaufmann, sodass der gleichrangige andere Mann auch Kaufmann gewesen sein muss, der aber kein Schiff besaß, also landfahrender Kaufmann war. Beide schlossen sich offensichtlich per Eid zu einer Kooperation zusammen. Zwar sind Kaufmannsverbände seit dem frühen Mittelalter als Schwurgemeinschaften belegt³⁴³, aber die Forschung war sich bisher einig, dass

³³⁹ Zwar stammt das letzte Lübecker Siegel, dessen Schiffsbild das Kreuz im Masttop zeigt, von 1281, aber die im 14. Jh. neu entstandenen Siegel anderer hansischer Seehäfen tragen ebenfalls das Kreuz im Masttop, zuletzt das von Kiel 1365, EWE, *Schiffe* (wie Anm. 112), Nr. 83. Solange werden auch Lübecker Schiffe das Kreuz geführt haben, das erst ab 1400 auf allen Siegelschiffen fehlt.

³⁴⁰ So z. B. in den Kaufmannsordnungen von 1334/39 und 1607, abgebildet in: *Der Lübecker Kaufmann*, hg. von Gerhard Gerkens und Antjekathrin Graßmann, Lübeck 1993, S. 62 und 66.

³⁴¹ Grundriss von Lübeck 1830, abgebildet in: *Lübeckische Geschichte*, hg. von Antjekathrin Graßmann, 4. Aufl., Lübeck 2008, Vorsatzpapier.

³⁴² EWE, *Schiffe* (wie Anm. 112), Nr. 37.

³⁴³ OEXLE, *Conjuratio* (wie Anm. 42).

es „eine gesamthansische Eidgenossenschaft“ nicht gab³⁴⁴, sodass unsicher war, wie die Eide auf den Siegeln zu beurteilen sind.³⁴⁵ Jahnke wies mit Recht darauf hin, dass der Eid auf einem Schiff geleistet wurde und deshalb kein Bürgereid sein konnte.³⁴⁶ Daraus ergibt sich die weiterführende Erkenntnis, dass der Lübecker Rat außer dem Bürgereid noch einen anderen Eid kannte, den sich Kaufleute gegenseitig schworen. Das war der Genosseneid, auf dem im Mittelalter die Einung freier Männer beruhte.³⁴⁷ Da er auf einem ausfahrbereit in Lübecks Hafen liegenden Schiff von Kaufleuten geleistet wurde, konnte die damit geschlossene Genossenschaft nur eine auf ein Ziel jenseits der Ostsee ausgerichtete Hanse sein. Ihr maß Lübecks Rat solche Bedeutung bei, dass er ihre eidliche Konstituierung in seinem Siegel darstellen ließ.

Dieselben beiden Eide unterscheidet nur drei Jahre nach Einführung des ersten Siegels auch Lübecks Reichsfreiheitsurkunde³⁴⁸, die Kaiser Friedrich II. für die *burgenses Lubicenses, fideles nostri* ausstellte. Die bisherige Übersetzung von lat. *fidelis* mit nhd. „getreu“³⁴⁹, macht allerdings nicht deutlich, dass damit im Mittelalter auf den Treueid verwiesen wurde, den die Lübecker mit ihrem Bürgereid als Treueid gegen das Reich leisteten, wie die Urkunde ausdrücklich erwähnt.³⁵⁰ Auch die *omnes negociatores fideles*, die Lübeck besuchten, sind durch dasselbe Adjektiv als Kaufleute gekennzeichnet, die einen Treueid geleistet haben. Zusammen mit dem Bezug auf Lübeck weist *omnes* nach Abschnitt 4.1. die Kaufleute als Mitglieder „des gemeinsamen Kaufmanns“ aus, der demnach durch diesen zweiten Treueid zusammengehalten wurde. Der betreffende Satz der Urkunde ist also zu übersetzen: „Die gemeinsamen, durch Treueid verbundenen

³⁴⁴ HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 26), S. 74. Ebenso Klaus FRIEDLAND, Die Hanse, Stuttgart 1991, S. 22: „Einen Hanseid hat es tatsächlich nie gegeben.“

³⁴⁵ VON WINTERFELD, Versuch (wie Anm. 8), S. 434, sah darin den Hinweis „auf einen Schwurverband, eine *pax* oder *coniuratio*“. Philippe DOLLINGER, Die Hanse, 3. Aufl., Stuttgart 1981, S. 41 f., bemerkte dazu: „Anscheinend jährlich wählten die Kaufleute unterschiedlicher Herkunft ihren ‚Ältesten‘ (Oldermann) und leisteten in seine Hände einen gemeinsamen Gehorsams- und Beistandseid.“ Aber das ist keine Erklärung für den Eid auf einem Schiff. Pitz, Bürgereinung (wie Anm. 22), S. 248, erklärte: „Über Eide oder Gelübde der Gilde- und Hansegenossen ist nichts bekannt. Wenn es sie gab, müssen es Herren- eide gewesen sein, die die Schwörenden zu Treue und Gehorsam gegenüber dem Könige und dessen Amtsleuten ... verpflichteten“. Das ist aber ein anderer Eid als der, den sich die beiden gleichrangigen Männer auf dem Schiff gegenseitig schwören. Nur Friedland hat in: Hanse (wie Anm. 345), S. 127, und in: Kaufmannschaft (wie Anm. 32), S. 77, richtig erkannt, dass die Lübecker Siegel „die *coniuratio*, die durch Gehorsams- und Beistandseid gebundene Gemeinschaft, ... nach dem Muster kaufmännischer Genossenschaften“ anzeigen. Aber die Konsequenz, dass die auf einem abfahrbereiten Schiff eidlich geschlossene Genossenschaft nur eine Hanse sein konnte, zog er nicht.

³⁴⁶ Ahasver von BRANDT, Mittelalterliche Siegelstempel als Zeugen lübeckischen Kunsthandwerks, in: Der Wagen 1965, S. 25–31, Zitat S. 27, sah darin „wohl einen Hinweis auf die Schwurgemeinschaft ..., zu der die mittelalterliche Bürgergemeinde zusammengeschlossen war“. So auch ELLMERS, Koggen (wie Anm. 3), S. 134 f., was JAHNKE, Koggen (wie Anm. 1), S. 319, mit Recht für unzutreffend erklärt, weil der Bürgereid weder auf einem Schiff noch als gegenseitiger Eid zweier Kaufleute geleistet wird. Seine eigene Deutung, ebd., S. 316, „dass die abgebildete Szene die Aufnahme eines Reisenden in die Schiffsgemeinschaft zeige“, stimmt aber auch nicht, denn dafür war kein Eid erforderlich.

³⁴⁷ PITZ, Bürgereinung (wie Anm. 22), S. 223.

³⁴⁸ LUB I, Nr. 35. HUB I, Nr. 205 (nur Regest).

³⁴⁹ So in: Lübeck 1226 (wie Anm. 92), S. 17.

³⁵⁰ LUB I, Nr. 35: *de fidelitate seruanda Imperio solo iuramento eorum stetur et fide adhibeatur.*

Kaufleute, die für ihre Handelsgeschäfte zu dieser Stadt sowohl zu Land als auch zu Wasser kommen, sollen jederzeit sicher kommen und sicher zurückkehren.“³⁵¹ Auch das war ein Genosseneid, mit dem sich die nach Lübeck kommenden und von dort abfahrenden Kaufleute zu gegenseitiger Treue und Hilfeleistung verpflichteten. Diese Aussage der Urkunde stimmt also mit der Aussage der Eid-Darstellung auf Lübecks Siegeln genau überein.

Mit demselben Adjektiv bezeichnete 1165 das Stadtrecht von Medebach die *concoives fideles*, die den dortigen Kaufleuten Geld für ihre Handelsfahrten nach Dänemark und Russland gaben.³⁵² Das ist kein Zufall. Schon seit karolingischer Zeit sind die Gilden der Kaufleute als Schwurbruderschaften nachgewiesen (Anm. 409), was auch für die *Sleyswiker broderschap* in Soest vor deren Engagement in Lübeck gilt. In Stade ist für 1207 einmal ausdrücklich erwähnt, dass eine Bruderschaft auf einem Eid beruhte (*fraternitas quam iuratam dicunt*). Die Bezeichnung „Bruderschaft“ ist genau wörtlich zu verstehen (Abschnitt 1.2), denn sie bewirkte mit dem gegenseitigen Treue- und Beistandseid dieselbe Zusammengehörigkeit, die leibliche Brüder qua Geburt hatten. Das war für die Gilde oder Bruderschaft (mnd. *gilde* oder *broderschap*, lat. *fraternitas*)³⁵³ und Hansebrüder³⁵⁴ der Hansestädte so selbstverständlich, dass es nicht extra erwähnt werden musste. Wo Eide dieselbe Rechtsstellung bewirkten wie die Geburt, konnte nach mittelalterlicher Auffassung die Geburt auch wieder an die Stelle des Eides treten. Deshalb war der Sohn eines Hansekaufmanns bereits qua Geburt in der Gilde und damit auch in der Hanse (vgl. Abschnitt 7.1.3). Es gab also zwei verschiedene Zugänge zur Hanse. In den Heimatstädten der Hansekaufleute überwog bald der geburtsrechtliche

³⁵¹ Ebd.: *Omnes insuper negociatores fideles uenientes ad Civitatem ipsam siue per terram siue per aquam pro negociationibus suis, salue semper ueniant et secure recedant.*

³⁵² HUB I, Nr. 17.

³⁵³ Schwurbruderschaften in Hansestädten: Jürgen BOHMBACH, Regesten und Urkunden zur Geschichte des Klosters St. Georg in Stade, Hildesheim 1982, Nr. 3: *fraternita[s] quam iuratam dicunt* (Stade 1207). HUB I, Nr. 256 (Salzwedel 1233): *fraternitas ghilde*. Zur 1246 erwähnten Kölner *fraternitas Danica* vgl. Anm. 153. HUB I, Nr. 694 (Middelburg 1271): *mercatorum confraternitatis*. HUB I, Nr. 794 (Goslar 1274): *mercatores quandam fraternitatem habuerunt*. HUB II, Nr. 48 (Stendal 1304): *fraternitatem sive guldam intraverint*. HUB II, Nr. 493: Die Greifswalder Marienbruderschaft, 1330. HUB II, Nr. 666 (Soest ca. 1340): *Wi van der Sleyswiker broderschap*. HUB III, Nr. 79 Anm. 1 (Harderwijk): *fraternitas nautarum et mercatorum mare degentium vulgo dicte ghilde*.

³⁵⁴ HUB I, Nr. 254, Utrecht 1233: *fratres hanse*. 1292 und 1299 erwähnen die Schiffsrechte von Hamburg und Lübeck *de hense brodere*: Quellen zur Hanse (wie Anm. 34), S. 398 und 404. HUB II, Nr. 40, London 1303: *aldermannus ceterique fratres de hansa Alemannie in Anglia*. HUB III, Nr. 160, § 3, Brügge 1350: *henzebroder*. HRI I, 1, Nr. 177, Norwegen 1352: *mercatores de civitatibus maritimis dictos hensebrodere*. Lübeck 1500 in den Statuten der Kaufleutekompanie: *de gemeynen brodere*, Antjekathrin GRASSMANN, Die Statuten der Kaufleutekompanie von 1500, in: ZVLGA 61, 1981, S. 19–35, hier S. 22.

Zugang, sodass dort der Beitrittseid nur in der Frühzeit überliefert ist und später der Kaufmann aus jeder Stadt der deutschen Hanse als Hansebruder galt.³⁵⁵

In den Außenposten dagegen wurden nach den Aussagen der Ältermänner im 14. Jahrhundert seit jeher auch andere Kaufleute in des *kopmans recht* aufgenommen, die dafür den Eid zu leisten hatten. Die Statuten des Stalhofs in London enthalten sogar die Eidesformel, wie sie nach einem Beschluss der Lübecker Tagfahrt von 1447 jeder Mann zu leisten hatte, der „das Recht der Hanse“ begehrte, d.h. in die Hanse eintreten wollte. Er legte nach Befragung zu seiner Person durch den Aldermann vor diesem *two vinger up de krutzen* und sprach: *Dat ick der Dutschen rechte schal helpen holden und bewaren na dat ick mit minen vif sinnen begripen kan, und gen gut schal frigen up der Dutschen recht, dat in de Hanse nicht behoret, und efte ick ichtes wet, dat iegen dat recht geit, dat ick dat melden schal und dem rechte horsam wesen na miner macht: dat my God so helpe und alle sine hilligen*. Einige Passagen dieser Eidesformel stehen auch 1356 im Eid der deutschen Aldermänner in Brügge.³⁵⁶ Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Beitrittseid unter Anpassung an die jeweilige Situation allgemeiner angewendet wurde, als die wenigen Belege zeigen. Selbst als im späten 17. Jahrhundert die große Hanse schon nicht mehr bestand und nur noch ihre Untergruppierungen weiterlebten, hielten diese am Beitrittseid fest. Nach den Statuten des Stader Werks der Wandschneider von 1672 mussten Aufnahmewillige ehrlichen Herkommens und untadeliger Lebensführung sein, zwei Bürgen stellen und schwören, dass sie das Beste des Werks fördern wollen; dann war noch die Aufnahmegebühr (*Rekognition*) fällig.³⁵⁷

In der Frühzeit dieser Hanse waren noch nicht so viele Rechte zu verteidigen, sodass der gegenseitige Beistand die wichtigere Voraussetzung für erfolgreiche Handelsfahrten war. Entsprechend zeigt das Adjektiv *fidelis* der Lübecker Urkunde von 1226 einen Treueeid an.³⁵⁸ Auf den Lübecker Siegeln (Abb. 8 und 21) ist der Eid ohne Kreuz oder Reliquien als einfacher Genossenschaftseid zwischen zwei Personen dargestellt, die sich damit gegenseitig zu Treue und Beistand verpflichteten. Die durch Eid konstituierte Hanse passte zwar offensichtlich den Wortlaut der Eidesleistung den sich im Laufe der Zeit verändernden Gegebenheiten ihres Handels an und akzeptierte auch den häufigen geburtsrechtlichen Zugang, blieb aber während der ganzen Zeit ihres Beste-

³⁵⁵ HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 26), S. 80. HUB II, Nr 48 (Stendal 1304): *de gulda navigantium ... filius burgensis nostri, cujus pater ipsam antea habuerat*. Quellen zur Hanse (wie Anm. 34), S. 361 (Statuten des Stalhofs 1457): *de in der Hensen begrepen und gebaren syn*. HR. I, 1, Nr. 376 § 11 (1366): *Ceterum decretum et statutum est per civitates, quod nullus debet gaudere privilegiis et libertatibus Theutunicorum nisi fuerit civis alicujus civitatis de hansa Theutonica*. Arnsberg um 1535: *die mit uns in die hense van althes unsers erachtens geboren sind* (wie Anm. 142). Auch außerhalb der Hanse der deutschen Kaufleute galt dieses Geburtsrecht. HUB III, S. 423: 1308 unterschied die Lakengilde in Antwerpen zwischen dem, der *unghebordegh an die gulde* ist, und dem, der *ghebordegh an die gulde* ist.

³⁵⁶ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 357 f., Art. VI. Dazu HR II, 3, Nr. 288, § 72–74. Nach HR I, 1, Nr. 200 § 5 von 1356 hatten den ersten Teil dieser Eidesformel in Brügge auch die Aldermänner bei Amtsantritt zu leisten, dann folgte die Formel für deren spezifische Aufgaben.

³⁵⁷ Friedmann KOLLER, Das Werk des Wandschnitts in Stade, Stade 1975, S. 8 f.

³⁵⁸ Vgl. Anm. 351.

hens eine Eidgenossenschaft von Kaufleuten. Das war allerdings keine Besonderheit der Deutschen Hanse, denn auch für flandrische Hansens und dänische Gilden ist der Eid bezeugt.³⁵⁹ Er war seit karolingischer Zeit bereits die allgemein übliche Form der gegenseitigen Sicherheitsleistung in den entfernte Ziele aufsuchenden Kaufmannsverbänden³⁶⁰, die seit dem 11. Jahrhundert als *hansens* überliefert sind. Auf den beiden älteren Lübecker Siegeln stellte der Rat seit 1223 also mit dem gegenseitigen Eid die damals allgemein übliche Form der Gründung einer Hanse anschaulich dar. Mit dem 1223 bereits veralteten Seitenruder der Kogge versetzte er diesen Vorgang zurück in die Zeit der 1143 erfolgten Stadtgründung von Lübeck und zeigte damit an, dass die neue Hanse seitdem von dort aus die Ostsee befuhr. Ihr örtliches Pendant war ebenfalls seitdem die Gilde *de meyne kopman by der Travene*. In beiden waren die Kaufleute organisiert, von denen einige den Stadtrat bildeten und 1223 mit dem Siegelbild offiziell bekundeten, dass sie um 1143 mit ihrer neuen Handelsorganisation den entscheidenden Impuls für die Entstehung ihrer Stadt setzten. Dass die vom Rat initiierten Stadtsiegel „durch ihr Symbol in der Regel die Triebkräfte erkennen lassen, die bei der Bildung eines selbständigen Gemeinwesens tätig waren“, hatte Luise von Winterfeld schon 1929 erkannt (Anm. 231). Das Siegelbild ist also die einzigartige Darstellung der Gründung der Hanse aus seefahrenden und landfahrenden Kaufleuten als Wirtschaftsmotor für die neu gegründete Stadt Lübeck!

Die beiden sich diesen Eid schwörenden Kaufleute stehen auf den Siegeln für die beiden unterschiedlichen Kaufmannsgruppen, die in das neu gegründete Lübeck zuzogen. Für beide lässt sich die Herkunft bestimmen, für die seefahrenden Kaufleute sogar durch inzwischen aufgearbeitete Grabungsergebnisse aus Schleswig und Lübeck eindeutiger als ich das 1985 vermochte.³⁶¹ In Schleswig zeigen nämlich 34 der für die Schiffbauweise Kollerup-Bremen kennzeichnenden Kalfatklammern (mnd. *sinteln*) an, dass dort spätestens seit dem frühen 12. Jahrhundert und damit früher als in anderen Ostseehäfen Koggen verkehrten.³⁶² In Lübeck blieb ein Fragment vom Plankenverband mit den für dieselbe Bauweise typischen Sinteln und doppelt umgebogenen Nägeln erhalten, das deshalb auch von einer Kogge stammt, für deren Bau das Dendrodatum „um oder nach 1093“ festgestellt wurde. Diese Kogge wurde danach spätestens im ersten Jahrzehnt des 12. Jahrhunderts gebaut³⁶³, als das neue Lübeck noch gar nicht gegründet war, sodass sie an der Ostsee nur aus Schleswig kommen konnte. Von den dortigen Einwohnern bauten nur die Friesen und Sachsen die ihnen aus ihrer Nordseeheimat vertrauten Koggen; die skandinavischen Einwohner hatten Schiffe skandinavischer

³⁵⁹ Vgl. Anm. 43f.

³⁶⁰ OEXLE, *Conjuratio* (wie Anm. 42).

³⁶¹ ELLMERS, *Entstehung* (wie Anm. 155), S. 23f.

³⁶² SIEGLOFF, *Maritimes Kulturgut* (wie Anm. 222), S. 180–196 mit Kat. Nr. 252–285.

³⁶³ Ebd., S. 194. Sieglöff hat die Aussage des Dendrodatums „um oder nach 1093“ falsch interpretiert. Die Formulierung besagt, dass kein Splintholz vorhanden war, sodass dessen Durchschnittswert zum letzten vorhandenen Jahresring hinzugezählt wird und hier den Termin „um 1093“ ergibt. Da außer dem Splint auch noch eine unbekannte Zahl von Jahresringen des Kernholzes fehlen können, setzt man hinzu: „oder nach 1093“. Bei den breiten Koggeplanken lässt der Schiffszimmermann natürlich so viel wie irgend möglich vom Kernholz stehen, sodass diese Kogge kaum sehr viel nach 1100 gebaut sein kann.

Bauweise. Trotzdem war das Koggefragment auf einem Grundstück in Lübecks Kaufmannsviertel sekundär verwendet worden, zeigt also an, dass die Kogge einem dort ansässigen Lübecker Kaufmann gehört hatte, der demnach bald nach 1143 mit diesem Schiff aus Schleswig nach Lübeck umgezogen ist. Nach Untersuchungen an anderen Schiffsfunden war es nicht ungewöhnlich, dass mittelalterliche Schiffe vierzig Jahre im Einsatz blieben. Die Bauteile des großen Schiffs von Bergen in Norwegen, für die man die Bäume im Winter 1187/88 gefällt hatte, gelangten sogar erst nach dem Feuer von 1248 in den Boden.³⁶⁴

Auch nach der schriftlichen Überlieferung erfolgte der Zuzug ins frühe Lübeck nicht nur aus dem Herzogtum Sachsen, sondern ebenso aus Schleswig. Von den dort als Einwohner seit langem bezeugten Friesen³⁶⁵ zogen mehrere nach Lübeck um, wo der Name *Vrese*, *Friso* 32 mal belegt ist und auch die Namen *van Heydebu* und *de Sleswik* mehrfach vorkommen. Sie alle waren vorher von Schleswig aus mit ihren Koggen regelmäßig zu den Handelsplätzen rings um die Ostsee, vor allem nach Gotland gesegelt. Sie brachten auch aus dem Schleswiger Stadtrecht viele Bestimmungen ins Lübecker Recht ein, von denen die meisten die Seefahrt betrafen.³⁶⁶ Deshalb lässt sich der Koggeschiffer auf den Lübecker Siegeln mit hoher Sicherheit als prägnantes Zeichen für die aus Schleswig zugewanderten seefahrenden Kaufleute mit friesichen Wurzeln bestimmen. Sie kamen in die 1143 mit Stadtrecht versehene Hafenstadt nicht nur mit ihren Koggen und der Fähigkeit, diese zu bauen, sondern auch mit ihrer nautischen Erfahrung auf den Schiffsrouten der Ostsee und vor allem mit der genauen Marktkenntnis an den Handelsplätzen rings um die Ostsee. Dadurch erhielt Lübeck einen seine Entwicklung stark prägenden Wirtschaftsimpuls, den die Forschung nur selten wahrgenommen hat. Wie die beiden Siegelbilder zeigen, bauten diese seefahrenden Kaufleute den Impuls dadurch weiter aus, dass sie Nicht-Seeleute mit an Bord nahmen und mit ihnen die oben beschriebene Schwurgemeinschaft zu gegenseitiger Treue und Hilfeleistung bildeten.

Auch in anderen Seestädten der Hanse deutscher Kaufleute wurden später die ursprünglich aus Schleswig nach Lübeck gezogenen seefahrenden Friesen aktiv. 1223 fuhr der Kaufmann Gilbert von Schleswig aus einer Seestadt des Herzogs von Lüneburg für seinen Handel nach England. Als nach 1200 die Seestädte an der südlichen und östlichen Ostseeküste nach dem Muster von Lübeck entstanden, brachten Nachfahren der Friesen von Lübeck ihr Können auch dort ein u. a. durch den Bau von Koggen und die Navigation mit ihnen, wie die Siegel (Abb. 9–15) deutlich

³⁶⁴ Detlev ELLMERS, Schiffsteile aus Altstadtgrabungen. Ein archäologischer Beitrag zur Wirtschafts-, Technik- und Sozialgeschichte von Hafenstädten, in: Zwei hanseatische Städte Bremen und Danzig im Laufe der Jahrhunderte, hg. von Andrzej Groth, Gdańsk 1994, S. 21–38. FLATMAN, Ships (wie Anm. 225), S. 70: „Felling dates for some medieval vessel timbers range from thirty or forty years earlier than the archaeological contexts from which they come.“ Arne Emil CHRISTENSEN, The „Big Ship“ of Bryggen in Bergen: What can it tell us? in: Deutsches Schifffahrtsarchiv. 25, 2002, S. 87–95, hier S. 94.

³⁶⁵ Es gab dort sogar den nach den Friesen benannten Ortsteil *Frisewircki*: HUB I, Nr. 1075.

³⁶⁶ REIMPELL, Lübecker Personennamen (wie Anm. 58). Das Schleswiger Stadtrecht (HUB I, Nr. 1362) stellt in § 30 die *mercatores ituri in Gutiam* besonders heraus. Zum Einfluss auf Lübecks Stadtrecht vgl. ELLMERS, Entstehung (wie Anm. 155), S. 23f. mit Einzelnachweisen.

zeigen. Auch die Schriftquellen lassen gelegentlich die weitere Tätigkeit der Friesen im Rahmen der Hanse der deutschen Kaufleute erkennen. In Wismar ist 1292 ein Friese als *koggemester* (= Schiffer einer Kogge) belegt und sind mehrere Friesen als Kaufleute erkennbar. In Rostock wird Bertold Frisonis 1342 als Kaufmann erwähnt, weil ihm Räuber aus Holstein sein erhebliches Bargeld (mnd. *reede gelt*) in Höhe von 88 mr. Rozst. und 15 mr. arg. wegnahmen. Hinricus Frisonis war 1358–61 als Ratsherr und Kämmerer Rostocks u. a. auf der Tagfahrt in Lübeck tätig.³⁶⁷ In Lübeck geht aus dem 1311 bis 1361 geführten Societates-Verzeichnis hervor, dass von den Zugezogenen aus Schleswig einige Nachfahren zu Ratsherren aufstiegen, wie Nanno de Sleswik oder Bertrammus de Heydeby. Letzterer gab 1330 dem Johannes de Warendorpe zu dessen 28 Mark Pfennigen den gleichen Betrag dazu, der damit auf Handelsfahrt ging, um den Gewinn später mit dem Geldgeber zu teilen. Der Ratsherr Marquardus de Cosfelde überreichte 1328 alle Handelswaren, die er zur Hand hatte, seinem Neffen Vromoldus Friso, der damit Handel treiben sollte. 1313 war Gerardus Friso der Kapitalgeber, der dem auf Handelsfahrt ziehenden Bernardus de Plawe zu dessen 150 Mark Pfennigen den gleichen Betrag dazu gab. Kennzeichnend ist jeweils die Handelspartnerschaft eines ursprünglich seefahrenden Kaufmanns mit einem aus dem Binnenland. Aufschlussreich ist auch die Verwandtschaft eines Friso mit einem de Cosfelde, weil sie eine vorher erfolgte Heirat zwischen den Familien anzeigt. Ebenso führte das Einheiraten in eine Soester Familie dazu, dass 1313 Theod. Friso als Bürger in Soest überliefert ist. Insgesamt werden damit die Aussagen der Lübecker Siegel (Abb. 8 und 21) vielfältig bestätigt.

Die ganz überwiegende Zahl der Herkunftsnamen im Societates-Verzeichnis belegt, dass die meisten Kaufleute aus den Binnenstädten von Heinrichs des Löwen ehemaligem Herzogtum Sachsen nach Lübeck zugezogen waren.³⁶⁸ Unter diesen ist die Rolle der Soester am frühesten erkennbar, weil sie in ihrer *Sleyswiker broderschap*³⁶⁹ schon vor Lübecks Gründung mit ihren Fuhrwerkskolonnen regelmäßig Schleswig aufsuchten, um u. a. von den seefahrenden Friesen Ostseewaren zu erstehen. So weite Wagenfahrten waren in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts noch keineswegs allgemein üblich. Normalerweise fuhren die Kaufleute aus Städten, die nicht am Fluss lagen, nur bis zum nächstgelegenen Ufermarkt an einem schiffbaren Fluss, weil der Warentransport darauf weniger als ein Zehntel der Kosten des Landtransports verursachte. Weitere Wagenfahrten waren nur durch Kostenreduzierung möglich, die im späten 11. oder frühen 12. Jahrhundert durch Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen erreicht wurde, die dann bei gleichem Aufwand viel mehr Waren transportieren konnten. Das hätte aber nichts genützt, wenn nicht die Pferde so verbesserte Schirring erhalten hätten,

³⁶⁷ Gilbert von Schleswig: HUB I, Nr. 156. Lotte KNABE, Das zweite Wismarsche Stadtbuch 1272–1297, Weimar 1966, Nr. 1856 (a. 1291): *Katherine filie Ludeconis koggemester*; Nr. 2051 (a. 1292): *Filie Ludeconis Frisonis Greteke et Katerina*. Weitere Friesen sind in Wismar als Kaufleute erkennbar. Friesen in Rostock: HUB II, S. 327, und HUB III, Nr. 412, 474, 537, Anm. 3.

³⁶⁸ Societates (wie Anm. 143), Namensverzeichnis S. 111–122, Vgl. auch REIMPELL, Lübecker Personennamen (wie Anm. 58). Soest 1313: HUB III, S. 434.

³⁶⁹ HUB II, Nr. 666.

dass sie diese schwereren Wagen ausdauernd ziehen konnten.³⁷⁰ Beide Verbesserungen nutzten die Soester Kaufleute einige Zeit vor 1143, um statt der kleinen Fahrt nur zur Oberweser die viel weitere Reise nach Schleswig zu wagen, und mindestens zwei Stufen des Zwischenhandels (1. Warenübergabe an einen Binnenschiffer, 2. Warenübergabe an einen Seeschiffer) und viele Zollstellen an den Wasserstraßen zu umgehen, sodass sie weitere Kosten einsparten. Sie schlossen sich dafür zur Hanse der *Sleyswiker* zusammen und bewiesen mit der Nutzung der technischen Innovationen im Landtransport jenen kaufmännischen Weitblick, mit dem sie den Zwischenhandel ausschalten und selber möglichst nahe an die Quellen der Ostseewaren herankommen wollten. Um dieses Ziel vollends zu erreichen, fehlte ihnen nur noch die Möglichkeit, regelmäßig auf Schiffen zu diesen Quellen mitgenommen zu werden.

Als die Soester Schleswigfahrer sahen, dass sich ihre langen Landfahrten lohnten, ihr Konzept also aufging, lag es in der Logik der Sache, die weiterführende Möglichkeit im Rahmen einer entsprechend erweiterten Hanse mit seefahrenden Kaufleuten in Schleswig zu erörtern, wo der Handel unter den Kämpfen um den dänischen Thron litt, die erst Waldemar I. mit seinem Sieg 1157 beendete.³⁷¹ Anscheinend fanden die Soester in der unruhigen Zeit Gehör bei den Friesen, von denen jedenfalls einige in das 1143 mit Stadtrecht versehene Lübeck umzogen, wie das oben behandelte Koggefragment (Anm. 363 f.) belegt. Dort wagten sie auf sozusagen jungfräulichem Boden das bis dahin noch nirgends erprobte Experiment, sich an einer gemeinsamen Hanse von see- und landfahrenden Kaufleuten zu beteiligen, wie sie die beiden ersten Lübecker Siegel zeigen. Dass dieser Zusammenschluss schon vor 1147 erfolgte, geht aus Helmolds bereits oben (Anm. 58) behandeltem Bericht über den slawischen Überfall auf Lübeck hervor. Danach hatten an einem großen Trinkgelage der Gilde deren Mitglieder sowohl aus den Schiffen als auch von den Lagern in den Zelten des Ufermarktes sowie aus den Häusern der Stadt teilgenommen. Der diese Hanse konstituierende Zusammenschluss seefahrender und über Land fahrender Kaufleute fand also sehr bald nach 1143 statt. Deshalb stellte ihn Lübecks Rat auf seinen beiden ersten Siegeln (Abb. 8 und 21) mit Recht als das für Lübecks Entstehung ausschlaggebende Ereignis heraus. Weil er damit zugleich auch die Gründung der Hanse der deutschen Kaufleute bekundete, zeigte er an, dass beide Ereignisse wie zwei Seiten einer Medaille zusammengehörten. Er dokumentierte damit nach außen seinen Anspruch, die Mutterstadt der Hanse deutscher Kaufleute zu vertreten. Folgerichtig

³⁷⁰ Hajo HAYEN, Handwerklich-technische Lösungen im vor- und frühgeschichtlichen Wagenbau, in: Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit, hg. von Herbert Jankuhn u. a., Teil II, Göttingen 1983, S. 415–470, hier S. 432 f. Die höhere Tragfähigkeit wurde durch Einführung des sog. Sturzrades erreicht, das archäologisch zwar erst um 1300 nachgewiesen ist, aber älter sein muss, weil das für die schwereren Wagen erforderliche Zuggeschirr früher belegt ist (ebd., S. 465 f.). In Süddeutschland ist das Kummteschirr ab dem 12. Jh. bildlich belegt. Für das norddeutsche Sielengeschrir ist der früheste Nachweis eine Darstellung auf der 1152/54 in Magdeburg gegossenen Bronzetür von Nowgorod: Die Bronzetür von Nowgorod, München 1963, Abb. 24 (Himmelfahrt des Elias). Indirekt wird die Verbesserung von Wagen und Zuggeschirr durch die Soester Fahrten nach Schleswig auf einige Zeit vor 1143 datiert.

³⁷¹ HOFFMANN, Lübeck (wie Anm. 62).

ließ er gleichzeitig zur internen Absicherung dieses Anspruchs die am dichtesten an diese Anfänge heranreichenden Urkunden für sich abschreiben (Abschnitt 3.1).

Die Soester Schleswigfahrer haben aber nicht nur mit Schleswiger Friesen gemeinsames Vorgehen verabredet, sondern auch Kaufleute aus anderen Binnenstädten im wahrsten Sinn des Wortes mit ins Boot geholt. Am besten ist für Medebach durch sein Soester Stadtrecht die Anlehnung an Soest belegt, sodass sich den Soester Schleswigfahrern die Dänemarkfahrer aus Medebach gern anschlossen und nach dem Artlenburger Vertrag von 1161 zusammen mit den Soestern in der neuen Hanse der Gotland besuchenden Deutschen sogleich auch über Lübeck nach Russland mitfuhren. Ähnlich muss Soest auch Kaufleute aus anderen westfälischen Städten zum Mitmachen in dieser Hanse gewonnen haben, die seitdem ihren Fernhandel über Soest abwickelten. Wie Soest im Südwesten des Herzogtums Sachsen wurde Lübeck für die Kaufleute aus dem Nordosten der Sammelpunkt für deren Ostseehandel (Abschnitt 4.2). Erst diese flächendeckende Erschließung des norddeutschen Binnenlandes für den gemeinsamen Handel machte einen Beitritt für die Friesen in Schleswig attraktiv und drückte sich dann im Namen der neuen Hanse aus, der die unterschiedliche Herkunft der Kaufleute mit der Bezeichnung „deutsch“ zusammenfasste (Abschnitt 5.1).

Mit Recht fragte Reinhard Paulsen, wieso diese Friesen ihre bisherigen Kunden dorthin mitnahmen, wo sie selber einkauften, und diese damit in ihrer eigenen Domäne zu Konkurrenten machten.³⁷² Der Vorteil für die Landfahrer ist evident: Sie gewannen den Zugang zu den Märkten rings um die Ostsee und suchten dort genau das aus, was sie in ihren Heimatstädten gut absetzen konnten. Dagegen erschließt sich der Vorteil für die seefahrenden Friesen nicht auf den ersten Blick. Genauerer Hinsehen zeigt jedoch, dass sie nicht mehr am Schleswiger bzw. Lübecker Ufermarkt auf Kunden warten mussten. Sie konnten nun ihre Ostseewaren direkt in alle Heimatstädte ihrer über Land fahrenden neuen Partner liefern. Dadurch erreichten sie die größtmögliche Nähe zu den Endverbrauchern, denn diese Städte waren die längst etablierten Zentren zur Verteilung dieser Waren an die eigenen Einwohner und an die Landbevölkerung in ihrem Einzugsgebiet (Abschnitt 7.1).

Die seefahrenden Friesen gewannen durch den direkten Zugang zum Hinterland der neuen Hafenstadt Lübeck den großen niedersächsisch-westfälischen Raum als aufnahmefähiges Absatzgebiet für ihre Ostseewaren. Zugleich konnten sie von den dort produzierten Fertigwaren über ihre neuen Partner gezielt solche Rückfracht erwerben, für die sie im Osten den Bedarf kannten. Sie disponierten nicht mehr wie vorher nur von Hafen zu Hafen, sondern nutzten die binnenländische Marktkenntnis der mitreisenden Landfahrer zu Dispositionen, die Hunderte von Kilometern tief ins Binnenland reichten. Dadurch sparten sie eine Stufe des Zwischenhandels und teilten den größeren Gewinn mit ihren neuen Partnern. Unabdingbare Voraussetzung dafür war allerdings der Eid, mit dem sich beide Partner zu unverbrüchlicher Treue und Hilfeleistung verpflichteten. Dieser Hanse der Neubürger Lübecks war die Anbindung an das große Hinterland so wichtig, dass sie deshalb 1188 bei Kaiser Friedrich I. vorstellig wurde, und erreichte „mit ihren Waren den freien Hin- und Rückweg durch

³⁷² PAULSEN, Koggendiskussion (wie Anm. 4), S. 88.

das ganze Herzogtum Sachsen ohne Hanse und ohne Zoll außer in Artlenburg, wo sie 5 Pfennig vom Lastwagen zahlen“ musste.³⁷³ Beide Gebühren hatte sie zur Zeit Heinrichs des Löwen noch in Kauf genommen. Noch 1552 zeigte Lübecks Rat in einem großen Holzschnitt den Ostseehandel durch im Hafen liegende Seeschiffe und die Hinterlandanbindung durch Frachtwagen an, die auf ein Stadttor zufahren (Abb. 27).

Dieser neuartigen Hanse stellten sich fast zwei Jahrzehnte lang Probleme in den Weg. In Lübeck hatte sie nur wenige Jahre Ruhe, bis sie 1147 in den Kämpfen der Wenden gegen den Schauenburger Grafen große Verluste an Menschen, Schiffen und Handelswaren zu beklagen hatte. Dann verursachte diese Hanse den Konflikt zwischen dem Grafen und Heinrich dem Löwen, der ihr mit der Sperrung des Ufermarktes die Basis ihres Handels entzog. An der für sie entscheidenden Stelle auf Gotland stieß sie von Anfang an auf heftigen Widerstand, den sie allein nicht abwenden konnte. Weshalb sie trotzdem durchhalten konnte, lässt eine schon oben (Anm. 56) angesprochene Notiz Helmolds von Bosau erkennen, die er nur aufschrieb, weil 1168 ein Priester in Lebensgefahr geraten war. Danach hatten Kaufleute dieser Hanse mit einem Schiffsverband den während der Fangsaison im November stattfindenden Heringsmarkt von Rügen aufgesucht und für ihren Bedarf jenen Priester aus Bardowick mitgenommen. Er konnte die Messe nur auf dem freien Platz des Ufermarktes halten, was die noch heidnischen Einwohner so erzürnte, dass sie ihn ihren Göttern opfern wollten. Dem kamen die Kaufleute dadurch zuvor, dass sie noch nachts mit ihm in ihren glücklicherweise schon voll abgeladenen Schiffen nach Lübeck segelten.³⁷⁴ Die gleich nach Lübecks Gründung dorthin umgezogenen Kaufleute aus Bardowick (Anm. 55) hatten also den Kontakt zu ihrer Heimatstadt gehalten, über die sie nicht nur ihren Priester, sondern sicher auch das zum Konservieren der Heringe unentbehrliche Salz aus Lüneburg auf den Schiffen nach Rügen mitnahmen. Dort konnten sie den Heringsmarkt unabhängig von ihrem Konflikt mit Gotland aufsuchen, werden das also gleich nach ihrer Ansiedlung in Lübeck getan haben. Was mit Rügen funktionierte, konnte die neue Hanse von Lübeck aus ebenfalls auch auf anderen Ostseemärkten durchführen, an denen sie die Gotländern ebenso wenig behindern konnten.

Erst nachdem Heinrich der Löwe 1161 in Artlenburg den Ausgleich mit Gotland vermittelt hatte, standen dieser Hanse alle Ostseemärkte offen. Die Auswirkungen auf Lübeck hielt Helmold in seiner Chronik fest: „Von der Zeit an blühte das Werk der Stadt auf und die Zahl ihrer freien Bürger vervielfältigte sich.“³⁷⁵ Denn Kaufleute der Binnenstädte des Herzogtums Sachsen nutzten offensichtlich in großer Zahl die nur über Lübeck gebotene Chance, durch Beitritt zu der jetzt in vollem Umfang handlungsfähigen Hanse der Gotland besuchenden Deutschen, ihren Handel bis zu den Märkten jenseits der Ostsee auszudehnen, wie es 1165 für Russlandfahrer aus Medebach belegt

³⁷³ HUB I, Nr. 33: *ut cum mercibus suis libere eant et redeant per totum ducatum Saxonie absque hansa et absque theloneo preter Ertheneburch, ubi 5 denarios de plaustro solvent.*

³⁷⁴ Helmold, Slawenchronik (wie Anm. 55), cap. 108: *Tunc institores onustis iam de captura navibus nocte illa iter aggressi sunt et secundis ventis vela credentes tam se quam sacerdotem atrocibus ademere periculis.* Als Heimathafen kommt wegen der Beziehung zu Bardowick nur Lübeck infrage.

³⁷⁵ Helmold, Slawenchronik (wie Anm. 55), cap. 86: *Ab eo tempore prosperatum est opus civitatis, et multiplicatus est numerus accolarum eius.*

ist (Anm. 97). Kein Wunder, dass der Rat von Lübeck 1223 den Gründungsakt dieser Hanse als eindrucksvolles Bildzeichen auf sein Stadtsiegel setzte! Indem er diesen Akt auf einer Kogge mit dem damals längst nicht mehr benutzten Seitenruder abbilden ließ, verwies er zurück auf die Zeit der Stadtgründung und zeigte deren engen Zusammenhang mit der Gründung dieser Hanse an, die also bald nach 1143 entstand.³⁷⁶

Die neue Hanse der Gotland besuchenden Deutschen verschaffte ihren Mitgliedern enorme Handelsvorteile gegenüber den Kaufleuten aller anderen Hansens der einzelnen Städte, die ihren Handel weiterhin auf der altgewohnten Basis der Ufermärkte abwickelten, zu denen sie ihre Waren entweder per Schiff oder per Wagen begleiteten. Die Kaufleute der neuen Hanse begleiteten zwar ebenfalls weiterhin ihre Waren selbst. Außerdem musste jeder Kaufmann, weil er ja mit mehreren anderen Kollegen auf einem Schiff fuhr, seitdem jedes Gebinde seiner Waren als sein Eigentum kennzeichnen. Das machte er nicht mit seinem Namen, sondern mit seiner Handelsmarke (Abb. 28), die auch jeder des Lesens Unkundige als Eigentumsnachweis anerkannte. Auch für die Stücklisten musste man nicht lesen können; sie waren in dieser frühen Zeit einfache Kerbhölzer (Abb. 29), die als Erinnerungsstützen dienten. Als später auch die Schiffer von der Schrift Gebrauch machten, listeten sie in der *rulle* die geladenen Waren auf und schlossen mit dem *zarter* Frachtverträge ab.³⁷⁷ Der große Vorteil der neuen Hanse ergab sich daraus, dass für den Warentransfer zwischen Schiff und Wagen überhaupt kein Ufermarkt mehr gebraucht wurde, denn die landfahrenden Kaufleute hatten ja schon auf den Märkten jenseits der Ostsee eingekauft. Konsequenterweise gab Lübeck seinen Ufermarkt vor 1217 auf. Vorher hielt die Stadt ihn noch für die Schiffe der anderen auf ihn angewiesenen Ostseerainer bereit, um die vereinbarte Gegenseitigkeit nicht zu gefährden. Die Auffassung des Lübecker Ufermarktes zeigt den tiefen Wandel der Handelsorganisation an, der zur Folge hatte, dass für alle mit lübischem Recht im 13. Jahrhundert an der südlichen Ostseeküste neu gegründeten Seestädte Ufermärkte gar nicht erst vorgesehen wurden.

Statt der Ufermärkte richtete die neue Hanse von Anfang an ein raumgreifendes Netzwerk ein, innerhalb dessen jeder ihrer Kaufleute seinen persönlichen Handel rei-

³⁷⁶ Meine Datierung der Gründung der Hanse auf 1159 (ELLMERS, Entstehung, wie Anm. 155, S. 28) muss ich auf 1143 korrigieren, weil die Artlenburger Urkunde 1161 angibt, dass der Streit zwischen Deutschen und Gotländern schon lange andauerte (vgl. Abschnitt 3.1). Zu den Lübecker Siegeln als Darstellung der Stadtgründung vgl. ELLMERS, Hansische Selbstdarstellung (wie Anm. 106), S. 416–418.

³⁷⁷ Zu den Handelsmarken: Georg STEINHAUSEN, Kaufleute und Handelsherren in alten Zeiten. Leipzig 1899, S. 62–63. Handelsmarken bestanden aus mehreren kurzen Strichen, die für jeden Kaufmann anders angeordnet waren. Hafenarbeiter und Fuhrknechte konnten nicht lesen, aber anhand dieser Marken die Ware korrekt bis zum Haus des betr. Kaufmanns befördern. Handelsmarken hatten also die Funktion des heutigen Frachtbriefs und dienten in Rechtsstreitigkeiten, z. B. nach einem Schiffsbruch, als rechtsgültiger Eigentumsnachweis. HUB III, Nr. 260, Thorns Brief an K. Magnus von Schweden 1353 mit Abbildung der Marken der Kaufleute auf deren in Schweden geraubten Gütern, die ihnen danach zurückgegeben werden sollen. Nr. 495 § 30, Flandern 1360: *quod eadem bona deliberari et restitui debent dicto mercatori spoliato, in quantum informacione legitima per marcam suam ... demonstrare poterit*. Nr. 497 § 44: *dat men dat den vorseide coopman delivereren sal, als verre als hi met sire marke ... betoghen mach ende prouven, dat hem toebehort*. Zu den Kerbhölzern: Detlev ELLMERS, Lose Gegenstände aus Koggewracks. Archäologische Zeugnisse vom Leben an Bord, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 18, 1995, S. 207–231, hier S. 214f. Zu *rulle* und *zarter*: VOGEL, Geschichte (wie Anm. 6), S. 387–397.

bungslos betreiben konnte, sofern ihn nicht die bei Anm. 288 behandelten Friktionen störten. Wie bereits am Schluss von Abschnitt 4.2 angesprochen, war Lübeck in dem Netz im 12. Jahrhundert als einzige deutsche Hafenstadt an der Ostsee der wichtigste Knoten, in dem diese Kaufleute die Waren aus allen Knoten der Märkte rings um die Ostsee anlandeten und zwischenlagerten, um sie von dieser Schlüsselposition aus an die vielen Knoten ihrer Heimatstädte im Binnenland zu verteilen. Umgekehrt brachten sie die Produkte ihrer Städte über Lübeck zu den Ostseemärkten. Die neue Hanse hatte also seewärts und landseitig von Lübeck Netzwerkstruktur und Lübeck war der eine entscheidende Knoten, der beide Netze verband.

Die beiden aufeinander bezogenen Netze erwiesen sich im 13. Jahrhundert auch als tragfähige Grundlage für die Expansion der Gotland besuchenden Deutschen (Abschnitt 4.3), die sich als grandiose Erweiterung ihres raumgreifenden Netzwerks auswirkte. Durch die Vielzahl der dabei neu gegründeten Ostseehäfen verlor Lübeck zwar seine besondere Position als einzigen Knoten zwischen zwei Handelsnetzen, blieb aber weiterhin die Durchgangsstelle für die Belieferung des niedersächsisch-westfälischen Raumes mit Ostseewaren und etablierte sich in enger Zusammenarbeit mit Hamburg zusätzlich als Transitstation zwischen Ostsee- und Nordseehandel. In den Schriftquellen erscheinen die Knoten des raumgreifenden Netzwerks in jenen Herkunftsmustern aus Seestädten und Städten des Binnenlandes, die nach Abschnitt 4.2 die Gotland besuchenden Deutschen kennzeichneten. Lübecks Siegel mit dem Eid zwischen seefahrendem und landfahrendem Kaufmann überliefern den Beginn dieses Netzwerks eindrucksvoll in der Sprache der Bilder (Abb. 8 und 21).

Die ältere Forschung führte den Erfolg dieser Hanse auf den Warentransport in den angeblich anderen Schiffen überlegenen Koggen zurück.³⁷⁸ Inzwischen zeigte die Schiffsarchäologie, dass dieser Schiffstyp gleichzeitigen skandinavischen Schiffen gar nicht überlegen war.³⁷⁹ Vor allem aber bestimmen nicht Schiffe den Handel, sondern der Handel bestimmt, welche Schiffe ihm nützen. Die derzeitige Forschung hält die Nutzung der Privilegien an den Außenposten für ausschlaggebend.³⁸⁰ Das trifft insofern zu, als die neue Hanse sich zusammengeschlossen hatte, um mit den Handelsplätzen im Ausland Direkthandel treiben zu können, berücksichtigt aber nur die Seeseite, auf der diese Vergünstigungen jedoch erst nach und nach gewährt wurden, oft weil die Hanse dafür vorweg günstige Handelsbedingungen anbieten konnte. Das war ihr nur möglich, weil sie auf ihr landseitiges Netz von Anfang an vollen Umfangs zurückgreifen konnte.

Entscheidend für ihren Erfolg war deshalb seit Beginn die Nutzung des gesamten Netzwerkes, das den älteren Handel über Land mit dem übers Meer verknüpfte. Das war ein weiteres Alleinstellungsmerkmal, wie es keine andere gleichzeitige Hanse hatte. Die Akteure selbst brachten das so erfolgreiche Konzept auf den beiden ersten Lübecker Siegeln mit dem Genossenschaftseid zwischen seefahrendem und landfah-

³⁷⁸ Fritz RÖRIG, Die Entstehung der Hanse und der Ostseeraum, in: ders., Wirtschaftskräfte im Mittelalter, hg. von Paul Kaegbein, 1959, S. 542–603, hier S. 586.

³⁷⁹ ELLMERS, Entstehung (wie Anm. 155), S. 8f. Anton Englert, Large Cargo Ships in Danish Waters 1000–1250. Evidence of specialised merchant seafaring prior to the Hanseatic Period, Roskilde 2015.

³⁸⁰ Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Hanse (wie Anm. 26), S. 81f.

rendem Kaufmann in prägnanter Gestaltung zu unübertreffbarer Anschauung (Abb. 8 und 21). Auch sprachlich fanden sie für ihr neues Konzept die treffende Kurzformel, dass sie nämlich ihren Handel „über Sand und See“ betrieben, wie sie erstmals nur drei Jahre nach Einführung des Siegels in Lübecks Reichsfreiheitsbrief von 1226 schriftlich formulierten.³⁸¹ Seitdem war diese Charakteristik ihres Handels allen Beteiligten jahrhundertlang bewusst. Noch 1469 erklärten sie in England, sie hätten sich fest zusammengeschlossen, „damit der Lauf der Handelsgeschäfte über Sand und See erwünschten und günstigen Erfolg habe“³⁸² (dazu Abb. 27 von 1552). Selbst die Höker in Buxtehude, die nur den Lokalhandel mit Lebensmitteln betrieben, erwähnten in ihrem Amtsbuch von 1430 und dessen Abschrift von 1676 den Import von Käse *aver See unde sand*.³⁸³

6.3. Die schriftliche Geschäftsführung des Hansekaufmanns

Um so mehr verwundert es, dass Lübecks Rat sein so gelungenes Siegelbild 1281 umänderte. Zwar hielt er mit dem längst überholten Seitenruder der Kogge an dem zeitlichen Bezug zur Stadtgründung fest, wandelte aber die gegenseitige Eidesleistung gleichrangiger Partner in die Darstellung einer nicht mehr gleichrangigen Beziehung um (Abb. 19). Der Mann im Vorschiff gibt nämlich mit dem Gestus des Anordnens an, wohin die Reise gehen soll³⁸⁴, was der Mann am Ruder ohne eine darauf reagierende Geste sozusagen stillschweigend akzeptiert. Weshalb es zu dieser Änderung kam, geht aus der Entwicklung des Lübecker Handels eindeutig hervor. Der anfängliche gleiche Rang der beiden Kaufmannsgruppen, für die auf den älteren Siegeln zwei verschieden gekleidete, sich gegenseitig einen Eid leistende Männer stehen, änderte sich in den 20er Jahren des 13. Jahrhunderts durch den Übergang zur schriftlichen Geschäftsführung des Kaufmanns.³⁸⁵ Dadurch brauchten die Kaufleute, die kein Schiff besaßen, die Transporte ihrer Waren nicht mehr ständig selbst zu begleiten, sondern konnten von ihrer Schreibkammer aus mit kurzen Handelsbriefen sogar an mehreren Orten gleichzeitig disponieren, wie Fritz Rörig eindrucksvoll herausgearbeitet hat.³⁸⁶

³⁸¹ LUB I, Nr. 35: *Omnes insuper negociatores fideles uenientes ad Civitatem ipsam siue per terram siue per aquam pro negociationibus suis, salue semper ueniant et secure recedant.*

³⁸² Wie Anm. 17.

³⁸³ Die älteren Buxtehuder Amtsstatuten, hg. von Margarete Schindler, in: Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung 75, 1952, S. 8–47, Zitat S. 29, § 8: *aver See unde sand, dat iß uth frömbden landen aver de solten See*. Der Seeweg stand hier im Vordergrund, da Käse nur auf ihm preisgünstig importiert werden konnte. Den Hinweis auf das Zitat verdanke ich Stadtarchivar Bernd Utermöhlen.

³⁸⁴ Erstmals richtig erkannt von Jochen GOETZE, Zur Bedeutung der Lübeckischen Schiffssiegel, in: ZVLGA 61, 1981, S. 229–237.

³⁸⁵ Stuart JENKS, Werkzeug des spätmittelalterlichen Kaufmanns: Hansen und Engländer im Wandel von memoria zur Akte, in: Jahrbuch für Fränkische Landesforschung 52, 1992, S. 283–319, hier S. 283–291. Detlev ELLMERS, Alltag auf Koggen nach Bildern, Funden und Texten, in: Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, hg. von Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall, Bremerhaven Hamburg 2003, S. 262–293, hier S. 179 (in diesem Bd., S. 259–289).

³⁸⁶ Fritz RÖRIG, Die europäische Stadt im Mittelalter, Göttingen 1955, S. 25 f.

Sie erlangten große Handelsvorteile gegenüber ihren schiffsbesitzenden Kollegen, die ihren Handel nur mit ihrem eigenen Schiff betreiben konnten, also ihre Waren stets selber begleiten mussten und nicht gleichzeitig an mehreren Orten handeln konnten, sodass ihr Handel bald zweitrangig wurde. Die meisten der schiffsbesitzenden Kaufleute, die ursprünglich den Handel über die Ostsee allein betrieben hatten, wurden von ihren Kollegen, die alle Möglichkeiten der schriftlichen Geschäftsführung nutzen konnten und besonders reich wurden, allmählich zu Transporteuren mit vergleichsweise bescheidenem Eigenhandelsanteil herabgedrückt. Nur wenige von ihnen konnten sich auf die neue Handelsform umstellen und sogar Ratsherren werden (Anm. 368 f.). Während das Schleswiger Stadtrecht von ca. 1200 nur seefahrende Kaufleute kennt³⁸⁷, sind in Hamburg und Lübeck erstmals 1259 Frachtschiffer belegt, von denen Kaufleute Schiffe mieteten und denen sie als Befrachter (mnd. *vruchtlude*) Aufträge erteilten, was fortan im Seehandel dieser Hanse die Regel wurde. Die Frachtschiffer mussten verheiratet sein und für ihre Familie ein Haus haben, denn mit dem Besitz und dem Status hafteten sie für ihre Ehrbarkeit.³⁸⁸ Die war für das Einwerben von Aufträgen ebenso unentbehrlich wie die Ehrbarkeit der Kaufleute für den Handel mit ihren Geschäftspartnern (Abschnitt 7.1.1 ab Anm. 413). Die schriftlich disponierenden Kaufleuten nutzten noch zusätzlich den Vorteil, ihre Waren auf Schiffe mehrerer Frachtschiffer verteilen zu können, um das Risiko durch Seeraub oder Schiffbruch zu mindern. Diese neue Realität brachte der von den stärker ortsanwesenden reichen Kaufleuten beherrschte Rat 1281 in seinem neuen Siegel zum Ausdruck (Abb. 19). Offensichtlich hatte zu dieser Zeit auch der Beitrittsid zur Hanse seine Dominanz zugunsten des oben genannten geburtsrechtlichen Zugangs eingebüßt, sodass er nicht mehr dargestellt wurde. Mit dieser Anpassung des Siegels zeigte der Rat zugleich, dass er auch mit dem nicht seemännisch gekleidetem Mann auf den älteren Siegeln (Abb. 8 und 21) tatsächlich den ursprünglich nur landfahrenden Kaufmann gemeint hatte, während der ursprünglich seefahrende Kaufmann jetzt erstmals als Frachtschiffer abgebildet wurde.

Die Auswirkungen dieser grundlegenden Veränderung des Handels hat die Forschung noch nicht vollen Umfangs dargestellt. Betroffen war ja nicht nur die Seeschifffahrt, sondern ebenso auch das Transportwesen zwischen den Seehäfen und ihrem Hinterland. Denn sobald die Kaufleute ihre Waren auch nicht mehr mit eigenen Wagen transportierten, brauchten sie Fuhrleute, die ihre Transportwünsche durchführten (Abb. 27 und 42). Die Herausbildung eines eigenen Fuhrmannsstandes für Fernfahrten ist allerdings quellenmäßig viel schlechter zu erfassen als die der seefahrenden Frachtschiffer und bedarf noch der Aufarbeitung. Dasselbe gilt auch für die Binnenschifffahrt, die bis zum Bau von Eisenbahnen die kostengünstigsten Transporte zwischen den Seestädten und ihrem Hinterland ermöglichte. Der schriftliche Handel hatte zur Folge, dass die

³⁸⁷ HUB I, Nr. 1362 überliefert damit die älteren Schifffahrtsverhältnisse.

³⁸⁸ HUB I, Nr. 538 (1259): *mercator contra nautam conduceret navim ... mercatores, qui vruchtlude dicuntur*. Das Lübecker Stadtrecht von 1260/76 bezeichnet denselben Sachverhalt in § 107 als Vermietung eines Schiffes an mehrere Auftraggeber: *Dar en man sin schip verdoit luden*. Quellen zur Hanse (wie Anm. 34), S. 21. Ebd. S. 404 das Lübecker Schiffsrecht von 1299 in § 3: *So welig scipman, de sic hevet vor medet to eneme unseme borgere*. Thorsten AFFLERBACH, Der berufliche Alltag eines Hansekaufmanns: Betrachtungen zur Abwicklung von Handelsgeschäften, Frankfurt/M. 1993, S. 145.

Binnenschiffer zusätzlich zu ihrem Eigenhandel auch Frachtaufträge von den Seehäfen an den Flussunterläufen zu den oberhalb gelegenen Flusshäfen und umgekehrt annahmen. Deshalb konnte die Binnenstadt Gollnow in Pommern sich in ihrem Siegel seit 1339 mit einem Frachtkahn als Anbieter von Frachtraum für den Warentransport auf der Oder und ihren Nebenflüssen gut präsentieren (Abb. 30). Im Gegensatz zu den Seeschiffern gehörten die Binnenschiffer wie die Fuhrleute nicht zur Gilde der Kaufleute, sondern waren wie Handwerker in Zünften organisiert (Abb. 33).

Weiter war zur Beförderung der Briefe ein zuverlässiges Botenwesen unerlässlich, das jeder einzelne Kaufmann für sich gar nicht hätte finanzieren können. Die Hanse musste es im Rahmen ihres Netzwerkes insgesamt für alle organisieren, und zwar so, dass die Handelsbriefe jedes Kaufmanns zeitnahe befördert werden konnten, auch wenn der Nachweis dafür schwer zu erbringen ist, weil schriftliche Belege für kaufmännische Läufer erst seit 1391 vorliegen. Aber nahe an den Beginn der schriftlichen Geschäftsführung der Kaufleute reichen die Aufzeichnungen der Stadträte von Lübeck und Hamburg heran, die bereits um die Mitte des 13. Jahrhunderts die Verfügung über berufsmäßige Boten und Läufer zur Briefbeförderung anzeigen. In anderen Städten sind Ratsboten, die auch Kaufmannsbriefe beförderten, oft viel später erstmals belegt.³⁸⁹ Die Frage, wie weit die in der Hanse miteinander vernetzten Kaufleute ihre Position im jeweiligen Stadtrat nutzten, um das Botenwesen über ihn zu organisieren, bedarf noch genauerer Untersuchung.

In dieser Phase des Hansehandels unterschied der Kaufmann drei Geschäftsformen mit jeweils anderer Art der Abrechnung, zwischen denen er wählen konnte: Er konnte 1. mit seinem Eigengut (*sinem egenen gud*), 2. mit dem Gut *na kumpenie* oder 3. mit dem Sendegut (*sendeve*) handeln oder auch mit zweien oder allen dreien.³⁹⁰ Das Eigengut erwarb der Kaufmann allein aus eigenen Mitteln, sodass er darüber frei verfügte und mit keinem anderen Partner abzurechnen brauchte. Das war in der Phase der Ufermärkte das übliche Handelsgut, spielte aber auch danach weiterhin neben den beiden anderen Finanzierungsarten eine wichtige Rolle. So versorgte der Revaler Kaufmann Hans Selhorst noch 1534 durch Eigenhandel in Stadt und Umland die Endverbraucher mit Fernhandelsgut (Abschnitt 2.1). Auch erwarb er dort umgekehrt lokale Produkte für seinen Export. Wie Jahnke überzeugend darlegte, hatte der Handel mit *egenem gud* in dem Gesamtsystem eine wichtige Aufgabe. Während nämlich bei der *kumpenie* und beim *sendeve* die investierten Gelder langfristig festgelegt waren, sorgte der Eigenhandel dafür, dass laufend Bargeld verfügbar wurde und u. a. für den aufwendigen Lebensstil der Kaufmannsfamilien eingesetzt werden konnte.³⁹¹

³⁸⁹ Kaufmännische Läufer: Cordula A. FRANZKE, Die persönlichen Handelsrechnungen des preußischen Kaufmanns Johannes Plige (1391–1399), in: HGBll. 130, 2012, S. 1–57, hier S. 41 ff. Roman CZAJA, Städtische Läufer und Briefboten im Ostseeraum im Spätmittelalter, in: Hanse und Stadt. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow (wie Anm. 13), S. 69–78.

³⁹⁰ HUB III, Nr. 593, 1. Absatz (Nowgorod 1346): *dat si sines egenen gudes eder na kumpenie ofte na sendeve*.

³⁹¹ Carsten JAHNKE, Mit Strukturen von gestern auf Märkte von morgen? Hansische Kaufleute und deren Handelsorganisation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, in: Hansischer Handel im Strukturwandel vom 15. zum 16. Jahrhundert, hg. von Rolf Hammel-Kiesow und Stephan Selzer (Hansische Studien 35). Trier 2016, S. 101–135, hier S. 106.

Unter Gut *na kumpenie* verstand man das Gut, das durch *wedderlegginge* finanziert wurde. Dafür bildeten jeweils zwei Männer eine befristete Handelsgesellschaft (mnd. *kumpenie* oder *gheselschap von copenscepe*, lat. *societas*), für die ein Kapitalgeber zu dem Geld eines Kapitalführers meist aus derselben Stadt den gleichen oder doppelten Betrag dagegen legte (daher die mnd. Bezeichnung *wedderlegginge*). Damit konnte der Kapitalführer auf seiner Handelsfahrt mit entsprechend gesteigerter Warenmenge größeren Gewinn erzielen, den er dann mit dem Geldgeber im Verhältnis von dessen Einlage teilte. Auf diese Weise konnten sich Kapitalgeber ohne eigene Reisen am Handel beteiligen und Geld gewinnerwartend anlegen. Mit der *wedderlegginge* wurden auch Schiffe finanziert, wobei der Schiffer der Kapitalführer war und gewöhnlich die Hälfte des Gesamtbetrages aufbrachte. So entstand die erstmals in Hamburgs Schiffsrecht von 1292 erwähnte Partenreederei, in der die Geldgeber auf ein ihrer Einlage entsprechendes Part vom Gewinn der Schiffsreisen Anspruch hatten, was bald zu weiteren Aufteilungen führte. Als Beispiele besaß 1363 ein Lübecker Schiffer $\frac{1}{2}$ Part des von ihm geführten Schiffes und ein Bürger Visbys das andere $\frac{1}{2}$ Part. 1387 gehörten einem Stettiner Schiffer $\frac{1}{2}$ Part seines Schiffes und einem Stettiner Ratsherrn sowie einem Bürger Visbys je $\frac{1}{4}$ Part. Als der Schiffer starb, erhielten seine drei Erben je $\frac{1}{6}$ Part.³⁹²

Wie Walther Vogel zeigte, enthalten Einträge von 1374 bis 1380 im Handlungsbuch des Hamburger Kaufmanns Vicko von Geldersen erstaunlich genaue Angaben zum Verfahren der *kumpenie* oder *wedderlegginge* zu viert für eine so finanzierte Kogge und den dabei erzielten Gewinn: „Ich, Vicko von Geldersen, Herr Heyne Cromel und Helmich v. d. Heyde, wir haben Kompagnie gemacht mit Swartekop, dass er ein Schiff kaufen soll, worin jeder ein Viertelpart haben soll. Hierzu hat ein jeder ausgegeben 75 Mark. Die Summe ist 300 Mark. Dies geschah im Jahre unseres Herrn 1374 zu Ostern.“ Der Eintrag erfolgte, als der Kaufpreis für die fertiggestellte Kogge fällig war, die der Schiffer Swartekop 1373 in Auftrag gegeben hatte, nachdem er die Finanzierung vorher bereits mit den Geldgebern mündlich vereinbart hatte. Der nächste Eintrag zeigt die Fälligkeit des Preises der Ladung an, den zwei der Geldgeber noch zusätzlich für ihre Kogge in Form von Salz zahlten. Kurz danach fuhr Swartekop mit der Salzladung für Preußen sehr wahrscheinlich von Lübeck los: „Item habe ich ausgegeben 31 Mark 4 Schilling, und ebensoviel hat Herr Heyne Cromel auch ausgegeben. Dies sandten wir ihm nach Preußen in Salz. Dies geschah am Zwölf-Apostel-Tag“ (15.7.1374). Am 11.3.1375 war Swartekop aus der Ostsee um Skagen herum in die Nordsee gesegelt und brauchte in Flandern noch einmal 25 Mark 7 $\frac{1}{2}$ Schilling, um mit wertvollere Fracht rascher in die Gewinnzone zu kommen. Diesen Betrag zahlte Vicko allein, ebenso auch 26 Schilling für den Ersatz eines in England verlorenen Ankers. 1377 zahlte er jedoch 3 Mark weniger

³⁹² CORDES, Anfänge des Gesellschaftshandels (wie Anm. 19). HUB III, Nr. 574 (1354): *cumpanie... , dat es to verstante alse van wedderlegginge eder gheselschap von copenscepe*. Hamburger Schiffsrecht 1292, § 25, in: Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 403: *Hebet cumpane ein schip tosamene*. 1363: Ahasver von BRANDT, Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters, Bd. 2, Lübeck 1973, Nr. 1016. 1387: HUB IV, Nr. 892.

3 ½ Schilling auf sein Part „für 2 Kabel (Ankertae) und Taue, Haar und Winnige (Schiemannsgarn)“, und schließlich 1378 auch auf sein Part 11 ½ Pfund Grote, „die Kogge auszureedern“.

Vickos Investitionen von insgesamt 199 Mark 10 Schilling 3 Pfennig hatten sich gelohnt, denn bereits am 25.7.1376 war Swartekop in der Lage, von Flandern aus seinen Partnern ihre Gewinnanteile auszuzahlen, aus denen Vicko in unregelmäßigen Abständen bis 1380 insgesamt 284 Mark 13 Schilling 3 Pfg. erhielt, also 85 Mark 3 Schilling Gewinn erzielte. Das sind 42 % des eingesetzten Kapitals oder 7 % pro Jahr. Diesen Überschuss erwirtschaftete Swartekop nicht nur aus Frachtgebühren, sondern auch aus eigenem Warenhandel, aus dem er seinen Partnern ihre Anteile einmal in Form von Hering aus Schonen schickte.³⁹³ Wie dieses Beispiel zeigt, konnten die Kapitalgeber einer *wedderlegginge* mit Gewinnausschüttungen durch den Kapitalführer rechnen, wenn auch in unregelmäßigen und längeren Abständen als beim unter Anm. 392 genannten Eigenhandel.

Überliefert ist die *wedderlegginge* erstmals nach dem Zusammenschluss von landfahrendem und seefahrendem Kaufmann, sodass nicht erkennbar ist, ob es sie schon vorher gab. Die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen nutzte sie bereits in der Anfangsphase ihres schriftlosen Handels, in der die beiden abgezählten Münz-Mengen einfach nebeneinander auf den Tisch gelegt wurden. Denn schon 1165 ist das kennzeichnende Verhältnis von Kapitalgeber zu Kapitalführer in der Stadt Medebach für Mitglieder dieser Hanse belegt mit der Maßgabe, dass das Geld vor Zeugen zu übergeben sei. Auch weiterhin wurde die *wedderlegginge* von der Hanse der deutschen Kaufleute als deren Spezifikum ausgiebig genutzt. Statt der persönlichen Zeugen bot im 14. Jahrhundert eine Zeitlang der Eintrag ins Societates-Verzeichnis des Lübecker Niederstadtbuch entsprechende Sicherheit. Dort konnten dann auch kompliziertere Verabredungen wie die Kombination von *wedderlegginge* mit *sendeve* festgehalten werden.³⁹⁴

Das andere speziell hansische Finanzierungsmodell war das mit dem Sendegut. Cordes definierte es anhand von Lübecks Societates-Verzeichnis viel zu eng, denn das nahm *sendeve* nur dann auf, wenn es in Lübeck ausnahmsweise Kapitalgeber und Kapitalführer zusätzlich zu ihrer *societas* finanzierten.³⁹⁵ Mnd. *sendeve* kennzeichnet *vē* (Gut, Besitz, urspr. Vieh) mit dem Verb *senden* als zu sendendes Gut. Da es dafür kein lat. Wort gab, umschrieb Lübecks Verzeichnis das *sendeve* als Gelder, umgetauscht in Güter nach (*commutatas in bonis versus*) einem Bestimmungsort. Es hatte vielfältige Formen: 1. konnte es ein Bote mitnehmen und im Namen der Geldgeber möglichst günstig verkaufen. 2. konnte es der Kapitalführer einer *societas* auf eigenes

³⁹³ VOGEL, Geschichte (wie Anm. 6), S. 383f.

³⁹⁴ HUB I, Nr. 17 (Stadtrecht von Medebach § 16), wie Anm. 97. Zur Mitgliedschaft bei den Gotland besuchenden Deutschen siehe nach Anm. 97. Auch alle bei CORDES, Anfänge des Gesellschaftshandels (wie Anm. 19), S. 71f. angegebenen Belege des 13. Jh. betreffen den Handel der Gotland besuchenden Deutschen. Belege des 14. Jh. S. 72–75. Societates (wie Anm. 143).

³⁹⁵ Albrecht CORDES, Rechtsgeschichtliche Einleitung, in: Societates (wie Anm. 143), S. 11–43, hier S. 30f.; ders., Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel (wie Anm. 19), S. 5; ders., Anfänge des Gesellschaftshandels (wie Anm. 19), S. 75.

Risiko mitnehmen und verkaufen.³⁹⁶ Vor allem aber wurde es 3. eingesetzt, um den Vorteil der schriftlichen Geschäftsführung zu nutzen, durch die der Kaufmann seine Ware nicht mehr selber begleiten musste, sondern fortan als Sendegut gleichzeitig an mehrere Orte senden konnte (daher der Name). Dafür vereinbarten zwei jeweils an verschiedenen Knoten des raumgreifenden hansischen Netzwerkes tätige Partner oft über viele Jahre ein Verfahren zur Warensendung als Leistung auf Gegenseitigkeit.³⁹⁷

Die Handhabung dieses Verfahrens geht aus einer Abrechnung des Danziger Kaufmanns Johannes Plige hervor, der 1391–99 in Brügge tätig war. Er stellte jedes Jahr am Ende der Schifffahrtssaison für jeden seiner preußischen Handelspartner schriftlich zusammen, für wieviel Geld er die ihm oft durch mehrere (Fracht-) Schiffer gesendeten Waren verkauft und für wie viel Geld er ihm welche Waren ebenfalls durch Schiffer gesendet hat, und ließ ihm dies als gesiegelten Brief durch einen *loper* zustellen. Die Abrechnung vom 25. Nov. 1391 mit seinem Bruder Herbert Plige, Kaufmann in Danzig, zeigt beispielhaft, wie das Ergebnis der Handelsbriefe eines Jahres zusammengefasst wurde. Sie beginnt mit der Handelsmarke des Absenders und einem Datum, an dem *entfenk ik van ...* (Name des Schiffers) ... *alzo van Herbert Plige wegene ...* (Menge und Art der Waren) ... *Dy vor kofte ik ...* (zum erzielten Preis) ... *Dar van sende ik, Johanes Plige, em weder ...* (Datum, Name des Schiffers, Menge, Art und Geldwert der Waren) ... *Dese vorscreven rekeninge sende ik over by ...* (Name) ... *de loper van Danczik ...* (Datum).

Mit dem durchgängig für den Warentransfer verwendeten Verb *senden* zeigt Johannes Plige unmissverständlich an, dass er ein *sendeve*-Geschäft betrieb, und zwar in der am häufigsten genutzten Form, die gleichzeitig mit vielen Partnern möglich war. Mit der jeweils eingangs abgebildeten Handelsmarke (vgl. Abb. 28) gab er seinen Partnern an, wie er jedes Gebinde der Sendung unverwechselbar gekennzeichnet hatte. Damit konnten die Partner auch bei unvorhersehbaren Zwischenfällen ihren Anspruch auf die Ware nachweisen. Am 16. Okt. 1392 gab er *Grigor dem loper van Thoren* z. B. sechs Abrechnungen an seine verschiedenen Partner mit. Diese müssen ihm über ihren Verkauf von Pliges Waren und ihre Kosten für die ihm möglichst in wertmäßig gleichem Umfang gesandten Waren gleichartige Abrechnungen geschickt haben, die aber nicht erhalten sind, sodass die so erzielten Gewinne nicht beurteilt werden können. Die das *sendeve* transportierenden Frachtschiffer führten zugleich für ihren Eigenhandel gerne auch *egenes ghud* mit. Überstieg das den relativ geringen Wert von 12 Schilling englisch, mussten sie nach den Schiffsrechten von Hamburg (1292) und Lübeck (1299) in Flandern 12 Pfennig *to de hense* zahlen.³⁹⁸ Demnach rechnete man schon vor 1300 auch mit Frachtschiffen ohne nennenswerten Eigenhandel, die dann nichts *to de hense* zu zahlen brauchten.

³⁹⁶ Societates (wie Anm. 143), 56, 9: 1. *Notum sit quod Reynerus de Aken et Johannes Hake habent simul 1400 marcas denarium commutatas in diversis bonis versus Coloniam et Flandriam eis equaliter pertinentes, quibus bonis unus nuncius eorum nomine preest.* 60, 5: 2. Der Kapitalführer der *vera societas* (60, 2), *Johannes de Eversberghe habet 118 marcas argenti sibi per Conradum de Atendorn commissas in sendeve eidem Conrado pertinentes.*

³⁹⁷ SELZER/EWERT, Verhandeln (wie Anm. 19), S. 142.

³⁹⁸ FRANZKE, Handelsrechnungen (wie Anm. 389), S. 41–50; die zitierte Abrechnung S. 8 f. Schiffsrechte: Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 397, 404.

Als Beispiel für einem Handelsbrief mit dem für *sendeve* typische Verb bestätigte Hinryk Gendena aus Riga 1458 dem Fylippes Bysschope in Brügge, *dat gii my senden unde sant hebben* 9 Ballen Laken, und schrieb im Gegenzug: *In den namen Jhesus ... sende ik juw* 3 Tonnen Pelzwerk und 3 schöne Strohbehälter Wachs mit der Bitte, *in dat vorkopen dat beste to donde, so ik wol wet, dat gii gerne don*.³⁹⁹ An den in großer Zahl erhaltenen Briefen der Brüder Veckinchusen ist abzulesen, welch hohen Nutzen das *sendeve* dem einzelnen Kaufmann brachte, wenn er dafür eine Vielzahl vertrauenswürdiger Partner in den weit über das hansische Netzwerk verteilten Knoten hatte. Hildebrand Veckinchusen hatte um 1400 Haus und Familie in Lübeck und betrieb seine *sendeve*-Geschäfte mit seinen Brüdern und nächsten Verwandten in Reval, Dorpat, Riga, Dortmund und Brügge. 1393 und 1398 war er in Brügge Aldermann der Bank von Gotland und Livland und 1419 Aldermann der Lübecker Bank⁴⁰⁰, war also im West-Osthandel zwischen Brügge und Livland über Lübeck engagiert, und zwar außer in den Seestädten auch in der Binnenstadt Dortmund und dem Außenposten Brügge. Hildebrand Veckinchusen ist ein Musterbeispiel dafür, wie die Kaufleute die Knoten des raumgreifenden Netzes ihrer Hanse zum Aufbau ihres persönlichen Handelsnetzes nutzten, in dem die auswärtigen Partner dessen persönliche Knoten bildeten und mit ihren Sendebriefen die Fäden zwischen ihnen immer wieder aktivierten.

Außer in dieser am meisten genutzten Form konnte der Handel mit *sendve* sehr flexibel an besondere Situationen angepasst werden. Wer über keine persönlichen Beziehungen zu einem Kaufmann an einem Außenposten verfügte, konnte für ein *sendeve*-Geschäft einen *sendebrev* auch an den *meynen copman* in einem Außenposten schicken, wo der Aldermann die Durchführung des Anliegens zu überwachen hatte. Der Kaufmann, der es ausführen wollte, brauchte die Zustimmung dieses *meynen copmannes* am Ort. Zur Praxis beim *sendeve*-Versand bietet eine spätere Ergänzung der Hamburger Zollrolle von 1262/63 ein weiteres aufschlussreiches Beispiel. Danach brachten Salzwedeler (im Binnenschiff) regelmäßig Leinwand nach Hamburg, um sie dort zu verzollen und dann (durch einen Seeschiffer) als *sendeve* nach Flandern zu senden. Die Regelmäßigkeit ergibt sich daraus, dass Hamburg speziell für diesen Geschäftsvorgang einen Zolltarif festschrieb.⁴⁰¹ Dass auch Fuhrleute *sendeve* über Land transportierten, ist vorauszusetzen. Einen indirekten Beleg dafür enthält der Brief von Hinryk Gendena (Anm. 400) mit der Bestätigung, dass das ihm aus Brügge gesendete Tuch in Hamburg angekommen sei. Für den Weitertransport nach Riga musste es dann ein Fuhrmann nach Lübeck befördern, von wo es schließlich ein Seeschiffer dem Empfänger zustellte. Für das *sendeve*-Geschäft war also auch mehrfaches Umladen kein Hindernis.

³⁹⁹ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 514 f.

⁴⁰⁰ Franz IRSIGLER, Der Alltag einer hansischen Kaufmannsfamilie, in: HGbl. 103, 1985, S. 75–99, gibt auf S. 78–81 eine lebendige Schilderung dieser Handelsform. Hildebrand V. als Aldermann: Volker HENN, Neue Forschungen zur Geschichte des Brügger Hansekontors, in: HGbl. 132, 2014, S. 1–45, hier S. 24.

⁴⁰¹ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), IV, 116: *Och scollen sante Peters olderlude ... alle sendebrerve, de deme copman to Nougarden ghesand werden, bewaren bi er wiscop, so se best mogen. ... Dat der vorbenomeden breve jenich ... van jemende utghevoret worde, war nur mit vûlbort des meynen copmannes gestattet. HUB I, Nr. 573 (3): De van Soltweddele, de ... hyr lennewand bringhet, dat se in Vlanderen sendet, so geven se 4 ß vor de rollen.*

Obwohl oft hohe Summen im Spiel waren, machte dieses Verfahren die risiko-reiche Sendung von Bargeld unnötig. Da es auf Gegenseitigkeit beruhte, stellte auch kein Partner dem anderen bei der Abrechnung der Kosten seinen jeweiligen Arbeitsaufwand in Rechnung.⁴⁰² Das Verfahren war also besonders kostengünstig, setzte aber die unbedingte Zuverlässigkeit der Geschäftspartner sowie der Frachtschiffer und Fuhrleute voraus. Nach groben Verstößen konnte ein Kaufmann aus der Hanse ausgeschlossen werden, wodurch man ihm alle Formen der Handelsfinanzierung mit anderen Hansekaufleuten entzog. Das widerfuhr 1350 dem Lübecker Kaufmann Tidemann Blumenrod mit der Bestimmung, *dat nen copman, de to der Duschen henze behort, sal nen gheselschap noch wedderlegginge maken noch holden stille noch openbare* mit ihm.⁴⁰³

Mit den beiden spezifisch hansischen Finanzierungsmodellen der *wedderlegginge* und dem *sendeve*, mit ihrem großen raumgreifenden Netzwerk und mit der Aussicht, dass Tagfahrten gegen Behinderungen des Handels wirkungsvoll einschritten, bot diese Hanse ihren Mitgliedern die Chance, ihren individuellen Handel als freie Unternehmer mit selbst ausgesuchten Handelspartnern nach eigenem Geschick und auf eigenes Risiko selbständig auszugestalten. Dafür mussten sie sich allerdings auf die Bedingungen der hansischen Organisationsstruktur einlassen.

7. Die Organisationsstruktur des hansischen Netzwerks

Die Hanse der deutschen Kaufleute war so ungewöhnlich groß, dass sie zuverlässige Organisationsstrukturen brauchte, um jedem Mitglied durchgehenden Handel über Sand und See zu ermöglichen. Obwohl die verstreuten Quellen nur partielle Einblicke gewähren, zeichnet sich doch als entscheidende Grundlage dieses Handels das schon mehrmals erwähnte hansische Netzwerk ab (Abschnitt 1.11). Selzer und Ewert stellten es so dar, dass darin unabhängige Hansekaufleute die Knoten bildeten, und beschrieben dann die Stränge, die diese Knoten verbanden. Das ist insofern zutreffend, als nur diese Kaufleute den Handel betrieben, nicht aber die Hanse selbst. Die Autoren können jedoch nicht erklären, was diese Kaufleute in der Hanse so lange und so fest zusammenhielt.⁴⁰⁴ Dabei ist die Erklärung einfach genug, denn damit der einzelne Kaufmann sein persönliches Netz knüpfen konnte, hatte die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen als Verband vorher erst einmal den geografischen Rahmen abstecken und zu einem allen Mitgliedern zugängigen raumgreifenden Netzwerk ausbauen müssen. Nur innerhalb dessen etablierte jeder zugehörige Kaufmann sein persönliches Netz. Wie der Artlenburger Vertrag von 1161 zeigt, war selbst der Verband für den ersten Schritt zur Erweiterung des vorher nur binnenstädtischen Netzes nicht stark genug; er brauchte die in Abschnitt 3.1.3 dargestellte Unterstützung Heinrichs des Löwen. Der so erreichte Durchbruch wurde zur schrittweisen Ausweitung des raumgreifenden Netzwerks genutzt, die sogar relativ gut überliefert ist, wie in den Abschnitten 3.3, 4.2 und 4.3 gezeigt wurde.

⁴⁰² CORDES, Anfänge des Gesellschaftshandels (wie Anm. 19), S. 75.

⁴⁰³ HUB III, Nr. 160.

⁴⁰⁴ SELZER/EWERT, Verhandeln und Verkaufen (wie Anm. 19), S. 140.

Die Hansekaufleute selbst unterschieden in ihrem raumgreifenden Netz drei verschiedene Arten von Knoten, nämlich erstens *de stede van bynnen landes*, zweitens die *stede bi der see* (lat. *civitates maritimae*), die mit ihren Schiffen die Verbindung von den Binnenstädten zu drittens den Außenposten aufrecht erhielten, für die *libertates et privilegii* erworben und verteidigt wurden.⁴⁰⁵ Selbst in den Siegeln der Städte und Außenposten fand diese Dreiteilung ihren Ausdruck, wobei viele Seestädte ihre Schlüsselstellung durch das Siegelbild eines Schiffes anzeigten (Abb. 8–21), während sich die ersten Außenposten mit ihrem wichtigsten Handelsprodukt präsentierten (Abb. 2–4).⁴⁰⁶ Binnen- und Seestädte wurden zwar öfter als „Städte der deutschen Hanse“ zusammengefasst, deren Bürger sich in den Außenposten „der Privilegien und Freiheiten der Deutschen erfreuen durften“.⁴⁰⁷ Aber die folgende Darstellung der Organisationsstrukturen untersucht nacheinander die drei verschiedenen Knotenarten, weil jede den Hansekaufleuten spezifische Möglichkeiten bot, ihr jeweils persönliches Handelsnetz zu knüpfen. Dadurch lässt sich auch die Schlüsselstellung der Seestädte genauer erfassen.

7.1. Die Binnenstädte

Obwohl die Forschung sich vor allem den Außenposten zugewandt hat, bildeten die Städte im Binnenland mit ihrer ansässigen Kaufmannschaft (Abschnitt 4.2) die entscheidenden Knoten als Ausgangspunkte für die Organisation des raumgreifenden Netzwerks der Hanse. Denn als erstmals bald nach 1143 die in einer Hanse vereinigten Kaufleute aus den Städten des Herzogtums Sachsen zusammen mit den Friesen in deren Koggen von Lübeck aus zu den Ostseemärkten segelten (Abschnitt 6.2), konnten sie sich auf ihre längst eingespielten mehr oder weniger raumgreifenden Netzwerke jeder einzelnen sächsischen Heimatstadt stützen. In jeder sich anschließenden Binnenstadt verfügte nämlich bereits jeder Fernhändler über seine persönlichen Handelsbeziehungen einerseits zu den Fernhändlern anderer Städte und andererseits zu den Detailhändlern (Krämern und Hökern) seiner Stadt, die dann über die Marktplätze in der Stadt und

⁴⁰⁵ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), V, 139: *mit vulbord der stede Lubeke und Godlant und der stede van bynnen landes*. Mit Lübeck und Gotland waren bei der betreffenden Beschlussfassung auch eine Seestadt und ein Außenposten vertreten. HR I, 1, Nr. 216: Das 1358 aus der Hanse ausgeschlossene Bremen dankte den *consulibus civitatum maritimarum et etiam aliarum civitatum, necnon communibus mercatoribus de hansa Theutonicorum sacri Romani imperii pro eo, quod nos ad gratiam receperunt, et libertatibus et privilegiis dictorum mercatorum interesse permiserunt*. Die nach den Seestädten genannten anderen Städte waren die Binnenstädte und die Freiheiten und Privilegien galten in den Außenposten. RESSEL, Hanse (wie Anm. 269), S. 144, zeigt, „dass Differenzierungen zwischen binnenländischen und Seestädten ein weiteres Strukturmerkmal der Hanse waren, die im 16. und 17. Jahrhundert immer stärker hervortraten“. Tatsächlich war diese Differenzierung von Anfang an konstitutiv für den Hansehandel.

⁴⁰⁶ ELLMERS, Selbstdarstellung (wie Anm. 106), S. 424.

⁴⁰⁷ HR I, 1, Nr. 376 § 11: Auf dem Städtetag in Lübeck 1366 beschlossen die Städte u. a., *quod nullus debet gaudere privilegiis et libertatibus Theutonicorum, nisi fuerit civis alicujus civitatis de hansa Theutonica*.

Fahrten ins Umland die Endverbraucher belieferten.⁴⁰⁸ Unter den Fernhändlern war nur den Wandschneidern auch der Detailhandel mit Tuch gestattet. Der Wegfall einer Stufe des Zwischenhandels sicherte ihnen in vielen Binnenstädten eine dominante Position. Durch die Gründung der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen wurde das alles zu einem ganz großen raumgreifenden Netzwerk vereinigt, in dem die Binnenstädte als die entscheidenden Knoten den Fernhandel mit dem Detailhandel und dadurch den Handel insgesamt mit dessen eigentlichem Ziel, dem Endverbraucher, verbanden (Abschnitt 2.1). Über diese Knoten konnten seitdem alle ihre Mitglieder ihr persönliches Netz jeweils so knüpfen, dass die von ihnen in den Außenposten erworbenen Importwaren auf kürzestem Weg die Endverbraucher in der betreffenden Stadt und ihrem Umland erreichten.

Wie Otto Gerhard Oexle herausarbeitete, errichtete die neue Hanse dieses Netzwerk auf der Grundlage der seit karolingischer Zeit belegten Organisationsformen. Dafür waren die Kaufleute in den Gilden der Binnenstädte zu Schwurbruderschaften zusammengeschlossen. Solche Einungen, „die durch gegenseitigen Versprechenseid konstituiert“ waren, hatten „das gruppengebundene, positive Sonderrecht und den vereinbarten Frieden, der die Mitglieder solcher Gruppen zu Konsenshandeln auch bei Konflikten verpflichtet und zugleich auch über diese Gruppen hinaus bedeutende Wirkung entfaltet. Und nicht weniger folgenreich waren die spezifischen Formen der Institutionenbildung, die von der Norm der Reziprozität ausgingen und die sich konkretisierten in Selbstverwaltung und selbstgesetzter Gerichtsbarkeit: in der Wahl der Funktionsträger auf Zeit und im Reihendienst; mit dem Prinzip des freien Eintritts und der Kooptation; mit den Rechtsfiguren der Delegation und der Repräsentation.“⁴⁰⁹ All diese Vorgaben brachten die Bruderschaften der Binnenstädte, wie die *Sleywiker broderschap* von Soest, ein in die Organisation der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen.

Auf gleicher Grundlage war in den Binnenstädten auch die Verfassung der deutschrechtlichen Stadt bereits so ausgebildet, dass nach deren Muster zunächst die der Seestadt Lübeck und im Verlauf der in Abschnitt 4.3 dargestellten Expansion auch die der im 13. Jahrhundert neu gegründeten Städte jenseits von Lübeck gebildet wurden. Mit der gleichzeitigen Einbeziehung der von Köln dominierten rheinischen Städte hatte die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen um die Mitte des 13. Jahrhunderts den nach außen nicht mehr überschrittenen Umfang ihrer Binnen- und Seestädte erreicht.

In den Binnenstädten saßen Mitglieder der genannten Hanse in zwei Gremien mit ganz verschiedenen Aufgaben, nämlich primär in der Gilde oder Bruderschaft (Anm. 354). Aus ihr wurden nach der ab ca. 1200 sich durchsetzenden Ratsverfassung einige dann sekundär auch im Stadtrat aktiv und bestimmten die Politik ihrer Stadt mit der Folge, dass es darüber mehr Schriftquellen gibt als über ihre Tätigkeit in den Gilden. Wie die Hansekaufleute dafür sorgten, dass sich der jeweilige Stadtrat mit seinen öffentlich-rechtlichen Möglichkeiten für die Belange der nach unseren Begriffen

⁴⁰⁸ Zur wichtigen Rolle der Endverbraucher: ELLMERS, Seehäfen der Hanse (wie Anm. 155), S. 110.

⁴⁰⁹ Otto Gerhard OEXLE, Die Hanse vor der Hanse, in: Konzeptionelle Ansätze (wie Anm. 18), S. 45 – 60, Zitat S. 47.

privatrechtlichen Hanse einsetzte, wurde in Abschnitt 5.2 aufgezeigt und ist in den Hanserezessen ab 1259 umfangreich dokumentiert. Daraus hat die Forschung meist nur die nach außen gerichteten Aktivitäten der Hanse dargestellt und in alle generellen Überblicke über die Hanse eingebracht. Deshalb ist es an der Zeit, trotz der geringeren Überlieferung die Aktivitäten der Gilden in den Binnenstädten herauszuarbeiten. Dazu müssen auch Belege aus den Seestädten ausgewertet werden, was gut möglich ist, weil die dortigen Gilden denen der Binnenstädte nachgebildet waren und ihnen deshalb weitgehend entsprachen.

7.1.1. Die Zusammenkünfte der Gilden

Da die Kaufleute der deutschen Hanse sich aus „diversen Städten und Orten“ zusammengetan hatten (Abschnitt 4.2), mussten sie ihre Gilden etwas anders organisieren als die älteren Gilden der Kaufleute nur einer Stadt. Wie sie das machten, ist besonders deutlich in Osnabrück zu erkennen. Dort beriefen nämlich auswärtige zusammen mit den ortsansässigen Kaufleuten die Priester für die Marienkirche der Kaufleute (*ecclesia forensis*). Als das Domkapitel 1218 dieses Recht an sich zog, stieß es offenbar auf Widerstand, denn noch 1258 hatte es Anlass, darauf zu bestehen, dass die Besetzungen vakanter Pfarrstellen *per nullos mercenarios sive per extraneas personas, sed per ... capitulum ... deserviantur*. Allein durch diesen Konflikt ist erstens für Kaufmannskirchen auch in Hansestädten die Priesterberufung durch die Kaufleute belegt, wie sie für Kaufmannskirchen in den Außenposten besser bezeugt ist. Zweitens ist hier einmal aktenkundig, dass auswärtige Kaufleute dabei das gleiche Recht hatten wie einheimische, was nur innerhalb der hansischen Gilden möglich war. Entsprechend weist 1304 auch Stendals Gilde nicht nur Bürger (*burgenses*) sondern auch Fremde (*alieni*) als gleichberechtigte Mitglieder aus. In Soest sind im 14. Jahrhundert Hansekaufleute aus den Binnenstädten Brandenburg und Medebach sowie aus den Seestädten Bremen, Groningen, Reval und Staveren als Mitglieder der Gilde überliefert (vgl. Abschnitt 4.2). Wie in den Binnenstädten gehörten auch in den Seestädten die aus anderen Hansestädten angereisten Hansekaufleute als Gäste zur Gilde. Lübecks älteste Kaufmannsordnung wurde in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts *tu der nut des meynen copmannes, alsowol geste also borghere, di dar komen von dem mere dat gantze jar*, aufgeschrieben.

Gäste konnten aber nicht einfach selbst zur Gilde kommen, sondern brauchten die Einführung durch einen Kaufmann der Gilde, der für sie bürgte. Auch in Riga gehörten 1354 *beyde, gast unde borgher van den kopluden* zur Gilde, wobei jedes Altmitglied darauf achten sollte, *dat hee alsodanighen gast mit sich inbringe, dat hee siner nicht in schaden kome*. In Greifswald durfte deshalb 1330 jeder Kaufmann nur einen Gast zur Gildesitzung mitbringen. Zum weiteren Verfahren ist 1263 in Lübeck überliefert, dass der *meyne copman by der Travene* bei sich Kaufleute aus der Lübeck zugewandten Stadt Salzwedel eingeführt hatte, die dadurch dann auch berechtigt waren, am Hansehandel in Visby teilzunehmen. Den deutschen Kaufleuten dort musste Lübeck aber noch offiziell mitteilen, dass es die Salzwedeler damit auch in seine Visbyer Bank aufgenommen habe. Ebenso werden schon vor 1165 Kaufleute der Soest

zugewandten Stadt Medebach von ihren Kollegen in Soest in die dortige *Sleyswiker broderschap* eingeführt worden sein, sodass sie in deren Handel mit Dänemark und Russland einsteigen konnten.⁴¹⁰

Die hier für die Gilden herausgearbeitete Gleichstellung der Gäste mit den eigenen Bürgern war ein weiteres Spezifikum der Hanse der deutschen Kaufleute, zu der ja erstmals statt der Kaufleute nur einer Stadt die aus sehr vielen Städten gehörten. Deshalb war dafür von Anfang an eine Organisationsform erforderlich, die allen Mitgliedern optimale Zusammenarbeit ermöglichte und in der aufgezeigten Umstrukturierung der Gilden gefunden wurde. Damit nicht Unbefugte in dieses offene System eindringen konnten, war sicher zu stellen, dass die Auswärtigen tatsächlich zur Hanse gehörten. Deshalb mussten Altmitglieder der Gilde für alle neu Aufzunehmenden bürgen und über deren Ehrbarkeit so sichere Informationen einholen, dass sie selber *nicht in schaden komen*. Am einfachsten konnten das die aus einer anderen Hansestadt bereits eingeführte Mitglieder für neue Anwärter aus ihre Heimatstadt leisten.

Mit den so eingeführten Auswärtigen wurden die Gilden der Binnen- und Seestädte so umfangreich, dass diese mehrmals zusätzlich zu ihrer eigenen Bezeichnung als „große Gilde“ überliefert sind, so 1327 die Bruderschaft der Kaufleute zu Ehren von St. Johann in Höxter und um 1340 die nach dem Stadtpatron benannte Reinoldigilde der Kaufleute in Dortmund. In Stendal umfasste die *universitas fratrum* 1304 sowohl eine Gilde der Kaufleute, die über Land fuhren, zu denen auch die Wandschneider gehörten, als auch eine Gilde der seefahrenden Kaufleute, war also ebenfalls eine große Gilde.⁴¹¹ Die „großen Gilden“ sind kennzeichnende Einrichtungen der besonders umfangreichen Hanse der Gotland besuchenden Deutschen bzw. der Deutschen Hanse. Ihre sehr wichtige Rolle im System des Hansehandels hat die stärker auf den Außenhandel ausgerichtete Forschung bisher unterschätzt, zumal die Überlieferung geringer ist und später einsetzt.

Aussagen zur Funktion der Gilden für den Handel sind auf den ersten Blick in den Gildestatuten kaum zu erkennen, da sie vor allem die Höhe der Strafgelder festsetzen, die jeder Gildebruder zahlen musste, der ihre Regeln nicht einhielt. Aber genau darin sahen die Beteiligten einen entscheidenden Beitrag zu ihrem Handel, weil sie

⁴¹⁰ Osnabrück: Osn. UB II, Nr. 534, dazu: Die Marienkirche in Osnabrück, hg. von Karl Georg Kaster und Wolfgang Schlüter, Bramsche 2001, S. 130. Lübeck 14. Jh.: LUB II, Nr. 1001, ebenso III, Nr. 117. Stendal: HUB II, Nr. 48. Soest: HUB III, S. 434. Riga: HUB III, S. 464f. Greiswald: HUB II, Nr. 493. HUB I, Nr. 593. Lübeck 1263 an Visby: *Honorabilibus viris et dilectis domino aldermanno civitatis Lubyensis constituto in Gotlandia et ceteris concivibus suis ibidem existentibus aut venientibus ac univrsis mercatoribus hanc litteram inspecturis ...quod dileccioni et utilitati amicorum nostrorum de Saltwedele ... in sedilia et consortia nostra in civitate Wisbuy ipsos recepimus*. Medebach: HUB I, Nr. 17.

⁴¹¹ HUB II, S. 205, Anm.1: „In Höxter wird 1327 zu Ehren von S. Johann die grosse Bruderschaft der Kaufleute, grosse Gilde genannt, bestätigt.“ Das waren Hanse-Kaufleute, sonst hätte Lübeck 1294/5 nicht Höxter in einer hanseinternen Angelegenheit (vgl. Abschnitt 2.13) um Zustimmung zur Verlegung der Nowgoroder Berufung gebeten (HUB I, Nr. 1198); 1360 starb ein Kaufmann aus Höxter in Danzig, dessen Nachlass im Netzwerk der Hanse über Lübeck zurückgeholt wurde (HUB III, Nr. 536, Anm. 2). Dortmund: DUB I, Nr. 545: *processus magne gilde*. Stendal : HUB II, Nr. 48 (a. 1304): *gulda mercatorum* d. i. *pannicidarum et mercatorum ... gulda severen id est navigancium*. Bereits 1231 hatten die Markgrafen von Brandenburg die *jura fratrum gilde et illorum, qui incisores panni actenus nuncupantur* geändert und gebessert: HUB I, Nr. 242.

damit erreichen wollten, „die Reinheit der Kaufmannschaft zu halten, damit sie kein schlechtes Gerücht haben in ihrer Kaufmannschaft vor anderen Kaufleuten“, wie die Ripen- und Dänemarkfahrergilde zu Stade um 1350 in ihrer Satzung schrieb.⁴¹² Den Kaufleuten der Gilden war also bewusst, dass Ansehensverlust den Geschäftsverlust nach sich ziehen konnte. Deshalb nutzten sie ihre Zusammenkünfte dazu, Reputation und Vertrauen in ihre Verlässlichkeit und Seriosität allen Mitgliedern als Grundlage ihrer Handelsgeschäfte einzuschärfen und nach außen deutlich zu zeigen. Sie nannten sich nicht nur selber „ehrbare Männer“, wie z. B. 1290 die Kaufleute der Goslarer Bruderschaft, sondern wurden auch von außen als solche wahrgenommen, so z. B. 1253 durch die Gräfin von Flandern. Noch im frühen 16. Jahrhundert hießen die Hansekaufleute in Bergen *de Ersame gemene kopman*.⁴¹³ Selzer und Ewert arbeiteten den hohen Stellenwert dieser Ehrsamkeit heraus, die auch Organisations-, Verhandlungs- und Überwachungskosten einsparte.⁴¹⁴

Alle Gilden wählten jedes Jahr aus ihren Reihen wenigstens einen Aldermann zum Vorsitzenden, große Gilden auch mehrere. Er leitete alle Zusammenkünfte, vertrat die Gilde nach außen und hatte nach innen sorgfältig darauf zu achten, dass sich jeder Gildebruder regelgerecht verhielt. Bei groben Verstößen oder Uneinsichtigkeit konnte er sogar den Ausschluss des Betreffenden herbeiführen, entweder für eine bestimmte Zeit oder endgültig.⁴¹⁵ Der Aldermann war aber auch Ansprechpartner, wenn ein Mitglied in der Bruderschaft „Rat und Hilfe“ suchte, weil es auf irgend eine Weise in Bedrängnis geraten war.⁴¹⁶ Als eine Hilfe konnte die Bruderschaft einem Bruder einen Beitrag zu dessen Handelskapital geben, der aber am Ende der Fahrsaison zurückzuerstatten war.⁴¹⁷ Allerdings hatte die Bruderschaft nur sehr begrenzte Möglichkeiten zu direkter Hilfe.

Wurden Brüder auf ihren Handelsfahrten beraubt, zu ungerechten Abgaben gezwungen oder sonst behindert, sammelte der Aldermann ihre Beschwerden und gab sie schriftlich an den Rat seiner Stadt weiter mit der Bitte um Hilfe. Noch 1451 hielt *de Koopman tho Bremen* in seinen Statuten fest, dass die Aldermänner sehen sollten

⁴¹² HUB III, Nr. 183: *tho holdende dor reynecheit der kopenschop unde dor des willen, dat se ne quat ruchte nehebben in ere kopenschop vor anderen kopluden*.

⁴¹³ Goslar 1290: HUB III, Nr. 618, *quod honorabiles viri mercatores quandam fraternitatem habuerunt*. - Flandern 1253: HUB I, Nr. 428, Die Gräfin schreibt den *honestis universis mercatoribus et civitatibus Romani imperii*. - Bergen: Mike BURKHARDT, Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter – Organisation und Struktur, in: HGBl. 124, 2006, S. 21–70, hier S. 34.

⁴¹⁴ SELZER/EWERT, Institutionenökonomik (wie Anm. 19), S. 25.

⁴¹⁵ HUB I, Nr. 245, Utrecht 1233: *Et si ipse solus emerit vinum Colonie, hoc nullus fratrum hanse potabit Trajecti, et si quis potaverit et de hoc convictus fuerit per duos aldermannos, hansa sua carebit*.

⁴¹⁶ HUB II, Nr. 398, die Statuten der *schepluede gylle* in Deventer bestimmen 1323: *Si aliquis in dicta fraternitate ... in aliqua necessitate constitutus fuerit et alterius fratris ibi existentis auxilium et consilium pro tali necessitate relevanda requisierit et invocavit, requisitus et invocatus suis propriis expensis ab hora, qua requisitus super hoc*.

⁴¹⁷ HUB II, Nr. 468 § 14, Lübecker Malmöfahrer 1329: *Item welk broder der kumpenien gelt heft, de shal dat gelt wedder senden vor dem wintere int land*. Mit genau gleichem Wortlaut 1330 auch die Greifswalder Marienbruderschaft, HUB II, Nr. 493 § 14. Daran ist zu erkennen, dass sich die Gildebrüder vor der schriftlichen Abfassung ihrer Statuten Abschriften von anderen Statuten als Muster besorgten. Auch dafür ließ sich das Netzwerk dieser Hanse problemlos nutzen.

uppe des Kopmans neringe unde Vohrtgangck binnen unde buten Bremen. Nach innen sollten sie für ein friedliches Miteinander sorgen und auswärtige Vorfälle vor den Rat bringen, *uppe datt alle frede und gudt vorder gha und alle unfrede afgescheden werde.*⁴¹⁸ Je nach Schwere der Fälle und Aussicht auf Erfolg wandte sich der Rat dann entweder direkt an den Landesherrn des Verursachers oder schaltete Geistliche als Vermittler ein oder bat einzelne Städte mit gleichen Problemen um Unterstützung.⁴¹⁹ Versprachen Einzelmaßnahmen keinen Erfolg, wurde in kleinerem oder größerem Rahmen eine jener Tagfahrten anberaumt, die in den Hanserezessen dokumentiert sind (Abschnitt 5.2). Über diesen Beschwerdeweg gewährte jede Bruderschaft ihren Mitgliedern, solange die Hanse der deutschen Kaufleute bestand, den nachhaltigen Schutz, der mit dem ursprünglichen Beitrittseid (Abb. 8 und 21) vereinbart war, und bemühte sich, *binnen und buten* den Frieden zu erhalten als unabdingbare Voraussetzung für erfolgreichen Handel (Abschnitt 3.2).

Als älteste erkennbare Gilde entstand die *Sleyswiker broderschap* in Soest, als die Soester Kaufleute ihren Ostseehandel noch ausschließlich über Schleswig und nicht schon über die 1143 gegründete Stadt Lübeck abwickelten. Wir kennen zufällig erhaltene Teile ihrer Statuten von ca. 1340⁴²⁰, die immerhin wesentliche Tätigkeiten der Bruderschaften ansprechen, die andere Statuten detaillierter aufführen, sodass mit solchen Ergänzungen wenigstens Umriss eines Gesamtbildes erkennbar werden. Typisch für alle Bruderschaften ist mindestens einmal im Jahr eine Vollversammlung, die um 1340 in Soest *tû middenwintere ... in dren avenden*, wenn alle Kaufleute von ihren Reisen zurückgekehrt waren, in der *Romanie*, ihrem eigenen Weinhaus, stattfand. Dieses große Fest hatte einen so hohen gesellschaftlichen Stellenwert, dass die Bürgermeister an allen drei Abenden teilnahmen und je eine Kanne Wein bekamen, während den Gildebrüdern in Becher eingeschenkt wurde. Vier Schaffer (*scheffere*) der Bruderschaft, *de darû ghesat sint*, sorgten für Speise und Getränk (hier Wein), wofür sie nicht weniger als dreihundert Becher kauften. Die Soester Bruderschaft gehörte also auch zu den großen Gilden. Ein weiteres Gildemahl wurde *to sunte Olrikes misse* am 4. Juli gefeiert, bei dem die Schaffer den Wein in zwölf Steingutkannen auf die Tische stellten. Es wurde also mit deutlich weniger Teilnehmern gerechnet, weil dann viele Kaufleute auf Handelsfahrt waren. Außerdem *sal men ... gulde holden* zu Ostern und St. Michael (29. Sept.), weil an diesen Terminen Zahlungen eingingen und zu leisten waren, was also auch nicht ohne das rituelle Trinken der Gilde stattfand. Die Statuten der *fratrum gilde* von Magdeburg, Stendal und Kyritz setzten drei Jahresversammlungen fest.⁴²¹

⁴¹⁸ Friedrich PRÜSER, Eine Ordinanz aus dem Jahre 1451, in: De Koopman tho Bremen. Ein Fünfhundertjahr-Gedenken der Handelskammer Bremen, Bremen 1951, S. 5–8, Zitat S. 8.

⁴¹⁹ HUB I, Nr. 568: Lübeck wendet sich 1262 an den Erzbischof von Bremen wegen geraubter Güter. HUB III, Nr. 74: Hamburg bittet 1346 den Abt des Klosters Aduard, seinen Einfluss geltend zu machen, damit die friesischen Richter Hamburgs Kaufleute fördern. HUB III, Nr. 186: Thorn bittet Lübeck, friesische Äbte um Vermittlung anzusprechen. HUB II, Nr. 725–727: Rat und Bürger Lübecks klagen 1342 ebenso wie die von Rostock und Stralsund gegen die Grafen von Holstein.

⁴²⁰ HUB II, Nr. 666.

⁴²¹ HUB I, Nr. 242 und S. 110, Anm. 1.

In allen Gilden oblag den jährlich neu zu wählenden Schaffern die Durchführung der großen Versammlungen. Bei der Gilde der Kaufleute in Stendal sorgten 1304 ebenfalls vier Schaffer (*ministrantes*) für die Abende, an denen „die Gilde getrunken und gefeiert wird“. ⁴²² Soweit Zeitangaben vorliegen, fand dieses gemeinsame rituelle Trinken abends statt und spielte eine so wichtige Rolle, dass es viele Satzungen als Kernpunkt der Treffen anzeigen, in Soest mit der Wendung, *swanner de broderschap gedrunken is*, und bei der Greifswalder Marienbruderschaft 1330 mit den Worten: *Wen se to hope drinken*, wobei Bier das übliche Getränk war. Dort musste ein Knappe, wenn er selbständiger Kaufmann werden wollte, *drie drinken up der kumpenie, ehr hie broder wert, uppe dat men sehe, wat mannes hie sy*. ⁴²³ Demnach fand das rituelle Trinken öfter statt als nur auf der jährlichen Hauptversammlung, ohne dass festgehalten wurde, wie oft es geschah. Die Bruderschaft erneuerte im gemeinsamen Trinken und Essen „das gruppenbestimmende Bündnis und trug zur Selbstvergewisserung der eigenen gesellschaftlichen Position bei. Zum andern diente die Kost als Kontaktforum, in dem interne Angelegenheiten der Bruderschaft, aber auch externe, wirtschaftliche oder städtische Angelegenheiten informell angesprochen werden konnten.“ ⁴²⁴ Das gemeinsame Trinken hatte für die Teilnehmer einen so hohen gesellschaftlichen Stellenwert, dass sie die Trinkgefäße der Gilde (Abb. 40 u. 43) und auch ihre persönlichen zu Prunkobjekten ausgestalteten (Abb. 47–50), um ihr Sozialprestige zu demonstrieren, und das nicht nur in den Kaufmannsgilden, sondern auch in allen anderen Zünften und Innungen. ⁴²⁵

Zwischen den jährlichen Hauptversammlungen und weiteren jährlichen Festen, an denen „abends die Gilde getrunken und gefeiert wurde“, trafen sich die jeweils anwesenden Kaufleute zu den davon deutlich unterschiedenen *morgenspraken*, ohne dass die Statuten angeben, wie oft diese stattfanden. ⁴²⁶ Aber die Schiffsrechte von Hamburg und Lübeck überliefern kurz vor 1300, dass die Hansebrüder an den Außenposten in Utrecht und Flandern *des sunnendaghes komen to der morghensprake ... unde also dicke, also des not is, dat de olderman en dat unbut*. Auch in Nowgorod ist 1355 *des sunnendaghes* die wöchentliche Versammlung der Kaufleute belegt. Außerdem heißt es von dem dort gewählten Vogt: *Sin richte scal he sitten al sunavende*. In London

⁴²² HUB II, Nr. 48: *omni vespere, quando gulda bibitur et celebratur*.

⁴²³ HUB II, Nr. 493.

⁴²⁴ Carsten JAHNKE, *do eten de sustere unde brodere to hope*. Die Koste der St. Antonius-Bruderschaft zur Burg in Lübeck. Zur Durchführung mittelalterlicher Feste in Lübeck, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck (wie Anm. 106), S. 97–111, Zitat S. 98f.

⁴²⁵ Z. B. beschloss 1403 die Hamburger *selschop der schonevarer, ... dat se maken leten twe zilverne bekeren, de hebbet beyde ghekostet vijfundertich mark pennynge*. Zitiert nach Peter Gabrielsson, Die Gesellschaft der Schonenfahrer in Hamburg im 15. Jahrhundert, in: Wirtschaft – Gesellschaft – Mentalitäten (wie Anm. 224), S. 41–62, hier S. 43. Detlev ELLMERS, Prunkgefäße schiffahrtsbezogener Berufe im 17. bis 19. Jahrhundert, in: Auf See und an Land. Beiträge zur maritimen Kultur im Ost- und Nordseeraum. Wolfgang Rudolph zum 75. Geburtstag. Rostock 1998, S. 213–234.

⁴²⁶ HUB II, Nr. 48, Stendal 1304: *omni vespere, quando gulda bibitur et celebratur. quicunque guldam habere voluerit mercatorum filius burgensis nostri, cujus pater ipsam antea habuerat, ad prima morghensprake recipietur et dabit 2 solidos et 2 denarios*.

war es 1447 *des mytwekens, wen de koepman vorgadert is*.⁴²⁷ Trotz unterschiedlicher Wochentage waren also regelmäßige wöchentliche *morgenspraken* an den Außenposten üblich. Da deren Organisationsformen von den Gilden in den Binnenstädten übernommen worden waren, kam man dort sicher auch regelmäßig zu wöchentlichen *morgenspraken* zusammen. Sofern es nötig war, konnte der Aldermann auch zusätzliche Zusammenkünfte gebieten. Solches pragmatisches Eingehen auf die jeweilige Situation ist typisch für die Hanse. Dass dabei die Gelegenheit genutzt wurde, die Reputation potentieller Handelspartner und die akuten Angelegenheiten des Handels zu besprechen, versteht sich von selbst, ist aber nur in den Statuten des Stalhofs überliefert, wo man sich versammelte *in des koepmans halle, umme tho sprekende van saken, de den koepman angan ofte anroren*. Inhaltlich erfährt man nur aus der Marienbruderschaft zu Greifswald, dass bekannt zu geben war, wenn ein Bruder sein Schiff befrachtete.⁴²⁸ Überliefert ist deshalb weiter nichts, weil die Gildebrüder über den Inhalt ihrer Besprechungen strengstes Schweigen vereinbart hatten. Wer etwas weitersagte, wurde ausgeschlossen (Abschnitt 2.13).⁴²⁹

7.1.2. Die Gebäude der Gilden

Für ihre Zusammenkünfte brauchte die Kaufmannsgilde in jeder Stadt, in der es sie gab, ein Haus, über das die Satzungen aber nicht informieren. Einige Schriftquellen lassen sich aber auf erhalten gebliebene Gebäude beziehen und machen Tendenzen der Entwicklung erkennbar (Abschnitt 1.9). Aus den Anfängen der Entwicklung kennen wir den Grundriss der schon 1157 als bestehend bezeugten Gildehalle der Kölner Englandfahrer in London. Er stimmt erstaunlich genau mit dem des um 1240 gebauten Hauses der großen Reinoldigilde in Dortmund überein (Abb. 36). Beide Gebäude gehörten demselben Haustyp an. Es ist davon auszugehen, dass die Kaufmannsgilden solche Häuser zuerst in ihren Heimatstädten besaßen, so z. B. die *Sleyswiker broderschap* schon vor 1143 in Soest. Erst nachdem sich die Häuser dort bewährt hatten, konnten sie als Vorbild für die später auch an wichtigen Zielen ihrer Handelsfahrten errichteten Versammlungshäuser dienen, wie nach 1161 für das Haus der Gotland besuchenden Deutschen in Visby.

In Dortmund diente das Gildehaus zugleich der Stadt als Rathaus, denn der Rat bestand ja aus einigen Gildemitgliedern. Das zweischiffige Erdgeschoss nutzte die Gilde als Tuchhalle und den Saal im Obergeschoss für ihre Versammlungen und für die Sitzungen des Rats. Als sich ab ca. 1200 die Ratsverfassung in den Hansestädten durchsetzte, wurden in vielen von ihnen die Rathäuser nach diesem Muster eingerichtet.

⁴²⁷ Hamburg: Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 398, § 2, 3 a; Lübeck ähnlich ebd. S. 404, § 3. Nowgorod: JENKS, Schraen (wie Anm. 117), IV, 116: *Disse wilkore is gemaket na Godes bort 1355, des anderen sunnendages in der vasten* (1. März). Die Gerichtssitzungen des Vogtes: IV, 36. Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 358 (Statuten des Stalhofs VIII, 1447).

⁴²⁸ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 353, Art. I, 1 (London 1437). HUB II, Nr. 493 § 34, (Greifswald 1330): *Welk broder I ship vöfrachten, de shal men frachten uppe de kumpanie, unde nen schipper shal frömde lude enthalen, er he den andern brödern vögelecht het*.

⁴²⁹ Wie Anm. 44.

In Salzwedel gewährten die Markgrafen von Brandenburg 1233 zur Verbesserung der Stadt den Neubau eines Stadt- und Kaufhauses, in dem nur Mitglieder der „Bruderschaft Gilde“ (*fraternitas ghilde*) Tuch schneiden und verkaufen durften. Es hatte also eine Tuchhalle, über der die aus der Gilde zu wählenden 12 Ratsherren tagten. Als gleicher Bautyp wurde auch das *kophus unde rathus to Gottingen* errichtet. Trotz vieler späterer Um- und Anbauten blieb sein Dachstuhl von ca. 1270 erhalten. In Goslar blieben von dem Kauf- und Rathaus gleichen Typs Fundamente der Zeit vor 1250 erhalten. Die zweischiffige Kaufhalle im Erdgeschoss und der große Saal im Obergeschoss erhielten ihre jetzige Ausgestaltung später.

Während die Kaufmannsgilden in den meisten kleineren Hansestädten im Rathaus verblieben, begannen sie in größeren Hansestädten im Laufe des 14. Jahrhunderts aus den Rathäusern auszuziehen und eigene Gildehäuser an prominenter Stelle zu bauen. Eindeutig ist die Situation in Goslar, wo das Gildehaus der Wandschneider mit seiner Prunkfassade von 1494 am Marktplatz im rechten Winkel zum Rathaus steht. Ein Rücksprung der Mauer am Ostgiebel zeigt an, dass diese Fassade vor einen älteren Bau gesetzt wurde, der noch nicht näher datiert ist.⁴³⁰ In Soest stand das um 1340 erstmals erwähnte Gildehaus der *Sleyswiker broderschap* in vorteilhafter Lage zwischen der Kirche St. Patrokli und dem Rathaus. Es war ihr Weinhaus, das sie „Romanie“ nannte. Wir wissen aber nicht, seit wann sie es hatte. Zufällig erhalten ist die Liste der Einnahmen, die der Gilde aus ihrem Haus zufflossen. Sie versammelte sich in dessen großem Saal, konnte aber auch Räume im Haus ebenso vermieten wie die in langer Reihe vor der Außenseite stehenden Verkaufsstände, die dem Detailverkauf an die Endverbraucher dienten (Anm. 421). Hier mussten die Kämer und Höker bei den Fernhändlern also gleich zweimal zahlen, zuerst beim Erwerb der weiter zu verkaufenden Fernhandelswaren und dann beim Mieten von Verkaufsständen.

In Hameln stand das Gildehaus des *Kopmans* an einer Ecke des Marktes. Es wurde zwar im späten 19. Jahrhundert abgerissen, aber die aufwendig gestaltete Giebelfront des Fachwerkhäuses „zum Hirschen“ ist dokumentiert (Abb. 31) und die Schmuckelemente blieben erhalten (Abb. 32). Die Kaufmannschaft ließ es um 1505 erbauen und außer dem üblichen Hauszeichen über dem Prunkportal noch zwei einzigartige Schiffsreliefs in die Eichenständer des Gildesaals im ersten Stock schnitzen. Statt mit dem lokalen Weserkahn (der das Emblem der Binnenschiffer war, vgl. Abb. 30 u. 33) präsentierten sich die Kaufleute mit zwei ganz fremden Seeschiffen, nämlich mit einer Galeere des Mittelmeeres, wie Genuesen sie für Fahrten nach Flandern nutzten, und mit einem Nao, auf dem Portugiesen einerseits auf dem gerade erst 1498 entdeckten Seeweg nach Indien segelten, andererseits aber ebenfalls Flandern anliefen (Abb. 32). Damit stellten sich die seit 1351 in Flanderns Tuchzentren nachweisbaren Hamelner Wandschneider als

⁴³⁰ Soest: HUB II, Nr. 666 ab § 12. Theodor ILGEN, Zur Orts- und Wirtschaftsgeschichte Soests im Mittelalter, in: HGbl. 27, 1899, S. 115f. – Dortmund: Horst APPUHN und Eberhard G. NEUMANN, Das alte Rathaus zu Dortmund. Dortmund 1968. – Salzwedel: HUB I, Nr. 256, in *domo communi et venali nunc de novo ad communes usus constructa*; dazu Hans Planitz, Die deutsche Stadt im Mittelalter, Wiesbaden 1995, S. 284, Anm. 24. – Göttingen: 600 Jahre Göttinger Rathaus. Göttingen 1969, S. 5. Sven SCHÜTTE, Das neue Bild des alten Göttingen. Göttingen 1984, S. 48f. – Goslar: Elmar ARNHOLD und Sándor KOTYRBA, Mittelalterliche Bauten in Goslar, Braunschweig 2011, S. 46–51.

wichtigste Kaufmannsgruppe der Stadt dar, zeigten aber zugleich, dass auch Kaufleute zur Gilde gehörten, die mit ganz anderen Waren vom Mittelmeerraum und sogar schon aus Indien handelten. Diese Weltläufigkeit unterstrichen sie noch durch die Inschrift unter beiden Reliefs: *Kopmans Hand Reckt von Land to Land*. Auf der anderen Seite betonten sie, dass sie das zugehörige Risiko nicht scheuten: *Kopmans God Hat Ebbe und Flot*. Dafür nahmen sie den religiösen Schutz durch *Jesus* und *Maria* in den Medaillons über dem Portal in Anspruch.⁴³¹ Diese Selbstaussagen gewähren einen der sehr wenigen Einblicke in das öffentliche Auftreten einer sich als Elite empfindenden Kaufmannsgilde der späten Hansezeit.

Außer dem Gildehaus errichteten einige Gilden eigene Kapellen. Die bis heute erhaltene Nikolai-Kapelle baute die *Sleyswiker broderschap* in Soest gegen Ende des 12. Jahrhunderts. Nur ca. 50 Jahre nach Beginn ihrer Ostseefahrten zeigte die Bruderschaft mit Nikolaus als Schutzheiligen in der Binnenstadt die Fahrten ihrer Kaufleute übers Meer öffentlich an. Die hohe zweischiffige Halle der Kapelle hat den Grundriss der frühen Gildehäuser (Abb. 36). Jeder Kapellenpriester erhielt nach dem Gildefest am 4. Juli sechs Pfennig. Genausoviel bekam auch jeder der beiden Türwächter beim Gildefest, während den acht Altarherren im Patrokli-Münster die Seelenmessen für die verstorbenen Brüder mit je zehn Pfennig vergolten wurden. Als weiteres Beispiel stiftete nach diesem Vorbild die „Nikolai-Bruderschaft“ der Kaufleute in der Soest zugewandten kleinen Hansestadt Attendorn 1328 eine Nikolai-Kapelle. Genannt wurden dabei die Englandfahrer, die ihre Zielhäfen über Köln erreichten. Der Bruderschaft gehörten aber auch die über Lübeck agierenden Ostseefahrer an. Während die Kapelle 1742 einem Brand zum Opfer fiel, besteht die Nikolai-Bruderschaft mit geänderten Zielsetzungen bis heute.⁴³² Wo die seefahrenden Kaufleute der Binnenstädte keine Kapelle errichteten, präsentierten sie sich mit ihrem Patron, dem heiligen Nikolaus, auf andere Weise, so in Möln mit einem Wandbild in ihrer Pfarrkirche (Abb. 18). Nikolaus war aber auch der Heilige vieler Zünfte von Binnenschiffern. So hatten die Ewerschiffer von Lüneburg in der Nikolaikirche ihren Schifferstuhl aufgestellt und mit ihrem Emblem, einem Ilmenau-Ewer aus vergoldetem Eisenblech, bekrönt (Abb. 33).⁴³³

⁴³¹ Detlev ELLMERS, Seeschiffe im Binnenland als Zeichen der Kaufleute, in: Deutsches Schiffsarchiv 28, 2005, S. 375–396, hier S. 375–380. Nach HUB III, Nr. 221, waren Kaufleute aus Hameln 1351 in Brügge, Gent und Ypern tätig.

⁴³² Soest: HUB II, Nr. 666 § 10: *syn wi schuldich tû ghevenne acht altairherren in sunte Patroclus münstere juwelikeme tein pennincghe umme heyl der verstorvenen budere sele unde de capellenpristere manlikeme ses pennincghe*. Zur Nikolai-Kapelle: Reclams Kunstführer Deutschland, Bd. 3: Rheinlande und Westfalen, Stuttgart 1959, S. 675 f. - Attendorn: HUB II, Nr. 478: *Quidam oppidani nostri in Attenderne de fraternitate beati Nycolai se nominantes et ut sepius in eorum negotiationibus regnum Anglie frequentantes ... cappellam vnam infra oppidam ... de laborum suorum facultatibus et bonis ipsis a deo concessis fundanerunt et donanerunt*. Dazu Josef BRUNABEND u. a., Attendorn, 2. Aufl., Münster 1958, S. 21–25, 30–33.

⁴³³ Adolf BREBBERMANN, Lüneburg – Allerlei am Wege. Lüneburg 1980, S. 87.

7.1.3. Die Hinführung der Gäste und des Nachwuchses über die Gilde zur Hanse

Eine weitere wichtige Funktion erfüllte die *Sleyswiker broderschap* in Soest für jene, *de des jars de broderschap hebbet ghewonnen*, nämlich für Gäste (Beginn von Abschnitt 7.1.1) und den Nachwuchs. Welche Bedeutung die lokalen Bruderschaften für den Beitritt zur Hanse hatten, sei an Beispielen außerhalb des *ghemenen kopmans* gezeigt. In Dordrecht war 1201 allen der Wandschnitt verboten, „wenn sie nicht in der Bruderschaft und Hanse sind“. Wer 1308 in Antwerpen Laken über die Maas ausführen wollte und nicht in der Lakengilde war, sollte „die Hanse zahlen zur Gilde“ und wurde dadurch auch Mitglied der betreffenden Hanse.⁴³⁴ Wer im 14. Jahrhundert in Soest ebenso in die Bruderschaft eintrat, gewann damit zugleich den Zugang zum gesamten Handelsnetz des *ghemenen kopmans*. Damit ist die Frage beantwortet, wie man Mitglied jener Korporation werden konnte, die sich als *de ghemene kopman* bezeichnete und für die ab 1358 die Bezeichnung „Deutsche Hanse“ üblich wurde. Deren Bruderschaften bzw. Gilden erfüllten jeweils an ihrem Ort die wichtige Aufgabe, den Gästen und dem Nachwuchs den Eintritt in die bestehenden Organisationsformen des Handels zu ermöglichen. In Stendal sind sogar aus einer Reihe von Jahren Listen der neuen Mitglieder erhalten. Sie hatten eine Beitrittsgebühr zu zahlen, die für Söhne von Mitgliedern am geringsten war. War der Vater kein Mitglied, aber Bürger der Stadt, zahlte der Sohn mehr. Mehr als das Doppelte zahlten auswärtige Gäste, wenn ihr Vater kein Mitglied der Gilde war⁴³⁵, konnten aber immerhin einsteigen, wenn es in ihrem Ort keine Bruderschaft gab. Auf diese Weise kamen noch in den 1530er Jahren einzelne Kaufleute aus 6 kleinen Städten und 7 Minderstädten, den „zugewandten Orten“, zur Gilde der kleinen westfälischen Hansestadt Arnsberg und gehörten so *mit uns in die hense van althes*.⁴³⁶

Die Aufnahme in eine der Gilden war nur nach einer Ausbildung zum Kaufmann möglich, die in zwei Stufen erfolgte, aber voraussetzte, dass der Knabe vorher nicht nur im Rechnen gut unterrichtet war, sondern nach Einführung der schriftlichen Geschäftsführung (Abschnitt 6.3) auch im Lesen, Schreiben und in der lateinischen Sprache. Erst danach begann die Handelsausbildung mit der Lehrzeit bei einem erfahrenen Hansekaufmann (*mesterman*), der die *junghen*, auch *kinder* genannt, in die Praxis des Handels einführte. Väter schickten ihren Sohn dafür öfter in eine andere Hansestadt zu einem Geschäftspartner, der den *junghen* auch auf seine Handelsreisen mitnahm, sodass der schon früh lernte, sich in fremder Umgebung zurecht zu finden. Deshalb können auch die nur in den Außenposten überlieferten Details zum

⁴³⁴ Soest: HUB II, Nr. 666 § 5. – Dordrecht: HUB I, Nr. 57: *nisi in fraternitate et ansa sint*. Antwerpen: HUB III, S. 423 (1308): *zal ghelden de hanze ter gulde boef*. – Ähnlich die Kaufmannsgilde von Mecheln, HUB III, S. 408: *si quis burgensis, non frater dicte gulde, tamquam mercator ultra Mosam perrexerit, persolvat hansam*.

⁴³⁵ HUB II, Nr. 48, Stendal 1304: *de gulda navigantium ... filius burgensis nostri, cujus pater ipsam antea habuerat, ... dabit 2 solidos et 2 denarios, set alienus, cujus pater ipsam guldam prius non habuerit, 5 solidos dabit, si eam acquirere voluerit*.

⁴³⁶ HENN, Kleine Hansestädte (wie Anm. 142), S. 34f.

Ausbildungsgang hier eingefügt werden. In Nowgorod nahmen die *junghen* nicht an den Versammlungen der Kaufleute teil, sondern versammelten sich unter Aufsicht in einem eigenen Raum, in dem sie auch ihr eigenes rituelles Trinken feierten. Auch war geregelt, mit welchen Waren in kleinen Mengen die *kindere* sich bereits in Handelsgeschäfte einüben sollten.⁴³⁷ Die Lehre endete spätestens im 20. Lebensjahr mit dem Freispruch durch einen alterfahrenen Kaufmann (*wythovet*), in Nowgorod *vor sunte Peters schap*, dass sie *sollen doen alle sunte Peters recht*.⁴³⁸ In St. Peters Kiste wurden u. a. die Privilegien, die Schra und andere Bestimmungen aufbewahrt, die dort die deutschen Kaufleute bei ihren Abschlüssen beachten mussten. Darauf also wurde der Freizusprechende verpflichtet. Obwohl die Überlieferung in den Gilden der Binnenstädte darüber schweigt, ist davon auszugehen, dass auch dort die Lehre in vergleichbarer Weise mit einem zeremoniellen Freispruch abgeschlossen wurde.

Für den nächsten Ausbildungsgang trat dann der Freigesprochene als *knape* in den Dienst eines Hansekaufmanns, der auch *mesterman* oder einfach *mester* genannt wurde. Die *rechte tuschen mestermanne unde knappen* waren genau geregelt.⁴³⁹ Der Knappe hatte seinem Dienstherrn nicht nur bei dessen Geschäften, sondern auch in allen Gefahren beizustehen. Er war deshalb genauso bewaffnet wie dieser⁴⁴⁰ und genoss dessen Rechte und Privilegien.⁴⁴¹ Der *mester* sollte zumindest nach Nowgorod zusammen mit seinen *knappen* fahren.⁴⁴² Zur Teilnahme an den Sitzungen der Kaufleute brauchte der *knape* aber noch die Einführung durch drei Fürsprecher.⁴⁴³ War der *mester* zeitweise für seinen Handel woanders tätig, führte der *knape* dessen Geschäfte allein weiter.⁴⁴⁴ Die *mester* nutzten die für sie vorteilhafte Möglichkeit, ihre *knappen* allein mit ihrem Handelsgut auf Reisen zu schicken, so häufig, dass z. B. Dordrecht im 14. Jahrhundert *Der knapen recht, die met wiin neder comen* (die Wein den Rhein abwärts nach D. bringen) in einer Verordnung festhielt.⁴⁴⁵

⁴³⁷ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), I, 4 : *de stove, dhe dar is geheten dhere kindere stove ... also dhe beschene kindere pleget to drinkende*. In IV, 33 steht die Warenliste für Lehrlingshandel.

⁴³⁸ Ebd. V, 142, 1.

⁴³⁹ Ebd. I, 5.

⁴⁴⁰ Ebd. I, 5: *So wanne oc en knape comet in sines heren brot, so is he ime plichtich bitostande to nuden unde to nøden unde nicht to vortierende*. HUB III, Nr. 452, § 35: *dat alle de ... coopmanne ende hare cnapen wapen dragen mogen*.

⁴⁴¹ Ein Beispiel dafür ist HUB III, Nr. 508.

⁴⁴² JENKS, Schraen (wie Anm. 117), III a R 2: *So welk mesterman in den hof to Nogarden komet ... de knapen, de he mit sic bringet, de scal he mit sic dannen voren*.

⁴⁴³ HUB III, S. 464f.: *De meine kumpanie van den kopluden in Riga bestimmte 1354 in ihren Statuten § 2: Veret oc also dat hir eyn man den anderen inbringen wolde, de scal komen selfderde vor de olderlude en in tho wervende, unde se en scholden anders nicht van eme weten, den van eme echten unde van eyn eme ghuden knapen*.

⁴⁴⁴ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), III a R 4: *Will oc de mesterman dannen varen, de mach laten sinen knapen bi sineme gūde sunder broke. So wane aver dat gūt vorcoft is, so scal de knape mit dem gūde van dennen varen*.

⁴⁴⁵ HUB III, S. 209, Anm. 2.

Für einen Eigenhandel des Knappen waren unzureichende eigene Barmittel kein Hindernis. Er konnte spezifisch hansisch eine Handelsgesellschaft (mnd. *selschop* oder *mascopey*, lat. *societas*) mit seinem Dienstherrn, möglicherweise auch mit einem anderen Kaufmann bilden, der ihm in der Form der *wedderlegginge*, notfalls auch als reines Darlehen zu dem nötigen Startkapital verhalf, mit dem er selbständigen Handel einüben konnte, um den erwirtschafteten Gewinn mit dem Kapitalgeber zu teilen. Als Starthilfe zum selbständigen Kaufmann übergab z. B. 1328 der Lübecker Ratsherr Marquardus de Cosfelde alle Handelswaren, die er zur Hand hatte, seinem Neffen Vromoldus Friso, der damit Handel treiben sollte.⁴⁴⁶ Auf solche Weise konnte ein Knappe nicht nur Erfahrungen sammeln, sondern sich vor allem als zuverlässiger Kaufmann erweisen und so für seine eigene gute Reputation sorgen.

Ein Knappe stand immer unter Beobachtung, denn er sollte bei Verstößen gegen beschlossene Verhaltensregeln *nummer geholden wesen vor enen guden knapen*, so 1350 im Brügger Kontor. Eine gute Reputation brauchte er aber, wenn er sich als Kaufmann selbständig machen wollte, denn die dafür nötige Zusammenarbeit mit anderen Hansekaufleuten kam nur zustande, wenn diese ihn für vertrauenswürdig hielten. Zur Aufnahme in die Gilde hatte er seine *echte*, d. h. eheliche Geburt ebenso nachzuweisen wie seine *rechte* Geburt als Sohn eines Kaufmanns, der in des *kopmans recht* stand, also der Hanse angehörte. Für seine Reputation war wichtig, dass er *fredesam* und *ein gut knape siner handlung* war. Schließlich musste er noch an drei Zusammenkünften mit rituellem Trinken teilnehmen, *uppe dat men sehe, wat mannes hie sy*. Erst danach konnte er Bruder werden und alle Rechte und Freiheiten der Hanse für seinen Handel nutzen. Söhne von Hansekaufleuten wurden in Stendal schon bei der ersten *morgensprake* aufgenommen.⁴⁴⁷ Wer nicht als geborenes Mitglied beitreten konnte, musste sicher auch in der Gilde den im Londoner Stalhof überlieferten Beitrittseid leisten. Er legte nach Befragung zu seiner Person durch den Aldermann vor diesem *twe vinger up de krutzen* und sprach: *Dat ick der Dutschen rechte schal helpen holden und bewaren na dat ick mit minen vif sinnen begripen kan, und gen gut schal frigen up der Dutschen recht, dat in de Hanse nicht behoret, und efte ick ichtes wet, dat iegen dat recht geit, dat ick dat melden schal und dem rechte horsam wesen na miner macht: dat my God so helpe und alle sine hilligen*.⁴⁴⁸ Dieser Eid entfaltet nur detaillierter das oben angeführte Gelöbnis des Lehrlings bei seiner Freisprechung.

⁴⁴⁶ Albrecht CORDES, Wie verdiente der Kaufmann sein Geld? Hansische Handelsgesellschaften im Spätmittelalter, Lübeck 2000. 1328: Societates (wie Anm. 143) 68, 7.

⁴⁴⁷ HUB III, Nr. 160, § 4. Brügge 1350. HUB II, Nr. 493 § 9, Greifswalder Marienbruderschaft 1330: *Item shalmen neinen nehmen an disse kumpenie, hie en sy echte unde rechte gebaren unde sy fredesam unde sy ein gut knape siner handlung, unde skal drie drinken up der kumpenie, ehr hie broder wert, uppe dat men sehe, wat mannes hie sy*. HUB II, Nr. 48, Stendaler Gilde 1304: *ad primam morgensprake recipietur*.

⁴⁴⁸ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 357f., Art. VI.

7.1.4. Die Gilde als alle Lebensbereiche der Kaufleute umfassende Kooperative

Hatte der junge Kaufmann soviel erwirtschaftet, dass er einen eigenen Hausstand gründen konnte, suchte er unter den Töchtern der Hansekaufleute eine passende Frau, wobei die Höhe der Mitgift eine ebenso wichtige Rolle spielte wie die Reputation des potentiellen Schwiegervaters sowie die durch familiäre Bande erreichbare besondere Handelsverbindung zu wichtigen Knoten des raumgreifenden hansischen Handelsnetzes. So bildeten die Brüder Veckinchusen um 1400 zusammen mit ihren angeheirateten Verwandten an so bedeutenden Knoten des hansischen Handelsnetzes wie Reval, Dorpat, Riga, Lübeck, Dortmund, Köln und Brügge ein familiäres Netzwerk als Grundlage für ihren jeweils eigenen Handel.⁴⁴⁹ Wurden Kinder geboren, suchte man die Taufpaten unter den Hansekaufleuten. War ein Sohn im unterrichtsfähigen Alter, konnte man auf das von der Gilde eingerichtete Unterrichtswesen zurückgreifen, sodass er Rechnen, Lesen, Schreiben und die lateinische Sprache lernte als Voraussetzung für eine anschließende Kaufmannslehre bei einem Kaufmann der Gilde. Auch wurde er in den Gebrauch von Waffen eingeübt. Seit ca. 1400 wurden auch Töchter von Kaufleuten in den Unterricht soweit einbezogen, dass bei ihnen dann „Lesen- und Schreibenkönnen gewissermaßen zur Mitgift gehörte“.⁴⁵⁰ Starb schließlich ein Kaufmann nach lebenslanger Mitgliedschaft in einer Gilde, ehrten die anwesenden Brüder den Verstorbenen mit Totenwache und letztem Geleit und veranlassten Seelenmessen *umme heyl der verstorbenen brodere sele*, wofür in Soest die Altarherren der Hauptkirche St. Patrokli und die Kapellenpriester jedes Jahr nach Abschluss der Hauptversammlung Gelder erhielten.⁴⁵¹ In den Statuten der Greifswalder Marienbruderschaft von 1330 stehen die Maßnahmen für die Toten sogar an erster Stelle.⁴⁵² Starb jemand auf der Handelsfahrt, wurde für die Überführung zum nächstgelegenen kirchlichen Friedhof gesorgt.⁴⁵³

Die Hanse wurde also von den Kaufleuten in den Binnenstädten nicht nur als Möglichkeit zur Ausweitung des Handels durch Nutzung der Privilegien in den Außenposten wahrgenommen, sondern war in den Gilden von der Geburt bis zum Tod ständig präsen-te Lebenswirklichkeit, die das Denken und Handeln prägte, die Rahmenbedingungen für die berufliche Entfaltung und das Privatleben vorgab und Sozialkontakte auf die Hansebrüder und ihre Familien konzentrierte. Die Veckinchusen-Briefe sind ein beredtes Zeugnis für diese hansische Durchdringung des gesamten Alltags, auch wenn in ihnen das Wort Hanse überhaupt nicht vorkommt.⁴⁵⁴ Ein Ausschluss aus dieser Hanse war für einzelne Kaufleute wie für die Kaufmannschaft ganzer Städte

⁴⁴⁹ IRSIGLER, Alltag (wie Anm. 400), S. 80 f.

⁴⁵⁰ Ebd., S. 77 f.

⁴⁵¹ HUB II, Nr. 666 § 10.

⁴⁵² HUB II, Nr. 493.

⁴⁵³ HUB II, Nr. 398, die Statuten der *schepluede gylle* in Deventer bestimmen 1323: *Quicumque ex eis prius recesserit, quam corpus defuncti traditum sit ecclesiasticae sepulturae*

⁴⁵⁴ IRSIGLER, Alltag (wie Anm. 400).

nicht nur eine geschäftliche Katastrophe, sondern zerschnitt auch alle Sozialkontakte, sodass sich die Betroffenen sogleich um Wiederaufnahme bemühten.⁴⁵⁵ Die Gilden der Binnenstädte waren also jeweils an ihrem Ort die alle Lebensbereiche umfassenden, auf wechselseitigem Konsens der Mitglieder beruhenden Kooperativen der Hanse der deutschen Kaufleute. Sie sind geradezu ein Musterbeispiel für das jahrhundertelange Funktionieren einer dezentralen Organisationsform, weil in ihnen alle beteiligten Kaufleute ihre Lebensaufgabe innerhalb der vorgegebenen Strukturen fanden und darin ausreichenden Freiraum hatten, um sie jeweils individuell ausgestalten zu können. Solange das möglich war, bildeten die Gilden das feste Band, das die Hanse zusammenhielt. (Näheres in Abschnitt 7.4.).

7.2. Die Seestädte

In dem raumgreifenden Netzwerk der Hanse der deutschen Kaufleute waren die Seestädte die wichtigen Knoten, die den eigenen Kaufleuten und den Gästen aus den Binnenstädten die erforderliche Schifffahrt zu den Außenposten ermöglichten. Als Seestädte (mnd. *stede bi der see*, oder *haven*, lat. *civitates maritime*) bezeichnete diese Hanse nicht nur die in den Quellen am häufigsten genannten wendischen Hafenstädte, sondern auch die hansischen Seehäfen an der Nordsee, der Zuidersee und in Preußen und unterschied all diese „Häfen“ von den übrigen „Städten“ (des Binnenlandes).⁴⁵⁶ Mit dieser schriftlichen Überlieferung stimmt genau überein, dass nicht nur wendische Seehäfen wie Lübeck (Abb. 8, 19 u. 21), Wismar (Abb. 10) und Stralsund (Abb. 12 u. 15) ihre Hafenfunktion durch Siegel mit Schiffsbildern dokumentierten, sondern ebenso auch hansische Nordseehäfen wie Harderwijk (Abb. 11) und Staveren (Abb. 17), sowie die preußischen Hafenstädte Danzig (Abb. 13, 23 u. 25) und Elbing (Abb. 9). Schließlich waren auch Köln und die unterhalb gelegenen Rheinstädte Seehäfen, wie u. a. aus Kölns Zollrolle von ca. 1360 hervorgeht.⁴⁵⁷ Ob aber die deutsche Hanse sie zu den *steden bi der see* zählte, lässt sich nicht erkennen. Im Prinzip waren die Seestädte mit Ratsverfassung und der großen Gilde der Hansekaufleute genauso organisiert wie die Binnenstädte. Nur waren in den Seestädten die Seefahrer anfangs auch als gleichrangige Kaufleute Mitglieder der Gilde (Abb. 8 und 21). Als sie seit der 2. Hälfte

⁴⁵⁵ So Bremen 1358: HR I, 1, Nr. 216. Vgl. dazu Anm. 245.

⁴⁵⁶ HUB III, Nr. 13: *civitates maritime orientales ... videlicet Lybek, Hamborgh, Wismaria, Rozstok, Stralesund et Gripisvald*. HR. I, 1, Nr. 260 (1360) nennt als *stede by der see* an der Ostsee die Städte von Kiel bis Kolberg, an der Nordsee Bremen und Hamburg. HUB II, Nr. 211: Lübeck unterscheidet 1312 die Bürger von Kampen *ipsi apud mare occidentale morantur, nos vero prope mare orientale residemus*. HUB II, Nr. 680: 1341 erhalten die Seestädte *in parte occidentale*, nämlich Kampen, Staveren und Harderwijk Privilegien in Kopenhagen. HR. I, 1, Nr. 510 (1369) zählt zu den *civitates maritime ... de Mari australi* (= Zuidersee) u. a. Harderwijk und Staveren. HR I, 1, Nr. 286 (1362) nennt die *civitates maritime in terra Prucie*. HR I, 1, Nr. 212 § 4 u. 7 (1358): *queme in ene havene eder stad, de in der Dudeschen hense were*. Quellen zur Hanse (wie Anm. 34), S. 363 (Statuten des Stalhofs 1439): *myt den gemenen Dutschen, de den van allen haven dar syn ofte kamen*.

⁴⁵⁷ EWE, Schiffe (wie Anm. 112) unter dem jeweiligen Städtenamen. Köln um 1360: HUB III, Nr. 545 §§ 17, 55: *Item eyn eder schiiff, dat komenschaff geladen hait zo Collen ind varen sal zo Engelant off anderswar over die sie ...*

des 13. Jahrhunderts zunehmend nur noch als Frachtschiffer fuhren (Abb. 19), blieb ihre Mitgliedschaft in der Gilde der Kaufleute unangetastet. Belegt sind Kaufleute und Schiffer als Gildemitglieder z. B. 1330 in Greifswald und 1345 in Harderwijk, dessen Siegelbild eine Kogge zeigt (Abb. 11) wie das von Lübeck.⁴⁵⁸

Wie in den Binnenstädten begannen auch in den Seestädten die Gilden ab der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts aus den Rathäusern auszuziehen und eigene repräsentative Häuser an zentraler Stelle zu bauen, um darin all ihre in Abschnitt 7.1. dargestellten Aufgaben wahrzunehmen. Vor 1365 besaß die Lübecker Gilde der Schonenfahrer bereits einen eigenen Schütting (dazu Abschnitt 7.2.2). In Danzig hatte der Rat das ältere Gebäude der Georgsbruderschaft aufgehoben, um an der Stelle am Markt rechtwinklig zum Rathaus 1481 auf öffentliche Kosten für alle Kaufleute den Artushof errichten zu lassen. *So hebben de gemenen broder tho Danszke uppe deme koninck Artis have in der Lubesken banck behovet ene brodershop tho holdende.* Als weitere Bank wurde 1508 die der Schiffer genannt. Das Gildehaus in Königsbergs ursprünglich selbständigem Stadteil Kneiphof wurde 1640 genauer so beschrieben: *Der Versammlungsort der Kaufleute, der Junkerhof, ist dem Rathaus anliegend, den Rechtsprechungen, Heiraten, Gastmälern und feierlichen Trinkgelagen im Winter geweiht. Des Hofes Winkel sind vier: der Senatoren Ratswinkel, der Schöffen Gerichtswinkel, der Rosenwinkel, und der der Schiffer: Hölkwinkel genannt* (nach dem Schiffstyp Holk). Darin: *Ein hängendes hölzernes Schiff mit geblähten Segeln, einer Laterne, zwanzig Geschützen und anderen Seesachen ausgestattet* (vgl. Abb. 34).

Das hängende Schiff war ein dreidimensionales Gildeemblem, wie es erstmals 1411 für eine Kirche in Wismar belegt ist: *Im Jahre 1411 am 2. Februar haben wir Schiffszimmerleute nach Rat und mit Hilfe rechtschaffener Leute eine Bruderschaft zu Ehren der Jungfrau Maria aufgerichtet und zur Ehre Gottes und seiner lieben Mutter das Schiff in St. Nikolai und die Lichter vor dem Mariebild gestiftet, die alle hohen Feste angesteckt werden sollen.* Mit dem Marienbild wird auf einen Altar verwiesen, vor dem sich die Bruderschaft zur Messe unter ihrem Emblem versammelte. Dieses Modell blieb nicht erhalten. Abb. 34 zeigt ein Schiffsmodell des 16. Jahrhunderts aus dem Bremer Schütting der Kaufleute. Selbst in hansischen Außenposten wurden Kirchen mit Schiffsmodellen ausgestattet. Das der Marienkirche der Tyske Bryggen im norwegischen Bergen trägt die Jahreszahl 1610. Die meisten Schiffsmodelle in den Kirchen um Nord- und Ostsee (Abb. 45) sind wie die der Gildehäuser keine Votivschiffe (wie man immer wieder lesen kann), sondern Gilde- oder Standeszeichen.⁴⁵⁹

⁴⁵⁸ HUB II, Nr. 493 (Marienbruderschaft zu Greifswald), § 34: *schipper*. Kaufleute werden zwar nicht direkt genannt, sind aber aus der Aufnahme von Handlungs-Knappen (§ 9) und dem Verbot des Vorkaufs (§ 31) zu erschließen. HUB III, Nr. 79 Anm. 1 (Harderwijk): *fraternitas nautarum et mercatorum mare degentium vulgo dicte gilde.*

⁴⁵⁹ Danzig und Königsberg: RUDOLPH, *Das Schiff* (wie Anm. 483), S. 37f. Wismar: Wolfgang STEUSLOFF, *Votivschiffe. Schiffsmodelle in Kirchen zwischen Wismarbucht und Oderhaff*, Rostock 1981, S. 26. Bergen: Ebd., S. 9. Zur Deutung der Modelle: Konrad KÖSTLIN, *Schiffsschenkungen in protestantischen Kirchen. Von ständischer Repräsentanz zum Symbol lokaler Identität*, in: *Deutsches Schiffsarchiv* 11, 1988, S. 291–302.

Das Bremer Rathaus wurde 1251 als *domus consulum* erwähnt. Der heutige Bau wurde bis 1410 immer noch als der in Abb. 36 dargestellte Gebäudetyp errichtet. Wann die Kaufleute dort auzogen, ist nicht überliefert. Jedenfalls stand der Schütting *des Koopmans tho Bremen* bis 1426 wie in den oben genannten Städten rechtwinklig zum Rathaus in der von Kaufleuten bewohnten Langenstraße an der Ecke zum Markt. Danach wurde er am Marktplatz gegenüber vom Rathaus neu erbaut. Der heutige Bau entstand 1536–38. In dem fast das ganze Obergeschoss einnehmenden Gildesaal hingen die heute im Rathaus aufgehängten hölzernen Dreimastermodelle (Abb.34). In ihren Geschützen wurden bei Festen für auswärtige Gäste kleine Pulverladungen gezündet. An der Außenfront zeigt ein großes Relief im Zwerchgiebel von 1594 ein Schiff mit zwei Masten (Abb. 35). Im Renaissancestil flankieren es drei allegorische Figuren, links Merkur (= Handel), oben Neptun (= Seefahrt) und rechts Luna (= Küstenschiffahrt im Gezeitenrevier). Wie auf Staverens Siegel von 1369 (Abb. 17) ist auch in diesem Nordseehafen die schwierige, vom Mondstand abhängige Gezeitennavigation angesprochen. Der Schütting vermietete an seiner Marktfront wie in Soest eine lange Reihe von Verkaufsständen für den Detailverkauf an die Endverbraucher. Er ist bis jetzt Sitz der Handelskammer, die 1849 aus der Kaufmannschaft hervorging.⁴⁶⁰

Binnen- und Seestädte zusammen wurden zwar seit 1358 als „die gemeinsamen Städte des Kaufmanns von der deutschen Hanse“ oder kurz als „Städte von der deutschen Hanse“ bezeichnet.⁴⁶¹ Aber die Seestädte nahmen doch eine Sonderstellung ein. Sie beruhte auf ihren Häfen, mit denen sie, wie gesagt, im Handelsnetz der Hanse die Schlüsselposition zwischen Binnenstädten und Außenposten einnahmen. Die Seestädte hielten dafür eine breit gefächerte Dienstleistungspalette bereit (Abschnitt 7.2.3). Darin hatten die Seeschiffer wiederum eine Schlüsselposition, weil sie über das für den seewärtigen Warenaustausch unentbehrliche Transportmittel verfügten. Selbst für Aktionen gegen Seeräuber und für die hansischen Seekriege konnten nur die Seestädte die benötigten Seeschiffe aus dem Besitz ihrer Bürger bereitstellen.⁴⁶² Entsprechend häufig beanspruchte die Hanse der deutschen Kaufleute die Hilfe dieser Städte auf den Tagfahrten, wie an den Hanserezessen eindrucksvoll abzulesen ist. Kein Wunder, dass viele Seestädte ihre besondere Rolle durch ein Seeschiff auf ihrem Siegel anzeigten (Abb. 8–23). Vor Darstellung der für all ihre mannigfaltigen Aufgaben entstandenen Organisationsformen ist noch die innere Gliederung der großen Gilden zu behandeln, die in den Seestädten deutlicher überliefert ist als in den Binnenstädten, sodass daraus auch auf letztere zurückgeschlossen werden kann.

⁴⁶⁰ Hermann ENTHOLT, *Der Schütting. Das Haus der bremischen Kaufmannschaft*, Bremen 1931, S. 12–15, Abb. neben S. 52. Schiffsmodell abgebildet in: *De Koopann tho Bremen* (wie Anm. 418), S. 26. Zwerchgiebel: Rudolf STEIN, *Romanische, gotische und Renaissance-Baukunst in Bremen*. Bremen 1962, Abb. 441. Das Schiff hat drei Masten, aber der Besanmast trägt kein Segel. Die rechte Figur ist Luna, nicht Diana, wie Stein meint, vgl. Detlev ELLMERS, *Das Schiff als Zeichen in Mittelalter und Neuzeit. Bürgerliche Selbstdarstellung im Flussgebiet der Weser*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 19, 1996, S. 221–257, hier S. 234f. Sandsteinemblem der Bergenfahrer ebd., S. 232.

⁴⁶¹ HR I, 1, Nr. 251, S. 177–180, hier S. 177: *de menen stede des kopmannes van der Dudeschen hense*. HR I, 1, Nr. 212 § 10: *stad van der Dudeschen hense*.

⁴⁶² FRITZE/KRAUSE, *Seekriege* (wie Anm. 155).

7.2.1. Die Lübecker Gilde des *meynen kopmans by der Travene*

Das 1143 zur Stadt erhobene Lübeck bildete als erste Seestadt der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen die bis 1200 alleinige Schlüsselstelle, die den aus den Binnenstädten kommenden Kaufleuten den direkten Zugang zu den Märkten um die Ostsee vermittelte. Die dort entstandene Gilde *de meyne kopman by der Travene* war an der Ostsee die erste und lange Zeit einzige Gilde einer Seestadt dieser Hanse, nach deren Muster auch die Gilden der später gegründeten Seestädte an der Ostsee (Abschnitt 4.3) gebildet wurden. Deshalb ist es angezeigt, diese Gilde so genau wie möglich darzustellen, zumal sich dafür neue Forschungsergebnisse und bisher unerschlossene Quellen auswerten lassen.

Einen ersten Hinweis auf diese Gilde gibt Helmold in seiner Slawenchronik, in der er drei voneinander getrennte Bereiche Lübecks unterscheidet, die Burg im Norden, den Ufermarkt (das von *navibus* besuchte *forum*) an der Trave und die bewohnte Stadt (*civitas*). Am 25. Juni 1147 fand abends auf dem zu der Zeit gut besuchten Ufermarkt ein „großes Trinkgelage“ statt, infolgedessen die Leute noch am nächsten Tag „weder aus dem Lager (*strato*) noch aus den Schiffen (*navibus*) fortgeschafft werden konnten“, sodass 300 und mehr Mann, viele in Brand gesteckte Schiffe und die Stadtsiedlung einem Überfall der Slawen zum Opfer fielen. Da zu den Opfern auch die Schiffsbesatzungen gehörten, dürfte die Größenordnung der Zahl stimmen. Nur die Burg hielt dem Angriff stand.⁴⁶³ Das große Trinkgelage war offensichtlich das jeweils abends beginnende Trinken und Feiern einer Gilde. Der Standort und die Zusammensetzung dieser Gilde zeigen an, dass es die des *meynen kopmans by der Travene* war, denn nur zu ihr gehörten außer den ortsansässigen Kaufleuten auch als Gäste die über Land fahrenden Kaufleute, die auf dem Gelände des Ufermarkts lagerten, sowie die Kaufleute auf den Schiffen.

Schon für 1147 ist damit erstmals die von land- und seefahrenden Kaufleuten gebildete Gilde bezeugt, die Lübecks Rat auf seinem ersten Siegel von 1223 also mit Recht als Motor für die Stadtentwicklung darstellte (Abb. 8). Der Sommertermin war für ein Gildefest nicht ungewöhnlich; die *Sleyswiker broderschap* in Soest feierte z. B. jedes Jahr am 4. Juli ein Gildetrinken.⁴⁶⁴ Wie dort fand sicher auch in Lübeck das Fest regelmäßig zum selben Datum statt, das die Slawen natürlich kannten und für ihren Überfall nutzten. Die zahlreichen Opfer, unter denen Helmold namentlich nur den Priester Rodolf nennt, der sicher für die Kirche des Ufermarktes zuständig war, lassen auf eine große Gilde schließen, zu der außerdem noch viele Lübecker Kaufleute gehörten, die im Sommer zu den Außenposten gereist waren. Diese Gilde hatte bereits all jene Aufgaben zu erfüllen, wie sie die großen Gilden der Binnenstädte wahrnahmen. Es ist davon auszugehen, dass sie dafür ein eigenes Gildehaus hatte, das zu der Zeit aus Holz gebaut war und bei dem Überfall ebenso verbrannte wie die Schiffe. Als

⁴⁶³ Zu Lübecks Gilde: LUB VI, Nr. 784, 1, und Anm. 8, 9. Zu 1147: Helmold, Slawenchronik (wie Anm. 55) cap. 63: *Sed populus multa potacione ... neque strato neque navibus amoveri potuit. potacione ist Singular, es fand also nur ein großes gemeinsames Trinken statt!*

⁴⁶⁴ HUB II, Nr. 666.

danach Heinrichs des Löwen Gegenmaßnahmen die Slawen in Schach hielten, begann im Herbst 1147 eine Friedensperiode, in der zumindest die Lübecker Kaufleute, die beim Überfall auf Handelsreisen gewesen waren, sich an den Wiederaufbau machten, sodass trotz der erlittenen Verluste „Lübecks Ufermarkt von Tag zu Tag wuchs und sich die Schiffe seiner Kaufleute vermehrten“.⁴⁶⁵ Die Gilde wird wieder ein großes Gildehaus aus Holz gebaut haben. Zwei kleine Holzhäuser späterer Zeit sind auf dem ergrabenen Teil des Ufermarkts archäologisch nachgewiesen.⁴⁶⁶

Aber das Holzhaus wurde von der Gilde nur ca. zwei Generationen lang genutzt. Wie Jens Christian Holst überzeugend herausarbeitete, wurde im frühen 13. Jahrhundert der älteste erhaltene profane Ziegelbau Lübecks als Gildehaus auf dem Gelände des Ufermarkts direkt an der Trave erbaut (Abb. 36b), und zwar nach dem gleichen Bauplan wie um 1240 in Dortmund das Gildehaus der Reinoldigilde, das zugleich Rathaus war (Abb. 36c); die Ratsherren gehörten ja auch der Gilde an. Im Hochparterre hatten dort die zur Gilde gehörigen Wandschneider ihre Stände. In beiden Häusern nahm der Gildesaal das ganze Obergeschoss ein.⁴⁶⁷ Das Baumuster reicht tief ins 12. Jahrhundert zurück. Die 1988 in großen Teilen ausgegrabenen Grundmauern der bereits 1157 erwähnten Kölner Gildehalle in London umschlossen eine lange Halle von 10,3 m lichter Weite mit einer nicht ganz mittigen Pfeilerreihe⁴⁶⁸, was erstaunlich genau mit dem Befund im Kellergeschoss des Lübecker Gildehauses übereinstimmt (Abb. 36a+b). Auch war es genauso mit einer Schmalseite auf die im Fluss liegenden Schiffe ausgerichtet. In Lübeck konnten die angelandeten Waren von den Schiffen durch zwei Portale an der Travesseite direkt in die Halle gebracht und zur Schau gestellt werden. Hochparterre und Gildesaal betrat man dagegen von der in die Stadt führenden Straße. Schon Holst brachte die seit dem 14. Jahrhundert bei diesem Haus erwähnte Waage (*libra*) mit dessen kleinem Anbau an der Travesseite in Verbindung. Nur stand sie entgegen seiner Vermutung nicht darin, sondern bis nach 1830 draußen davor. Der Anbau diente vielmehr als der nötige abschließbare Betriebsraum, in dem die geeichten Gewichte sicher lagerten, der Waagemeister die Gebühren fürs Wiegen einnahm und dokumentierte und auch die Waageknechte sich aufhielten. Die Waage war demnach zusammen mit dem Anbau ein Dienstleistungsangebot der Gilde für die damals noch selber auf den Schiffen ihre Waren begleitenden Kaufleute.⁴⁶⁹

Eigenartigerweise hat der *meyne kopman* das so günstig am Hafen gelegene Steinhaus schon einige Jahrzehnte nach Erbauung an private Besitzer verkauft, muss also selbst noch einmal in ein anderes Haus umgezogen sein. Dafür kommt nur die große steinerne

⁴⁶⁵ Helmold, cap. 71 (wie Anm. 59). Die Erwähnung der Schiffe zeigt, dass mit *forum* ein Ufermarkt gemeint ist.

⁴⁶⁶ Manfred GLÄSER, Befunde zur Hafenrandbebauung Lübecks als Niederschlag der Stadtentwicklung im 12. und 13. Jahrhundert. Vorbericht zu den Grabungen Alfstraße 36/38 und Untertrave 111/112, in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kunstgeschichte 11, 1985, S. 117–129, hier S. 118f.

⁴⁶⁷ Der ganze Absatz nach Jens Christian HOLST, Zur mittelalterlichen Baugeschichte der Häuser Alfstraße 36/38 in Lübeck – ein Zwischenbericht, in: ebd., S. 131–143 mit Abb. 59–61 und Taf. 18.

⁴⁶⁸ Derek KEENE, Discoveries at the Hanseatic Steelyard in London, in: HGBll. 107, 1989, S. 15–26.

⁴⁶⁹ HOLST, Baugeschichte (wie Anm. 467), S. 137. Zu 1830 vgl. Anm. 342.

Tuchhalle infrage, die noch vor 1250 südlich der Marienkirche am zentral gelegenen Lokal- und Nahmarkt errichtet wurde und dann auch als Rathaus diente (Abb. 37). Wie in Dortmund und anderen Binnenstädten nutzten seitdem auch in Lübeck Kaufmannsgilde und Rat dasselbe Gebäude in den oberen Räumen jeweils für ihre unterschiedlichen Aufgaben. Als Tuchhalle der Wandschneider, die ja auch Mitglieder der Gilde waren, wird vorher die mittlere Halle des alten Gildehauses an der Trave gedient haben. Mit ihrem Umzug reagierte die Gilde auf den drastischen Bedeutungsverlust des Ufermarkts, der noch vor 1217 ganz aufgegeben worden war. Sie nannte sich aber auch am neuen Standort weiterhin *de meyne kopman by der Travene*. Seitdem hatte Lübeck nicht mehr die ursprünglichen zwei Brennpunkte, den Ufermarkt mit dem Gildehaus und die Marienkirche der Kaufleute mit dem Lokal- und Nahmarkt, an dem auch der Rat ein erstes kleines Haus hatte.⁴⁷⁰ Stattdessen waren jetzt alle für die Stadt wichtigen Einrichtungen in einem einzigen deutlichen Zentrum in der Stadtmitte konzentriert, während der Fernhandel über die Häuser der ortsansässigen Kaufleute abgewickelt wurde (Abb. 44).⁴⁷¹

Gut ein Jahrhundert blieb die Gilde im Rathaus, bis sie in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts dem Trend der Binnenstädte entsprechend aus dem Rathaus auszog. Dabei wirkte sich gemäß der neuen Institutionenökonomie die sehr große Mitgliederzahl so aus, dass der für den Zusammenhalt maßgebliche multilaterale Reputationsmechanismus seine Wirkung verlor, sodass sie sich in ihre Untergruppierungen auflöste.⁴⁷² Als erstes Anzeichen für eine Unzufriedenheit mit der überkommenen Ordnung unternahmen die Malmöfahrer 1329 einen Schritt zu größerer Eigenständigkeit. Zwar blieben sie noch innerhalb der von Lübeck abfahrenden Deutschen Schonenfahrer, scherten aber aus deren Statuten aus und schalteten den Lübecker Rat ein, der ihnen eigene Statuten gestattete und bestätigte.⁴⁷³ In der Folgezeit nahm die Erosion der großen Gilde dramatische Ausmaße an. Wie 1365 zufällig überliefert ist, trafen sich die Schonenfahrer nicht mehr im Rathaus, sondern bereits in einem eigenen Schütting zu ihren Trinkgelagen⁴⁷⁴, hatten sich also auch räumlich aus dem *meynen kopman separiert*. Aufschlussreich ist ihre 1378 geäußerte Begründung, *dat se disse kumpanye vaster wolden maken unde dat desse de bet vorstan worde, unde kore ver hovetlude myt eyner gantzen eendracht, de vor dessen schuttingh raden scholen unde scholen den vorstan*.⁴⁷⁵ Sie versprachen sich also von der viel kleineren Korporation einen festeren Zusammenhalt und bessere Vertretung ihrer Interessen und hatten in dieser Form tatsächlich rund 500 Jahre Bestand. Sie waren später stolz darauf, die älteste und bedeutendste Kaufmannskompanie Lübecks zu sein.

⁴⁷⁰ Ebd., S. 136, zeigte, dass der 1201 erstmals genannte Rat vorher in einem viel kleineren *domus consulum* am selben Markt tagte.

⁴⁷¹ ELLMERS, Verlagerung (wie Anm. 9).

⁴⁷² SELZER/EWERT, Institutionenökonomie (wie Anm. 19), S. 26.

⁴⁷³ HUB II, Nr. 485 und 486: *inter Theutonikos terram Schone visitare solentes* erhalten die *hospites ibidem scilicet Elenbogen venire solentes* 1329 vom Lübecker Rat ihre Statuten.

⁴⁷⁴ Ahasver von BRANDT, Von den Schonenfahrern zu Lübeck, in: Der Wagen. Ein lübeckisches Jahrbuch 1959, S. 23–29, hier S. 23f.

⁴⁷⁵ LUB VII, S. 117 Anm. 1.

Um 1380 erschienen die Bergenfahrer als eigene Gilde und bis ca. 1410 ebenso auch die anderen drei Kaufmannskompanien. Sie alle führten dann auch eigene Siegel (Abb. 2).⁴⁷⁶ In diesem Auflösungsprozess scherten auch *alle der getruen, de ere rechtferdige neringe* (= Lebensunterhalt) *soken to water vart, de sint scheperen, koplude edder schipmane, pelegrimen effte welker leie lude dat id sin*, aus dem *meynen kopman by der Travene* aus und gründeten 1401 ihre eigene St. Nikolaus-Bruderschaft, in der sie aber die alte Gliederung nach Fahrzielen beibehielten und an die daraus 1535 hervorgehende Schiffergesellschaft weitergaben.⁴⁷⁷ Deshalb sah sich um 1411 der gemeinsame Kaufmann zu Brügge genötigt, fünf gleichlautende Briefe an *elke nacies van kopluden der vorscreven stadt Lubeck* und einen sechsten an den Rat zu schicken.⁴⁷⁸ Damit ist zugleich unmissverständlich angezeigt, dass die jetzt eigenständigeren *nacies van kopluden* (= Kaufmannskompanien) selbstverständlich in der Hanse der deutschen Kaufleute blieben und deren Privilegien in den Außenposten weiter in Anspruch nehmen konnten. Zwischen 1375 und 1401 war *des meynen kopmannes ghebreke* so offenkundig und den vier *olderluden by der Travene* die Leitung soweit entglitten, dass sie Lübecks Rat um Hilfe baten.⁴⁷⁹ Der konnte aber auch nicht mehr helfen. Ihm fielen jedoch durch die Uneinigkeit der Kaufleute die Entscheidungen bei generellen Handelsfragen zu. Die für die Neuzeit gültige Lösung wurde erst mit der 1450 gegründeten Kaufleutekompanie abgeschlossen. Sie übernahm nämlich in der Vorrede ihrer Statuten die Bezeichnung *de meyne kopman* in leicht abgewandelter, gut wiedererkennbarer Form, auch blieben in ihrem Haus in der Breiten Straße 4–6 die 1527 aus Holz geschnitzten Embleme der Nowgorod-, Bergen- und Flandernfahrer erhalten, die das Weiterbestehen ihrer ursprünglichen Untergliederung anzeigen.⁴⁸⁰ So wurde *de meyne kopman* den neuen Gegebenheiten angepasst und konnte neben den fünf Fahrerkompanien und der Schiffergesellschaft als eigenständige Kompanie weiterleben.

Alle fünf Fahrgemeinschaften sind aber viel älter, denn sie bildeten sich bereits in Lübecks Frühzeit, als die Kaufleute ihren Handel noch nicht anders durchführen konnten als durch gemeinsame Fahrten von Fahrerverbänden zu dem Ziel, nach dem sie sich nannten (Abschnitt 6.2). Die zeitliche Reihenfolge ihrer Entstehung lässt sich sogar überraschend genau bestimmen. Als erste fuhr die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen bereits bald nach der Stadtgründung 1143 von Lübeck ab.

⁴⁷⁶ Christian OSTERSEHLTE, Organisationsformen des Lübecker Kaufmanns, in: Der Lübecker Kaufmann (wie Anm. 342), S. 69–72, hier S. 69. ELLMERS, Selbstdarstellung (wie Anm. 106), S. 422.

⁴⁷⁷ Seefahrt (wie Anm. 35), S. 8. Dieser Sammelband bietet in zahlreichen Beiträgen den derzeitigen Forschungsstand zur Schiffergesellschaft, hat aber noch nicht die Abspaltung ihrer Vorgänger-Bruderschaft aus der großen Gilde des *meynen kopmans* erkannt.

⁴⁷⁸ Zitiert nach VON WINTERFELD, Versuch (wie Anm. 8), S. 472.

⁴⁷⁹ LUB VI, Nr. 784, 1: *Wy olderlude bi der Travene, dar ghi uns to ghesat hebben van des kopmans weghene, begheren iuwes wisen rades, also des meynen kopmannes ghebreke is, wente id uns untwassen is, dat wy des nicht untrichten kunnen sunder iuwe hulpe.*

⁴⁸⁰ GRASSMANN, Statuten (wie Anm. 354), Zitat S. 22: *in der erliken geselschap der Coplude kumpanye ... hebben de gemeynen brodere... desse nageschreueene gesette ... bewillet vnnde gesettet toholdende.* Zu den Emblemen: ELLMERS, Dreimaster (wie Anm. 482), S. 21.

Innerhalb dieser Hanse bildeten sich die Fahrgemeinschaften nach Russland, Schweden, Dänemark und Norwegen, als Heinrich der Löwe nicht nur 1161 die friedliche Einigung mit den Gotländern erreicht, sondern danach auch noch Verträge auf Gegenseitigkeit mit diesen Reichen abgeschlossen hatte.⁴⁸¹ Die Rigafahrer kamen als eigene Gruppierung nach Rigas Gründung 1201 hinzu. Als die Gotland besuchenden Deutschen in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts auch die regelmäßigen Fahrten nach England und Flandern aufnahmen (Abschnitt 4.3), werden sie auch entsprechende Fahrgemeinschaften gebildet haben. Es gibt aber außer dem Emblem der Flandernfahrer in der Kaufleutekompanie keine Anhaltspunkte dafür, wie diese in Lübecks älteres System eingeordnet wurden. Gar keine eigene Gruppe bildeten in Lübecks Gilde die Kaufleute der hansischen Binnenstädte. Denn da sie Lübeck aufsuchten, um von dort an den Außenposten Handel zu treiben, gesellten sie sich jeweils zu der auf ihr fernes Handelsziel ausgerichteten Fahrgemeinschaft.

Gemäß den Gepflogenheiten solcher Gilden (Abschnitt 7.2.2) wird ursprünglich in Lübecks *meynem kopman* jeder der Fahrerverbände eine eigene Bank gehabt haben, nämlich die Schonen-, Bergen-, Schweden-, Nowgorod- und Rigafahrer. Allein die Schiffer, die ja auch weiterhin alle verschiedenen Außenposten mit ihren Schiffen anliefen, behielten die alte Anordnung der Bänke im Raum bei, als sie 1401 ihre eigene Schifferbruderschaft gründeten. Die daraus nach der Reformation hervorgegangene Lübecker Schiffergesellschaft bietet in ihrem Haus von 1535 ein anschauliches Beispiel für ein nach Zielländern geordnetes Gestühl, das als einziges bis heute erhalten blieb (Abb. 38).⁴⁸² Auf den Bänken saßen jeweils die auf einen bestimmten Hafen jenseits der Ostsee (Abschnitt 7.3) ausgerichteten Schiffer beieinander. Für deren Orientierung war in die Bankwangen jeweils das Emblem des betr. Fahrerverbandes als Relief eingeschnitzt, nämlich das der Bergen-, Riga- und Revalfahrer, bis nach 1708 auch noch das der Stockholmfahrer. An den Bänken der Aldermänner und der Kompanie zeigt die eine Wange einen Dreimaster als Emblem der Schiffer (Abb. 39), die andere zwei gekreuzte Bootshaken unter einer Krone als Emblem der Bootsleute.⁴⁸³ In der Bank der Kompanie fanden all jene ihren Platz, die andere Ziele ansteuerten als die in den übrigen Bänken ausgewiesenen.

Analog dazu trugen sicher bereits ursprünglich auch die Bänke des *meynen kopmans* die Embleme seiner jeweiligen Fahrerverbände, denn als diese sich selbständig machten, firmierten sie weiter unter ihrem Emblem, das sie nun auch auf eigenen Siegeln zeigten (Abb. 2). Die Sitzordnung geht noch auf die Zeit vor Einführung der schriftlichen Geschäftsführung (Abschnitt 6.3) zurück, als die Kaufleute noch nicht an mehreren Orten gleichzeitig Hadel treiben konnten. Trotzdem wurde auch danach noch bis zur Verselbständigung der Bänke die Sitzordnung nach Fahrerverbänden beibehalten, denn damit stellte sich die große Hanse für alle sichtbar als das in Ab-

⁴⁸¹ Helmold, Slawenchronik (wie Anm. 55), cap. 86; dazu Abschnitt 3.2.

⁴⁸² Detlev ELLMERS, Dreimaster, Bootshaken, gekrönter Stockfisch – Die Wappen der Schiffergesellschaft als Programm, in: Seefahrt (wie Anm. 35), S. 21–27.

⁴⁸³ Wolfgang RUDOLPH, Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten, Hamburg 1987, S. 40.

schnitt 4.2 dargestellte, hierarchisch geordnete Ganze dar, in dem jeder Kaufmann seinen angemessenen Platz hatte, um an den Beratungen teilzunehmen und eigene Anliegen zur Sprache zu bringen.

Ganz sicher hatte die schriftliche Geschäftsführung Auswirkungen auf die Verbindlichkeit der ursprüngliche Sitzordnung. Wo sollten all die Kaufleute sitzen, die ihre Geschäfte gleichzeitig mit mehreren Außenposten abwickelten? Nachdem sich die Sitzgruppen der großen Gilde zu selbständigen Kaufmannskompanien mit je eigenem Haus (Schütting) und Siegel umgestaltet hatten, konnte jeder Kaufmann wählen, welcher er beitreten wollte; Doppelmitgliedschaften in zwei verschiedenen Kompanien waren auch möglich. Aber ohne Mitgliedschaft in einer von ihnen konnte in Lübeck niemand Fernhandel betreiben. Wer dort als selbständiger Kaufmann tätig werden wollte, musste noch 1824 einer der kaufmännischen Korporationen beitreten.⁴⁸⁴ Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts wurde diese neue Form der Teilhabe an der Hanse der deutschen Kaufleute den Gegebenheiten in Lübeck offenbar so sehr gerecht, dass sie bis 1853 bestand, als sich Bergen-, Schonen-, Nowgorod-, Stockholm- und Rigafahrer mit der Kaufleutekompanie, den Wandschneidern und den Krämern zur „Kaufmannschaft zu Lübeck“ zusammenschlossen.⁴⁸⁵

Auch Lübecks Schiffergesellschaft blieb in der Hanse, wie sie u. a. mit ihrem Willkommpokal von 1579/80 anzeigte (Abb. 40), den sie *hense* nannte (Abschnitt 2.8). Wieso bezeichnete eine Gesellschaft, die aus einer Gilde hervorgegangen ist und in der weiterhin die Gilde feierlich getrunken wurde, ihr wertvollstes Trinkgefäß als *hense*? Es gab in der Gilde einer Seestadt nur eine Situation, in der es um Hanse ging. Wenn nämlich eine Mitgliederguppe zu ihrem jeweiligen Zielhafen aufbrach, hatte sie sich zu dem *hanse* genannten Fahrerverband verabredet. Die erste Ausfahrt (*primum passagium*) jedes Jahr zu Beginn der Fahrseason war offenbar ein so wichtiges Ereignis, dass in einer Abschiedsfeier alle Betroffenen aus dem großen Willkommpokal tranken, der deshalb danach *hense* hieß. Der hohe Stellenwert dieser Zeremonie ist auch daran zu erkennen, dass der Pokal mit Fuß, Nodus und Kuppa einem Abendmahlskelch nachgebildet ist. Selbst der Anfang des dabei aufgesagten Trinkspruchs nimmt Worte aus der Abendmahlsliturgie der evangelischen Kirchen auf, wenn auch in umgekehrter Reihenfolge:

*Trink und iss / Gott nicht vergiss;
vor allen Dingen
bewahr deine Ehr' / die wird nicht mehr.*⁴⁸⁶

⁴⁸⁴ ALKEN BRUNS, Szenen aus dem Reisebuch des Kaufmanns Johan Daniel Jacobi, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck (wie Anm. 106), S. 199–208, Zitat S. 206.

⁴⁸⁵ ELLMERS, Selbstdarstellung (wie Anm. 106), S. 421–423.

⁴⁸⁶ HORBAS, Willkommpokal (wie Anm. 35), S. 197. Der Trinkspruch ist in die Kuppa eingraviert: *drink vnde it Gott nicht vorgit vor allen dingen bewar din ehr di werdt nicht mer.* Dazu HUB I, Nr. 827 (Riga 1279): Am 4. 2. stand das *primum passagium* noch aus.

Mit diesem außen in die Kupa eingravierten Trinkspruch bringt der ganze Pokal als Selbstaussage der nachreformatorischen Schiffergesellschaft zum Ausdruck, dass sie die hansische Tradition vollinhaltlich weiterführte. Wie das Siegel von Staveren 1369 bei Fahrbeginn Schiff und Besatzung in der Sprache der Bilder unter Gottes Schutz stellt (Abb. 17), drückt das auf dem Pokal die erste Hälfte des Trinkspruchs aus. Seine zweite Hälfte betont auch für die Schiffer die Bedeutung der Ehrbarkeit, auf die die Kaufleute so großen Wert legten (Abschnitt 7.1.1 ab Anm 413). Dass Seefahrt und Handel Glückspiele sind zwischen erhofftem Gewinn und großer Gefährdung, demonstriert der Pokal mit der auf einer Kugel balancierenden Fortuna, das vorreformatorische Gildehaus des Kaufmanns zu Hameln dagegen mit dem Spruch: *Kopmans God Hat Ebbe und Flot* (Abb. 31).

Die aus dem *meynen kopman* ausgeschiedenen Fahrerverbände bezogen nicht nur eigene Schüttinge, sondern richteten auch eigene Kirchenstühle und Altäre ein, die Schiffer in der Jakobikirche (Abb. 41), die Kaufleute in der Marienkirche. Für ihren Kirchenstuhl und Schütting beriefen z. B. die Bergenfahrer 1469 den Geistlichen Christian von Geren zu ihrem *cappellano unde secretario*. Der trug in das von ihm zu führende Schütting-Rechnungsbuch nicht nur erstmals die wenigen Verabredungen der Satzung und das Verfahren der Schafferwahl ein, sondern auch eine mit dem Zollprivileg König Magnus Eriksons von 1343 beginnende mnd. Bergenfahrer-Chronik, die er bis zu seinem Tod 1486 mit aktuellen Informationen fortführte. Daraus wurde den im Winter abends in ihrer Trinkstube zusammensitzenden *copgesellen* vorgelesen zur Identitätsstiftung durch vergegenwärtigte Vergangenheit (Abschnitt 2.10).⁴⁸⁷ Ohne weitere Details vorzutragen, mag das Beispiel als Hinweis darauf genügen, dass die neuen Kompanien die in den Abschnitten 7.1.1–7.1.3 aufgezeigten Aufgaben der Gilden fortführten und so für die soziale Einbettung ihrer Mitglieder ebenso sorgten wie für ein fundiertes Selbstbewusstsein.

7.2.2. Die Gilden der anderen Seestädte

Wie Peter Gabrielsson zusammenfasste, schloss die Hamburger Forschung aus den erhaltenen Schafferbüchern, Satzungen usw., „dass die Kaufleute in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts beginnen, sich in Fahrergesellschaften zusammenzuschließen“. Ob die Flandernfahrer, Englandfahrer und Schonenfahrer „im 15. Jahrhundert als kaufmännische Interessenvertretungen angesehen werden können, ... erscheint sehr zweifelhaft“, da nur überliefert ist, dass sie sich „hauptsächlich der Pflege des geselligen Zusammenlebens widmen und dass ihnen die politisch führenden Köpfe der Stadt angehören“. 1375 seien *84 Mercatores de Flandern*, *35 Mercatores de Anglia* und *40 de Lubeke vaar* erwähnt.⁴⁸⁸ Dabei übersah Gabrielsson, dass aus Hamburg Flandernfahrer schon 1252/53, Englandfahrer 1266 und Schonenfahrer 1283 Pri-

⁴⁸⁷ Gerhard FOUQUET, ‚Geschichts-Bilder‘ in einer Reichs- und Hansestadt – Christian von Geren und seine Chronik der Lübecker Bergenfahrer (ca. 1425–1486), in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck (wie Anm. 106), S. 113–125.

⁴⁸⁸ GABRIELSSON, Schonenfahrer (wie Anm. 425), Zitate S. 41–43.

vilegien erhielten.⁴⁸⁹ Der offensichtliche Widerspruch zwischen der Überlieferung des 13. und des 15. Jahrhunderts löst sich auf, wenn man das Geschehen an Lübecks großer Gilde als Interpretationsmuster für das mit Lübeck eng verbundene Hamburg anwendet. Danach hatte auch Hamburg anfangs eine große Gilde. Die Flandern-, England- und Lübeckfahrer, die 1375 zusammen 159 Kaufleute zählten, waren wahrscheinlich schon die eigenständigen übersichtlicheren Korporationen. 1380 wurde als weitere Gruppe *der schiplude ghille tho sunte Nycolai* in einem Hamburger Testament bedacht.⁴⁹⁰ 1420 kamen noch die Islandfahrer hinzu. Sie alle blieben bis ins fortgeschrittene 19. Jahrhundert selbständig, widmeten sich wie die Gilden in den Binnenstädten der Pflege ihres geselligen Zusammenlebens (Abschnitt 7.1.4), gehörten aber gleichzeitig (wie vorher die große Gilde) auch weiterhin der Hanse des *gemeynen kopmans* an, solange diese bestand. Deshalb ist überhaupt nicht zweifelhaft, dass sie wie in Lübeck die kaufmännischen Interessen vertraten. Ihr angeblich im 14. Jahrhundert erfolgter Zusammenschluss zu Fahrergesellschaften ist jedenfalls eine falsch verstandene Quelleninterpretation.

In anderen Seestädten hielt die Gilde ihre Untergruppierungen zusammen. In Riga war die *gilda communis* bereits 1211 Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Kaufleuten der Gotland besuchenden Deutschen und dem Bischof von Riga, der sie nicht verbot, wie man immer wieder lesen kann⁴⁹¹, sondern von seiner Zustimmung abhängig machte. Denn als Stadtherr wollte er nicht, dass die Gilde „den Richtern der Stadt etwas entzog, weil über den Gilden das höhere Recht steht“.⁴⁹² Zu welcher Lösung man bei diesem juristischen Vorbehalt kam, ist nicht überliefert. In einer Urkunde von 1231 zeigt die Zeugenliste, dass Kaufleute der Gotland besuchenden Deutschen Rigas Rat bildeten und ohne Rückfrage beim Bischof den Lübeckern einen Hof in Riga übereigneten, also die für einen Rat übliche Kompetenz zur Selbstverwaltung hatten. Analog dazu werden sich auch die vielen in Rigas Zeugenlisten von 1211, 1231 und 1232 aufgeführten Kaufleute der Gotland besuchenden Deutschen⁴⁹³ zu ihren regelmäßigen Sitzungen in einer Gilde mit entsprechender Selbstverwaltung getroffen haben.

Als sie 1354 ihre Statuten schriftlich festhielten, nannten sie sich Kaufleutekompanie, die in ihrem Wappen unter den vom Kreuz gekrönten, gekreuzten Schlüsseln aus dem

⁴⁸⁹ Hamburger Flandernfahrer schon 1252/53 in HUB I, Nr. 421: *ad instantiam universorum mercatorum Romani imperii Hammenburgensisque civitatis*. Englandfahrer 1266 (wie Anm. 187). Hamburger Schonenfahrern werden 1283 in HUB I, Nr. 922 Vitten erlaubt, auf denen sie zur Marktzeit Buden zum Wohnen (*tabernas*) bauen dürfen.

⁴⁹⁰ Hans-Dieter LOOSE, *Hamburger Testamente 1351–1400*, Hamburg 1970, Nr. 51.

⁴⁹¹ So noch Thomas BRÜCK, *Zwischen ständischer Repräsentanz und Interessenkonflikten. Bemerkungen zur Entwicklung der Großen Gilde in Riga im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts*, in: *Genossenschaftliche Strukturen* (wie Anm. 19), S. 239–271, hier S. 243.

⁴⁹² HUB I, Nr. 88: Der Bischof von Riga gewährte den *mercatores Guttenses* Zollbefreiung in Livlands Häfen. Dass mit *Guttenses* nicht die Gotländer gemeint sind, sondern die Gotland besuchenden Deutschen, ergibt sich aus der Zeugenliste, deren identifizierbare Kaufleute aus Lübeck stammten. *Nulla gilda communis sine episcopi auctoritate statuetur nec ex ea iudici civitatis in aliquo detrahetur, quia super gildas est principale iudicium*.

⁴⁹³ HUB I, Nr. 88, 240 und 243 Anm. 3.

Stadtwappen von Riga ein segelfertiges Schiff zeigt.⁴⁹⁴ Nicht nur die Seestädte, sondern auch ihre Gilden führten also das Seeschiff im Siegel (vgl. Abb. 42). 1411 schrieb Lübecks Rat den *Ersamen wisen mannen, olderluden, bisitteren unde der gantzen cumpanie des groten gildestoven to Rige, unsen leven vrunden* einen Brief. Dessen Anrede bestätigt, dass der Adressat die Kaufmannskompanie war, die zusätzlich auch Große Gilde genannt wurde, wie in Höxter die Bruderschaft der Kaufleute zu Ehren von St. Johann oder in Dortmund die Reinoldigilde.⁴⁹⁵ Mit Aldermännern und Beisitzern hatte die Kompanie von Riga die für große Korporationen übliche Organisationsform, in der wie bei den Binnenstädten größter Wert auf die Ehrsamkeit der Kaufleute gelegt wurde.⁴⁹⁶ Anders als in Lübeck und Hamburg löste sich die Große Gilde in Riga aber nicht in ihre Untergruppierungen auf. Nur ihrer Nachwuchsorganisation, der 1413 erstmals genannten Schwarzhäupter-Gilde der Kaufmannsknappen, gewährte sie 1414 eigene Statuten.⁴⁹⁷ Beide waren auf gute Kooperation angewiesen, denn die Knappen arbeiteten ja jeweils für einen der Kaufleute der Großen Gilde und traten in diese ein, wenn sie sich als Kaufleute selbständig machten.

In Bremen verzichtete der Erzbischof 1181 „auf die *hansa*, auf die er Anspruch hatte gemäß dem Begehren der Bürger“. Unter den Bürgern begehrten vorher natürlich nur die Kaufleute, in die Hanse aufgenommen zu werden, und hatten dafür dem Stadtherrn die fällige Gebühr gezahlt. Seit 1181 brauchten sie nur noch für den internen Bedarf ihrer Hanse aufzukommen (Abschnitt 2.9). Wie in der Binnenstadt Stendal (Anm. 435) ist dafür auch in der Seestadt Bremen die Höhe der Gebühr überliefert, weil deren Stadtrecht von 1303/08 für den Bürger bestimmte: *Wel he oc en copman wesen, so scal he ver schellinghe geven vor sine hense*. Danach mussten also alle Bremer Kaufleute in der Hanse sein.⁴⁹⁸ *De Koopman tho Bremen* war eine Bruderschaft, die alle Kaufleute und Schiffer umfasste und deren Bootsleuten (Matrosen) in ihrem Schütting eine eigene Dornbein (Stube) zur Verfügung stellte.

Unter ihnen beschlossen die *gemene Bargefarer* (Bergenfahrer) 1550, den vorhandenen Schiffsraum durch vier gewählte *Frachtheren* so regeln zu lassen, dass er zuerst den Bremer Kaufleuten zur Verfügung stand. Dafür sollte *yn der Frachtheren Hüsen*, also nicht im Schütting, *eyne Rulle* ausgelegt werden, *dar mach ein ider opschriven, ... wat eme gelevet tho schepende*. Zwar richteten sich die Bergenfahrer dabei nach dem Vorbild der Lübecker Schonenfahrer, denen schon 1378 vier *hovetlude* vorstan-

⁴⁹⁴ HUB III, S. 464 zu Nr. 76, Anm. 2. BRÜCK, Ständische Repräsentanz (wie Anm. 491), S. 243. Brück deutet S. 247 fälschlich (vgl. Abschnitt 1. 2) die 1354 schriftlich abgefassten Statuten der Kaufmannskompanie als deren Gründungsdatum und folgert aus der erst 1399 überlieferten Bezeichnung „Große Gilde“, dass die Kompanie deren Vorläufer war. Tatsächlich aber sind die großen Gilden trotz ihrer späten schriftlichen Nennung Einrichtungen der Frühphase der Gotland besuchenden Deutschen (vgl. Abschnitt 1. 4), als deren gesamter Handel mündlich organisiert wurde (vgl. Abschnitt 1. 6).

⁴⁹⁵ Vgl. Anm. 380. Keineswegs hat sich die Kaufleutekompanie nach 1354 zur großen Gilde entwickelt, wie BRÜCK, Ständische Repräsentanz (wie Anm. 491), S. 247 angibt.

⁴⁹⁶ ARLivISt I, Nr. 195, zitiert nach BRÜCK, Ständische Repräsentanz (wie Anm. 491), S. 247.

⁴⁹⁷ Ebd., S. 247.

⁴⁹⁸ 1181: HUB I, Nr. 31, *Hansam eciam, que ad nos respectum habuit, arbitrio civium, permisimus*. 1303/08: Das Bremische Stadtrecht (wie Anm. 272), III, 22.

den (Anm. 476), aber ein Ausstieg aus dem *Koopman tho Bremen* ist nicht erkennbar. Das als Steinmetzarbeit Mitte des 16. Jahrhunderts aufwendig gestaltete Emblem der Bergenfahrer war wahrscheinlich am Haus eines Frachtherrn angebracht und zeigte dessen besondere Stellung an. Im Übrigen nahm *de Koopman tho Bremen* für den Seehafen kontinuierlich die spezifischen Aufgaben wahr. Seit 1410 kennzeichnete er das Fahrwasser der Weser mit ausgelegten Tonnen, wofür er von allen Schiffen ein Tonnengeld einzog. 1545 gründete er das Haus der armen Seefahrt als Stiftung zur Versorgung alter Seeleute und ihrer Witwen.⁴⁹⁹ Wo wie hier die Gilde einer hansischen Seestadt beisammen blieb, führte sie für ihren Schriftverkehr ein eigenes Siegel, wie das des *collegii mercatorum* von Memel (heute Kleipeda), das wie viele Seestädte (Abb. 8–23) mit einem Schiff die Ausrichtung auf die Fahrt zu den Außenposten anzeigt. In Memel ist das der Dreimaster des 16. Jahrhunderts (Abb. 42).⁵⁰⁰

In Rostock umfasste die Großform 1566 *sehfarinn mans, schiffer, Schonefarer, Bergerfarer, koffleute unnd menigklige burger, reich unnd ahrm*. Sie nannte sich aber Schonenfahrergelag, was voraufgegangene Separierungstendenzen anzeigt, die aber anders als in Lübeck wieder zu einer Gemeinsamkeit führten.⁵⁰¹ In dieser Zusammensetzung bestand das Schonenfahrergelag auch noch 1795, als Rostock schon lange nicht mehr zur Hanse gehörte, und pflegte immer noch die althergebrachte Form der Zusammenkünfte mit dem von jährlich neu gewählten Schaffern ausgerichteten Gilde-trinken (Abb. 43). Wie in vielen anderen Hansestädten blieben nach dem Ausscheiden aus der Hanse auch in Stade die hansischen Korporationen weiterhin bestehen. Jedoch zeigen dort die Statuten der Gilde der Ripen- und Dänemarkfahrer deren Eigenständigkeit schon seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts an. Ebenfalls ihre eigene Organisation hatten dort die Wandschneider (Flandernfahrer), deren Statuten allerdings erst von 1672 überliefert sind.⁵⁰² Köln hatte schon bevor es den Gotland besuchenden Deutschen beitrug, mehrere Kaufmannsverbände, sodass dort gar keine große Gilde entstand. 1157 sind die Englandfahrer erstmals bezeugt, die sicher auch in Köln ihr eigenes Gildehaus hatten genau wie die Dänemarkfahrer, die dort 1246 ein neues Haus mieteten. 1259 wird dort als weitere Kaufmannsvereinigung die Richerzeche erwähnt.⁵⁰³ Offensichtlich ist in jeder Stadt mit eigener Entwicklung zu rechnen, die nach den lokalen Gegebenheiten untersucht werden muss.

Selbst an der Errichtung von Kapellen und Kirchenstühlen lässt sich die Tendenz zu stärkerer Eigenständigkeit der Untergruppen der Gilden ablesen. 1345 richtete die Gilde der Seefahrer und Kauffleute von Harderwijk in der städtischen Pfarrkirche eine

⁴⁹⁹ ENTHOLT, Schütting (wie Anm. 460), S. 9–15. Frachtherren: Hermann ENTHOLT und Ludwig BEUTIN, Bremen und Nordeuropa, Weimar 1937, S. 29f. Sandsteinemblem der Bergenfahrer: Detlev ELLMERS, Das Schiff als Zeichen in Mittelalter und Neuzeit. Bürgerliche Selbstdarstellung im Flussgebiet der Weser, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 19, 1996, S. 221–257, hier S. 232.

⁵⁰⁰ Konrad GATZ, Kauffahrer, Krämer und Handelsherren, Hannover 1949, S. 121.

⁵⁰¹ Wilhelm STIEDA, Das Schonenfahrergelag in Rostock, in: HGBll. 1890/91, S. 115–150, Zitat S. 144.

⁵⁰² HUB III, Nr. 183. KOLLER, Werk des Wandschnitts (wie Anm. 357).

⁵⁰³ 1157: HUB Nr. 13–14; 1246: RADTKE, Schleswig und Soest (wie Anm. 153); 1259: HUB I, Nr. 523: *richerzecheyt*.

Kapelle noch für alle Mitglieder ein.⁵⁰⁴ Aber als sich in Lübeck die Untergruppen der großen Gilde des *meynen kopmans by der Travene* vor 1400 selbständig gemacht hatten, stellten die Bergenfahrer dort nur für sich einen eigenen Olav-Altar auf. Die Rostocker Bergenfahrer zeigten ebenfalls ihre Eigenständigkeit noch vor 1416 mit einem eigenen Altar an. Ebenso machten es die Bergen- bzw. Norwegenfahrer in Greifswald um 1400, in Stralsund zu Beginn des 15. Jahrhunderts und wenig später auch in Wismar.⁵⁰⁵ Bereits am Ende des 14. Jahrhunderts stellten die Nowgorodfahrer in der Stralsunder St. Nikolaikirche ihren eigenen Kirchenstuhl auf, dessen Reliefplatten heute noch eine anschauliche Vorstellung vom Nowgorodhandel bieten. Die Wandschneider richteten dort 1411 ihr neues Gestühl ein, damit der 1406 gestiftete Altar einen würdigen Platz habe.⁵⁰⁶

Schon 1356 und 1359 wird in Wismar die *societas velificatorum* bzw. *fraternitas velificatorum* („Schiffergesellschaft“) erwähnt. In Stralsund hatte die St. Marien-Broderschaft der Schiffer von 1488 ein eigenes Haus und führte ein eigenes Siegel, das mit zwei Zeichen zeigt, dass sowohl Schiffer (Schiffsrumpf) als auch Matrosen, die man Bootsmänner nannte (Bootshaken), Mitglieder waren (Abb. 24). Auch in Stettin hatten die Schiffer ihr Seglerhaus, über dessen Portal sie sich um 1600 mit dem Steinrelief ihres Emblems, des Dreimasters, präsentierten (Abb. 44).⁵⁰⁷ Wie all diese einzelnen Hinweise zeigen, griff die Separierung, die in Lübeck genauer überliefert ist, auch auf die anderen wendischen Seestädte über. Zugleich machen die wenigen Beispiele deutlich, dass auch dort die vor ca. 1400 anzusetzenden großen Gilden in einzelne Fahrergruppen unterteilt waren, unter denen bei den Wandschneidern auch die Flandernfahrer zu suchen sind. Weiter zeigt sich, dass auch Religion keineswegs Privatsache war, sondern so ausgeübt wurde, wie es die Hanse vorgab, die sogar ein Bußgeld erhob, wenn jemand bei der Messe *unlust* zeigte und damit die ganze Gemeinschaft um den benötigten göttlichen Beistand zu bringen drohte.⁵⁰⁸

Die deutliche Überlieferung in den Seestädten lässt auch die wenigen, allein nicht sehr aussagefähigen Hinweise auf eine Untergliederung der Gilden in den Binnenstädten in neuem Licht erscheinen. Schon vor dem Auftreten der Gotland besuchenden Deutschen gab es ja die auf ein Zielland ausgerichteten Einzelhansen, wie die *Sleyswiker broderschap* in Soest oder die Englandfahrer und davon getrennt die Dänemarkfahrer in Köln.⁵⁰⁹ Dieses Prinzip der Gruppierung nach Fahrzielen behielten die Kaufleute aus den Binnenstädten bei, als sie in Lübeck den *meynen kopman by der Travene* mit den oben genannten Fahrergruppen gründeten. Von dort wurde das Prinzip im 13. Jahrhundert an die wendischen Seestädte weitergegeben. Ebenso wurde nach dem

⁵⁰⁴ HUB III, Nr. 79, Anm. 1.

⁵⁰⁵ Thomas BRÜCK, Korporationen der Bergenfahrer in den wendischen Städten unter besonderer Berücksichtigung Stralsunds, in: Genossenschaftliche Strukturen (wie Anm. 19), S. 135–163, hier S. 143 f.

⁵⁰⁶ Nikolaus ZASKE, Die gotischen Kirchen Stralsunds und ihre Kunstwerke, Berlin 1964, S. 139.

⁵⁰⁷ RUDOLPH, Schiff als Zeichen (wie Anm. 484), S. 57 f.

⁵⁰⁸ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), IV, 10: *Vortmer weret, dat jeman unlust dede under der missen, et were wormede et were, de breke 1 marc.*

⁵⁰⁹ Soest: HUB II, Nr. 666; zu Köln vgl. Anm. 40 und 153.

Vorbild der *Sleyswiker broderschap* in Soest das „See- oder Sehwicker Amt“ in Arnsberg gegründet (Anm. 142). Erst vor diesem Hintergrund sind die 1165 erwähnten Dänemark- und Russlandfahrer von Medebach und die 1328 genannten Englandfahrer in der Bruderschaft des seligen Nikolai im westfälischen Attendorn entscheidende Zeugnisse dafür, dass dieses Gruppierungsprinzip auch in den Binnenstädten weiterhin beibehalten wurde.⁵¹⁰ Schriftlich festgehalten wurde Letzteres, weil die „Bürger der Bruderschaft“ eine Kapelle stifteten, und zwar ebenso wie 1345 die oben genannte Kapelle in Harderwijk für die gesamte Bruderschaft.

In Stendal betreffen um 1300 mehrere Urkunden mit jeweils anderem Wortlaut für ihre Mitglieder eine Bruderschaft, die sich als „Gesamtheit der Brüder“ bezeichnete.⁵¹¹ Sie hatte zwei Gilden als Untergruppen, die „Gilde der Seefahrenden“ (= Kaufleute, nicht Seeleute) und die „Gilde der Kaufleute“, nämlich die über Land fahrenden, zu denen auch die Wandschneider gehörten, die in Flandern Tuche einkauften. 1304 konnten Kaufleute in beiden Gilden Mitglied sein, was sicher wie in Lübeck an schriftlicher Geschäftsführung lag, die den Handel an diversen Orten ermöglichte, sodass die betr. Kaufleute nicht mehr einer einzigen Fahrergruppen zuzuteilen waren. Weitere Hinweise geben die Personennamen von Kaufleuten in Soest. Dort saßen in der Gilde außer Hansekaufleuten aus den Binnenstädten Brandenburg und Medebach die aus den Seestädten Bremen, Groningen, Reval und Staveren dazu mehrere aus der livländischen Familie Vockinchusen so regelmäßig, dass sie im 14. Jahrhundert Soester Bürger geworden waren, um über ihre Ursprungsstädte die Fahrten zu den Außenposten zu ermitteln.⁵¹² Insgesamt ist wie in den Seestädten deshalb auch in den Binnenstädten der Hanse der deutschen Kaufleute von Anfang an eine Sitzordnung anzusetzen, die über die Seehäfen auf die Außenposten ausgerichtet war, aber auch Plätze für Kaufleute aus anderen Binnenstädten vorsah. Dadurch war in den Gilden das ganze Netzwerk der großen Hanse in nuce präsent und konnte als ein wohlgeordnetes Ganzes körperlich miterlebt werden.

7.2.3. Die Seehäfen als Dienstleistungszentren für das hansische Netzwerk

Die Seestädte unterschieden sich von den Binnenstädten nicht in den Strukturen der Gilden, wohl aber in deren Aufgaben, die ganz auf die spezifischen Belange des Güterumschlags im Hafen ausgerichtet waren. Denn den entscheidenden Unterschied bewirkte allein der Seehafen, weil nur dort die Kaufleute aus dem Binnenland die Waren vom Lastwagen oder Binnenschiff aufs Seeschiff umladen konnten und umgekehrt. Solange

⁵¹⁰ Medebach HUB I, Nr. 17: *concius ... negocietur in Datia vel Rucia vel in alia regione*. Attendorn HUB II, Nr. 478: *oppidani de fraternitate beati Nycolai se nominantes et ut sepius in eorum negationibus regnum Anglie frequentantes*.

⁵¹¹ HUB I, Nr. 1312, Anm. 1: 1289 *gulda mercatorum*. 1288 *fraternitas panicidarum, qui wantsnidere dicuntur, et stagna petentium, qui severre nuncupantur*. HUB II, Nr. 48: *Anno Domini 1304 biberunt guldam ... universitas fratrum ... gulda mercatorum und gulda severen, id est navigantium ... si autem ambas habuerit guldas, zahlt die doppelte Gebühr*.

⁵¹² HUB III, S. 434.

es Ufermärkte gab (Abschnitt 6.1), war das ein einfacher Vorgang: Der seefahrende Kaufmann kaufte Ware vom landfahrenden Kollegen, der landfahrende kaufte vom seefahrenden Kaufmann und beide fuhren mit den erworbenen Waren wieder zurück. Als jedoch in der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen die Seefahrer von Lübeck aus die Landfahrer zu den Märkten jenseits der Ostsee mitnahmen (Abschnitt 6.2), spielte sich während einer Übergangszeit, als dort der Ufermarkt noch bestand, eine andere Regelung ein. Es gab kein direktes Umladen zwischen Seeschiff und Lastwagen oder Binnenschiff, denn die tiefgehenden Seeschiffe brauchten ganz andere Landeplätze als die Binnenschiffe mit ihrem geringen Tiefgang. Nur in Köln wurde auch von Schiff zu Schiff umgeschlagen.⁵¹³ Abgesehen davon musste für angemessene Zwischenlagerung aller Waren sowie für Regie und Pflege der Lagerbestände gesorgt werden. Das geschah nicht in öffentlichen Speichern, vielmehr stellten die ansässigen Hansebrüder dafür die Speicherkapazität ihrer Häuser zur Verfügung (Abb. 45)⁵¹⁴ und beherbergten auch die Personen, die die Waren begleiteten. Deshalb durften Krämer in Lübeck Fernhandelsgut erst kaufen, nachdem es in den Herbergen abgeladen war. Auf diese Weise blieb das hansische Handelsgut stets in den Händen bzw. unter der Aufsicht von Hansekaufleuten.⁵¹⁵

Wie das gehandhabt wurde, lässt ein Schreiben des Lübecker Rats von 1263 erkennen, das Kaufleute mit familiären Wurzeln in Bardowick, Boizenburg, Coesfeld, Iserlohn und Köln als Lübecker Hansebrüder, Hausbesitzer und Ratsherren überliefert. Als letztere setzten sie sich mit einem Brief für die Belange der Salzwedeler Kaufleute in Visby ein.⁵¹⁶ Auch andere binnenländische Kaufleute, die am Seehandel teilnehmen wollten, fanden in Lübeck entsprechende Fürsorge, vor allem, wenn sie dort jeweils den Kaufmann aufsuchen konnten, der aus ihrer Heimatstadt stammte. Bei ihm fanden sie nicht nur Quartier und Warenlager sowie die Einführung zu den Gildesitzungen (Anfang von Abschnitt 7.1.1), sondern auch weitere Fürsorge, wie das genannte Schreiben zeigt. Diese umfassende Fürsorge leisteten natürlich vor allem die in Lübeck ansässigen Kaufleute unterhalb der Ratsebene. So war *Godefridus de Medebeke* als Bürger Lübecks die Kontaktperson für die Medebacher Russlandfahrer, die ja schon seit 1165 über Lübeck regelmäßig Russland und andere Regionen aufsuchten. Der Kaufmann Johann von Bremen war 1226 Bürger von Lübeck, wo er für andere Bremer den Zugang zu den dortigen Handelsmöglichkeiten eröffnete. So konnte z. B. 1229 Heinrich Zeisig aus Bremen sich in Lübeck einschiffen und in Visby geschäftlich tätig werden.⁵¹⁷ Erst 1309 traten Kaufleute aus Brakel in die Hanse ein, aber schon zwischen 1329 und 1335 waren wenigstens fünf von ihnen als Vermittler

⁵¹³ HUB III, Nr. 545 § 41: *Item wilche man, die saltz of corn ... uys eime schiffe int ander off uppert lant sluege ...*

⁵¹⁴ Ausschnitt aus dem großen Lübeck-Holzschnitt von Elias Diebel 1552. Nach Seefahrt (wie Anm. 478), S. 167.

⁵¹⁵ HUB III, Nr. 682, § 5: *Ok kremere de borgher sin, de ne scholen nen goet kopen, er id in de herberghe is ghekomen.* Dazu auch ELLMERS, Seehäfen der Hanse (wie Anm. 155), S. 126 f.

⁵¹⁶ HUB I, Nr. 593.

⁵¹⁷ Medebach: ELLMERS, Entstehung (wie Anm. 155), S. 23. HUB I, Nr. 17; Bremen: HUB I, Nr. 204, 232.

für ihre Landsleute in Lübeck ansässig.⁵¹⁸ Aus den im Lübecker Kaufmannshaus lagernden Waren stellten die Kaufleute dann für jeden von ihnen veranlassten Transport das Warensortiment zusammen. Durch diese Lagerhaltung konnten sie den Bedarf ihrer Hansebrüder ohne zu große Verzögerung decken (Abb. 45).⁵¹⁹

Nach Etablierung der Gotland besuchenden Deutschen war zunächst allein Lübeck für diese Kaufleute die entscheidende Vermittlerstelle, die typisch hansisch auf der Basis persönlicher Netzwerkbeziehungen zwischen den sich gegenseitig helfenden Landsleuten funktionierte. Das Lübecker Verfahren übernahmen auch die im 13. Jahrhundert gleich ohne Ufermarkt neu gegründeten Seestädte an der Ostsee (Abschnitt 4.3). Am frühesten ist es in der Seestadt Riga zu erkennen, wo die Binnenschifffahrt auf der Düna den Handel mit dem Hinterland bis Smolensk ermöglichte.⁵²⁰ In Riga wohnten 1231 Männer aus den deutschen Binnenstädten Bardowick, Ratzeburg, Münster und Soest sowie aus den Seestädten Lübeck und Kalmar und mit Beziehungen zu Nowgorod und Berwick (in England) als Hansebrüder (Abschnitt 4.2), Hausbesitzer und Ratsherren. Als letztere übertrugen sie Lübeck in Riga einen eigenen Hof,⁵²¹ der fortan allen aus Lübeck anreisenden Kaufleuten als Warenlager und Quartier diente. Analog dazu boten die anderen Ratsherren in ihren eigenen Häusern beides den ankommenden Kaufleuten aus ihren jeweiligen Heimatstädten, um so den für diese Hanse ausschlaggebenden direkten Warentransfer von den Ostseemärkten zu diesen Städten und umgekehrt auf der Basis jeweils persönlicher Netzwerke zu gewährleisten. Außerdem spiegelt sich in den Herkunftsnamen die Vermittlung von Handelsbeziehungen zu Nowgorod und Kalmar. Selbst die erst kurz vorher eingeleitete Westexpansion dieser Hanse (Abschnitt 4.3) hatte in Riga schon zu einer persönlichen Verbindung nach England geführt.

Besonders deutlich spiegeln sich die persönlichen Netzwerke in der Überlieferung für Soest. Dort ansässige Kaufleute sind als regelmäßige Besucher der Außenposten belegt, so 1229 in Visby sowie im 14. und 15. Jahrhundert in den Statuten des *gemenen koptmans* in Nowgorod, Brügge und London, nach denen die Soester dort jeweils eigene Bänke hatten.⁵²² Außerdem waren die Seestädte, in denen der Übergang vom Land zum Seetransport zu bewerkstelligen war, den Kaufleuten aus Soest so wichtig, dass sie sich in den meisten ansiedelten, z. B. in Lübeck, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin und Dorpat; in Elbing, Riga und Reval sind sie sogar in Ratsstellen belegt.⁵²³ Wie eng die persönlichen Beziehungen dieser Kaufleute zu ihrer Heimatstadt waren, zeigte Selzer an den zahlreichen Schreiben, in denen sie dem Soester Rat Vermächtnisse zugunsten seiner Bürger mitteilten.⁵²⁴ So viel war den in Seestädten tätigen Kaufleuten mit Soester Wurzeln an der Fürsorge für Kaufleute ihrer Heimatstadt gelegen. Über diese Außenbeziehungen sicherte Soest seine in Abschnitt 4.2 aufgezeigte Funktion

⁵¹⁸ HUB II, Nr. 478, Anm. 1. Societates (wie Anm. 143), 69, 1–3; 70, 7; 71, 7; 73, 3.

⁵¹⁹ ELLMERS, Seehäfen der Hanse (wie Anm. 155), S. 126 f.

⁵²⁰ Wie Anm. 163.

⁵²¹ HUB I, Nr. 240.

⁵²² HUB I, Nr. 232. Zu den Sitzen in den Außenposten vgl. Abschnitt 7. 3. 3.

⁵²³ Riga: HUB I, Nr. 240, alle anderen nach HUB III, S. 434.

⁵²⁴ SELZER, Hanse (wie Anm. 48), S. 82.

als westfälisches Distributionszentrum für Importwaren ab. Die anhand der wenigen Beispiele aus Lübeck, Riga und Soest skizzierten Netze der persönlichen Beziehungen waren auf der Basis des von der Hanse vorgehaltenen raumgreifenden Netzes aus Binnenstädten, Seestädten und Außenposten auf typisch hansische Weise sehr erfolgreich handlungsfähig.

Eine einzigartige Beziehung zwischen Seehafen und Binnenstadt ist aus der Frühzeit Wismars überliefert. Noch in der Phase des schriftlosen Handels gestattete Kaiser Otto IV. den Bürgern von Schwerin 1211, „dass sie in dem Hafen, der Wismar genannt wird, frei und ohne Widerspruch von irgendwelchen Menschen, zwei große Schiffe, die man Koggen nennt, und eine beliebige Zahl kleinerer Schiffe für ihre Handelsfahrten haben dürfen“, und befreite sie für das ganze Herzogtum Sachsen von Zöllen und Abgaben.⁵²⁵ Die Schweriner Kaufleute wollten also an dem über Sand (Herzogtum Sachsen) und See (mit Koggen über die Ostsee) laufenden Handel der Gotland besuchenden Deutschen mit eigenen Schiffen teilnehmen! Anders als die aus gleichem Grund bald nach 1143 in die Hafenstadt Lübeck umgezogenen Kaufleute von Bardowick blieben aber die Schweriner Kaufleute in ihrer Stadt wohnen, denn weil der Schweriner See bei Wismar in die Otsee entwässerte, erreichten sie diesen *portus* mit eigene „kleinen Binnenschiffen“ (*minoribus navibus*) auf einer kaum 40 km langen Wasserstraße. Deshalb wollten sie ihren Seehandel nicht, wie bis dahin alle anderen niederdeutschen Binnenstädte, über Lübeck abwickeln, sondern schickten, um das weiter entfernte Lübeck „ohne Widerspruch“ (*sine contradictione*) umgehen zu können, nach der Bestätigung durch ihren Bischof und das Domkapitel extra noch eine Gesandtschaft nach Capua, um sich vom Kaiser die genannten Schiffsliegeplätze und die Abgabenbefreiungen für ihre Wagenfahrten ins Herzogtum Sachsen gestatten zu lassen.

Dieser Aufwand lässt erkennen, dass sie einen innerhansischen Konflikt mit Lübeck befürchteten, für den sie sich eine starke Ausgangsposition verschafften. Wie berechtigt diese Befürchtung war, zeigt Lübecks späteres rigoroses Vorgehen gegen Stralsund. Hier ist bereits in der Frühphase der Gotland besuchenden Deutschen wenigstens angedeutet, dass zwischen den Hansebrüdern nicht immer alles glatt lief und die Wahrnehmung eigener Interessen auf Widerspruch stoßen konnte. Schwerins Kaufleute profitierten jedenfalls von der einfachen Abwicklung des Warentransfers zwischen den Speichergeschossen ihrer Häuser in Schwerin und dem *portus* von Wismar: Sie konnten die in Sachsen erworbenen Waren mit ihren kleinen Binnenschiffen direkt auf ihre Koggen laden, mit denen sie zu den Außenposten segelten, und umgekehrt. Als Wismar bald darauf Stadt mit eigener Kaufmannschaft wurde, stelle diese wahrscheinlich die Koggen, wie es in den Dienstleistungszentren hansischer Seestädte üblich war.

Für die Durchführung des Umladens zwischen Fuhrwerk oder Binnenschiff einerseits und Seeschiff andererseits hatten sich die Seestädte zu Dienstleistungszentren

⁵²⁵ HUB I, Nr. 87, nur Regest. MUB I, Nr. 202: *quod in portu, qui dicitur Wissemmer, libere et sine contradictione quorumlibet hominum duas habeant magnas naves, que cogken appellantur, cum minoribus navibus, quotcumque voluerint, ad vsus mercandi.*

mit differenzierter Arbeitsteilung herausgebildet.⁵²⁶ Dabei hatte sich schon früh eine Aufgabenverteilung zwischen öffentlicher Hand und arbeitsteiliger Privatwirtschaft eingespielt, die sich so bewährte, dass sie in heutigen Seehäfen beibehalten wurde. Der von den Hansekaufleuten dominierte Rat sorgte innen (Marktgericht, Landeanlagen und Hafenordnung) und außen (Abschnitt 5.2) für günstige Rahmenbedingungen des Handels. Dagegen lag die Praxis des Güterumschlags in den Händen der Privatwirtschaft, für die sich in allen Seestädten Seefahrer, Fuhrleute und spezifische Handwerker ansiedelten, in den vielen Seestädten mit rückwärtigem Flussverkehr auch Binnenschiffer. Unter den Seefahrern war der Schiffsherr (mnd. *schipher*) anfangs zugleich seefahrender Kaufmann und gehörte der Gilde der Kaufleute an. Er heuerte für jede Fahrt seines Schiffes die Besatzung an, nämlich außer Steuermann und Koch eine für den Schiffsbetrieb ausreichende Zahl von Matrosen, die auch beim Ein- und Ausladen genau festgelegte Arbeiten durchführten. Im Laufe des 13. Jahrhunderts wurden aus den ihren eigenen Handel betreibenden seefahrenden Kaufleuten die von den Frachtaufträgen anderer Kaufleute abhängigen Frachtschiffer (Abschnitt 6.3), die in Lübeck 1401 zwar als eigenständige Schifferbruderschaft aus der großen Kaufmannsgilde ausscherten, aber weiter in der Hanse blieben.

Die für den Bedarf des Hafens arbeitenden Handwerker waren in sehr unterschiedlichen Zünften organisiert. Die Seestädte verdankten ihre spezielle Rolle den Seeschiffen, mit deren Bau die Schiffer einzelne Schiffszimmermeister beauftragten, die ein besonders wichtiges Handwerk ausübten und dafür eigene Gesellen in Brot hielten, aber auch noch auf Produkte mehrerer Zulieferer, wie der Reepschläger, Segelmacher, Anker- und Nagelschmiede zurückgreifen mussten. Böttcher stellten die Fässer als wichtigste Transportbehälter der Seefracht her.⁵²⁷ Da das Deck der Koggen nicht wasserdicht war, musste auch alles, was nicht nass werden durfte, in Fässern verpackt werden. Das Aus- und Einladen ohne oder mit Hebezeug, das Leichtern, Wiegen, Kontrollieren und Registrieren sowie das Transportieren der Waren innerhalb der Stadt (Abb. 44) besorgte eine außerordentlich große Vielfalt hafenspezifischer Berufe. Den Proviant für jedes Besatzungsmitglied, nämlich *bier unde brood unde kost te siner nottorft*, kaufte der Schiffer bei Brauern, Bäckern, Metzgern und Hökern in den für jede Fahrt nötigen großen Mengen. In Harlem zahlte z. B. 1274 jeder Bäcker, der eine Ofenfüllung Brot verkaufte, 1 Pfennig Zoll.⁵²⁸ Außerdem gab es je nach Wirtschaftsstandort in einzelnen Seestädten zusätzliche Betriebe, die spezielle Importe zu exportfähigen Produkten weiterverarbeiteten. In Bremen und Hamburg brauten sie aus dem vom Hinterland per Binnenschiff gebrachten Getreide das über See zu exportierende Bier. In Danzig schnitten die dort 1338 erstmals erwähnten Sägemühlen die aus dem Hinterland gefloßten reichen Holzbestände zu den auf Seeschiffen transportablen genormten Teilen

⁵²⁶ Zum ganzen Absatz ELLMERS, Seehäfen der Hanse (wie Anm. 155)

⁵²⁷ Rudolf HOLBACH, Hansische Versandlogistik: Das Böttcherhandwerk, in: HGBlI. 123, 2005, S. 129–152.

⁵²⁸ Proviant für Schiffe 1358 in HR I, 1, Nr. 212, § 4. Harlem 1274 in HUB I, Nr. 745: *pistor quilibet aut pistris, qui panem pistant venalem qualemcumque et quotienscumque, solvent de qualibet fornace panis pistati ab eis 1 d.*

des Holzexports.⁵²⁹ In Lübeck verarbeiteten die Paternostermacher den importierten baltischen Bernstein zu den im weiten Hinterland und nach Westen abzusetzenden Rosenkränzen, um nur einige Beispiele zu nennen.

All diese Handwerker waren ebenso wie die Frachtschiffer und Fuhrleute abhängig von den Aktivitäten der Kaufmannschaft und merkten sofort die Auswirkungen von deren Handelskonjunktur. Bei Rückgang im Handel erhielten sie weniger Aufträge, bei steigender Konjunktur mussten sie sehen, wie sie den wachsenden Anforderungen gerecht werden konnten. Wenn die Kaufleute Grund hatten, einen Kaufmann aus der Hanse auszuschließen, setzten sie die Schiffer sogar auf besondere Weise unter Druck: Kein Hansekaufmann ließ seine Waren von einem Schiff transportieren, in dem Waren des Ausgeschlossenen lagen. Auch sollte kein Schiffsherr, der Waren von Hansebrüdern annahm, das Gut des Ausgeschlossenen oder seiner Gesellschafter transportieren.⁵³⁰ Die wirtschaftliche Dominanz der Kaufleute war also in den Seestädten besonders groß und wirkte sich entsprechend auch auf die Besetzung der Ratssitze aus.

7.3. Die Außenposten

In dem raumgreifenden hansischen Netzwerk entschieden in den Knoten der Binnen- und Seestädte die im Rat sitzenden Hansekaufleute über alle Rahmenbedingungen ihres Handels. Die Knoten der Außenposten dagegen bildeten in einem fremd bestimmten Umfeld kleine Enklaven, in denen den Hansekaufleuten für interne Angelegenheiten ein gewisses Maß an Selbstverwaltung zugestanden wurde. Den Aufbau dieses Netzwerks begannen die über Land fahrenden Kaufleute aus dem Binnenland des Herzogtums Sachsen, als sie sich mit seefahrenden Friesen aus Schleswig zur Hanse der Gotland besuchenden Deutschen zusammenschlossen, um bald nach 1143 über den entscheidenden Knoten der Seestadt Lübeck die Ostsee mit dem Ziel zu befahren, gemeinsam in den Direkthandel mit den dortigen Handelsplätzen einzusteigen (Abschnitt 6.2). Den unbehinderten Zugang eröffnete ihnen erst 1161 Heinrich der Löwe mit dem Artlenburger Vertrag auf die Weise, dass er den Gotländern viele Handelsvorteile in seinem Herzogtum einräumte unter der Bedingung, dass seinen Kaufleuten auf Gotland dieselben Vorteile gewährt würden, was Lübecks Rat als erstes Privileg für seine Kaufleute wertete (Abschnitt 3.1.3). Anschließend schloss Heinrich für seine Kaufleute noch weitere Verträge auf Gegenseitigkeit mit Russland und den skandinavischen Reichen ab (Abschnitt 3.3). Seitdem begünstigten vorteilhafte Privilegien den Handel dieser Hanse an den Außenposten, die sie in jenen Ländern als die jeweils äußersten Knoten ihres Netzwerks einrichtete. Als sie im 13. Jahrhundert ihren Handel auf weitere Länder ausdehnte (Abschnitt 4.3), erwarb sie auch dort

⁵²⁹ Detlev ELLMERS, Flößerei auf der Weichsel um 1400, in: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 21, 2014, S. 51–57.

⁵³⁰ 1350 wurde der Lübecker Kaufmann Thideman Blumenrod aus der Hanse ausgeschlossen, u. a. mit folgenden Maßnahmen gegen die Schiffer: HUB III, Nr. 160, § 2: *In wat scepe Thideman of sine ghselscap er gud inschepen, dat dar nen copman, de to der Duschen henze behort sin gud inschepen sole noch lecghen.* §3: *Ne sal neyn schephere, de ghewonnen were of ghevraecht van den henzebroders, Thidemannens noch siner ghesellen god voren noch uthalen.*

für die Außenposten auf Gegenseitigkeit Privilegien, die sie in der Folgezeit noch zu erweitern verstand. Wer wie Bremen 1358 aus der Hanse ausgeschlossen wurde, betrieb so schnell wie möglich seine Wiederaufnahme, um in den Außenposten an den *libertatibus et privilegiis* der Hanse erneut teilnehmen zu dürfen.⁵³¹ Wurden diese Kaufleute irgendwo in der Nutzung ihrer Privilegien behindert, beriet ihre Hanse zusammen mit den betroffenen See- oder Binnenstädten auf den Tagfahrten Maßnahmen, um die uneingeschränkte Nutzung wieder zu erlangen, wie in den Hanserezessen vielfältig belegt ist (Abschnitt 5.2).

7.3.1. Der Aufbau von Handelsniederlassungen

Seit dem Artlenburger Vertrag begannen die Gotland besuchenden Deutschen ihr raumgreifendes Handelsnetz im Herzogtum Sachsen um Außenposten zu erweitern, die an den Zielen der Ostseefahrten neue Knoten bildeten. Für sie alle galt die Aussage einer Hamburger Bursprake von 1358: *morgensprake unde hanse solen use borger halten in Vlanderen, in England unde in anderen steden, alse id jhe heft en sede gewesen*.⁵³² Für die Kölner Englandfahrer ist 1324 das dabei befolgte Verfahren überliefert: „Wo in England vier Kölner beisammen sind, können sie unter sich einen Aldermann wählen, dem die anderen Kölner gemäß ihrem Recht und ihrer alten Gewohnheit gehorchen sollen.“ Unter seinem Vorsitz konnten sie dann *hanse halten* und ihre Angelegenheiten beraten, und zwar nicht nur in den großen Kontoren, sondern an jedem auswärtigen Ort, den vier oder mehr Mitglieder einer Hanse besuchten. Als Versammlungsraum besaß Köln dafür in London schon vor 1157 die Gildehalle.⁵³³ Nach solchem Muster gründeten auch die Gotland besuchenden Deutschen an den auswärtigen Stationen ihres Handels Niederlassungen, die ihren aus Deutschland kommenden und wieder abreisenden Mitgliedern jeweils als Anlaufstelle dienten, in der sie auch ihre Versammlungen abhielten. Diese Niederlassungen werden hier zur Unterscheidung von den Binnen- und Seestädten unter dem Sammelbegriff Außenposten zusammengefasst, wodurch die in unserem Zusammenhang nicht relevante Unterscheidung der Kontore von anderen Niederlassungen vermieden wird. Über die Außenposten sind im späten 12. und frühen 13. Jahrhundert zwar nur für wenige Plätze Angaben überliefert, die aber wenigstens das im Wesentlichen gleichartige Prinzip ihres Aufbaus erkennen lassen, gelegentlich sogar dessen Anfänge.

Am reichhaltigsten ist die Überlieferung für Visby. Dort musste der 1161 von Heinrich dem Löwen als Vogt und Richter für die deutschen Kaufleute eingesetzte Odelricus zumindest während der Fahrsaison ständig anwesend sein und brauchte als Aldermann einen Versammlungsraum, in dem die von ihm zu betreuenden Kaufleute ihre *morgen-*

⁵³¹ HR I, 1, Nr. 216: *quod nos ad gratiam receperunt, et libertatibus et privilegiis dictorum mercatorum interesse permiserunt.*

⁵³² HUB III, Nr. 399, Anm. 1.

⁵³³ STEIN, Hansebruderschaft (wie Anm. 40), S. 220: *unum justiciarium, qui alderman appellatur, eligere poterunt.* Gildehalle: HUB I, Nr. 13, 14.

sprake unde hanse halten konnten.⁵³⁴ Sehr wahrscheinlich errichteten diese schon bald ein eigenes Haus, wie es die dänische Knutsgilde auch tat, als sie kurz vor 1177 Visby aufzusuchen begann.⁵³⁵ So entstand dort der Außenposten der Gotland besuchenden Deutschen, die ihn 1190 mit dem Bau der Marienkirche erweiterten.⁵³⁶ Sie hatte keinen eigenen Pfarrbezirk, sondern diente wie die Kirchen der Ufermärkte (Abschnitt 6.1) nur dem eigenen Bedarf dieser Kaufleute, die darin nicht nur die Messe feierten, mit der sie sich des göttlichen Beistandes für ihre gefährvollen Reisen versicherten, sondern im Todesfall auch bestattet werden konnten. Auch durften sie darin Waren lagerten.⁵³⁷ Dort stand nicht nur die St. Marienkiste mit dem Geld der Gemeinschaft, sondern auch St. Peters Kiste zur Deponierung der Gelder und Urkunden des Deutschen Hofes in Nowgorod, wenn die Kaufleute jene Stadt verließen. St. Peters Kiste konnten nur die Aldermänner von Visby, Lübeck, Soest und Dortmund gemeinsam öffnen, jeder mit einem anderen Schlüssel.⁵³⁸ Schließlich war in der St. Marienkiste auch das Archiv der Gotland besuchenden Deutschen untergebracht, von dem allerdings nur geringe Teile erhalten blieben.⁵³⁹ In einer der Urkunden bestätigte der zuständige Bischof 1225 den deutschen Gästen, die Priester ihrer Kirche frei wählen zu dürfen und das Areal für Bestattungen zu nutzen, wenn einer der Angekommenen starb. Erstmals wurde darin auch den inzwischen in Visby ansässig gewordenen Deutschen die Bestattung bei ihren Landsleuten neben der Marienkirche erlaubt und dafür die erforderliche Ablösung des für diese Bürger gültigen Parochialrechts geregelt.⁵⁴⁰ 1263 gehörten u. a. auch Lübecker Bürger zu den deutschen Einwohnern von Visby.⁵⁴¹ 1229 ist dieser Außenposten erstmals als Zentralstelle der Gotland besuchenden Deutschen belegt; sie führte spätestens seitdem das Siegel dieser großen Hanse bis 1298. Sie schloss aber bereits seit 1191/92 namens dieser Hanse Verträge mit Fürsten ab und führte von Anfang an das Archiv dieser Hanse.⁵⁴²

Andere Außenposten der Gotland besuchenden Deutschen waren ähnlich organisiert. In Nowgorod wurde 1191/92 der deutsche Hof erstmals erwähnt, der nach der darin erbauten Kirche St. Peter später Petershof hieß.⁵⁴³ Diese Kirche wurde ebenso

⁵³⁴ HUB I, Nr. 16.

⁵³⁵ HOFFMANN, Lübeck (wie Anm. 62), S. 95.

⁵³⁶ Vgl. Anm. 99.

⁵³⁷ JOHANSEN, Kaufmannskirche (wie Anm. 99), S. 85–134, hier S. 103f. Am Ostgiebel der Marienkirche in Visby ist der Kranbalken bis heute erhalten.

⁵³⁸ Ebd., S. 92.

⁵³⁹ Ebd., S. 106 mit Anm. 62 auf S. 130. Zu den erhaltenen Urkunden gehören HUB II, Nr. 330, 331, 335, 340.

⁵⁴⁰ HUB I, Nr. 191: *Hospitibus vero venientibus et recedentibus concedimus locum sepulturae, ubi sibi providerint in extremis. De burgensibus, si ibidem elegerint sepulturam, ne fiat in praeiudicium aliorum sacerdotum, hic statuimus: ...*

⁵⁴¹ HUB I, Nr. 593. Lübeck schreibt 1263 den *conciuibus suis ibidem existentibus aut venientibus*, unterscheidet also seine in Visby wohnenden Mitbürger von denen, die dort vorübergehend hinkommen, um Handel zu treiben.

⁵⁴² HUB I, Nr. 232 und Nr. 50.

⁵⁴³ HUB I, Nr. 50.

genutzt wie die Marienkirche in Visby.⁵⁴⁴ Auch dort standen die Versammlungen der anwesenden deutschen Kaufleute unter der Leitung eines gewählten Aldermanns, zu dessen Entlastung noch ein Vogt gewählt wurde mit der genauen Angabe: *Sin richte scal he sitten al sunavende*.⁵⁴⁵ Über das 1201 als Seestadt deutschen Rechts gegründete Riga erreichten die Gotland besuchenden Deutschen auf der Düna und über eine Schleppestrecke für Schiffe („Wolok“) Smolensk, wo sie 1229 unter einem eigenen Aldermann tagten und auch eine Kirche und mehrere Höfe besaßen. Dass Deutsche dort auch ansässig waren, geht aus einem späteren Zusatz hervor.⁵⁴⁶ Analog zu dieser relativ breiten Überlieferung ist auch an anderen Zielpunkten des deutschen Ostseehandels, für die solche Überlieferung fehlt, mit vergleichbaren Niederlassungen zu rechnen, die wichtige Knoten im raumgreifenden Netz der Hanse bildeten.

Aber es gab auch Abweichungen von diesem System. Hansekaufleute, die sich in Schweden ansiedeln wollten, mussten schwedische Bürger werden und bildeten so die persönlichen Anlaufstellen für die Deutschen, die Schweden für ihren Handel nur besuchten. Die lediglich während der relativ kurzen Fangsaison frequentierten Heringsmärkte von Schonen waren Knoten ohne ständige Niederlassungen. Ihre Organisation blieb während der Hansezeit die von Ufermärkten mit Kaufmannskirchen und Befestigungen als einzigen festen Bauwerken (Abschnitt 6.1). Auch Brügge war für die deutsche Hanse jahrhundertlang ein Knoten ohne eigenes Haus. Ihre Kaufleute wohnten in den Häusern von Brügger Wirten, die auch Handelsgeschäfte vermittelten.⁵⁴⁷ Ihre Versammlungen hielt die Hanse im Karmeliterkloster ab (Anm. 570). Die Schiffer dieser Hanse tagten dagegen in Oostkerke bzw. Hoeke nahe bei ihren Seeschiffen, die Brügge nicht erreichten, sondern viel weiter draußen ankern mussten. Bei Bedarf nahmen an deren Besprechungen auch Kaufleute teil.⁵⁴⁸

7.3.2. Die personelle Besetzung der Außenposten

Zur personellen Besetzung dieser Knoten des raumgreifenden Netzwerks geben die Zeugenlisten der an den einzelnen Außenposten ausgestellten Urkunden erste Anhaltspunkte. Sie alle zeigen das in Abschnitt 4.2 beschriebene Herkunftsmuster, das die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen kennzeichnet. Danach waren dort jeweils Kaufleute aus wechselnden deutschen Binnenstädten sowie verschiedenen Seestädten versammelt, aus letzteren auch Schiffer. Sie alle entschieden über Angelegenheiten ihrer Hanse und standen wie in den Gilden der Seestädte als Kontaktpersonen für neu ankommende Kaufleute aus ihren jeweiligen Heimatstädten zur Verfügung.

Im Prinzip waren die Außenposten von Anfang an nach dem bewährten Muster der Gilden in den Binnen- und Seestädten organisiert. Gewählte Aldermänner leiteten die Versammlungen der Kaufleute (dazu Näheres in Abschnitt 7.3.3). An

⁵⁴⁴ JOHANSEN, Kaufmannskirche (wie Anm. 99).

⁵⁴⁵ JENKS, Schraen (wie Am. 117), IV, 36.

⁵⁴⁶ HUB I, Nr. 232 § 15–18 Wolok, § 21 deutsche Höfe, § 22 Aldermann, §§ 29, 35 deutsche Kirche.

⁵⁴⁷ Zu den Wirten zuletzt HENN, Neue Forschungen (wie Anm. 400), S. 10 f.

⁵⁴⁸ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 389: Hamburger Schiffsrecht §§ 2, 3.

nicht überlieferten Terminen wurde auch die feierliche Gilde getrunken, wofür man in Nowgorod Met braute.⁵⁴⁹ Auch fand dort ein wichtiger Abschnitt der Ausbildung zum Kaufmann statt, sodass außer den Kaufleuten auch *lerekindere* (= Lehrlingen) und *knapen* je unter ihrem *mesterman* anwesend waren.⁵⁵⁰ Starb dort ein Kaufmann, wurde er auf dem Friedhof der Kaufmannskirche des Außenpostens unter dem Geleit der anwesenden Hansebrüder bestattet. Priester für die Kirche musste die Hanse aus Deutschland mitbringen. Nach Ausweis der Nowgoroder Schraen waren zur Unterhaltung der Gebäude und zur Durchführung des Handelsbetriebes viele Hilfskräfte unterschiedlicher Qualifikation nötig, die die Hanse auch größtenteils mitbringen und aus dem Handelsgewinn entlohnen musste.⁵⁵¹

In den Binnen- und Seestädten konnten die dort in Gilden zusammengeschlossenen Kaufleute Einrichtungen nutzen, zu denen sie an den Außenposten keinen Zugang hatten oder haben wollten. So konnten die Hansekaufleute natürlich in den Städten, in denen sie Außenposten hatten, keine Ratsstellen besetzen. Auch nutzten sie an den meisten Außenposten nicht die vorhandenen Kirchen, sondern bauten eigene. In den Heimatstädten waren Niedergerichte für marktrechtliche Streitfälle und Hochgerichte für Kapitalvergehen zuständig, sodass der Aldermann nur interne Konflikte der Gildebrüder zu schlichten hatte.⁵⁵² Am Außenposten hatte der Aldermann viel umfassendere Aufgaben. Schon als die Deutschen nach dem Artlenburger Vertrag von 1161 unbehindert Gotland besuchen konnten, setzte Heinrich der Löwe ihnen zur Beilegung auch marktrechtlicher Streitfälle jenen Odelrich ausdrücklich als „Vogt und Richter“ ein, der aber dabei die Zuständigkeit der Gotländer für Hals- und Handvergehen respektieren sollte. Zugleich beauftragte Heinrich ihn, genau darauf zu achten, dass die Gotländer die ausgehandelte Gegenseitigkeit einhielten⁵⁵³, sodass er gegebenenfalls die Einhaltung anmahnen musste. Blieb er damit erfolglos, wäre sein nächster Schritt die Rückmeldung an Herzog Heinrich gewesen, der dann im Gegenzug die den Gotländern in seinem Herzogtum gewährten Vorteile zurückgenommen hätte. Die Gotländer haben aber den vereinbarten Frieden eingehalten und mit den deutschen Hansekaufleuten vielfach kooperiert. Odelrichs Aufgaben waren

⁵⁴⁹ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), II L, 11: *Wan so ein recht gilde is unde man den mede bruwet.*

⁵⁵⁰ Ein *lerekint* sollte nicht älter sein als 20 Jahre: HU III, Nr. 69 § 8. Schon die älteste Schra von ca. 1250 regelt die *rechte tuschen mestermanne unde knapen*: JENKS, Schraen (wie Anm. 117), I, 5.

⁵⁵¹ Ebd. sind im Sachregister die am deutschen Hof tätigen Personengruppen aufgeführt.

⁵⁵² Ein Beispiel ist 1323 die *gylle* der *schepluede* in Deventer, HUB II, Nr. 398 § 4: *Item aldermannus eorum potest iudicare de omnibus discordiis inter fratres ortis exceptis illis, quae pertinent ad nos scabinos et consules praedictos.*

⁵⁵³ HUB I, Nr. 16; aus Lübecker Sicht: *Olicus nomen est nuncii Teuthonicorum, quem constituit dominus dux advocatum et iudicem eorum.* Heinrichs Mandat lautet: *Odelrice, sub optentu graciae mee precipio tibi, ut leges, quales Guttonibus in omni regno mei tradidi, tales super Teuthonicos, quos tibi regendos commisi, omni diligentia observes; scilicet qui capitalia sententia rei fuerint, illam recipiant, qui de truncatione manuum etiam sustineant, reliquos vero illorum excessus secundum leges superius prenotatas dijudica.* Die Aussage der komplizierten Satzkonstruktion erschließt sich durch die Verben: Heinrich redet Odelrich in der 2. Pers. sing. an; die Verben zu den Hals- und Handvergehen stehen aber in der 3. Pers. Plur., weisen also deren gerichtliche Ahndung eindeutig den Gotländern zu, keinesfalls den Deutschen, denn die stellte Heinrich ja ausdrücklich unter Odelrichs Leitung.

also umfangreicher als die der Aldermänner der Gilden, müssen sich aber so bewährt haben, dass die Hanse der deutschen Kaufleute nach diesem Anfang alle folgenden Aldermänner der Außenposten entsprechend beauftragte. Für Kooperationen mit anderen Kaufmannsgruppen liefen die erforderlichen Verhandlungen ebenfalls an allen Außenposten über deren Aldermänner.

An allen Außenposten der deutschen Hansekaufleute gab es häufig Anlässe zum Einschreiten. In Nowgorod hatte jede Stube (*dornse*) zur Entlastung des Aldermanns einen Vogt zu wählen, der Regelverstöße und Streitigkeiten der Stubengenossen zu ahnden hatte. *Sin richte scal he sitten al sunavende*.⁵⁵⁴ Ab größeren Auseinandersetzungen zwischen Hansebrüdern war der Aldermann zuständig. In Brügge ist der Wortlaut des Eides überliefert, den die gewählten Aldermänner bei Amtsantritt zu leisten hatten. Der erste Teil entsprach dem Beitrittseid zur Hanse (Anm. 357), den die meisten Hansebrüder wegen ihres geburtsrechtlichen Zugangs nicht zu leisten brauchten: *Dat wi der Dutschen recht willen helpen halden ende waren na er privilegie ende na er ordinantie also verre als wi et met onsen vif sinnen begripen cunnen ende moghen*. Daran schloss sich die spezielle Formel für Aldermänner an: *elken manne to sinen rechte te helpende, he si arm eder rike, sunder alle arghelist, dat ons god also helpe ende alle hillighen, die wile dat wi olderlude sin*.⁵⁵⁵

Bei Konflikten zwischen hansischen und russischen Kaufleuten in Nowgorod trug der Aldermann die Angelegenheit dem Fürst vor.⁵⁵⁶ Kam er da nicht weiter, meldete er die Missstände schriftlich bis 1298 nach Visby, danach entweder an die Heimatstadt der betroffenen Kaufleute oder an Lübeck. Um 1300 schickte der Aldermann des Brügger Außenpostens z. B. die gesammelten Beschwerden dort befindlicher Kaufleute über erlittene Ungerechtigkeiten an Lübeck, das dann die betroffenen Städte zur Beratung von Gegenmaßnahmen auf eine Tagfahrt nach Lübeck einlud.⁵⁵⁷ Der Aldermann musste aber seine Kaufleute nicht nur gegen zugefügtes Unrecht zu schützen suchen, sondern sie auch in ihre Schranken verweisen, wenn sie selbst nicht *der Dutschen rechte* einhielten. So befreite z. B. der Aldermann der *mercatores Romani imperii* in Lynn 1271/72 fünfzehn Lübecker Kaufleute zwar von Gewährleistungen, die ihnen auf dem St. Botulf-Markt in Boston wegen falsch deklarerter Waren auferlegt worden waren. Da die Lübecker sich aber tatsächlich falsch verhalten hatten, konnte er den Streitfall nur durch Zahlung von 200 Pfund beilegen. Er habe die Mühe auf sich genommen, damit nicht die gesamte Hanse Gefahr laufe, die vom englischen König gewährten Freiheiten zu verlieren. Er bat den Lübecker Rat um Kostenerstattung und mahnte das strikte Einhalten der Bestimmungen an, um die Freiheiten nicht noch einmal zu

⁵⁵⁴ JENKS, Schraen (wie Am. 117), IV, 36; V, 44.

⁵⁵⁵ HR I, 1, Nr. 200 § 5.

⁵⁵⁶ JENKS, Schraen (wie Am. 117), III, 65.

⁵⁵⁷ HR I, 1, Nr. 79. In der erhaltenen Einladung an Osnabrück nannte Lübeck als Veranlassung: *Scripserunt nobis mercatores aliqui Brugis in Flandria constituti, quod multas injurias paciantur contra id, quod ibidem consuetum extitit ab antiquo*. Natürlich schrieb nicht jeder einzelne Kaufmann an Lübeck, sondern der Brügger Aldermann schickte ihre gesammelten Klagen. Von Wismar und Kulm sind die Zusagen zur Teilnahme überliefert: HR I, 1, Nr. 77, 78.

gefährden. So wichtig war dieser Hanse die gute Reputation ihrer Kaufleute! 1303 schrieb der Aldermann im Namen der übrigen Brüder der deutschen Hanse in England an Rostock, dass die namentlich genannten Schiffer aus Stralsund, Wismar und Lübeck das Verbot der Handelsfahrt nach Lynn verletzt hätten, bat um Einschärfung des Verbots mit allen Bestimmungen und wiederholte die Klagen der Hansebrüder über die Behinderungen ihres Handels in Lynn.⁵⁵⁸ Da sich der Aldermann wegen seiner vielfältigen Aufgaben nicht mit voller Kraft seinem eigenen Handel widmen konnte, erhielt er quasi als Aufwandsentschädigung einen genau festgelegten Anteil von den internen Hanse-Gebühren (Abschnitt 2.9).

7.3.3. Die Sitzordnung als Abbild der Hansestruktur

Für die an den Außenposten regelmäßig abzuhaltenden *morgenspraken unde hansen* sind in Nowgorod, Brügge und London die weiter unten zu behandelnden Statuten überliefert. Das waren Hansestatuten, wie sie analog auch an den anderen Außenposten vorauszusetzen sind. Ihre Bestimmungen über Straf gelder bei Regelverstößen während der Sitzungen entsprechen denen der Gildestatuten in den Binnen- und Seestädten. Sie enthalten aber noch zusätzliche Angaben, wie die spezifischen Rechte und Pflichten der in Abschnitt 7.3.2 behandelten Aldermänner an Außenposten und vor allem in Nowgorod Bestimmungen zu den Fahrten dorthin und zum Umgang mit den Einheimischen. Schließlich enthalten sie Angaben zur Sitzordnung, die wertvolle Aufschlüsse über die Administrationsstruktur der Hanse und ihrer Außenposten erkennen lassen.

In Visby ist die Sitzordnung für die Versammlungen der Gotland besuchenden Deutschen erschließbar, die sich auch auf die Sitzordnung in anderen Außenposten auswirkte. Eine erste Untergruppe lässt das Vidimus der oben genannten Bischofsurkunde von 1225 erkennen, das „Vogt, Rat und Gemeinde der Deutschen, die Gotland besuchen“ (*advocatus, consilium et commune Theutonicorum Gotlandiam frequentantium*) 1260 nach Lübeck schickten mit der Siegelankündigung: „unter dem Siegel der Gemeinde der Deutschen“ (*sub sigillo communi Theutonicorum*).⁵⁵⁹ Das bis heute erhaltene Siegel (Abb. 1a) ist aber gar nicht das der deutschen Gemeinde von Visby, sondern das der „Gotland besuchenden Deutschen“ (*Sigillum Theuthonicorum Gotlandiam frequentantium*). Da das Siegeln von Urkunden im Mittelalter ein hochsensibler Rechtsakt war⁵⁶⁰, darf hier kein Formfehler oder versehentlicher Lapsus unterstellt

⁵⁵⁸ 1271/72: HUB I, Nr. 700 f.; dazu Klaus FRIEDLAND, Der Ältermann der deutschen Kaufleute zu Lynn, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck (wie Anm. 106), S. 405–411. – 1303: HUB II, Nr. 40.

⁵⁵⁹ Wortlaut nach KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 48), S. 368 f. Die deutsche Gemeinde führte das *Sigillum Theutonicorum in Gotlandia manencium*. An der Urkunde hängt aber das *Sigillum Theuthonicorum Gotlandiam frequentantium*.

⁵⁶⁰ Ahasver VON BRANDT, *Werkzeug des Historikers. Eine Einführung in die Historischen Hilfswissenschaften*, 12. Aufl., Stuttgart 1989, S. 145: Entsprechend der rechtsverbindlichen Eigenschaft des Siegels kann ein Gemeinschaftssiegel nur da gebraucht werden, wo die Inhaber in irgendeiner bestimmten rechtlichen Verbindung stehen.

werden.⁵⁶¹ Vielmehr ist diese scheinbare Diskrepanz als bewusster Akt zu verstehen. Wenn nämlich die Aussteller sich selbst mit jener Formel bezeichneten, die damals in Deutschland für eine Stadtgemeinde gebraucht wurde und die sie regelmäßig auch für die deutsche Gemeinde Visbys anwendeten⁵⁶², dann waren sie eindeutig diese auch in der Siegelankündigung noch einmal genannte deutsche Gemeinde. Ihre für den Handel entscheidende Funktion ist daran zu erkennen, dass sich diese Gemeinde in der Fortsetzung jener Formel und im angehängten Siegel zugleich als Teil der Hanse der Gotland besuchenden Deutschen ausweist.⁵⁶³ Als Mitglieder dieser Hanse waren diese Bürger ja nach Visby gekommen und behielten wie an den anderen genannten Orten so auch hier ihre Mitgliedschaft nach ihrer Ansiedlung als die vor Ort unentbehrlichen persönlichen Geschäftspartner für den Handel der an- und abreisenden Deutschen. Als eigene Untergruppe dieser Hanse traten sie allerdings nur in Erscheinung, wenn ihre ureigenen Belange als deren Mitglieder betroffen waren, wie hier ihre Bestattungsrechte bei der Kirche der Gotland besuchenden Deutschen. Wo es dagegen um Angelegenheiten allein der Gemeinde ging, benutzten sie ihr Gemeindesiegel der „in Gotland bleibenden Deutschen“ (Abb. 1b), so z. B. als sie 1280 gemeinsam mit Visbys Gotländer-Gemeinde ein Bündnis zum Schutz der Ostseeschifffahrt mit Lübeck schlossen.⁵⁶⁴

Einen Schlüssel zum Verständnis der Untergruppierungen dieser Hanse bietet das Schreiben der Stadt Lübeck, in dem sie 1263 „dem in Gotland eingesetzten Aldermann der Stadt Lübeck und ihren übrigen dort wohnenden oder dorthin kommenden Mitbürgern und dem gemeinsamen Kaufmann“ mitteilt, dass sie „ihre Freunde aus Salzwedel ... in ihre Bank und Gemeinschaft in Visby aufgenommen hat“.⁵⁶⁵ Bei den obligaten Versammlungen (Abschnitt 2.6) des gemeinsamen Kaufmanns (= der Gotland besuchenden Deutschen) in Visby hatten die Lübecker Kaufleute also eine eigene Bank, auf der ihr eigener Aldermann den Vorsitz führte. Die Anreden in dem Schreiben richten sich auch hier nach streng eingehaltenem Protokoll zuerst an den Lübecker Aldermann, dann an die Lübecker, die dort wohnen, dann an die dorthin kommenden Lübecker, die ja die neuen Gäste aus Salzwedel in ihre Reihen aufnehmen sollen. Schließlich wird die Gesamtheit des gemeinsamen Kaufmanns angeredet, der natürlich auch über die Neuerung informiert sein muss. Wieder sieht man, wie genau die Briefe auf die jeweilige Situation eingehen (Abschnitt 1.2) und auch hier das Ergebnis

⁵⁶¹ So KATTINGER, *Gotländische Genossenschaft* (wie Anm. 48), S. 370; danach S. 368f. auch der Urkundentext.

⁵⁶² Z. B. HUB I, Nr. 484 für Hamburg 1255: *advocatus, consilium et commune civitatis Hammeburgensium*. HUB I, Nr. 593 für Lübeck 1263 und HUB I, Nr. 863, 866 (a.1280) und 1043 (a. 1288) für die Deutsche Gemeinde Visbys mit derselben Formulierung.

⁵⁶³ JAHNKE, *Homines imperii* (wie Anm. 2), S. 41 f., nimmt die zweimalige Selbstbezeichnung als Ortsgemeinde nicht ernst, sodass seine Interpretation nicht quellengerecht ist.

⁵⁶⁴ HUB I, Nr. 866 von 1280. An der Urkunde hängen beide Siegel. Das *Sigillum Theotonicorum in Gotlandia manencium* wandelt die Lilie auf dem Siegel der *frequentantium* nur durch drei zugefügte Tauben leicht ab und zeigt damit den engen Zusammenhang der beiden deutschen Gruppen in Visby. Das Siegel der gotländischen Gemeinde trägt das Lamm Gottes als Bild und die Umschrift: *Gutenses signo Christus signantur in agno*.

⁵⁶⁵ HUB I, Nr. 593, wie Anm. 410.

des vorigen Absatzes bestätigen und präzisieren: Die aus Lübeck in Visby zugezogenen Bürger gehörten dem gemeinsamen Kaufmann genauso an wie jene, die für ihren Handel aus Lübeck ankamen und wieder abreisten. Die Nennung der Lübecker Bank und Gemeinschaft zeigt an, dass es noch weitere Bänke für Vertreter anderer Städte gab. Als Versammlungsraum setzt Johansen die Marienkirche an⁵⁶⁶, Jahnke dagegen wegen der Ausstattung mit mehreren festen Bänken richtig ein eigenes „Gildehaus“.⁵⁶⁷

Weil die Kaufleute aus Salzwedel Plätze auf der Lübecker Bank erhielten, steht weiter fest, dass nicht jede Stadt, deren Kaufleute dem gemeinsamen Kaufmann angehörten, eine eigene Bank hatte. Da der Lübecker Bank ein eigener Aldermann vorstand, ist davon auszugehen, dass die tatsächlich vorhandenen anderen Bänke auch jeweils ihren Aldermann hatten. Jahnke brachte damit als Erster überzeugend die Deponierungsregel der ältesten Nowgoroder Schra (Mitte 13. Jh.) in Verbindung, nach der die Überschüsse aus Nowgorod jährlich in St. Peters Kiste in Visbys Marienkirche überführt werden sollten, wo die Aldermänner von Gotland, Lübeck, Soest und Dortmund je einen der vier Schlüssel für die Kiste verwahren sollten.⁵⁶⁸ Neben dem im Schreiben von 1263 genannten Aldermann der Lübecker Bank gab es also in Visby noch drei weitere Aldermänner, die dann auch je einer Bank vorstanden, nämlich den beiden der westfälischen Städte Soest und Dortmund und den der gotländischen Bank für die zum gemeinsamen Kaufmann gehörenden deutschen Bürger Visbys, die ja nicht nur aus Lübeck übergesiedelt waren. Die Herkunft der Kaufleute dieser vier Bänke entsprach genau dem unter Heinrich dem Löwen erreichten Stand, sodass die Einrichtung der Bänke anzusetzen ist, als gleich nach dem Artlenburger Vertrag die Deutschen dort friedlich handeln konnten. Aber schon da kamen Kaufleute nicht nur aus Lübeck, Soest und Dortmund sondern auch aus vielen anderen Städten des Herzogtums Sachsen nach Visby, die von Anfang an einer der Bänke zugeordnet werden mussten. Für sie hatte man das geschilderte flexible Vorgehen gefunden, durch das sicher schon von Anfang an die Kaufleute aus Bardowick in die Lübecker Bank und die aus Medebach in die Soester Bank kamen. Dieses Verfahren bewährte sich auch während der in Abschnitt 4.3 behandelten Expansion des *ghemenen coopmans*: Die Kaufleute, die aus den neu gegründeten Städten anreisten, wurden einfach in eine der Bänke übernommen, wie es Lübeck 1263 mit den Kaufleuten aus Salzwedel machte.

⁵⁶⁶ JOHANSEN, Kaufmannskirche (wie Anm. 99), S. 105.

⁵⁶⁷ JAHNKE, *Homines imperii* (wie Anm. 2), S. 43f., hat zwar *unversi mercatores* nicht als Übersetzung von *de ghemene kopman* erkannt, hielt aber die dort Versammelten für „wohl mit den *mercatores Gotlandiam frequentantes* identisch“, wobei er nur ohne Notwendigkeit den Wortgebrauch der Quellen veränderte, der lautet: *Theutonici Gotlandiam frequentantes*.

⁵⁶⁸ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), I, 9 b (älteste Schra, 13. Jh): *Na deme olden sete is dhat wilcoret van gemenen Dutschen van allen steden, dhat man sante Peteres gut, swat eme over blivet aller jarlic, it si van wintervart of van somervarth, anderen neregen voren sal dhan to Gotlande unde leggen dhat in sante Marien kerken in sante Peteres kisten; dharto høret 4 slotele, dhe sal man bewaren van ver steden, dhen enen sal achterwaren dhe olderman van Gotlande, dhen anderen dhere van Lubike, dhen dherden dere van Susat, dhen verden dere van Dhormunde*. JAHNKE, *Homines imprii* (wie Anm. 2), S. 51f., widerlegt selber mit dem Verweis auf die Aldermänner der vier Städte seine These von S. 43, „dass es sich hier nicht um eine ‚gotländische Genossenschaft‘ handelt, sondern um die Lübecker Hanse auf Gotland“.

Diese Sitzordnung bestand in Visby auch nach dem 1298 erfolgten Entzug des Siegels der Gotland besuchenden Deutschen unangetastet weiter, wie um 1350 aus Dortmunds „Brief an Gotland wegen der Wahl eines Aldermanns“ hervorgeht: Weil „unser Aldermann bei euch in eurer Stadt gestorben ist, ...konstituierten und ordinierten wir Herrn Segebode Stolte als unseren wahren und legitimen Aldermann.“⁵⁶⁹ So wurde er mit allen Rechten und Pflichten als neuer Aldermann der in Visby weiterhin bestehenden Dortmunder Bank eingeführt. Dass der Aldermann in der Stadt zu wählen war, nach der die jeweilige Bank genannt wurde, zeigt auch 1263 Lübecks Brief (Anm. 566), der den „Aldermann der Stadt Lübeck“ zugleich als den der Lübecker Bank in Visby ausweist.

In der Phase vor dem Schrifteinsatz musste der Dortmunder Aldermann zu Saisonbeginn mit der Wagenkolonne der Kaufleute, die nach Gotland wollten (Anm. 570), aus Dortmund in Richtung Lübeck aufbrechen. Da er auch für die Kaufleute mit dem gleichem Ziel aus den Dortmund zugewandten Städten zuständig war, mussten diese sich ihm dort oder unterwegs anschließen. Ebenso mussten schon 1165 Kaufleute aus dem Soest zugewandten Medebach, die nach Russland wollten (Anm. 97), dem Aldermann der nach Lübeck aufbrechenden Soester Schleswigfahrer folgen. Auf diese Weise hatte schon bei der langen Landreise der jeweilige Aldermann die Leitung unangefochten in der Hand. In Lübeck war die Überführung der Personen und ihrer Waren auf Schiffe nach Gotland eine logistische Herausforderung, über die die Quellen schweigen. Wir müssen davon ausgehen, dass in dieser Phase die in Lübeck ansässigen schiffahrenden Kaufleute den benötigten Schiffsraum bereithielten und dafür mit Kaufleuten aus Lübeck und den Lübeck zugewandten Binnenstädten eine Fahrgemeinschaft unter einem eigenen Aldermann bildeten. Dort ist schon vor 1161 Odelrich als Aldermann der Deutschen belegt, der danach mit ihnen nach Visby segelte (Anm. 83). Mit dem Lübecker mussten die aus Soest und Dortmund eintreffenden Aldermänner vereinbaren, wie für ihre Kaufleute der Transfer auf die Lübecker Schiffe abzuwickeln sei, auf denen die drei genannten Gruppen unter ihren Aldermännern aus Dortmund, Soest und Lübeck mit allen Waren dann Visby ansteuerten. Dort blieben sie auch zusammen, um jede auf ihrer eigenen Bank ihre Angelegenheiten zu beraten. Die vierte Bank kam für die auf Gotland bleibenden Deutschen hinzu, als sich dort genügend viele angesiedelt hatten.

In dieser Sitzordnung fand also das erste Administrationsmuster dieser Hanse den sichtbaren Ausdruck. Es war eine streng hierarchische Struktur, in der die Aldermänner aus Dortmund, Soest und Lübeck ständig die Leitung hatten und die Kaufleute der anderen Städte je einem von ihnen zugeordnet waren, was genau der hierarchischen Zuordnung der Hansestädte in Deutschland zu den drei genannten Vororten der Hanse entsprach (vgl. Abschnitt 4.2). Lübecks Position beruhte darauf, dass dort die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen gegründet wurde (Abb. 8+21) und anfangs ihre Mitglieder nur von dort aus die Außenposten erreichten. Weil Soests *Sleyswiker*

⁵⁶⁹ HUB III, Nr. 187: Dortmunds *Littera versus Gotlandiam de aldermanne eligendum. ... nostrum aldermannum apud vos in vestra civitate ... carnis debitum exsolvisse. Unde discretum virum dominum Segebodonem dictum Stolte ... constituimus et ordnavimus nostrum verum et legitimum aldermannum.*

broderschap die alles entscheidende Initiative für die Bildung dieser Hanse ergriffen hatte (Abschnitt 6.2), ist auch deren Position plausibel. Dagegen ist für Dortmunds besondere Rolle kein Hinweis überliefert.

Eine erste Anpassung dieser Ordnungsstruktur an neue Gegebenheiten geht um 1350 aus Stades Statuten der *borghere, dede tho Ripen unde tho Denemarken pleghen tho seghelende* („Bürger, die nach Ripen und Dänemark segeln“) hervor. In Abwandlung des *meynen kopmans* nennen sie sich ebenso wie die Kaufmannsgilde in Riga *de mene kumpenye* („gemeinsame Kompanie“) und wählen jedes Jahr in Stade zwei Aldermänner. Wenn beide in dem Jahr nicht nach Ripen und Dänemark segeln, sollen die gewählten Aldermänner aus der Kompanie schon in Stade jemanden von denen, die dorthin zuerst in dem Jahr segeln, einsetzen, und der soll es auf sich nehmen ohne Widerspruch und soll Vollmacht haben wie der gewählte Aldermann. Wenn dieser Stellvertreter wieder nach Hause segelt, soll er einen andern an seiner Stelle einsetzen, der dann am Außenposten ebenfalls die Vollmacht des gewählten Aldermanns haben soll.⁵⁷⁰ Mit dem Einsetzen der Stellvertreter für den Aldermann reagierte die Hanse ganz pragmatisch auf die in Abschnitt 6.3 dargestellte, nach 1223 belegte schriftliche Geschäftsführung, wegen der viele Kaufleute ihre Waren nicht mehr begleiten mussten und sich im Verkehr mit den Außenposten ein ständigeres Kommen und Gehen einspielte. Die Hanse stellte damit sicher, dass überall, wo ihre Kaufleute auswärts tätig wurden, jemand mit der Vollmacht eines Aldermanns deren Zusammenkünfte leitete, ihr regelrechtes Verhalten überwachte und ihre Interessen nach außen vertrat.

Eine zweite Anpassung der Organisationsstruktur wurde erforderlich, weil die Gotland besuchenden Deutschen noch vor dem zweiten Quartal des 13. Jahrhunderts ihren Handel nach England und Flandern auszudehnen begannen, wo sie schließlich den Ausgleich mit Köln erreichten und gemeinsame Außenposten bildeten (Abschnitt 4.3). In London wurden sie in die Gildehalle der Kölner aufgenommen, wo erstmals 1251 ihr gemeinsamer Aldermann überliefert ist.⁵⁷¹ Die dort erst 1437 schriftlich fixierten Statuten sagen also nichts aus über den Beginn der gemeinsamen Nutzung dieses Außenpostens.⁵⁷² Ebenso wird in Flandern der gemeinsame Außenposten bald nach den Vertragsentwürfen von 1253 eingerichtet worden sein und nicht erst 1347 bei der schriftlichen Abfassung der Statuten, nach denen sich die Kaufleute im Karmeliterkloster

⁵⁷⁰ HUB III, Nr. 183 § 1: *Tho dem ersten scolet se hebben twe olderlude, de scholet se kesen alle jare. Weret dat de twe olderlude nicht neseghelden des jares tho Ripen unde tho Denemarken, so scholen de koren olderlude enen setten uth de kumpenye, de dar erst seghelden des jares, unde de schal it tho sich nemen sunder weddersprake unde de schal vulle macht hebben also de olderman, den de mene kumpenye set hevet. § 2: Och eft de olderman, de dar set is van den koren olderluden, wedder tho hus seghelt, so schal he dar enen anderen setten in sine stede, de schal vulle macht hebben also de olderman, de dar ghekoren is van der menen kumpenye. HUB III, S.464 (Riga 1354): de meine kumpanie, beyde, gast unde borgher van den kopluden.*

⁵⁷¹ HUB I, Nr. 405. Zeugen sind u. a. *Arnoldo Thedmar aldermanno teutonicorum ... Arnoldo de Wip-peleforde, Henrico Underlove, Godescalco cum naso, Tidemanno filio Godescalci mercatoribus Coloniensibus, Arnoldo filio Rosekini de Bremis.*

⁵⁷² Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S.352f.: *Do wart avereyngedragen by den heren sendebaden van der gemenen stede wegen, ... van Lubeke, ... van Hamborch und ... van Danske, mit rade und fulbort des gemenen koepmans van der dudskan Hense up de tidt tho Lunden wesende.*

in Brügge versammelten.⁵⁷³ Da aber die mit Waren für Brügge beladenen Seeschiffe schon im Swin ankern mussten, hielten die Schiffer ihre Versammlungen nicht in Brügge, sondern nahe bei den Schiffen ab, die Lübecker in Hoeke (ca. 15 km nördlich von Brügge). Dort sollte seit 1299 nicht nur der Schiffer, sondern auch jeder *scipman* (Matrose), *de sic hevet vor medet to eneme useme borgere ... soken enes iewellicken sunnendaghes here bank der heren van Lubeke like eneme bogere*. Wenn dort auch Kaufleute waren, sollten sie sich dazusetzen. Neben der Lübecker Bank muss es noch weitere Bänke für andere Schiffer gegeben haben, über die nichts überliefert ist.⁵⁷⁴ Belegt ist nur, dass Hamburger Schiffer seit 1292 nicht dort, sondern *to Ostkerken in Vlanderen dhe hanse holden* sollten. Auch an einem weiteren Außenposten in Utrecht sollten sie sich in gleicher Weise versammeln.⁵⁷⁵

Die Sitzgelegenheiten in den Außenposten *der ghemenen coplude* werden nur in wenigen Quellen erwähnt. Was 1263 in Visby lat. *sedilia* genannt wurde,⁵⁷⁶ hieß entspr. in Flandern mnd. *banc*, wie sowohl aus dem Lübecker Schiffsrecht von 1299⁵⁷⁷ als auch aus den Brügger Statuten von 1347 hervorgeht.⁵⁷⁸ Genauer ist nur die Nowgoroder Schra von 1346, die eine *tafel* nennt, an der die Versammelten *sitten*. Danach saß man dort an Tischen wie in der Lübecker Schiffergesellschaft, wo die Bänke an den Längsseiten der Tische stehen (Abb. 38) und jede Bankwange das Emblem der Gesellschaft (Abb. 39) oder einer Untergruppierung trägt. Nach der Sitzung, *so wanne sic de selscap van der taften delet*, gingen die Teilnehmer schlafen.⁵⁷⁹ Dasselbe Verb *delen* steht auch in den 1347 verabschiedeten Statuten *der ghemenen coplude* in Brügge. Die dort im Refektorium des Karmeliterklosters tagenden Kaufleute waren auf den in § 14 genannten Bänken *ghedelet in dre deel*.⁵⁸⁰ Im ersten Teil saßen die Kaufleute „von Lübeck und

⁵⁷³ HR I, 1, Nr. 143.

⁵⁷⁴ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 404: Lübecker Schiffsrecht §§ 2–4.

⁵⁷⁵ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 398.

⁵⁷⁶ HUB I, Nr. 593.

⁵⁷⁷ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 404, § 2: *De dar comen mach to deme Hoke, de schal soke sine banck enes jewelken sunnendaghes*.

⁵⁷⁸ HR I, 1, Nr. 143, § 14: *uppe de banc ghenge sitten*.

⁵⁷⁹ JENKS, Schraen (wie Anm. 117), III a, L 17: *na der tid, dat men in den stoven sitten beginnet, so wanne sic de selscap van der taften delet, slapen to gande*. Zur Schiffergesellschaft: ELLMERS, Dreimaster (wie Anm. 483).

⁵⁸⁰ HR I, 1, Nr. 143. Die in § 1 genannte Einteilung in drei Drittel betrifft nur die Sitzordnung in Brügge. Wie weit sie ein auch außerhalb Brügges gültiges Ordnungsprinzip für die Städte der gesamten Hanse spiegelt, wie es schon der Herausgeber der HR postulierte und wie es sich seitdem durch die Literatur zieht, bedarf einer neuen Untersuchung. HENN, Brügger Hansekantor (wie Anm. 22), S. 55–57, zeigte, dass die regionale Gliederung der Hanse nach Quartieren erfolgte. Die Erwähnungen des westfälisch-preußischen Drittels in Flandern betreffen den in Brügge versammelten *ghemenen copman*: Das Geleit und die Zollermäßigungen, die der flandrische Graf 1340 zusagte, galt ebenso wie die Bestätigungen von 1341 und 1346 *onsen goeden vrienden, den ghemene coplude van Prussen ende van Westvalen*. HUB II, Nr. 658; 674 und HUB III, Nr. 88. Auch in HUB III, Nr. 539 (1360) und in HR I, 1, Nr. 296 (1363) ging es um die *mercatores tercie partis Coloniensis* in Flandern. Die ganz andere Sitzordnung des Stalhofs in London spricht auch gegen eine generelle Gültigkeit der Bügger Einteilung in Drittel; vgl. Anm. 588.

den wendischen Städten und die Sachsen und was dazu gehört; und die von Westfalen und die von Preußen und was dazu gehört im zweiten; und die von Gotland und von Livland und von Schweden und was dazu gehört im dritten“.⁵⁸¹

Durch die Nennung der wendischen Stadt Lübeck an erster Stelle, getrennt von den übrigen wendischen Städten, lässt diese knappe Aufzählung das Ordnungsprinzip der Sitzverteilung erkennen. Jeweils an erster Stelle genannt sind nämlich mit Lübeck, Westfalen und Gotland genau die betr. Bänke von Visby, wobei man in Brügge lediglich die Bänke von Soest und Dortmund zu Westfalen zusammengelegt hatte, sodass aus den vier Visbyer Bänken drei wurden. Tatsächlich bezeichnen andere Dokumente die Brügger Drittel nur als die von Lübeck, Westfalen und Gotland.⁵⁸² Die Sitzordnung der Gotland besuchenden Deutschen in Visby war also das Vorbild für die Sitzordnung in Brügge. An zweiter und dritter Stelle ist im Brügger Statut dann jeweils aufgeführt, wer in welche Bank hinzukommen sollte. Selbst dieses Eingliedern wurde in Brügge nicht spontan ausgedacht, sondern galt schon lange vorher in Visby, denn dort kamen 1263 die Kaufleute aus der wendischen Stadt Salzwedel in die Lübecker Bank, die auch in Brügge die Kaufleute aus wendischen Städten aufnahm. Demgemäß werden in Visby bereits 1165 die Kaufleute aus dem westfälischen Medebach ihren Sitz auf der Soester Bank erhalten haben (Anm. 97). Auch werden dort 1229 bei den Verhandlungen für den Vertrag von Smolensk die Kaufleute aus den sächsischen Städten Bremen und Groningen auf der Lübecker Bank gesessen haben, die aus Riga dagegen auf der Bank Gotlands. Nur für die aus Münster bleibt offen, ob sie zu Soest oder Dortmund kamen; in Brügge gehörten sie auf alle Fälle zur westfälischen Bank. 1244 lieferten Kaufleute von Gotland dem englischen König in Boston Grauwert und Wachs, unter ihnen „Thomas von Uppland“, der als deutschstämmiger Schwede in Visby zur Bank Gotlands gehörte.⁵⁸³ Mit dieser pragmatischen Regelung ließ sich das alte System von Visby flexibel an jede neue Situation anpassen.

Die Anpassung in Brügge erfolgte an mehreren Stellen. Während die Bänke von Lübeck und Gotland denen in Visby genau entsprachen, wurden die Visbyer Bänke von Dortmund und Soest in Brügge zu der von Westfalen zusammengefasst, was plausibel erscheint. Nicht erkennbar ist hingegen, weshalb ausgerechnet noch die Kaufleute von

⁵⁸¹ Im tatsächlichen Wortlaut von § 1 betrifft die Einteilung in Drittel lediglich die Sitzordnung bei den Tagungen *des ghemenen coopmans* in Brügge: Mit der Wendung *de ghemenen cooplude vorseghet* bezieht sich § 1 eindeutig auf die in der Einleitung genannten *ghemenen coplude uten Romeschen rike van Alemanie*, die 1347 *vergadert* waren *ten Carmers in den reventer toe Brucghe ... ende droghen daer over een alle, die up die tyd daer waren, dat se wolden hebben ende halden en ghemene bok*. Demnach waren diese dort anwesenden Kaufleute *ghedelet in dre deel: ... de van Lubeke ende de Wendeschen stede ende de Sassen ende wat dar to behort in en derdedeel; ende die van Westfalen ende de van Prucen ende dat daer to behord int ander; ende de van Gotlande ende van Lyflande ende van Sweden ende dat dar to behort int derde*.

⁵⁸² HR, I, 1, Nr.169 (1352). Nr. 201 mit namentlichem Verzeichnis der Aldermänner von 1356 bis 1404. Nr. 376 § 24 (1366): *tunc civitates decreverunt mittere aldermannis et communi mercatori Lubece, Westfalie, Godlandie et eorum attinentibus Brugis existentibus litteras subscriptas*.

⁵⁸³ HUB I, Nr. 333: dem *Thome de Uplaunde et sociis suis mercatoribus de Gutlaunde* ließ der König Geld auszahlen *pro grisio opere et cera*. Die sich in Schweden ansiedelnden Deutschen mussten schwedische Bürger werden.

Preußen hinzukamen, obwohl schon mit Köln auch die rheinischen Städte integriert waren. Dort wirkte sich Kölns Bedeutung außerdem noch so aus, dass Außenstehende sie als die Bank der Kölner Kaufleute bezeichneten. In dieser Sitzordnung waren also die Gewichte gegenüber Visby erheblich verschoben, weil statt Soest und Dortmund jetzt Köln die Hauptrolle spielte. Darin kam zum Ausdruck, dass die Handelsströme nach Einführung des schriftlichen Handels und der großen Erweiterung des raumgreifenden Hansenetzes nicht mehr so eingleisig wie vorher über dessen anfängliche Hauptknoten Visby, Lübeck und Soest liefen (Abschnitt 4.2).

Es hatten ja in den Brügger Bänken bereits sehr viel mehr Kaufleute anderer Städte Plätze bekommen als anfangs in Visby. Daran passte man sich flexibel so an, dass jede Bank in Brügge nicht nur einen Aldermann wie in Visby, sondern deren zwei und noch weitere Beisitzer wählte, sodass alle Beteiligten sich ausreichend berücksichtigt fühlen konnten. In dieser Sitzordnung kam also die erweiterte Administrationsstruktur der Hanse auch in dem Außenposten zum Ausdruck.⁵⁸⁴ Die beiden Aldermänner jeder Bank konnten nur zusammen Beschlüsse des Außenpostens fassen, und so ihre Bank auch nach außen vertreten, sodass die Eigenständigkeit jeder Bank relativ groß war. Einzelne Bänke verhandelten z. B. mit einem Bevollmächtigten des Grafen von Flandern oder erhielten separate Briefe von einer hansischen Tagfahrt.⁵⁸⁵ Als die Hanse der deutschen Kaufleute 1358 in Dordrecht und Amsterdam neue Außenposten einrichtete, übernahm sie auch dort die Brügger Statuten einschließlich der Sitzordnung mit den Dritteln von Lübeck, von Westfalen mit Preußen und von Gotland mit Livland, aber pro Bank nur mit einem Aldermann.⁵⁸⁶ So reagierte man auf die dort geringere Zahl anwesender Kaufleute.

Die Anpassung in London verlief noch anders. Dort überführten erst 1437 „die Sendboten der gemeinsamen Hansestädte aus Lübeck, Hamburg und Danzig mit Rat und Vollmacht des gemeinsamen Kaufmanns von der Deutschen Hanse zu der Zeit in London anwesend“ die vorher nur mündlich vereinbarte Ordnung des Stalhofs in ein schriftliches Statut. Wie in Brügge saßen auch dort die Kaufleute in Dritteln, waren jedoch ganz anders aufgeteilt, weil dort eine andere Tradition zu berücksichtigen war. Die Kölner führten das erste Drittel (= erste Bank) an, in dem auch die Kaufleute aus den übrigen linksrheinischen Städten saßen. Im zweiten Drittel saßen die Kaufleute aus den rechtsrheinischen Städten, Westfalen, Sachsen und den wendischen Städten,

⁵⁸⁴ Nils JÖRN, Zwischen Eigenständigkeit und Unterordnung. Die Auseinandersetzungen zwischen Stalhof und Hansetagen um die Kontorordnungen, in: Genossenschaftliche Strukturen (wie Anm. 19), S. 101–122, hier S. 106.

⁵⁸⁵ HUB III, Nr. 539. Ein Bevollmächtigter des Grafen von Flandern sollte verhandeln *super restauratione dampnorum illorum mercatorum tertie partis Coloniensis*. HR. I, 1, Nr. 376 § 24: Auf dem Städtetag in Lübeck 1366 *tunc civitates decreverunt mittere aldermannis et communi mercatori Lubece, Westfalie, Godlandie et eorum attinentibus Brugis existentibus litteras subscriptas*.

⁵⁸⁶ HUB III, Nr. 399 mit Anm. 1: *ende hilden daer alle ordinancie derghelike, als si in Vlanderen plaghen te doen; ende daer wart Manegolt Sosendorp to olderman ghecoren als ut den Lubschen dordendeel*.

und im dritten Drittel die aus Preußen, Livland und Gotland.⁵⁸⁷ Obwohl die Sendboten aus Lübeck, Hamburg und Danzig kamen, räumten sie den Kölnern in London unumstritten den Vorrang ein, die ja dort lange vor ihrer Mitgliedschaft in der Deutschen Hanse die Gildehalle besaßen und darin auch schon vor 1226 Genossen aus anderen rheinischen Städten aufgenommen hatten.⁵⁸⁸ Als die Gotland besuchenden Deutschen hinzukamen, wurden den Kaufleuten aus westfälischen, sächsischen und wendischen Städten Plätze auf der rechtsrheinischen Bank eingeräumt; für die Kaufleute von der Ostsee wurde eine dritte Bank eingerichtet, in der auch die aus Preußen saßen. Umso unverständlicher ist in Brügge deren Einreihung in die westfälische Bank. In London passte man die bereits vorhandenen alten Strukturen noch logischer an die neuen Gegebenheiten an und machte die Gildehalle zum Kristallisationskern für den Stalhof der Deutschen Hanse.

In Visby waren die Bänke für die jeweils einem Aldermann zugeordneten Fahrergruppen der frühen Hanse eingerichtet worden und veranschaulichten deren hierarchische Raumstruktur (Abschnitt 4.2). In den unterschiedlichen Dritteln von Brügge und London lassen sich zwar auch noch Fahrergruppen erkennen, aber die jeweils ganz andere Besetzung der Drittel erfolgte nach den unterschiedlichen Gegebenheiten der Standorte und betraf dort nur die Sitzordnung. In deren Gemeinschaft konnten alle Teilnehmer unmittelbar miterleben, dass die Hanse der deutschen Kaufleute trotz ihrer gewachsenen Größe ein geordnetes Ganzes aus überschaubaren Teilen blieb, in dem jeder seinen festen Platz hatte und seine Belange artikulieren konnte. Dafür sorgten die in den Brügger und Londoner Statuten festgelegten Rechte und Pflichten der Aldermänner und der übrigen Mitglieder. Dabei spielte offenbar der Zusammenhalt und die gegenseitige Unterstützung der jeweils aus einer Stadt stammenden Kaufleute weiterhin die ausschlaggebende Rolle.

Während die Sitze in den Gilden der Binnen- und Seestädte nach den als Fahrziele der Kaufleute anzusteuern den Außenposten geordnet waren (Abschnitt 7.2.2), wurden die Sitze in den Außenposten nach der Herkunft der Kaufleute aus den Binnen- und Seestädten gruppiert, aus denen sie kamen und zu denen sie von den Außenposten wieder zurückkehrten. Die beiden unterschiedlichen Systeme waren also als Teile eines umfassenden Netzwerks so aufeinander bezogen, dass sie jeweils die Handelsrichtung anzeigten. Der Handel von den Binnenstädten führte „über Sand“ zu den Seestädten und von dort „über See“ zu den Außenposten. Deshalb war deren Sitzordnung auf diese ausgerichtet, sodass alle Kaufleute, die denselben Außenposten aufsuchen wollten, beisammensaßen und alle dafür nötigen Verabredungen treffen konnten. Von den Außenposten wollten sie die dort erstandenen Waren dann aber auf denselben Wegen wieder zurück zu ihren See- oder Binnenstädten befördern und konnten auch dafür in der nun auf diese Städte ausgerichteten Sitzordnung alles Erforderliche jeweils gemeinsam besprechen. Dieses System ist für die preussischen

⁵⁸⁷ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 352f.: *Do wart avereyngedragen by den heren sendebaden van der gemenen stede wegen, ... van Lubeke, ... van Hamborch und ... van Danske, mit rade und fulbort des gemenen koepmans van der dudskan Hense up de tidt tho Lunden wesende.*

⁵⁸⁸ HUB I, Nr. 205 (1226): *Colonienses et Telenses et eorum socii.*

und baltischen Seestädte der Hanse noch zu modifizieren, denn wie die Außenposten hatte auch Danzigs Artushof der *gemenen broder eine Lubeske banck*⁵⁸⁹ und waren Riga und Reval ständige Ziele Lübecker Schiffer (Anm. 484). Da Lübecker Kaufleute in Riga sogar einen eigenen Hof hatten⁵⁹⁰ und bis 1853 in der Gilde der Rigafahrer zusammengeschlossen waren (Anm. 486), werden sie auch Sitze in Rigas Gildehaus gehabt haben. Die Sitzordnungen der preußischen und livländischen Gildehäuser bedürfen deshalb noch genauerer Untersuchung.

Auch der Wortlaut der Statuten der Außenposten lässt erkennen, dass er ebenso wenig spontan ausgedacht wurde wie die Sitzordnung, sondern auf langfristig in mündlicher Tradition angesammelten Erfahrungen von Versammlungen *der ghemenen coplude* beruhte, bis er schließlich schriftlich fixiert wurde. Mehrfach konnte gezeigt werden, dass ältere Statuten als Vorlage dienten, wenn irgendwo erstmals Statuten schriftlich festgehalten wurden (Anm. 418; 587). Wie bei den Gilden der Binnen- und Seestädte bezweckten auch in den Statuten der Außenposten die meisten Artikel, die Ehrbarkeit des Hansekaufmanns aufrecht zu erhalten.⁵⁹¹ Der in Brügge formulierte Grundsatz, dass *alle, de up de tyd daer waren*, die anstehenden Entscheidungen treffen konnten, galt auch in anderen Außenposten. Im Stalhof waren 1456 *de gemenen Dutschen van suden und by norden, de up de tit to Lunden vorgaddert* waren, entscheidungsbefugt.⁵⁹² Mit dieser pragmatischen Regelung der Stellvertretung waren alle Sitzungen der Außenposten stets beschlussfähig, allerdings jeweils nur für deren eigene Belange. Generelle Beschlüsse für die gesamte Hanse fasste auf gleiche Weise bis 1298 nur deren Zentralstelle in Visby. Als dort 1229 der Smolensker Vertrag zwischen den Boten des Fürsten von Smolensk und den Gotland besuchenden Deutschen in deren Haus ausgehandelt wurde, waren von letzteren anwesend drei deutsche Bürger Visbys und elf aus verschiedenen sächsischen Städten dazu noch vier Vertreter Rigas, die zusammen den Vertrag mit dem Siegel der Gotland besuchenden Deutschen für alle Mitglieder rechtskräftig machten. Das dabei erstmals erkennbare, aber sicher ältere pragmatische Verfahren der für alle verbindlichen Beschlussfassung durch die Repräsentanz der gerade anwesenden Hansebrüder übernahmen seit der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts die Tagfahrten (Abschnitt 5.2).

7.4. Die dezentrale Struktur

Selzer fasste 2010 die aktuellen Forschungsergebnisse so zusammen, dass im 12. und 13. Jahrhundert viele Gemeinschaften von Fernhandelskaufleuten unterschiedlicher Provenienz im späteren hansischen Wirtschaftsgebiet aktiv wurden und dabei auf umfassende Zwecke und nicht nur auf Teilaspekte des Lebens zielten, unter denen gegenseitiger Schutz und wechselseitige Hilfe fundamental waren. Erst zur Durchsetzung der Flandernblockade 1358 bis 1360 hätten sie sich zur „Gesamthanse“ arrangiert, die

⁵⁸⁹ RUDOLPH, Das Schiff (wie Anm. 483), S. 37.

⁵⁹⁰ HUB I, Nr. 240.

⁵⁹¹ Vgl. Anm. 413–415.

⁵⁹² Brügge: HR I, 1, Nr. 143. London: Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 356.

aber weder ein gemeinsames Leitungsorgan hatte, noch eine gemeinsame Kasse noch ein Siegel und auch keine eigenen Schiffe. „Von selbsttragenden Institutionen lässt sich eigentlich nur im Falle der Außenhandelskontore und der Tagfahrten sprechen.“ In den Kontoren würden die niederdeutschen Kaufleute Gebrauch von den hansischen Privilegien machen und gegen deren Verletzungen auf den Tagfahrten Maßnahmen zur Wiederherstellung verabreden. Im übrigen bleibt bei Selzer unklar, wodurch diese Kaufleute jahrhundertlang fest zusammenhielten.⁵⁹³

Richtig beobachtete er, dass die Hanse der deutschen Kaufleute keine Handelsgesellschaft mit zentraler Leitung, gemeinsamer Kasse usw. war, wie es sie z. B. in Süddeutschland gab, und dass sie auch keine eigenen Schiffe besaß. Falsch sah er nur, dass sich erst 1358 einzelne Gruppen zu einer „Gesamthanse“ arrangierten, und erkannte deshalb auch nicht, dass die örtliche Gilde von Anfang an die wichtigste selbsttragende Institution der Hanse war (Abschnitt 7.1). Tatsächlich entstand die Hanse deutscher Kaufleute bereits 1143 oder wenig später. 1358 hatte sich nur ihre neue Selbstbezeichnung „Deutsche Hanse“ endgültig durchgesetzt (Abschnitt 5.1). Diese Hanse führte sogar spätestens seit 1229 ein eigenes Siegel (Abb. 1a), das sie aber schon 1298 wieder abschaffte. Sie trieb als Korporation überhaupt keinen eigenen Handel! Stattdessen baute sie nicht erst seit 1358, sondern von Anfang an das in den Abschnitten 7.1–7.3 beschriebene raumgreifende und hierarchisch gegliederte Netzwerk auf, damit darin jeder zugehörige Kaufmann sein persönliches Handelsnetz etablieren konnte in Partnerschaft mit von ihm frei zu wählenden Hansebrüdern in unterschiedlichen Knoten des großen Hansenetzes. Diese Hanse konnte deshalb nur soweit aktionsfähig sein, wie darin ihre einzelnen Kaufleute aus eigenem Antrieb aktiv waren und jeweils ihr persönliches Handelsnetz knüpften.

Damit ihr so dezentrales Handelskonzept überhaupt funktionieren konnte, musste die Hanse jedem Mitglied von Anfang an günstigere Handelsbedingungen bieten, als außerhalb von ihr erreichbar waren, und gleichzeitig durch ihre innere Struktur für effektive Zusammenarbeit der Mitglieder sorgen. Nur so blieb jeder Kaufmann aus wohlverstandener Eigeninteresse bei dieser Hanse, deren Drohung mit dem Ausschluss ein wirksames Mittel zur Disziplinierung war. Ihre Vorteile bot sie schon, als die Kaufleute dafür noch keinen Gebrauch von der Schrift machten und hatte deshalb eine so unzureichende schriftliche Überlieferung zur Folge, dass die Anfänge dieser Hanse sich dem Zugriff der Historiker immer wieder entzogen haben. Mit welchen Methoden dennoch sichere Erkenntnisse zu gewinnen sind, stellt Abschnitt 7.4.1 dar. Abschnitt 7.4.2 zeigt, wie sich die Einführung der Schriftlichkeit in den Handel auf die Organisationsstruktur auswirkte. Schließlich ist in Abschnitt 7.4.3 noch darauf einzugehen, dass und wie die Kaufmannsgilden nach dem Ende der „deutschen Hanse“ in den ehemaligen Hansestädten noch rund zweihundert Jahre lang Grundlage des Handels blieben.

⁵⁹³ SELZER, Hanse (wie Anm. 48), S. 25f., 53.

7.4.1. Die schriftlose Frühphase des Hansehandels

Als Historiker muss man sich deutlich bewusst machen, dass es seit Beginn der Hanse der deutschen Kaufleute bis ins 13. Jahrhundert hinein eine schriftlose Phase überhaupt gab. Sie hat bisher wenig Beachtung gefunden, weil sich in ihrer 80jährigen Laufzeit die Kaufleute selber nicht schriftlich äußerten und deshalb über ihren Handel keine schriftlichen Angaben hinterließen. Nur kaiserliche oder fürstliche Kanzleien stellten wenige Urkunden aus, die ebenso wie Passagen aus der Kirchenchronik Helmolds von Bosau wenigstens indirektes Licht auf den Handel werfen, seine Organisationsstruktur aber nicht erkennen lassen.

Schon die erste, diese Hanse überhaupt erst konstituierende organisatorische Entscheidung seefahrender Kaufleute, künftig mit ihren landfahrenden Kollegen gemeinsam zu agieren und sie von Lübeck aus ständig zu den Märkten jenseits der Ostsee mitzunehmen, wurde nur mündlich verabredet. Diese Vereinbarung war so grundlegend, dass diese Hanse sich dadurch von allen anderen Hansens unterschied und ihren Mitgliedern ein attraktiveres Handelskonzept bot. Obwohl die Hanse bis zu ihrem Ende Mitte des 17. Jahrhunderts diese Vereinbarung stets befolgte, hielt sie sie nirgends schriftlich fest. Auch der dafür als nötig erachtete gegenseitige Eid wurde nur mündlich vor den Genossen als Zeugen geleistet (Abschnitt 6.2). Wir kennen die Vereinbarung samt Eid nur aus der bildlichen Darstellung auf Lübecks Siegeln (Abb. 8 u. 21). Auch ist darauf indirekt zurückzuschließen aus dem Slogan, dass der Hansehandel „über Sand und See“ lief, und weil von Anfang an häufig überliefert ist, dass Kaufleute aus Binnenstädten die nur mit Seeschiffen erreichbaren Außenposten aufsuchten (Abschnitt 4.2).

Die beiden sich auf diesen Siegeln durch einen gegenseitigen Treueeid zu unverbrüchlicher Gemeinschaft verpflichtenden gleichrangigen Kaufleute wurden in Abschnitt 6.2 als Repräsentanten zweier Kaufmannsgruppen identifiziert, nämlich der über Land reisenden Soester Schleswigfahrer und der mit Koggen die Ostsee befahrenden Friesen aus Schleswig. Beide bildeten 1143 oder bald danach in Lübeck die gemeinsame Hanse der über Sand und See fahrenden Kaufleute. Dazu holten die Soester noch weitere Kaufleute aus Westfalen mit ins Boot und die Lübecker aus dem übrigen Herzogtum Sachsen. So etablierten sie das neue über die drei großen Knoten Soest, Lübeck und Visby hierarchisch gegliederte raumgreifende Handelsnetz ihrer Hanse (Abschnitt 4.2) und nannten sich entsprechend offiziell „Gotland besuchende Deutsche“ und intern *de meyne kopman* (Abschnitt 4.1). Während in den anderen Hansens nur Kaufleute einer einzigen Stadt im Ausland handelten, bot das raumgreifende Netzwerk jedem beigetretenen Kaufmann, aus welcher Stadt er kam, die Chance, darin überall mit anderen Hansekaufleuten ein weitgespanntes persönliches Handelsnetz durch mündliche Verabredungen zu knüpfen.

Die schriftlose Phase war für die Entwicklung dieser Hanse auch dadurch richtungweisend, dass die Kaufleute für Organisationsstruktur und Handel die gesamte Fachterminologie in ihrer mnd. Muttersprache festlegten und seitdem beibehielten, aber erst nach einer lat. Zwischenphase schließlich wenigstens partiell mnd. schriftlich überlieferten (Abschnitt 1.5). Erst daraus lassen sich wichtige Rückschlüsse auf

die schriftlose Zeit ziehen. So kennen wir seit dem 14. Jahrhundert die in Lübeck startenden Fahrgemeinschaften als *Naugardarsfarer*, *Schonefarer*, *Bergerfarer* usw. (Anm. 109) und ebenso die Bezeichnungen der großen Gilden, wie *de meyne kopman by der Travene* in der Seestadt Lübeck und in Binnenstädten die *Sleyswiker broderschap* in Soest, die Reinoldigilde der Kaufleute in Dortmund oder die *gulda severen* (= Gilde der seefahrenden Kaufleute) in Stendal (Abschnitt 1.7). Von diesen Bezeichnungen entstand die der Soester *Sleyswiker broderschap* bereits, als diese Kaufleute ihren Ostseehandel noch in Schleswig abwickelten. Sie behielten aber die einmal gewählte Bezeichnung bei, als ihnen der Handel über Lübeck in der bald nach 1143 gegründeten Hanse deutscher Kaufleute größere Vorteile bot. In diese Hanse brachte die *Sleyswiker broderschap* ihre bereits voll ausgebildete Gildeverfassung ein. Die Kaufmannsgilden hatten ja als Bruderschaften ihre charakteristischen Strukturen auch in nordwestdeutschen Binnenstädten bereits lange vor der Entstehung der Hanse deutscher Kaufleute ausgebildet, wie Oexle eindrucksvoll zeigte (Anm. 409). Obwohl alles nur auf mündlich tradierten Gewohnheiten beruhte, waren die Gilden damit die entscheidenden Geburtshelfer für die neue Hanse, denn sie prägten seitdem deren gesamte Organisationsstruktur und überdauerten die Hanse sogar noch um ca. zweihundert Jahre, wie Abschnitt 7.4.3 zeigt.

Als erste Maßnahme mussten die Gilden der Binnen- und Seestädte ihre stets vertraulichen Zusammenkünfte (Abschnitt 2.13) so organisieren, dass daran Hansekaufleute nicht nur wie bisher aus der eigenen Stadt, sondern auch aus den anderen Städten als gleichberechtigte Gäste teilnehmen konnten. Damit sich nicht Unbefugte einschlichen, wurde jeder neue Gast von einem Altmitglied eingeführt, das für ihn bürgen musste (Anfang von Abschnitt 7.1.1). So wurde in jeder Gilde sofort sichtbar, weshalb sich die von land- und seefahrenden Kaufleuten gemeinsam gegründete neuartige Hanse als *de meyne kopman* (nhd. „der gemeinsame Kaufmann“) bezeichnete (Abschnitt 4.1). In Lübeck, damals der einzigen Brücke zwischen den Binnenstädten und den Außenposten, nannte sich die Gilde entsprechend *de meyne kopman by der Travene* nach dem dort am Fluss Trave gelegenen Ufermarkt.

Weil so in den großen Gilden viele Kaufleute aus verschiedenen Städten zusammenkamen (Abschnitt 4.2), musste die neue Hanse für ein effektives Miteinander die alte Gildeordnung ergänzen. Sie erfand eine Sitzordnung, in der in den Binnen- und Seestädten die Mitglieder jeder Fahrergruppe, die an einem bestimmten Außenposten Handel treiben wollten, jeweils in der Gilde beieinander saßen, sodass sie sich über ihre Planungen abstimmen konnten. Aus gleichem Grund saßen in den Außenposten jeweils die zusammen, die zu einer bestimmten Hansestadt zurückreisen wollten. Die große Hanse deutscher Kaufleute war also untergliedert in lauter überschaubare kleinere Einzelhansen! Die unterschiedlichen Sitzordnungen der Gilden und der Außenposten bildeten zugleich das raumgreifende Netzwerk der gesamten Hanse so ab, dass jeder Kaufmann auf seinem Platz erlebte, wie er körperlich in dieses Netz integriert war, sodass es für ihn kein abstraktes Gebilde war, er hatte es vielmehr ganz konkret vor Augen. Deshalb war diese Sitzordnung in der Frühzeit dieser Hanse besonders wichtig, als deren gesamte Organisation und jeder einzelne Handelsabschluss nur auf mündlichen Absprachen beruhte.

In dieser mündlichen Kultur mussten sich die Kaufleute in hohem Maße auf ihr Gedächtnis verlassen. Damit sie allen Ansprüchen gerecht werden konnten, hielten sie sich an bestimmte, dafür hilfreiche Regeln und Gewohnheiten, wie sie sich in der früheren langen Gildetradition bewährt hatten. Die auch dafür ebenfalls erst seit dem 14. Jahrhundert schriftlich fixierten mnd. Termini und Gewohnheiten müssen schon für die ersten Zusammenkünfte der neuen Hanse gegolten haben, da es keinen Grund für zwischenzeitige Änderungen gab. Danach hatten die Gilden in jeder Hansestadt ein eigenes Haus in dem die jeweils Anwesenden jede Woche immer am selben Tag zu den *morgenspraken* zusammenkamen, *umme tho sprekende van saken, de den koepman angan ofte anroren*⁵⁹⁴; sie waren dabei stets auch für die nicht Anwesenden beschlussfähig. Inhaltlich ist auch später nichts überliefert, weil die Hansebrüder über Inhalte ihrer Besprechungen von Anfang an strengstes Schweigen vereinbart hatten (Abschnitt 2.13). Wer etwas weitersagte, wurde aus der Hanse ausgeschlossen.⁵⁹⁵ Die jährliche Vollversammlung, die man *gilda* oder *broderschap* nannte, wurde an einem festen Abendtermin im Winter, wenn alle Kaufleute zu Hause waren, sehr feierlich in den Gilden der Binnen- und Seestädte begangen, „wenn die Gilde getrunken und gefeiert wird“.⁵⁹⁶ Dort und bei anderen Gelegenheiten war das rituelle „Gildetrinken“ vor allem in der schriftlosen Phase unverzichtbar, weil die Gilde im gemeinsamen Trinken und Essen ihr gruppenbestimmendes Bündnis regelmäßig festigte und so zur Selbstvergewisserung der eigenen gesellschaftlichen Position jedes ihrer Mitglieder beitrug.

Ebenfalls war die Hanse schon in der schriftlosen Phase in jeder Hansestadt in der Gilde real dadurch gegenwärtig, dass diese wirtschaftlich, sozial und kirchlich alle Lebensbereiche jedes einzelnen Hansekaufmanns von der Taufe bis zur Bestattung prägte (Abschnitt 7.1.4) und ihm Hilfe und Schutz gegen alle eventuellen Behinderungen seines individuellen Handels bot. Auch konnte jeder junge Kaufmannsanwärter nach regelrechter Ausbildung über die Gilde seiner Vaterstadt der Hanse beitreten (Abschnitt 7.1.3). Mit all diesen Einbettungen ihrer Mitglieder bildeten die von Anfang an durch die persönlichen Netzwerke der Kaufleute auch untereinander vernetzten Gilden jeder Hansestadt das feste Band, das die Hanse der deutschen Kaufleute mehr als 500 Jahre zusammenhielt.

Deshalb hatte es diese Hanse von Anfang an weder nötig, eine übergeordnete Gilde zu organisieren, noch eine zentral gelenkte Handelsgesellschaft zu bilden. Sie war geradezu das Musterbeispiel für das Funktionieren einer dezentralen Ordnung. Allerdings zeigen die vielen strengen Regeln in den Satzungen für die Zusammenkünfte dieser Kaufleute und die z.T. hohen Geldbußen für Übertretungen, dass dabei nicht immer alles so reibungslos verlief, wie es dieser generelle Überblick erscheinen lässt. Auch diese Satzungen waren mündliche Vereinbarungen, die, wenn überhaupt, dann oft erst erstaunlich spät Schriftform erhielten, z. B. in London erst 1437, obwohl man dort schon spätestens seit Mitte des 12. Jahrhunderts zusammenkam. Immerhin aber gaben sich die einzelnen Gilden und Außenposten diese Regeln selbst und wollten damit „die

⁵⁹⁴ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 353, Art. I, 1 (London 1437).

⁵⁹⁵ Wie Anm. 44.

⁵⁹⁶ HUB II, Nr. 48: *omni vespere, quando gulda bibitur et celebratur.*

Reinheit der Kaufmannschaft halten, damit sie kein schlechtes Gerücht haben in ihrer Kaufmannschaft vor anderen Kaufleuten".⁵⁹⁷ So pflegten sie von Anfang an ein hohes Standesbewusstsein, sodass *de ersame kopman* das Markenzeichen dieser Hanse wurde.

Auch für ihren Handel gebrauchten die Kaufleute schriftlose Praktiken. Sie mussten ihre Waren noch selber mit Pferdewagen oder Schiffen zu den fernen Märkten bringen, was sich erst nach dem Übergang zum Schriftgebrauch im Handel änderte (Abschnitt 6.3). Da aber ein Schiff die Waren mehrerer Kaufleute beförderte, musste jeder sein Eigentum kennzeichnen. Er machte das statt durch Beschriftung mit Handelsmarken (Abb. 28), deren Aussage auch jeder des Lesens nicht Kundige verstand, sodass sie bis über das Ende der Hanse beibehalten wurden. Anders erging es den als Stücklisten verwendeten Kerbhölzern (Abb. 29), die den Kaufleuten in der schriftlosen Phase als Erinnerungsstütze dienten. Sie wurden später durch schriftliche *rullen* ersetzt (Anm. 373).

Typisch für die schriftlose Phase ist auch die Handelsfinanzierung durch *wedderlegginge*, bei der beide Partner ihre Geldbeträge sichtbar nebeneinander auf den Tisch legten, was zu beiderseitiger Sicherheit vor Zeugen geschah, wie 1165 in Medebach überliefert ist.⁵⁹⁸ Mit der *wedderlegginge* begann man auch den Bau neuer Schiffe in der Form der Partenreederei zu finanzieren, bei der die Geldgeber einen halben, viertel oder achte Part der Kosten für Bau- und Ausrüstung übernahmen gegen entsprechende Beteiligung am Gewinn der Handelsfahrten. Dieses Finanzierungsmodell behielt die Hanse bis zu ihrem Ende bei. Nur trat an die Stelle der mündlichen Zeugen später die schriftliche Absicherung, z. B. in Lübeck in der 1. Hälfte des 14. Jahrhunderts durch Einträge in das *societates*-Register des Niederstadtbuchs.⁵⁹⁹

In ihren Zusammenkünften hielten die deutschen Kaufleute zumindest in Lübeck und Visby auch das Wissen von den Anfängen ihrer Hanse mündlich so lebendig, dass noch nach 1332 in Visby Einzelheiten zur Entstehung des Artlenburger Vertrags aufgeschrieben werden konnten, die sonst nirgends schriftlich überliefert sind, aber mit den Ergebnissen heutiger wissenschaftlicher Recherchen übereinstimmen. Dort profitierten die deutschen Kaufleute ja immer noch von dem Frieden, den Heinrich der Löwe 1161 mit den Gotländern erreicht und von den Verträgen, die er anschließend mit Rusland, Schweden, Dänemark und Norwegen für sie geschlossen hatte.⁶⁰⁰ Wegen der segensreichen Auswirkungen für Lübeck hielten die Hansekaufleute im dortigen Rat um 1223 immer noch „den hervorragenden Herzog in guter Erinnerung“ und schrieben sonst nicht überlieferte Detailinformationen zu 1161 beteiligten Personen auf.⁶⁰¹ Weiter war ihnen aus der mündlichen Weitergabe der für ihre Stadtwerdung ausschlaggebende Impuls durch die Gründung der Hanse deutscher Kaufleute so bewusst, dass sie dieses

⁵⁹⁷ HUB III, Nr. 183: *tho holdende dor reyneheit der kopenschop unde dor des willen, dat se ne quat ruchte nehebben in ere kopenschop vor anderen kopluden.*

⁵⁹⁸ HUB I, Nr. 17: *Qui pecuniam suam dat alcui concivi suo, ut inde negocietur in Datia vel in Rucia vel in alia regione, ad utilitatem utriusque assumere debet concives suos fideles, ut videant et sint testes hujus rei.* Zur *wedderlegginge* vgl. Anm. 395.

⁵⁹⁹ Societates (wie Anm. 143).

⁶⁰⁰ Vgl. Anm. 102.

⁶⁰¹ In den Vermerken zu HUB I, Nr. 15 und 16.

Ereignis 1223 im Siegelbild darstellten (Abb. 8) und damit öffentlich kund machten, wie eng die Gründung ihrer Stadt mit der dieser Hanse zusammenhing. Allein über Lübecks Hafen lief ja der Handel in dieser Phase und nur zwischen den Binnenstädten des Herzogtums Sachsen und den Außenposten um die Ostsee. Dieser Handel war also für jeden Kaufmann noch viel übersichtlicher als der spätere Hansehandel.

7.4.2. Die Änderungen der Organisationsstruktur durch den schriftlichen Handel

Dieses Siegel zeigt zugleich an, dass der aus Hansekaufleuten gebildete Lübecker Rat 1223 zur schriftlichen Fixierung zumindest seiner wichtigsten Beschlüsse übergegangen war, die er seitdem mit diesem Siegel rechtskräftig machte. Zur gleichen Zeit begann er mit der Sammlung hansischer Urkunden, hatte also erstmals den Nutzen schriftlicher Belege für diese Hanse und seine eigene Rolle in ihr erkannt. Außerhalb der Gotland besuchenden Deutschen hatten bereits zwischen 1209 und 1216 Kölner Kaufleute beim Sherif in London schriftlich wegen Behinderungen geklagt.⁶⁰² 1229 zeigt der Vertrag von Smolensk mit dem Siegel der Gotland besuchenden Deutschen den Schriftgebrauch auch dieser Kaufleute an. Seitdem hielt deren Zentralstelle in Visby auch zumindest ihre wichtigsten Beschlüsse schriftlich fest, um sie allen Betroffenen bekannt zu geben. Die schriftlose Phase des Hansehandels hatte ihr Ende gefunden, was nicht ohne Folgen für die Organisationsstruktur blieb.

Erstens konnten die Kaufleute, die kein Schiff besaßen, seitdem mit Kaufmannsbriefen ihren Handel ohne eigene Reisen an mehreren Orten gleichzeitig betreiben (Abschnitt 6.3) und deshalb länger am Ort bleiben und die Ratsstellen besetzen. Zweitens setzten sie viel mehr Waren um, machten also größere Gewinne, als ihre schiffahrenden Kollegen, die mit ihrem Schiff nicht gleichzeitig zwei Häfen anlaufen konnten, sodass ihr Eigenhandel bald hinter dem der anderen zurückblieb. Drittens begannen die Schiffer aber deren Waren als Frachtgut zu befördern, was erstmals 1259 für Hamburg und Lübeck belegt ist. Von ihnen konnten jene Kaufleute Schiffe mieten und ihnen als Befrachter (mnd. *vruchtlude*) Aufträge erteilen, was fortan im Seehandel dieser Hanse die Regel wurde⁶⁰³ und schließlich zum Standesunterschied zwischen Kaufleuten und Schiffern führte (Abb. 18). Viertens reichten den Frachtschiffern die nur als Erinnerungsstützen tauglichen Kerbhölzer (Abb. 29) nicht mehr, sie ersetzten sie durch die schriftlichen *rullen*, machten also auch von der Schrift Gebrauch. Fünftens hielten Lübeck, Rostock und Wismar ihre 1259 verabredeten Maßnahmen gegen Seeräuber erstmals schriftlich fest, um damit andere Seestädte zur Unterstützung aufzurufen. Dieses Treffen war für Belange des gemeinsamen Kaufmanns eine erste

⁶⁰² HUB I, Nr. 85.

⁶⁰³ HUB I, Nr. 538 (1259): *mercator contra nautam conduceret navim ... mercatores, qui vruchtlude dicuntur*. Das Lübecker Stadtrecht von 1260/76 bezeichnet denselben Sachverhalt in § 107 als Vermietung eines Schiffes an mehrere Auftraggeber: *Dar en man sin schip verdoit luden*. Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 31), S. 21. Ebd., S. 404, das Lübecker Schiffsrecht von 1299 in § 3: *So welig scipman, de sic hevet vor medet to eneme unseme borgere*.

kleine Tagfahrt, die das Verfahren des gemeinsamen Vorgehens der Hansekaufleute mit ihren Städten bereits ebenso einführte wie den Rezess, der die gemeinsam gefassten Beschlüsse in Schriftform an betroffene Städte weiterleitete.⁶⁰⁴ Nach diesem Muster beriet die Hanse der deutschen Kaufleute fortan ihre Angelegenheiten auf Tagfahrten und setzte die Beschlüsse nach außen durch (Abschnitt 5.2).

An den Gilden selbst änderten all diese Folgen des Schriftgebrauchs der Kaufleute zunächst gar nichts, sodass deren erst im 14. Jahrhundert reichlicher überlieferte Schriftzeugnisse auch für die schriftlose Handelsphase auswertbar sind (Abschnitt 7.4.1). Erst in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts begann sich auszuwirken, dass Kaufleute mit schriftlichem Handel gleichzeitig an mehreren Orten in der Gilde eigentlich auch auf mehreren Bänken sitzen müssten. In vielen Hansestädten bildeten die bis dahin in der großen Gilde jeweils auf einer Bank sitzenden Fahrerverbände deshalb selbständige Kaufmannskompanien mit eigenen Versammlungshäusern, wie erstmals 1365 für Lübecks Schonenfahrer überliefert ist. Kaufleute konnten nun in mehrere Kompanien eintreten, mussten aber in einer sein, um Hansehandel treiben zu können, denn jede Kompanie blieb in der Hanse und behielt auch die dafür unentbehrliche Gildeverfassung bei. Diese kleineren Kompanien waren übersichtlicher als die große Gilde, bewirkten einen festeren Zusammenhalt und saßen selbst beim Kirchgang jede für sich im neu errichteten Gestühl unter ihrem Emblem beieinander (Abb. 33; 41 u. 45).

7.4.3. Die Rolle der Gilden nach dem Ende der Hanse

Als sich schließlich diese Hanse Mitte des 17. Jahrhunderts auflöste und nur noch in den drei Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck weiter bestand, hielten die Kaufleute und Schiffer in den ehemaligen Hansestädten auch unter den jeweils neuen politischen Bedingungen noch rund 200 Jahre lang weiterhin an der Organisationsform der großen Gilde bzw. ihrer Untergruppierungen fest, je so, wie es sich in ihrer Stadt um 1400 entwickelt hatte (Abschnitt 7.2.2). Auch viele Gepflogenheiten der Hansezeit wurden von den Mitgliedern dieser Gilden beibehalten, u. a. konnten weiterhin Männer aus Dörfern beitreten (Abschnitt 4.2), wurde der Beitrittsseid gefordert (Anm. 358) und das Totengeleit erwartet, das sogar zum repräsentiven Ereignis ausgestaltet wurde, wie die in mehreren Hansestädten erhaltenen prunkvollen Sargschilde mit Gildeemblem zeigen.⁶⁰⁵ Die auf *wedderlegginge* beruhende Partenreederei wurde weiterhin sehr häufig als Möglichkeit der Geldanlage genutzt. Schließlich pflegten die Gilden auch weiterhin das hohe Standesbewusstsein, das *den ersamen kopman* zum Markenzeichen der Hanse gemacht hatte. Bis ins 20. Jahrhundert galt es zumindest noch für den hanseatischen Kaufmann in Bremen, Hamburg und Lübeck. So kam noch Ende April 1945 die kampflose Übergabe Hamburgs an die Engländer dadurch zustande, dass der englische Unterhändler sich auf das Ehrenwort eines Hamburger Kaufmanns verließ.

⁶⁰⁴ HR I, 1, Nr. 3

⁶⁰⁵ RUDOLPH, Schiff als Zeichen (wie Anm. 483), Abb. 35, 37 (Lübeck), 36, 40 (Bremen), 38 (Stralsund).

Das Festhalten an der Gilde brachten ihre Mitglieder weiterhin in ihrem Prestigeverhalten zum Ausdruck, wie einige Beispiele aus den Seestädten in der Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums zeigen: Wie in der späten Hansezeit präsentierte sich die Gilde in Wismars Georgskirche noch unter schwedischer Herrschaft um 1750 mit dem Modell ihres Emblems, eines Dreimasters (Abb. 45; vgl. Abb. 34)⁶⁰⁶. Weitere Aufschlüsse geben die Selbstaussagen von Betroffenen mit Inschrift und Emblem auf ihren Trinkgefäßen, denn das „Gildetrinken“ spielte auch weiterhin eine wichtige Rolle. In der verbliebenen Hansestadt Lübeck ist es seit 1147 belegt. Ein Bowleglas mit der Jahreszahl 1738 und den Eigenerinitialen *A.R.L.* blieb aus Lübecker Privatbesitz erhalten. Eingeschliffen ist das Emblem der Schiffergesellschaft, ein besegelter Dreimaster mit einem Geschützdeck unter Lübecks Flagge (Abb. 46). Der Schiffer wies sich damit in seinem privaten Umfeld stolz als Mitglied der Schiffergesellschaft aus und nahm es dorthin auch zum „Gildetrinken“ mit.

In Bremen wird sogar das jährlich von Schaffern auszurichtende Gildefest als *Schaffermahl* bis heute sehr feierlich beibehalten.⁶⁰⁷ Im mecklenburgischen Rostock stifteten 1795 zwei *Schaffer* der *Schiffergesellschaft* als einer Untergruppierung des *Schonenfahregelags*⁶⁰⁸ einen Humpen aus Zinn mit dem eingravierten Dreimaster (Abb. 43). Die Gilde hatte also in den Seestädten der ehemaligen Hanse nicht nur ihr seit der späten Hansezeit übliches Emblem, den Dreimaster (Abb. 39 u. 42), beibehalten, sondern auch ihre um 1400 noch einmal geänderte Organisationsform. Sie blieb weiterhin für ihre Mitglieder die verbindliche Sozialstruktur, prägte deren Leben von der Taufe bis zur Bestattung und sorgte für deren festen Zusammenhalt und gute Reputation (Abschnitt 7.1.3). Im schwedischen Wismar wurde der dort 1751 geborene *Schiffer J[ohann] P[eter] Waack* 1778 Mitglied der *loblichen Schiffer-Compagnie*, was er mit deren Emblem auf dem inneren Boden seines Zinnröhrchens anzeigte. Sein eigenes Zweimastschiff ließ er unter der Inschrift außen auf das Gefäß gravieren (Abb. 47). Für ihn ist mit 27 Jahren das in Abschnitt 7.1.2 nicht angebbare Alter des Gildebeitritts überliefert. Geheiratet hatte er ein Jahr vorher.⁶⁰⁹

In dem kleinen oldenburgischen Sielhafen Brake machte nach 1763 *J[ohan] M[üller], S[chiffer] v[nd] H[andelsmann]*⁶¹⁰, von der Möglichkeit Gebrauch, in die Gilde einer Hansestadt einzutreten. Auf einem in Bremen angefertigten großen Zinnteller⁶¹¹ präsentierte er seine neue Mitgliedschaft im *Koopman tho Bremen* mit dessen Emblem, einem großen Dreimaster mit zwei Kanonendecks, wies sich aber

⁶⁰⁶ STEUSLOFF, *Votivschiffe* (wie Anm. 459), S. 33. Das Modell verbrannte im Zweiten Weltkrieg, wurde aber noch 1943 von Herbert Pridöhl gezeichnet.

⁶⁰⁷ Hermann GUTMANN, *Haus Seefahrt in Bremen und seine Schaffermahlzeit*, Bremen 1999.

⁶⁰⁸ Vgl. Anm. 501.

⁶⁰⁹ ELLMERS, *Prunkgefäße* (wie Anm. 425). Die dort noch unbekanntenen Personen habe ich inzwischen identifiziert.

⁶¹⁰ N. N., J. MÜLLER-BRAKE, *Brake i. O.*, Auffurth's Buchdruckerei 1917 (Nachdruck Brake 1981).

⁶¹¹ Eva MEYER-EICHELE, *Die bremischen Zinngießer*, in: *Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen* 7, 1931, S. 67–91. Zinngießer war Hermann Wermelskirch, der 1763 Meister wurde und bis 1818 erwähnt ist.

zugleich durch die Flagge im Großtop als Untertan des Herzogs von Oldenburg aus (Abb. 48). Anders als zur Hansezeit zog er nämlich nicht in die Stadt, sondern blieb in seiner Landgemeinde. Der Schiffer *Peter Hartman* in dem Dorf Bützfleth machte es schon 1672 ebenso. Mit dem gleichartigen Emblem auf seinem Zinnkrug stellte er sich als Mitglied der *Kaufleute- und Schifferbrüderschaft* im nahe gelegenen, jetzt schwedischen Stade dar (Abb. 49).⁶¹² Der so erreichte Zugang der Dorfschiffer zum Seehandel war typisch für die Neuzeit.

Zwar konnten all diese Gilden ihren Mitgliedern nicht mehr das raumgreifende Netzwerk der Hanse zur Verfügung stellen, aber sie waren immer noch die Kommunikationsforen, über die sich nun in stärkerer Eigeninitiative Partner und Kunden gewinnen ließen. Auch fanden ihre Mitglieder bei ihnen noch einigen Rückhalt. So erhielt Peter Hartman durch Beitritt zur Stader Gilde einen schwedischen Seepass, unter dessen Schutz er seit 1672 Getreide aus Bützfleths Umland nach Oldenburg verschiffte. Da Seeschiffe Bremen nicht mehr voll abgeladen erreichen konnten, nutzte Johan Müller nach 1763 die Chance, den Bremer Kaufleuten mit seinem Weserkahn den Leichterverkehr zwischen Brake und Bremen anzubieten. Trotz ihres geringen Aktionsradius fuhren beide Schiffer in Tidegewässern (vgl. Abb. 17 u. 35), galten also als Seeschiffer und hatten deshalb Zugang zu den Gilden der Kaufleute. Das traf erst recht für Johann Peter Waack in Wismar zu, der seine schwedische Staatsbürgerschaft seit 1778 zu etwas weiträumigeren Frachtfahrten auf der Ostsee zwischen Wismar, Schweden und Pillau nutzte. Nur in wenigen großen Seestädten wie z. B. Danzig oder Hamburg konnten Kaufleute und Schiffer ihren Seehandel im gesamten früheren Fahrgebiet der ehemaligen Hanse aufrecht erhalten und sogar noch ausdehnen.⁶¹³ Die verbliebenen Hanestädte Bremen, Hamburg und Lübeck nahmen für ihren Seehandel an dessen Zielhäfen durch Konsulate einige Aufgaben der früheren Außenposten wahr (Anm. 317–319).

8. Zusammenfassung

Noch 2005 schrieb Friedland, die Hanseforschung habe „sich längst damit abfinden müssen, daß es einen Gründungsakt, eine aus dem planenden Willen einzelner Persönlichkeiten ... hervorgegangene Gestalt dieser Gemeinschaft niemals gegeben hat“.⁶¹⁴ Zwar erkannte er auf Lübecks Siegeln (Abb. 8 u. 21) „die *coniuratio*, die durch Gehorsams- und Beistandseid gebundene Gemeinschaft, ... nach dem Muster kaufmännischer Genossenschaften“.⁶¹⁵ Aber die Konsequenz, dass die auf einem abfahrbereiten Schiff eidlich geschlossene Genossenschaft nur eine Hanse sein konnte (Abschnitt 2.4), zog er nicht.⁶¹⁵ Deshalb blieb ihm verborgen, dass der Lübecker Rat bald nach 1223 ein Dokument erstellte, das mit

⁶¹² Claus TIEDEMANN, Die Schifffahrt des Herzogtums Bremen zur Schwedenzeit (1645–1712), Stade 1970, S. 116f.

⁶¹³ Walther VOGEL, Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert., in: HGBl. 57, 1932, 78–151.

⁶¹⁴ FRIEDLAND, Ältermann (wie Anm. 558), S. 405.

⁶¹⁵ FRIEDLAND, Hanse (wie Anm. 344), S. 127; ders., Kaufmannschaft (wie Anm. 32), S. 77.

dem Transsumpt der Artlenburger Urkunde von 1161 und des Mandats an Odelricus, zwei beigefügten Vermerken und dem Lübecker Siegel von 1223 (Abb. 8) alle damals erreichbaren Informationen zur Entstehung und zu den Spezifika dieser Hanse enthält.⁶¹⁶ Denn das Siegelbild stellt in der damals allgemein verstandenen Sprache der Bilder die Gründung und die wichtigsten Kennzeichen der neuen Hanse dar.

Erstens zeigt es den damals üblichen Gründungsakt einer Hanse, bei dem die betreffenden Kaufleute durch einen gegenseitigen Treue- und Beistandseid einen nach unseren Begriffen privatrechtlichen Personenverband bildeten. Während der ganzen langen Laufzeit dieser Hanse konnte sich jeder zugehörige Kaufmann darauf verlassen, dass ihm sein Verband von Anfang an gegen jede Beeinträchtigung von außen soweit wie irgend möglich Beistand und Schutz gewährte. Wie diese Hanse das machte, passte sie den Zeitverhältnissen an. Zuerst veranlasste sie ihre Stadtherren zum Einschreiten, dann leistete ihre Zentralstelle in Visby den Beistand, bis die Hanse seit 1259 in ihren Tagfahrten das probate Mittel zur Beratung des jeweiligen Vorgehens und zur Durchsetzung der getroffenen Beschlüsse fand. Dafür verlangte sie aber von den Mitgliedern auch das Treueverhalten eines ehrbaren Kaufmanns, wofür die Statuten ihrer Versammlungen Regeln festschrieben.

Zweitens stellt das Siegelbild die entscheidende Neuerung für die Kaufleute heraus, die damals noch selber ihre Waren mit eigenem Fahrzeug transportierten, nämlich dass sich 1143 oder bald danach in der Seestadt Lübeck erstmals seefahrende Kaufleute zu einer gemeinsamen Hanse mit über Land fahrenden Kaufleuten zusammenschlossen und sie von dort auf abfahrbereitem Seeschiff zu den Märkten jenseits der Ostsee mitnahmen. Die so erreichte neuartige Handelsposition baute diese Hanse zu einem raumgreifenden Netzwerk aus, das über die großen Knoten Soest, Lübeck und Visby hierarchisch so gegliedert war, dass darin Kaufleute aus den Binnenstädten des Herzogtums Sachsen in den Außenposten jenseits der Ostsee Handel treiben konnten. Die Netze in Sachsen und der Ostsee wurden anfangs nur durch einen einzigen Knoten, den der Seestadt Lübeck, zu dem großen Netzwerk der Hanse zusammengehalten, innerhalb dessen jeder zugehörige Kaufmann sein persönliches Netz knüpfen konnte, um seinen Handel „über Sand und See“ eigenverantwortlich zu treiben. Wie Schriftquellen zeigen, war diese Hanse die der „Gotland besuchenden Deutschen“, die sich auch „der gemeinsame Kaufmann“ nannte und nach ihrer Expansion sich schließlich seit 1358 endgültig als „der gemeinsame Kaufmann von der deutschen Hanse“ oder kurz als „Deutsche Hanse“ bezeichnete.

Drittens bildet das Siegel erstmals den Schiffstyp Kogge ab. Er war damals an den Küsten des Herzogtums Sachsen das größte Seeschiff, das einige aus Schleswig nach Lübeck gezogene Friesen in diese Hanse eingebracht und damit zu deren wichtigstem Seefahrzeug gemacht hatten. Nur Seestädte dieser Hanse an Ost- und Nordsee folgten später Lübecks Vorbild und übernahmen diesen Schiffstyp auch als ihr Siegelbild. Damit machten sie die Kogge zum Markenzeichen ihrer Hanse (Abb. 8–21). Erst im Laufe des 14. Jahrhunderts begannen einige Hansekaufleute, statt der Kogge dem größeren Holk mit den besseren Segeleigenschaften ihre Waren anzuvertrauen, sodass

⁶¹⁶ HUB I, Nr. 15, 16.

Danzig um 1400 mit einem neuen Siegel anzeigte, dass dort der Holk bereits wichtiger geworden war als die Kogge (Abb.23). Lübecks Rat dagegen hielt mit seinem Siegel von 1281 (Abb. 19) bis ins 19. Jahrhundert am Bild der Kogge fest, weil er damit die Gründung dieser Hanse als den ausschlaggebenden Impuls zum Aufstieg seiner 1143 gegründeten Stadt bekundete. Dass er sich 1223 darauf besann, war sehr wahrscheinlich seine Reaktion auf die an der südlichen Ostseeküste neu gegründeten Seestädte, die seitdem wenigstens einen Teil des vorher allein über Lübeck gelaufenen Ostseehandels ins deutsche Hinterland vermittelten.

Der neuen Hanse der Gotland besuchenden Deutschen stellten sich anfangs erhebliche Gegenkräfte in den Weg, bis Heinrich der Löwe für diese „seine Kaufleute“ 1161 durch den Artlenburger Vertrag den Ausgleich mit den damals den Ostseehandel dominierenden Gotländern auf der Basis gegenseitiger Begünstigung erreichte und danach weitere Verträge auf Gegenseitigkeit mit Russland, Schweden, Dänemark und Norwegen abschloss. Seitdem kauften die Kaufleute der neuen Hanse unangefochten im Netz der Seehandelsplätze an der Ostsee genau die Produkte ein, für die sie den Bedarf im Handelsnetz der Heimatstädte ihrer Kaufleute kannten und lieferten im Gegenzug deren Produkte ins Netz der Seehandelsplätze um die Ostsee. Dieser „über Sand und See“ geführte Handel war das Erfolgskonzept dieser Hanse, wofür sie ihren Kaufleuten an allen Knoten des raumgreifenden Netzwerks die zum Aufbau ihrer persönlichen Handelsnetze nötigen Einrichtungen zur Verfügung stellte.

In den Knoten der Binnenstädte des Herzogtums Sachsen hatten die Kaufleute dafür bereits lange vor 1143 Gilden eingerichtet. Nach deren Muster kamen die Gotland besuchenden Deutschen auch in dem entscheidenden Knoten der Seestadt Lübeck regelmäßig in der nach ihrer zweiten Bezeichnung benannten großen Gilde des *meynen kopmans by der Travene* zusammen, berieten ihre Angelegenheiten und bereiteten ihre gemeinsamen Fahrten zu den Handelsplätzen jenseits der Ostsee vor. An diesen Plätzen gründeten sie die Knoten der Außenposten, die zunächst nur während der Schifffahrtssaison als Anlaufstellen für die gemeinsamen Handelsfahrten der Hansekaufleute dienten, sodass auch dort keiner auf sich allein gestellt war, den Schutz durch die Hanse genoss und all seine Angelegenheiten regelmäßig gemeinsam mit den Hansebrüdern beraten konnte. An wichtigen Außenposten ließen sich deutsche Kaufleute auch bald ständig nieder. Eine Sonderstellung nahm der Außenposten in Visby ein, weil dort die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen ihre Zentralstelle etablierte, die in ihrer 1190 erbauten Marienkirche das Archiv für ihre Urkunden einrichtete, spätestens seit 1229 ihr eigenes Siegel führte (Abb. 1a) und für alle Mitglieder bis 1298 bindende Verträge abschloss, Handelsbestimmungen erließ und das für diese Hanse verbindliche Seerecht, das *Gotlandsche Water Recht* zusammenstellte.

Die Gilden in den Binnen- und Seestädten bildeten für die dort mit ihren Familien wohnenden Kaufleute das feste Band, das diese Hanse als Personenverband ca. 500 Jahre zusammenhielt. In diesen Gilden hatten die Hansekaufleute nicht nur der eigenen Stadt, sondern als Gäste auch die der anderen Hansestädte Sitz und Stimme. Auf diese Weise hatte jeder zugehörige Kaufmann Zugang zu dem anfangs von der Hanse aufgebauten raumgreifenden Netzwerk, in dem er die Partner für sein persönliches Handelsnetz frei wählen konnte, um mit ihnen auf eigene Rechnung und eigenes Risiko Handel zu

treiben. In den wöchentlichen *morgenspraken* der Gilde hatte er seinen festen Platz in einer Sitzordnung, die das Administrationsmuster der Hanse dadurch spiegelte, dass in jeder Bank diejenigen zusammensaßen, die zum selben Außenposten fahren wollten. Umgekehrt saßen in den *morgenspraken* der Außenposten alle beieinander, die von da aus zu ihren jeweiligen See- oder Binnenstädten zurückreisen wollten. Beide Systeme waren so aufeinander bezogen, dass jeder Kaufmann darin die Hanse nicht als abstraktes Gebilde zur Nutzung von Privilegien, sondern als selbst mit vollzogene Verkörperung des „gemeinsamen Kaufmanns“ erlebte, in dem er seinen festen Platz hatte und an der Besprechung der für ihn relevanten Fragen der Gemeinschaft mitwirken konnte.

Auf der jährlichen Vollversammlung und einigen kleineren Festen wurde „die Gilde getrunken und gefeiert“ zur Selbstvergewisserung der eigenen gesellschaftlichen Position jedes „Hansebruders“. Die Gilde bildete den Rahmen für sämtliche Sozialbezüge ihrer Mitglieder von der Taufe über den Beitritt als selbständiger Kaufmann und die Eheschließung bis zur Bestattung. Selbst zum Kirchgang kamen die Mitglieder seit dem späten 14. Jahrhundert in den Kirchenstühlen der Gilden zusammen. Die Eheschließung bot dem jungen Kaufmann auch die Chance, unter den Verwandten seiner Frau neue Partner für sein persönliches Handelsnetz zu gewinnen. Schließlich sorgte die Gilde in genau festgelegten Stufen der Ausbildung dafür, dass der Nachwuchs die Rahmenbedingungen als eigene soziale Einbettung übernahm und weitertrug und darin seinen eigenen Handel zu voller Entfaltung bringen konnte. Da die Söhne von Hansekaufleuten qua Geburt der Hanse angehörten, brauchten sie den Beitrittseid nicht zu leisten.

Seit ca. 1500 ist zu erkennen, dass die Gilden ihre dominante Stellung nicht nur intern mit Prunkgeräten bei ihren Trinkgelagen feierten (Abb. 40), sondern auch nach außen in ihrer Stadt im Fassadenschmuck ihrer Häuser selbstbewusst zum Ausdruck brachten (Abb. 31 u. 35). Gildemitglieder präsentierten sich in ihrem geschäftlichen und privaten Umfeld mit dem Gildeemblem auf Prunkgefäßen (Abb. 46–49). Als die Hanse Mitte des 17. Jahrhunderts zu bestehen aufhörte, hielten die Kaufleute und Schiffer noch ca. 200 Jahre lang an ihrer Gildeorganisation fest. Von Anfang an wurden einige Kaufleute des privatrechtlichen Hanseverbandes an ihren Wohnorten Ratsherren. Sie übernahmen damit zusätzlich öffentlich-rechtliche Aufgaben und nutzten diese Position zu Maßnahmen, die den Hansehandel in ihren Städten unterstützten, z. B. in Riga 1231 durch Bewilligung eines Hofes für Lübecker Kaufleute. Ab 1259 setzten sie sich in den Tagfahrten für die Belange der Hanse ein.

Von 1143 bis 1223 bestand eine schriftlose Handelsphase (Abschnitt 7.4.1); darin lief der Handel dieser Hanse nur zwischen den Binnenstädten im Herzogtum Sachsen und ihren Außenposten rings um die Ostsee mit der Seestadt Lübeck als dem wichtigen Knoten, der allein beide Handelnetze verband. Aber im 13. Jahrhundert erwies sich diese Hanse als außerordentlich kreativ mit folgenreichen Neuansätzen. Bereits ab 1200 begann sie zu expandieren durch umfangreiche Beteiligung ihrer Mitglieder an den Gründungen neuer Seestädte zwischen Lübeck und dem Finnischen Meerbusen sowie neuer Binnenstädte in deren Hinterland. Auch gründete sie dort, z. B. in Smolensk, neue Außenposten. Im Westen schlossen sich vor 1250 Köln und niederrheinische Städte dieser Hanse an, die in deren Außenposten in England mit einstieg und auch in Flandern gemeinsame Außenposten gründete. Auf diese Weise

erweiterte sie ihr raumgreifendes Netzwerk um ein Vielfaches (Abschnitt 4.3). Erst mit dessen Mitte des 13. Jahrhunderts endgültig erreichter Ausdehnung hatte diese Hanse in Nord- und Ostsee jene dominierende Handelsposition gewonnen, die es ihr in der Folgezeit ermöglichte, ausländische Gegenwehr gegen ihre Dominanz durch Boykottmaßnahmen abzuwehren.

Infolge der Expansion änderte sich einiges für Lübeck. Bald war es nicht mehr die einzige Seestadt dieser Hanse an der südlichen Ostsee, entdeckte aber ein neues Selbstbewusstsein, sodass es sich seit 1223 von den neuen Seestädten mit seinem Siegel als Stadt der Hansegründung abhob (Abb. 8 und 21) und mit der Anlage eines eigenen Archivs von Hanseurkunden begann, wofür er aus Visby eine Abschrift der für die Hanse so wichtigen Artlenburger Urkunde besorgte (Abschnitt 3.1). Durch die Westausdehnung dieser Hanse gewann Lübeck in enger Zusammenarbeit mit Hamburg eine neue Schlüsselposition zur Vermittlung des Transits zwischen dem alten Handelsnetz der Ostsee und dem neuen an der westlichen Nordsee mit Köln und den niederrheinischen Städten sowie den Außenposten in England und Flandern. Die Absicherung eines unbehinderten Warentransports auf der „Hamburger Straße“, die Ostsee und Nordsee verband, blieb seitdem ein Axiom Lübeckischer Handelspolitik.

Gleichzeitig begannen Kaufleute dieser Hanse mit der schriftlichen Geschäftsführung, durch die sich jeder mit je einem Hansebruder an mehreren wichtigen Knoten des raumgreifenden Hansenetzes zu einem persönlichen Netz zusammenschließen und mit Kaufmannsbriefen über die sich wechselseitig zuzuschickenden Warensendungen (mnd. *sendeve*) verständigen konnte. Mit dieser bahnbrechenden Änderung ihres Geschäftsbetriebs konnten sie erstmals ohne eigene Fahrten an mehreren Orten gleichzeitig disponieren, sodass sie größere Gewinne machten als ihre die eigenen Seeschiffe führenden Kollegen, die damit nach wie vor ihre Waren jeweils nur zu Partnern in einer Hafenstadt, allenfalls in wenigen am Weg gelegenen Zwischenstationen transportieren konnten. Der Austausch auf Gegenseitigkeit durch Briefe mit vielen oder wenigen persönlichen Partnern in verschiedenen Knoten des Hansenetzes bildete fortan die Basis des Hansehandels. Deshalb gingen die schiffahrenden Kaufleute dazu über, zusätzlich zu ihrem Eigenhandel Aufträge der schriftlich disponierenden Kaufleute als Frachtschiffer auszuführen. Das ist erstmals 1259 in Hamburg und Lübeck schriftlich belegt und wurde bald die Regel, die Lübeck 1281 in seinem neuen Siegelbild darstellte (Abb. 19). Daraus entstand schließlich der Standesunterschied zwischen den Schiffern, die ihr Geld nur durch Frachtfahrten und einen relativ kleinen Eigenhandel verdienen konnten, und den schriftlich viel größere Geschäfte machenden, nun auch stärker ort-anwesenden Kaufleuten, die auch die Ratsstellen besetzten. Trotz dieses Unterschieds gehörten die Seeschiffer aber weiterhin zur Hanse (Abschnitt 6.3).

Um gegen die verschiedensten Behinderungen des Handels wirkungsvoll vorgehen zu können, führten die als Ratsherren agierenden Hansekaufleute in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts eine weitere, die Folgezeit entscheidend prägende Veränderung herbei. Da die (privatrechtliche) Hanse der Gotland besuchenden Deutschen immer weniger in der Lage war, Behinderungen des Handels zu beheben, veranlassten diese Ratsherren seit 1259 zunächst wenige betroffene Städte zu gemeinsamen Maßnahmen gegen Behinderungen. Nach ersten Erfolgen entwickelten sie die in den Hanserezessen

dokumentierten Tagfahrten zum wirkungsvollen Instrument hansischer Interessenvertretung, das zunächst nur bei Bedarf einberufen wurde, den die jeweils von starken Behinderungen betroffenen Hansekaufleute ihrem Rat anzeigten. Zu der daraufhin einberufenen Tagfahrt schickte jede betroffene Stadt ihren Ratssendboten, der zugleich Hansekaufmann war. Deshalb wurden deren gemeinsam gefassten Beschlüsse sowohl von den Städten als auch von der gesamten Kaufmannschaft dieser Hanse akzeptiert. Auf diese Weise war keinesfalls die Entscheidung über den Hansehandel auf die Städte übergegangen, wie die bisherige Forschung annahm, sondern genau umgekehrt veranlassten die im Rat tätigen Hansekaufleute ihre Städte zu gemeinsamen Maßnahmen gegen Behinderungen des Hansehandels. Diese pragmatische Regelung hatte für alle Betroffenen große Vorteile. Die Hanse der Gotland besuchenden Deutschen blieb der raumübergreifende privatrechtliche Personenverband, der er von Anfang an war. Die Städte, deren Kaufleute dieser Hanse angehörten, waren nicht genötigt, allesamt einen ganz großen ständigen Städtebund zu bilden, der in dem davon betroffenen politischen Raum gar nicht durchsetzbar gewesen wäre. Sie konnten weiterhin ihre (öffentlich-rechtlichen) Aufgaben frei und ohne Einschränkungen wahrnehmen, auch räumlich begrenzte und zeitlich befristete Städtebünde abschließen und trotzdem bei jedem Bedarf sich für die Belange ihrer Kaufleute wirkungsvoll einsetzen.

Die Änderungen des 14. Jahrhunderts waren weniger gravierend. Konsequenterweise beschlossen die vom Rat der Städte entsandten Hansekaufleute nach Vorarbeit von Lübeck auf der Tagfahrt von 1298, ihre eigene (!) Zentralstelle in Visby aufzulösen und das bisher von ihr geführte Siegel der Gotland besuchenden Deutschen einzuziehen, damit dort nicht Beschlüsse gefasst würden, an denen die Städte nicht mitwirkten. Sie konnten das problemlos tun, weil die von Anfang an vorhandene dezentrale Struktur dieser Hanse weiterhin voll zum Tragen kommen konnte. Auch die Lübecker Gilde des *meynen kopmans by der Travene* agierte nicht anstelle von Visby als Zentrale, im Gegenteil löste sie sich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in ihre zahlreichen Untergruppierungen auf, was die Dezentralität noch vergrößerte, ohne zu verminderter Funktionsfähigkeit zu führen. Denn die so entstandenen selbständigen Kaufmannskompanien und die Schifferbruderschaft blieben in der Hanse und hatten nach deren Ende noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts Bestand. Der Lübecker Rat konnte schon gar nicht als Zentrale eines Verbandes von Kaufleuten auftreten, die Bürger zahlreicher anderer Städte waren. Er wuchs aber in die Rolle des Primus inter Pares der Hansestädte hinein, die die bald regelmäßiger stattfindenden Tagfahrten beschickten, sodass er seit 1412 zu allen folgenden Tagfahrten einlud und dafür auch die Tagesordnungen aufstellte. An ihn mussten sich seitdem alle Hansestädte wenden, damit ihre Belange auf die Tagesordnung kamen.

Mit dem Einzug ihres Siegels nahmen „die Gotland besuchenden Deutschen“ auch in Kauf, dass ihre sonst unverändert gebliebene Hanse diesen seit Beginn offiziell geführten Namen aufgab. Sie benutzten fortan 60 Jahre lang auch offiziell die vorher meist intern gebrauchte andere Bezeichnung „der gemeinsame Kaufmann“. Erst seit der Tagfahrt von 1358 nannten sie sich endgültig nach einer vorher schon in England auf sie angewandten Bezeichnung *de mene kopman van der Dudeschen hense* oder kurz *Dudesche hense*. Weil sie die nähere Bestimmung „deutsch“ von den Gotland besuchenden Deutschen entlehnten, konnten sie den Begriff Hanse erstmals in ihren

Namen übernehmen und sich damit von allen anderen Hansens unverwechselbar abheben, die das Wort Hanse nicht im Namen führten. Dadurch bürgerte sich der Begriff Hanse insbesondere für diesen Kaufmannsverband ein. Der nannte gleichzeitig seine Städte, die ihn mittels der Tagfahrten unterstützten, *de menen stede des kopmannes van der Dudeschen hense* oder kurz *stede van der Dudeschen hense*. Diese mnd. Kurzform lässt ebenso wie ihre lat. Übersetzung *civitates hanse Theutunicorum* noch erkennen, dass damit die Städte dieses deutschen Kaufmannsverbandes bezeichnet wurden. Die noch kürzere Version *hansestede*, die um 1400 aufkam, zeigt das nicht mehr an.

Zu den Vorgängen, die im Laufe des 15. Jahrhunderts begannen und um die Mitte des 17. Jahrhunderts zur Auflösung der Kaufmannshanse führten, wurden keine neuen Erkenntnisse erarbeitet. Es konnte aber gezeigt werden, dass danach die Kaufleute und Seeschiffer in ehemaligen Hansestädten noch weitere zweihundert Jahre an ihrer Gildeorganisation festhielten. Weiterhin als Hansestädte bezeichneten sich aber nur noch Bremen, Hamburg und Lübeck. Allein in dieser Form blieb der Begriff Hanse in Gebrauch mit der Folge, dass seitdem die Hanse bis heute für eine Angelegenheit der Städte gehalten wird, und zwar der Seehafenstädte, sodass sich heute auch weitere Seehafenstädte mit dem Zusatz „Hansestadt“ schmücken. Dieser aktuelle Wortgebrauch erschwerte das Verständnis für das, was die Hanse im Mittelalter tatsächlich war.

Abbildungen



Abb. 1: a. Das seit 1229 nachweisbare Siegel der Gotland besuchenden Deutschen (*Sigill[um] Theuthonico[rum] Gotlandia[m] frequentantium*) zeigt eine Lilie, das Symbol für ihre Schutzheilige Maria. b. Die nur wenig abgewandelte Lilie auf dem Siegel der auf Gotland bleibenden Deutschen (*Sigillum Theotonicorum in Gotlandia manencium*) zeigt den engen Zusammenhang beider Gruppen an. Nach Friedland, Gotland (wie Anm. 106).



Abb. 2: Die Nowgorodfahrer wählten das Brustbild eines pelzbekleideten Russen als Emblem. Siegel des Aldermanns der Lübecker Nowgorodfahrer. Nach Ellmers, Selbstdarstellung (wie Anm. 106), S. 422.

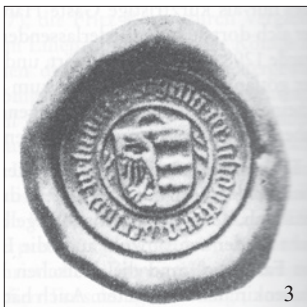


Abb. 3: Die Schonenfahrer wählten drei Heringe als Emblem. Wappen aus dem Siegel der Kaufmannschaft zu Lübeck von 1853. Nach Ellmers, Selbstdarstellung (wie Anm. 106), S. 423.

Abb. 4: Die Norwegenfahrer wählten den gekrönten Stockfisch als Emblem (wie Abb. 3).



Abb. 5: Die Flandernfahrer wiesen sich mit dem Reichsadler als Männer des Kaisers aus. Nach Gatz, Kauffahrer (wie Anm. 500), S. 197.



Abb. 7: Auf dem Siegel der englischen Hafencstadt Dunwich (ab 1199) tragen alle drei dargestellten Seeleute die Schlechtwetter-Kleidung. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 37.



Abb. 8: Erstes Lübecker Siegel (ab 1223). Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 91.

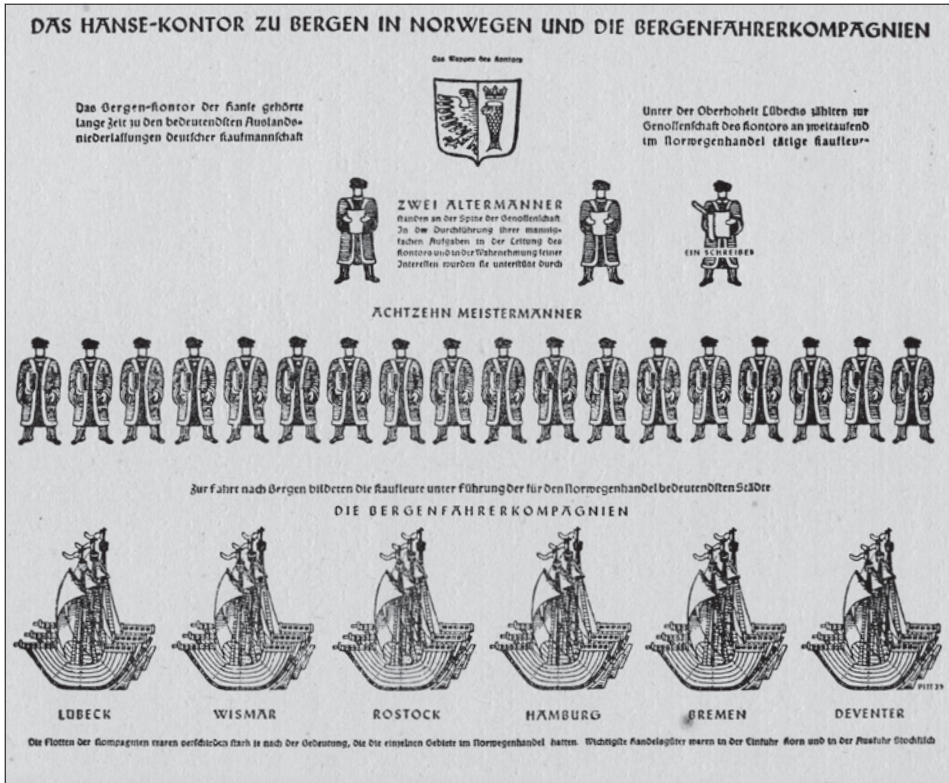


Abb. 6: In der späten Hansezeit wurden auch die älteren Exportgut-Embleme mit dem Reichsadler kombiniert, wie das Wappen des Hansekontors im norwegischen Bergen zeigt. Nach Gatz, Kauffahrer (wie Anm. 500), S. 199.



Abb. 9: Bei der Kogge auf dem ersten Elbinger Siegel (ab 1242) überlappen die Planken vorn und achtern die Steven, die dadurch nicht zu sehen sind. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 41.



Abb. 10: Bei der Kogge auf dem ersten Siegel von Wismar (ab 1256) sitzt vor den die Steven überlappenden Planken eine dünne Leiste. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 218.



Abb. 11: Bei der Kogge auf dem Siegel von Harderwijk (ab 1263) sitzt vor den die Steven überlappenden Planken eine dünne Leiste. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 62.



a



b

Abb. 12: a. Bei der Kogge auf dem zweiten Siegel von Stralsund (ab 1278) wurde die dünne Leiste durch einen starken Balken ersetzt, der als Außenstevn vor dem überdeckten Innenstevn sitzt. b. Die niedrige Bordwand der genauso gebauten kleinen Kogge für den regionalen Verkehr auf dem Siegel von Künre (um 1400) lässt erkennen, dass die hohe Bordwand auf den anderen Siegeln die großen Koggen anzeigt. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 192 und 88.



Abb. 13: Die Kogge auf dem ersten Siegel von Danzig (ab 1299) trägt Kastelle auf hohen Gerüsten. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 51.



Abb. 14: Die Kastelle boten den Armbrustschützen hohe Standorte. Siegel der Pariser Bogenmacher. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 154.



Abb. 15: Bei der Kogge auf dem vierten Siegel von Stralsund (ab 1329) ist unter dem Achterkastell ein Wohnraum eingerichtet. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 194.



Abb. 16: Seitenansicht des Bremer Schiffsfundes (1380) mit rekonstruierter Takelage. Zeichnung Werner Lahn.



Abb. 17: Auf dem zweiten Siegel von Staveren (ab 1369) ist der Wohnraum unter dem Achterkastell weniger detailliert dargestellt. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 190.



Abb. 18: Kogge auf einer Wandmalerei zur Nikolaus-Legende (13. Jh.) in der Kirche von Mölln. Nach Heinsius, Das Schiff (wie Anm. 206), S. 56.



Abb. 19: Das dritte Siegel von Lübeck (ab 1281) zeigt die für frühe Koggen typische dünne Leiste vor den die Steven überlappenden Planken wie Abb. 10 und 11. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 93.



Abb. 20: Das zweite Siegel von Nieuport in Belgien (ab 1307) zeigt denselben langstieligen Typ eines Seitenruders wie Abb. 19. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 131.



Abb. 21: Auf dem zweiten Siegel von Lübeck (ab 1256) überlappen die Planken vorn und achtern die Steven; das ist typisch für frühe Koggen wie Abb. 9. Nach Wiechell, Schiff (wie Anm. 219), S. 16.

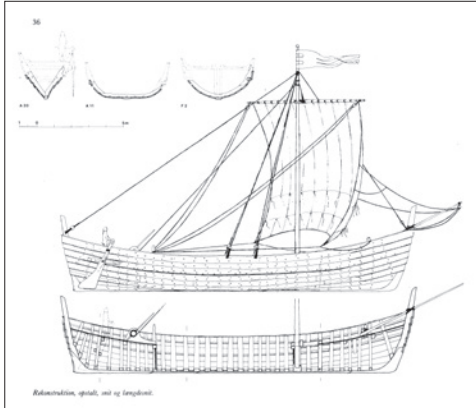


Abb. 22: Beim Schiffsfund von Kollerup (um 1150) überlappen die Planken die Steven genauso wie auf den Siegeln Abb. 8, 19 und 21. Nach Andersen, Kollerupkoggen (wie Anm. 221).



Abb. 23: Um 1400 ersetzte Danzig auf seinem Siegel das Bild der Kogge (vgl. Abb. 13) durch das des Holk. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 53.



Abb. 24: Das Siegel der Stralsunder Bruderschaft der Schiffer (um 1500) zeigt von einem Holk nur den Rumpf. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 195.



Abb. 25: Kraweel gebauter Dreimaster der späten Hansezeit auf dem Danziger Siegel von 1582. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 55.

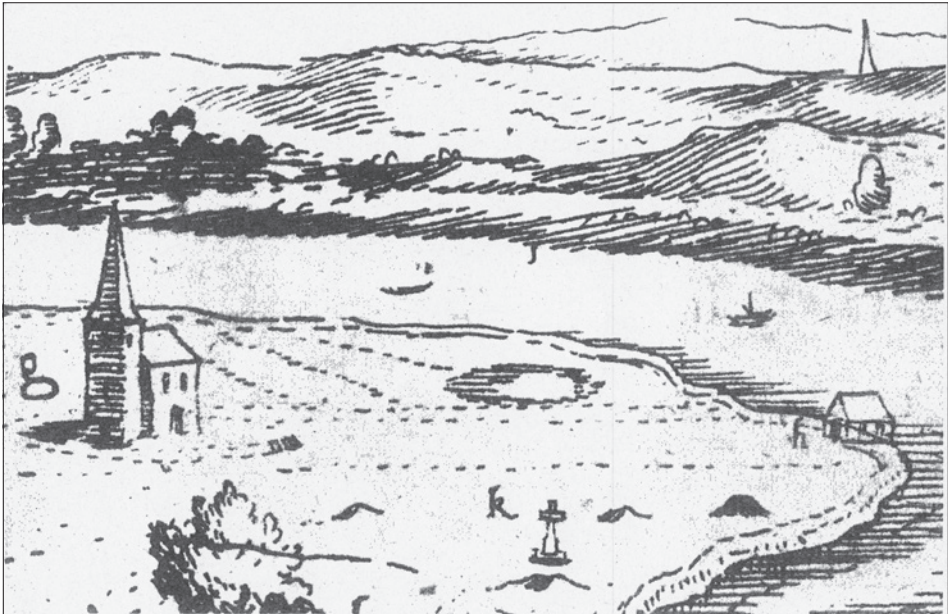


Abb. 26: Bei dem Flecken Lehe blieb der Ufermarkt mit Marktkreuz und Kaufmannskirche während der gesamten Hansezeit bestehen. Ausschnitt aus einer Radierung von Wilhelm Dilllich 1603, nach Ellmers, Hafen von Lehe (wie Anm. 331).

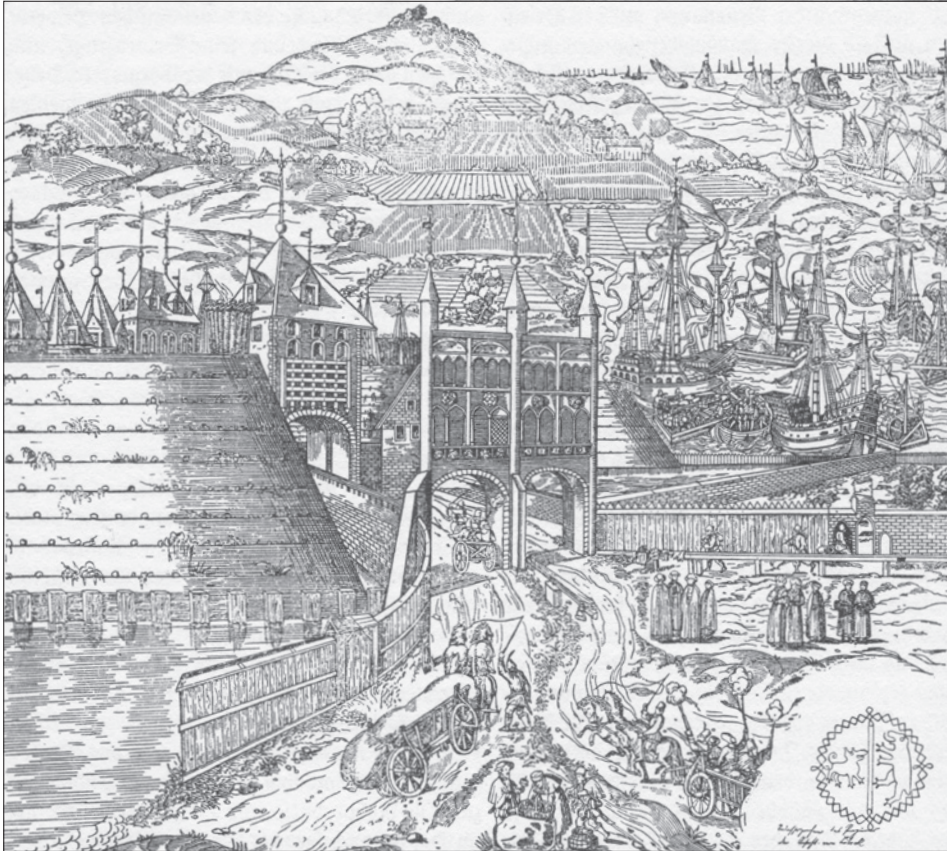


Abb. 27: Noch 1552 zeigte der große Holzschnitt von Elias Diebel, dass Seeschiffe die Ostseewaren und Frachtwagen die Warensendungen aus dem Binnenland nach Lübeck transportierten. Ausschnitt nach Steinhausen, Kaufleute (wie Anm. 377), S. 35.

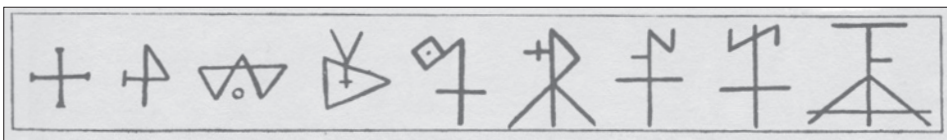


Abb. 28: Mit seiner Handelsmarke kennzeichnete jeder Kaufmann seine Waren als sein Eigentum. Nach Steinhausen, Kaufleute (wie Anm. 377), S. 63.

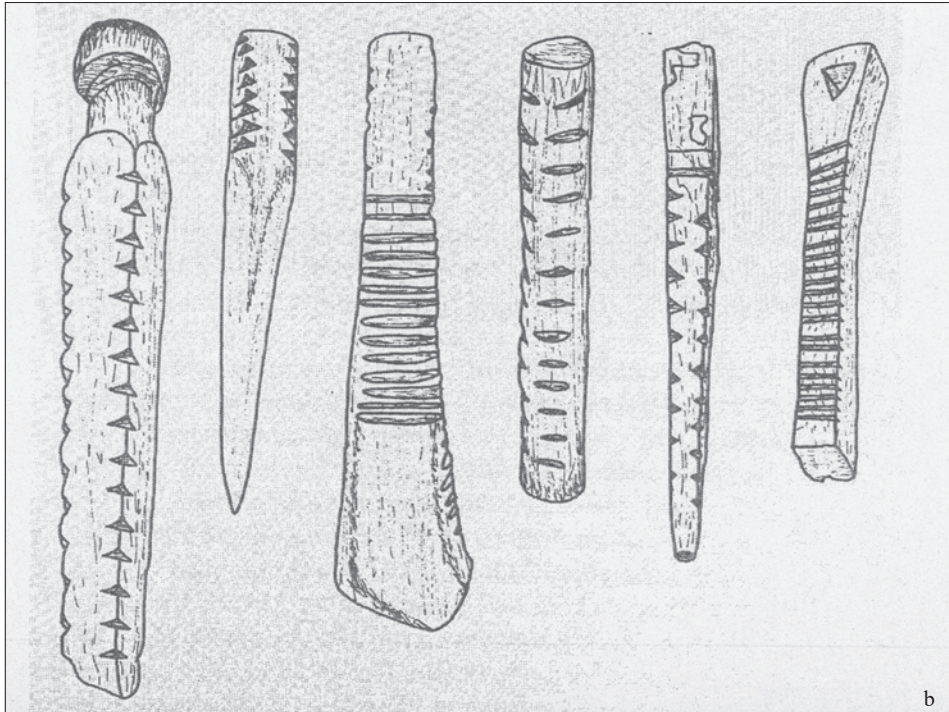
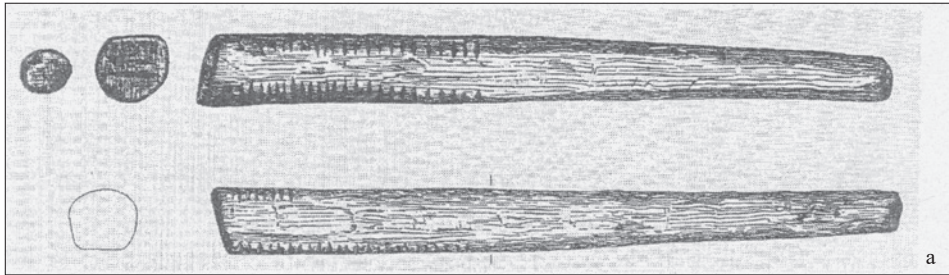


Abb. 29. Kerbhölzer, wie aus dem Koggewrack von Kollerup nach 1150 (a) und dem Außenposten in Bergen (b), dienten als Stücklisten, als die Kaufleute noch nicht von der Schrift Gebrauch machten. Nach Ellmers, Lose Gegenstände (wie Anm. 377), S. 215.



Abb. 30: Der Frachtkahn auf dem Siegel war das Emblem der Binnenstadt Gollnow (1339). Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 203), Nr. 57.

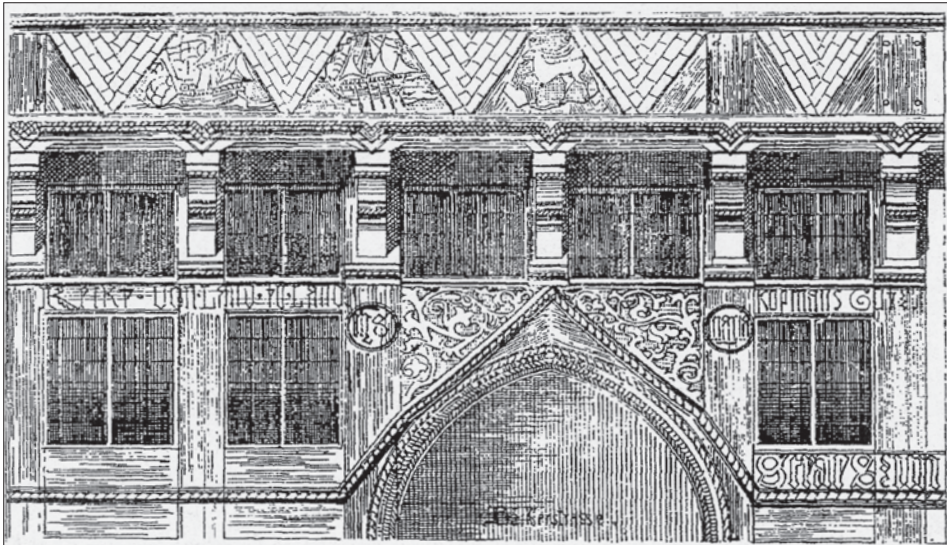


Abb. 31: Ausschnitt aus der Prunkfront des Gildehauses der Hamelner Kaufmannschaft um 1505. Nach Ellmers, Seeschiffe (wie Anm. 431), Abb. 3.



Abb. 32: Die Schiffsreliefs des Hamelner Gildehauses (Eiche); a. mediterrane Galeere, b. portugiesisches Nao. Fotos Deutsches Schiffahrtsmuseum.



Abb. 33: Ilmenau-Ewer als Emblem aus vergoldetem Eisen über dem Gestühl des Schifferamtes (= Zunft) in Lüneburgs Nikolai-Kirche. Nach Brebbermann, Lüneburg (wie Anm. 433).

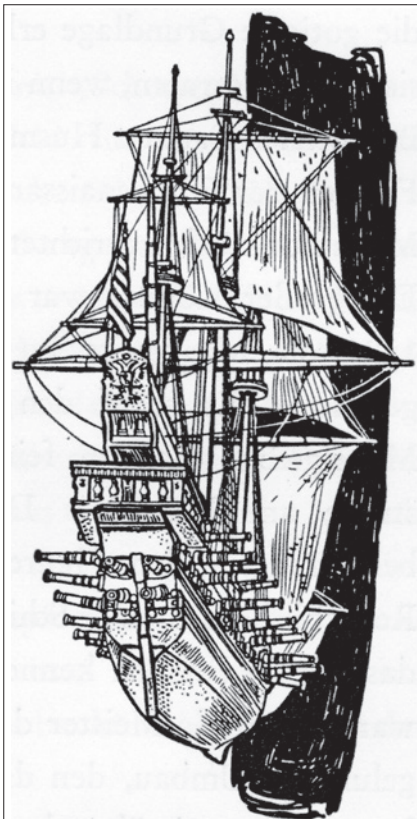


Abb. 34: Modell eines Dreimasters (16. Jh.) aus dem Bremer Schütting. Nach De Koopman tho Bremen (wie Anm. 418), S. 26.



Abb. 35: Zwerggiebel von 1594 am Schütting des *Koopmans tho Bremen* mit dem Schiff als Gilde-Emblem und allegorischen Figuren. Nach Stein, *Romanische* (wie Anm. 460).

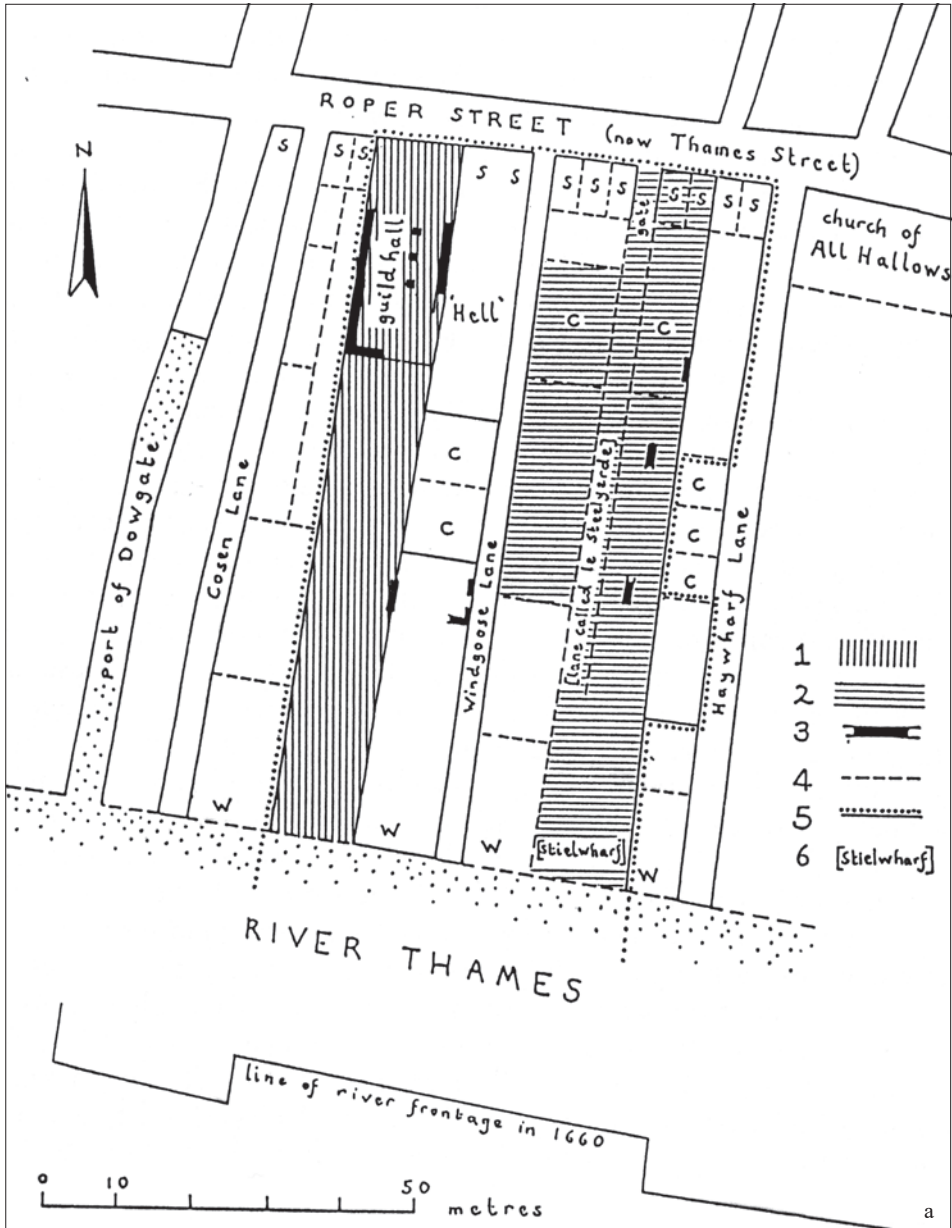


Abb. 36a: Die Gildehäuser in London vor 1157 (a), Abb. 36b–d auf der folgenden Seite: Lübeck um 1210 (b), Dortmund um 1240 (c) und Braunschweig um 1270 (d) wurden nach einheitlichem Schema gebaut. Nach Keene, Discoveries (wie Anm. 468), S. 17 und Holst, Baugeschichte (wie Anm. 467).

Die Hanse der deutschen Kaufleute. Anfang, Ausbau und Organisationsstrukturen

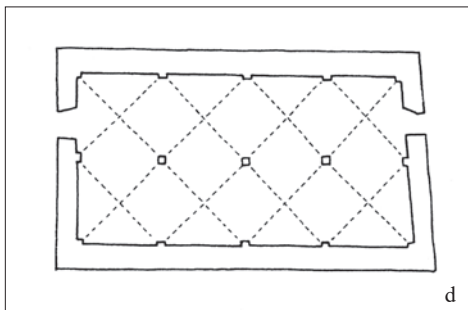
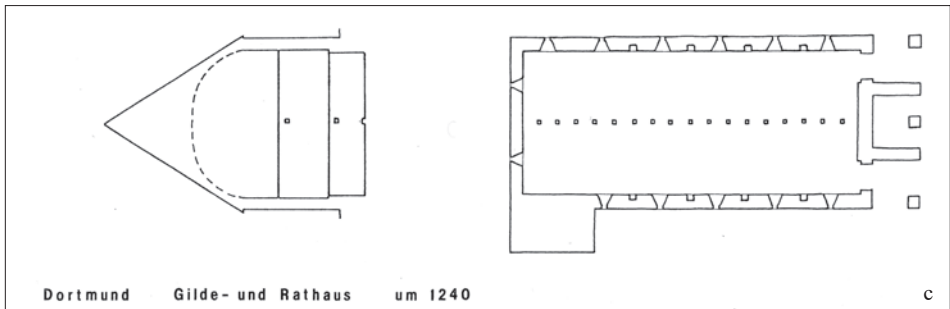
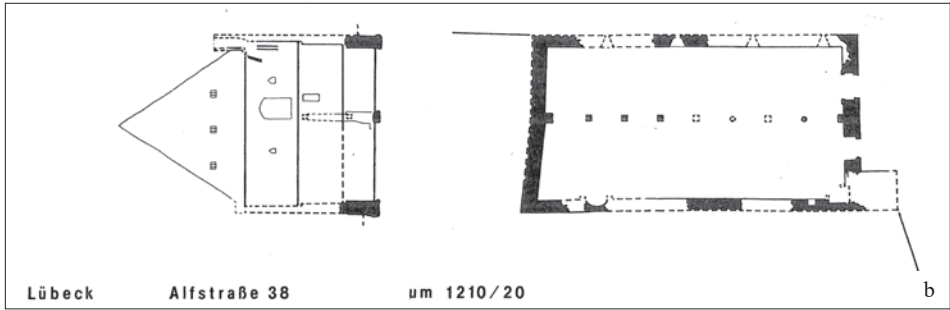


Abb. 36 b–d: Lübeck um 1210 (b), Dortmund um 1240 (c) und Braunschweig um 1270 (d).

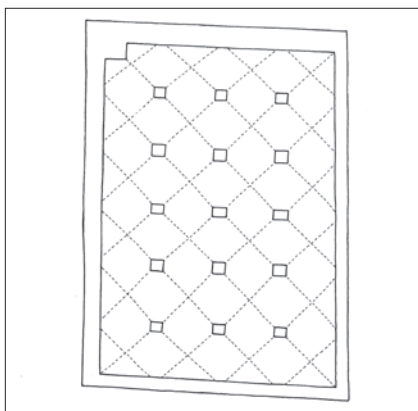


Abb. 37: Die Tuchhalle (vor 1250) in Lübeck bildete die Grundlage für das Rathaus. Nach Holst, Baugeschichte (wie Anm. 467).

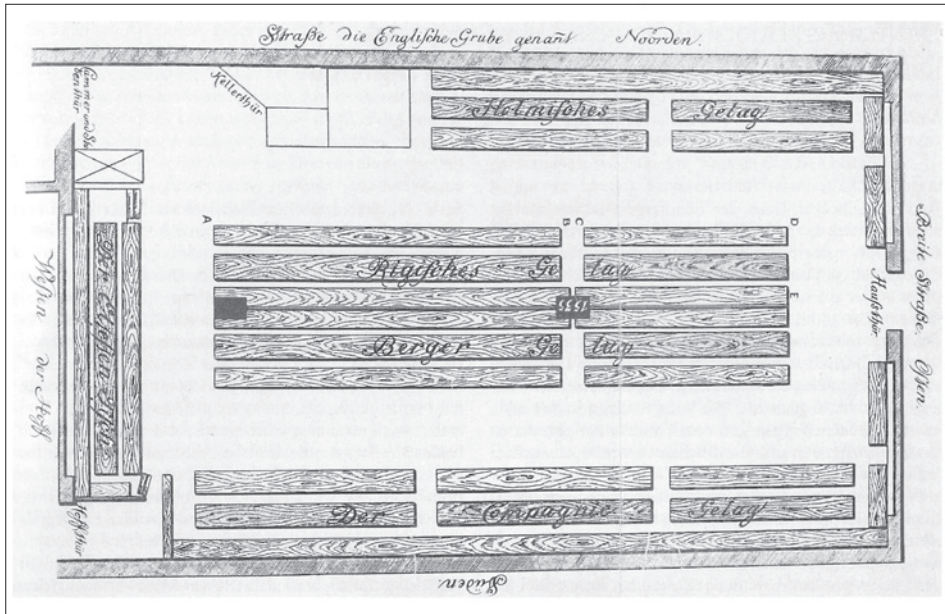


Abb. 38: Die Sitzverteilung im 1535 erbauten Haus der Schiffergesellschaft zu Lübeck. Nach Ellmers, Dreimaster (wie Anm. 482), S. 22.



Abb. 39: Dreimaster als Emblem der Schiffergesellschaft zu Lübeck. Relief in der Wange der Bank der Aldermänner 1535. Nach Rudolph, Schiff (wie Anm. 483).



Abb. 40: Mit dem Willkommpokal von 1579 hieß die Lübecker Schiffergesellschaft *alerlike lude* willkommen. Nach Horbas, Willkommpokal (wie Anm. 35), S. 196f.



Abb. 41: Dreimaster auf dem Schifferstuhl in Lübecks Jakobikirche. Relief von 1687. Nach Rudolph, Schiff als Zeichen (wie Anm. 483), S. 33.



Abb. 42: Siegel des *collegii mercatorum* von Memel (16. Jh.) mit Dreimaster als Gilde-Emblem. Nach Gatz, Kauffahrer (wie Anm. 500).

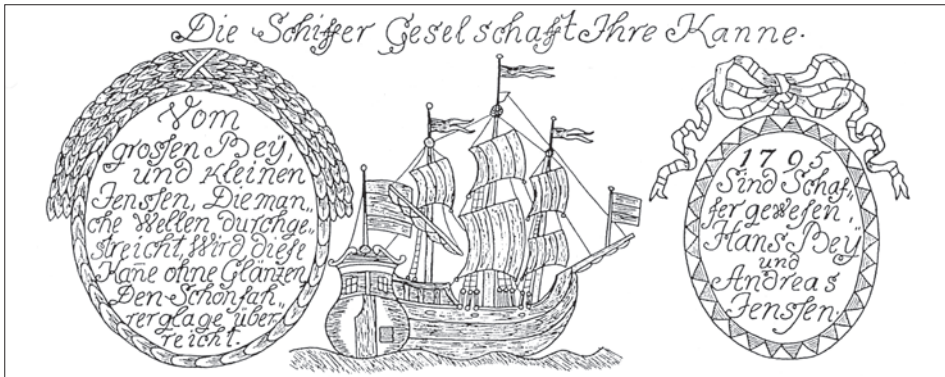


Abb. 43: Inschriften und Emblem der Rostocker Schiffergesellschaft auf einem Zinnkrug von 1795. Nach Ellmers, Dreimaster (wie Anm. 482), S. 25.

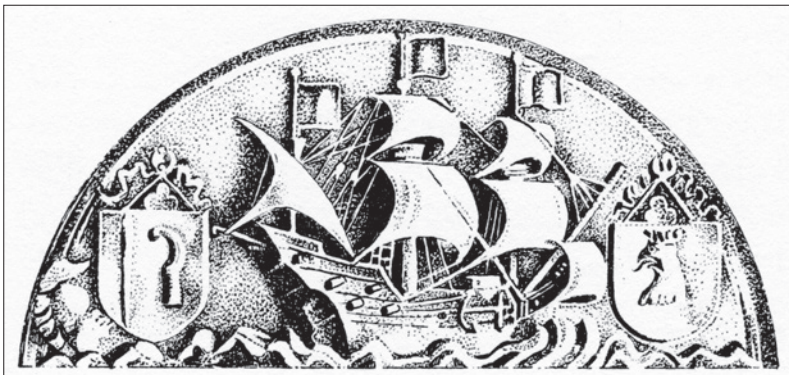


Abb. 44: Relief mit dem Emblem der Schiffer über dem Portal des Seglerhauses in Stettin (Anf. 17. Jh.). Rudolph, Schiff als Zeichen (wie Anm. 483), S. 58.

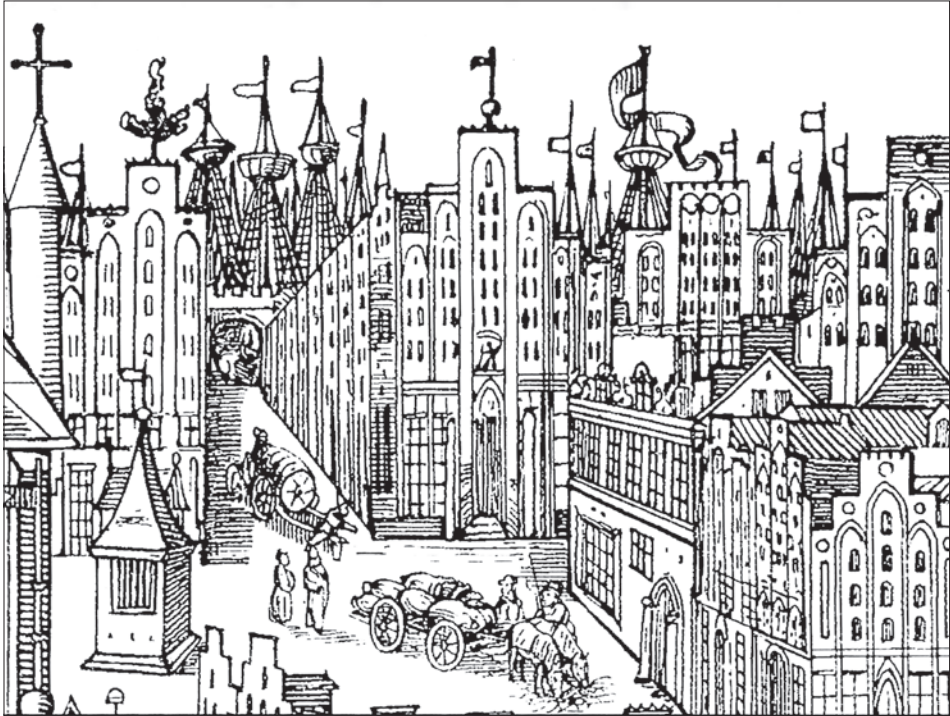


Abb. 45: Von den Seeschiffen in Lübecks Hafen transportieren Träger ein großes Weinfass durch ein Hafentor zu einem Kaufmannshaus. Vor einem anderen Kaufmannshaus hält ein mit Waren aus dem Binnenland beladener Frachtwagen; zuerst werden die Pferde gefüttert, dann die Waren ins Haus geschafft. Ausschnitt aus dem Lübeck-Holzschnitt von Elias Diebel 1552. Nach Seefahrt (wie Anm. 477), S. 167.

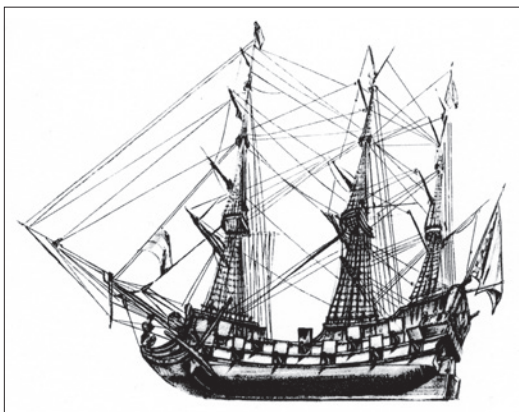


Abb. 46: Modell eines Dreimasters (18. Jh.) aus der Georgskirche zu Wismar. Zeichnung von Herbert Pridöhl 1943.



Abb. 47: Glasbecher von 1738 mit dem Emblem der Lübecker Schiffergesellschaft. Foto Deutsches Schifffahrtsmuseum.



Abb. 48: Emblem der loblichen Schiffer-Compagnie in Wismar auf dem Boden des Zinnröhrchens von Schiffer Johann Peter Waack in Wismar 1778. Umzeichnung Deutsches Schifffahrtsmuseum.



Abb. 49: Emblem des *Koopmans tho Bremen* auf dem großen Prunkteller von *Johan Müller, Schiffer und Handelsmann* in Brake nach 1763. Umzeichnung Deutsches Schifffahrtsmuseum.



Abb. 50: Emblem der *Kaufleute- und Schifferbrüderschaft* in Stade auf dem Zinnkrug von *Peter Hartman* in Bützfleth 1672. Umzeichnung Deutsches Schifffahrtsmuseum.

Der Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste

Die älteste astronomische Navigationsmethode

Zwischen der Nordspitze von Jütland und dem felsigen Norwegen, so schreibt um 1075 der Kleriker Adam von Bremen,¹ ist das Meer so schmal, dass kleine Boote mit leichtem Sprung bei Nacht hinüberfahren (*ut facili saltu per noctem carbasas traiciantur*). Er gibt damit das Stichwort für eine Navigationsmethode, die ebenso einfach wie zuverlässig ist, in ihrer Anwendung aber sowohl durch die erforderlichen Wetterbedingungen als auch bezüglich der Länge der zu überwindenden Entfernung starken Beschränkungen unterliegt.

Das Prinzip ist schnell erklärt: In sternklaren Nächten kann man selbst mit einem segellosen Ruderboot ohne Navigationsinstrument auf dem offenen Meer in jeder Richtung geradeausfahren, wenn man das Fahrzeug die ganze Zeit im gleichen Winkel zum Polarstern hält. D. h. man hat lediglich dafür zu sorgen, dass man diesen Stern stets über derselben Stelle des Bootes sieht. Denn der Polarstern markiert mit einer für diese Praxis hinreichenden Genauigkeit den einzigen für das menschliche Auge feststehenden Punkt des nördlichen Himmels. Angewendet werden kann diese Art der Navigation natürlich nur, wenn Wolken den Polarstern nicht verdecken, also nur bei ganz leichter bis gar keiner Bewölkung, was in unseren Breiten selten genug der Fall ist. Weiterhin bleibt sie beschränkt auf jene schmalen Meeresarme und -Straßen, die wenigstens mit den schnellsten Schiffen einer Periode auch in einer einzigen Nacht gekreuzt werden konnten (vgl. Abb. 5 und 6). Es kam nicht darauf an, noch während der Nacht an der Gegenküste zu landen – das konnte sogar sehr gefährlich werden. Es kam aber darauf an, dass man beim morgendlichen Verblässen des Polarsterns die Gegenküste wenigstens an ihrer höchsten Stelle sehen konnte, um wieder einen Richtpunkt vor Augen zu haben, auf den man zusteuern konnte. Nach der sich ständig bewegenden Sonne war zwar die Fahrtrichtung noch grob abzuschätzen, so daß man noch nicht verloren war, wenn man die Gegenküste bei Sonnenaufgang noch nicht gleich sah, aber die exakte Fahrt geradeaus war nicht mehr möglich.

Gegenüber der rein terrestrischen Navigation, bei der man nur in Sichtweite der Küsten bzw. Seeufer fahren konnte und auf das Tageslicht angewiesen war, bildete der Nachtsprung den ersten entscheidenden Fortschritt, das erste wagemutige

¹ Adam Bremensis, *Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum*, bearb. von W. TRILLMICH, in: *Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein – Gedächtnisausgabe* 11, Darmstadt 1973, IV, 11, S. 450.

Sich-Lösen von der Küste, um ein nicht sichtbares Ziel unter sicherer Führung eines Sternes zu erreichen.

Als Adam den Nachtsprung beschrieb, waren die Wikinger längst nach Amerika gesegelt, verfügten also bereits über andere, viel weiterführende Navigationsmethoden.² Immerhin hatte die einfache Methode des Nachtsprungs im regionalen Verkehr nach wie vor nichts von ihrer Bedeutung eingebüßt, sonst hätte sie Adam nicht als die an dieser Stelle übliche Fahrweise gekennzeichnet, auch wenn er nicht besonders hervorhebt, dass die Nachtfahrt wegen des Polarsterns gewählt wurde.

Man könnte sogar zweifeln, ob Adam tatsächlich mit Nacht den Zeitabschnitt der Dunkelheit bezeichnen wollte oder nach germanischem Sprachgebrauch einen Zeitraum von 24 Stunden. Heißt es doch wenig später,³ dass man von derselben Nordspitze Jütlands aus mit einem Segelschiff einen Tag lang (*per diem*) über das Meer bis zu der südnorwegischen Landschaft Viken (um Sarpsborg und Tönsberg) fährt, um dann zur Weiterfahrt nach Trondheim der norwegischen Küste zu folgen. Wir verstehen den Begriff Tag (*dies*) erst richtig, wenn wir uns vergegenwärtigen, dass der Tag nach damaliger Auffassung mit Sonnenuntergang begann. Auch besagtes Segelschiff konnte den navigatorischen Vorteil des Nachtsprungs ausnutzen, um bei Sonnenaufgang in Sichtweite der norwegischen Küstenberge zu gelangen. Es musste freilich noch eine lange Strecke segeln, um an der Küste von Viken zu landen.

Die Entfernung von Kap Skagen bis zum südlichsten Punkt von Viken (bei Larvik) beträgt immerhin etwa 80 Seemeilen (Abb. 5), während die Durchschnittsgeschwindigkeit der Kauffahrteischiffe der Wikinger bei durchgehendem Segeln in 24 Stunden bei 60 sm lag. Auf kürzeren Strecken lagen die Durchschnittswerte freilich höher, weil die Wahrscheinlichkeit günstiger Winde größer war. So brauchte z. B. der Norweger Ottar für die 370 sm von Viken nach Haithabu bei durchgehender Tag- und Nachtfahrt um 880 nur 5 Tage, was einem Tagesdurchschnitt von 74 sm entspricht, also der Entfernung Kap Skagen-Viken sehr nahe kommt.⁴

Die zuerst erwähnten Boote (*carbasa* = Segel) haben sicher nicht dieselbe Route gewählt, denn die von Adam ausdrücklich genannte kürzeste Überfahrt von Nordjütland zur skandinavischen Halbinsel führte keinesfalls geradewegs nach Norden in Richtung Viken, sondern vielmehr ostwärts nach dem nur 33 sm entfernten Bohuslän, das damals zu Norwegen gehörte. Diese Strecke war nicht nur ungefährlicher als die Fahrt durchs Skagerrak, sondern auch tatsächlich in der halben Zeit zu bewältigen (Abb. 5).

Wir erkennen jetzt, dass Adam in seiner Wortwahl äußerst präzise war. Von Kap Skagen fuhr man auf dem kürzesten Wege in einer Nacht nach Bohuslän. Für die mehr als doppelt so lange Fahrt nach Viken hingegen brauchte man den ganzen, am Abend beginnenden Tag, wobei man nachts den Kurs nach dem Polarstern bestimmte, während man sich tagsüber nach den dann jeweils vor Augen hegenden Küstenformationen richtete.

² U. SCHNALL, Navigation der Wikinger. Nautische Probleme der Wikingerzeit im Spiegel der schriftlichen Quellen (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 6), Oldenburg 1975.

³ Wie Anm. 1, IV 33, S. 480.

⁴ D. ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 3), Neumünster 1972, S. 250.

Wenn der Nachtsprung nicht nur eine regionale Navigationsmethode in den Gewässern von Skagerrak und Kattegat war, müssten auch an anderen Stellen und aus anderen Zeiten Hinweise darauf zu finden sein, Das ist in der Tat in erstaunlichem Maße der Fall. Wir werden jetzt in zeitlicher Reihenfolge, vom jüngeren zum älteren Beleg fortschreitend, die Überlieferung durchprüfen, damit wir am Ende beurteilen können, welche Verbreitung und Bedeutung der angesprochenen Navigationsmethode zukommt. Schriftliche Nachrichten liegen vor allem für den Ärmelkanal vor.

Im Jahre 1066 hatte Wilhelm der Eroberer aus allen Küstenplätzen seines normannischen Herrschaftsbereiches neue und alte Schiffe entlang der französischen Kanalküste in der Mündung der Somme zusammengezogen. Hier lag die Flotte nicht weniger als 46 Tage untätig herum.⁵ Das gewaltige Heer musste gepflegt werden, und die günstige Jahreszeit für Schifffahrt und Kämpfe drohte zu verstreichen. Da endlich drehte sich der Wind und traten Sichtverhältnisse ein, die in der Nacht vom 27. auf den 28. September die Überfahrt ermöglichten. Die Entfernung bis zu dem festen Sandstrand von Pevensey bei Hastings betrug etwa 55 sm (Abb. 6), lag also nur wenig unter der durchschnittlichen Tagesleistung (24 Stunden) bei langen Segelfahrten. Wieder müssen wir voraussetzen, dass die gut 12 Nachtstunden ausreichten, um in Sichtweite der englischen Küste zu gelangen. Die Landung selbst geschah notwendigerweise bei Tageslicht.

Die Nachtfahrt für eine so große Flotte konfrontierte den Befehlshaber mit schwierigen Problemen. Es ist viel einfacher, so viele Schiffe bei Tageslicht zusammenzuhalten oder Zusammenstöße zu vermeiden.⁶ Auch hatte Wilhelm keineswegs die Nacht gewählt, weil erst am Abend der Wind drehte. Er hatte die Nachtfahrt von vornherein eingeplant und dafür besondere Vorkehrungen getroffen. Sein Flaggschiff namens MORA führte eine Topplaterne am Mast, die auch auf dem Teppich von Bayeux dargestellt ist (Abb. 1). Nach ihr konnten alle anderen Schiffe ihren Kurs richten.⁷ Die MORA aber hatte für die Bestimmung ihres Kurses (und damit des der ganzen Flotte) keinen anderen Anhaltspunkt als den Polarstern. Das ist zwar nirgends *expressis verbis* berichtet, geht aber aus dem Zusammenhang zwingend hervor. Wilhelm konnte es sich nicht leisten, einfach irgendwo zu landen, denn die Landung einer Invasionsflotte ist der kritische Punkt, der einem entschlossenen Verteidiger die Möglichkeit bietet, das Unternehmen im Keime zu ersticken.

Wilhelms Schiffe landeten durch Auflaufen auf flachen, aber festen Sandstrand. Er konnte also weder einen Strand mit vielen großen Steinblöcken noch gar eine Felsenküste, aber auch kein Schlickwatt gebrauchen, in dem die aus dem Schiff springenden Krieger und Pferde versunken wären. An die Küste durften keine Berge heranreichen, von denen aus die Landeoperation aus der Höhe hätte beschossen werden können, und

⁵ Der Wandteppich von Bayeux, hg. von F. STENTON, Köln 1957, S. 177. – Die Flotte wartete vom 12. August bis zum 27. September 1066.

⁶ Selbst in unserer hochtechnisierten Welt können kriegerische Aktionen an nächtlichen Zusammenstößen von Fahrzeugen scheitern. Es sei nur an die Hubschrauber-Zusammenstöße beim amerikanischen Versuch erinnert, die Geiseln aus Persien 1980 zu befreien.

⁷ H. HORSTMANN, Die Admiralslaterne der „Mora“, in: *Archivum Heraldicum* 3–4, 1980, S. 43 f.

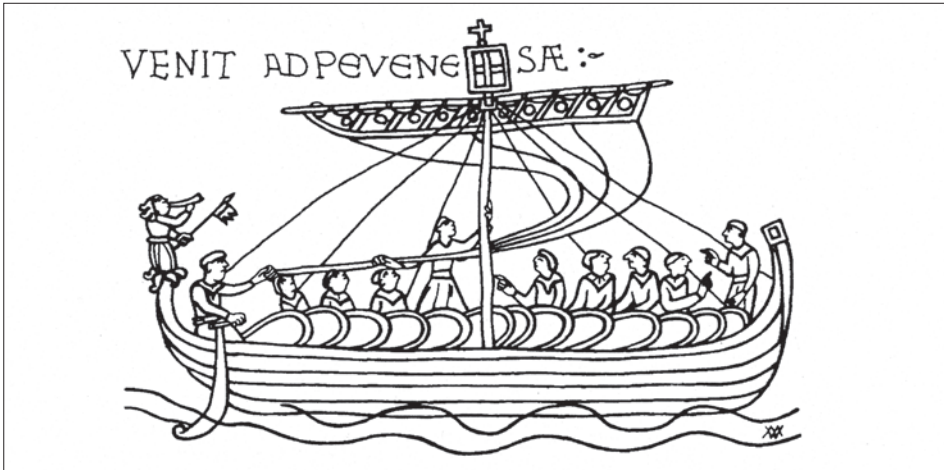


Abb.1: Die „Mora“, das Flaggschiff Wilhelms des Eroberers, bei der nächtlichen Kanalüberquerung am 27./28. September 1066 mit Topplaterne (Aus: zu Mondfeld: Drachenschiffe gegen England. 1974).

in engen Flussmündungen oder geschützten Buchten hätten sich die Schiffe gegenseitig behindert. Am Strand von Pevensey hingegen konnten alle Schiffe gleichzeitig in breiter Front landen, so dass die gesamte Truppe in außerordentlich kurzer Zeit kampfbereit am neuen Ufer stand. Wilhelm musste Widerstand bei der Landung einkalkulieren, auch wenn er so glücklich war, keinen anzutreffen. Er musste deshalb die Landung der verschiedenen Truppenteile so planen, dass die weit auseinandergezogene Front sowohl an den Flügeln als auch im Zentrum ausreichend stark und an den entscheidenden Positionen mit befähigten Befehlshabern ausgestattet war.

Schon die Wahl des Ausgangshafens für die Invasionsflotte schränkte die Zahl der möglichen Landestelle erheblich ein. Eine dieser möglichen Stellen musste ohne lange Sucherei und entsprechend schwierige Manöver gleich aus der Überfahrt heraus angelaufen werden können. Und das war angesichts der damaligen Hilfsmittel nur durch Ausrichtung am Polarstern möglich.

Nicht umsonst hieß der Polarstern in den germanischen Sprachen Leit- oder Wegestern (altnordisch *leiðarstiarna*, neuenglisch *lodestar*, mittelhochdeutsch *leitesterne*). Die geistliche Dichtung hat die Leitfunktion des Polarsterns als ein willkommenes Gleichnis für Fragen des christlichen Glaubens aufgegriffen. In zahlreichen Varianten hat sie den Grundgedanken formuliert, dass z.B. Maria die Gläubigen mit gleicher Sicherheit zur ewigen Seligkeit führt wie der Polarstern den Steuermann in den ruhigen Hafen.⁸ Die angelsächsische Überlieferung kennt noch eine andere Bezeichnung für den Polarstern. Sie nennt ihn „Schiffstern“ (*scip-steorra*) und erklärt diese Bezeichnung folgendermaßen: „Zwei Sterne stehen still ... die wir im Norden sehen; diese nennt man

⁸ J. FRITZNER, *Ordbog over der gamle norske Sprog*, 2. Neudruck, Oslo 1973, S.462; M. Lexer, *Mittelhochdeutsches Wörterbuch*, Bd.2, Leipzig 1875, S.621; F. KLUGE, *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*, 20. Aufl., Berlin 1967, S.436.

Schiffstern.“⁹ Bemerkenswert ist zunächst die Genauigkeit der Sternbeobachtung, wie wir sie auch aus der altnordischen Überlieferung kennen. Es war demnach bekannt, dass der eigentliche Polarstern nicht sehr hell war, so daß man einen anderen, helleren Stern, der um den Polarstern einen kleinen Kreis beschreibt, ebenso bezeichnete und demzufolge nach diesem helleren Stern navigierte.¹⁰ Von Schiffstern konnte man natürlich nur sprechen, wo dieser Stern für die Schifffahrt von Bedeutung war.

Schließlich sei noch hervorgehoben, dass der vielfältigen, aber in ihrer schiffahrtsbezogenen Aussage völlig übereinstimmenden Überlieferung zum Polarstern in allen germanischen Sprachen keine auch nur entfernt vergleichbare Aussage zu anderen Himmelskörpern gegenübersteht. Lediglich für die Hochsee-Navigation der Wikinger spielte die Sonne eine gewisse Rolle. Erst mit dem seit dem 13. Jahrhundert im Norden eingeführten Kompass verfügte man in der Hochsee-Navigation über ein Instrument, mit dem sich ähnlich genau wie nach dem Polarstern die Richtung halten ließ, allerdings mit dem Vorteil, dass man fortan auch am Tage und nachts bei bedecktem Himmel mit gleicher Genauigkeit fahren konnte. Konsequenterweise nannte man den Kompass im Altnordischen dann auch (genau analog zum Polarstern = *leidarstein*).¹¹

Für die Fluss- und Küstenschifffahrt war die Leitfunktion des Polarsterns überhaupt nicht aktuell, denn man musste sich an Landmarken orientieren und zugleich vor gefährlichen Riffen, Grundseen, Strömungen usw. in acht nehmen, was alles nur bei ausreichender Sicht und jedenfalls nur am Tage möglich war, wenn man den Polarstern nicht sehen konnte. Die sichere Leitfunktion dieses Sternes, d.h. die relativ genaue Richtungsbestimmung, die er ermöglichte, galt eben nur für die Zeit der Dunkelheit und war nur für diejenigen Meeresstrecken von Bedeutung, deren Gegenufer zwar hinter dem Horizont, aber doch nicht zu weit entfernt lag. Denn für die Überfahrt zu tagsüber sichtbaren Gegenufern brauchte man die Hilfe des Nordsterns nicht in Anspruch zu nehmen. Umgekehrt waren die Meeresteile von solcher Breite, dass man nach einer am Polarstern ausgerichteten Nachtfahrt das Gegenufer noch immer nicht sehen konnte, mit Hilfe dieses Sterns keinesfalls sicher zu erreichen.

Wir halten also fest, daß wir die Bezeichnung Leit-, Weg- oder Schiffstern für den Polarstern in allen germanischen Sprachen als sicheren Beweis für das navigatorische Verfahren des Nachtsprungs ansehen.

Erst auf diesem Hintergrund versteht man, weshalb Karl d.Gr. im Jahre 811 den alten römischen Leuchtturm von Boulogne (Abb.2) neu befeuern ließ.¹² Keineswegs hatte der Verkehr so zugenommen, dass man pausenlos Tag und Nacht den Kanal überqueren wollte. Bei einer Schifffahrt, zu deren täglich Brot es gehörte, bei jeder ungünstigen Wetterlage auf deren Besserung zu warten, spielte ein möglicher Zeitgewinn durch zusätzliche Möglichkeit zur nächtlichen Überfahrt keine entscheidende Rolle. Wenn aber die nächtliche Überfahrt aus den schon genannten Gründen die

⁹ J. BOSWORTH und T. N. TOLLER, *An Anglo Saxon Dictionary*, Oxford 1898, S. 835.

¹⁰ U. SCHNALL, *Navigation* (wie Anm. 2), S. 71.

¹¹ Ebd., S. 90, 181 f.

¹² *Annales regni Francorum*, bearb. von R. RAU, in: *Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters*. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe 5, Darmstadt 1968, a. 811, S. 98.

Regel war, hatte der Leuchtturm von Boulogne eine sehr wichtige Aufgabe, nämlich auf der nur 28 sm langen Strecke von Dover herüber den Zielhafen auch nachts so zu kennzeichnen, dass die Schiffe im Sichtbereich der Küste auch vor Sonnenaufgang wussten, wann sie sich der Küste näherten, und dass sie nicht etwa Gefahr liefen, an gefährliche Küstenstellen zu geraten.

Im 6. Jahrhundert schildert der oströmische Geschichtsschreiber Prokop die Schifffahrtssituation am Ärmelkanal folgendermaßen: „An der Küste, die Britannien gegenüberliegt, befindet sich eine große Zahl von Dörfern, deren Bewohner vom Fischfang, Ackerbau und Schifffahrt nach Britannien sich ernähren .Mit ihren Schiffen kommen sie, wenn sie nicht segeln, sondern nur rudern, in einer Nacht und einem Tage kaum hinüber.“¹³



Abb. 2: Der römische Leuchtturm von Boulogne. (Aus: D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt ... 1972)

¹³ Prokop, Gotenkriege. Griech.-dt. Ausg., hg. von O. VEH, München 1966, S. 874ff.

Bemerkenswert an diesem Bericht ist die Schilderung der reinen Ruderfahrt, die – sicher mit Pausen und Ablösungen – eine ganze Nacht und den folgenden Tag lang durchgehalten wurde. Trotz dieser genauen Angaben lässt sich leider nicht errechnen, wie lange die dabei zurückgelegte Strecke war, weil Ausgangs- und Zielpunkt nicht genannt werden. Für die kürzeste Überfahrt zwischen Calais und Dover mit nur 18 sm Distanz trifft die Angabe nicht zu, dort konnte man in einer Nacht ganz bequem hinüberriesern, brauchte man doch bei 8stündiger Dunkelheit nicht einmal $2\frac{1}{2}$ sm pro Stunde zu fahren. Aber es ist ja nicht von einem einzigen Ausgangspunkt die Rede, sondern von zahlreichen Dörfern. Stellt man ferner in Rechnung, dass an der südenglischen Küste Erhebungen bis zu 200 m nach Sonnenaufgang schon aus mehr als 30 sm Entfernung gesehen werden können, so wird man die von Prokop erwähnten Dörfer an der französisch-belgischen Küste beiderseits von Calais ansetzen und mit Überfahrten bis rund 50 sm Länge rechnen müssen. Der Kurs wurde wie bei der von Adam geschilderten Segelfahrt von Kap Skagen nach Viken nachts nach dem Polarstern und tagsüber nach den Küstenformationen gesteuert, denen man sich immer mehr näherte.

Die beiden Leuchttürme, die von den Römern bei Boulogne (Abb.2) und Dover gebaut wurden,¹⁴ sind wie die erneute Inbetriebnahme durch Karl d.Gr. ein Beleg für die Navigationsmethode des Nachtsprungs, wie oben gezeigt wurde. Auch Caesar hat sich bei seinen beiden Britannienunternehmen bei Hin- und Rückfahrt dieser Art der Navigation bedient. Seinen Berichten entnehmen wir die genauesten Zeitangaben und Informationen über mögliche Komplikationen.

Im Jahre 55 v.Chr. wartete Caesar für seine erste Überfahrt längere Zeit auf günstige Fahrbedingungen, lichtete dann in der dritten Nachtwache, d. h. zwischen 0 und 3 Uhr früh am 26. August die Anker und erreichte Britannien in der Nähe des heutigen Dover mit den ersten (d. h. schnellsten) Schiffen gegen 10 Uhr. Für die 28 sm brauchte er also 7–10 Stunden mit den schnellsten Schiffen, wobei die Sonne schon nach $2\frac{1}{2}$ bis $5\frac{1}{2}$ Stunden aufging. Der Polarstern war nur für den ersten Fahrabschnitt notwendig. Für die Rückfahrt „lichtete er bei Eintritt günstigen Wetters kurz nach Mitternacht die Anker und brachte alle Schiffe unversehrt nach Gallien zurück. Nur zwei Lastschiffe konnten nicht in dieselben Häfen wie die übrigen einlaufen und wurden ein Stück nach Westen verschlagen.“ Die gewählte Strecke war jetzt und bei den folgenden Überfahrten 34 sm lang.

Zu seiner zweiten Überfahrt nach Britannien stach Caesar ein Jahr später von Boulogne aus schon gegen Sonnenuntergang in See. „Bei einem leichten Südwest lief er aus, aber etwa um Mitternacht trat Windstille ein. Er konnte daher seinen Kurs nicht beibehalten und wurde durch die Strömung abgetrieben, so dass er bei Sonnenaufgang Britannien zu seiner Linken hinter sich sah. Dann benutzte er wieder einen Umschlag der Strömung und ließ angestrengt rudern, um jenen Punkt der Insel zu erreichen, der nach seiner Erfahrung im Sommer zuvor der beste Landeplatz war.“ Die Rückfahrt trat er „bei völlig ruhiger See zu Beginn der zweiten Nachtwache (kurz nach 21 Uhr) an und erreichte bei Tagesanbruch das Festland, ohne auch nur ein Schiff verloren zu haben“.¹⁵

¹⁴ O. BROGAN, Roman Gaul, London 1953, II.

¹⁵ Caesar, De Bello Gallico, IV 20–36, V 8–23.

Obwohl seine Kapitäne in der entwickelteren Navigation des Mittelmeeres geschult waren und zumindest für die Rückfahrt keine militärischen Gründe vorlagen, die eine Ankunft an der gegenüberliegenden Küste früh am Tage angezeigt erscheinen ließen, hat Caesar den Kanal nur nachts überquert. Er hat sich offensichtlich die Erfahrungen der einfachen einheimischen Navigation nach dem Polarstern zunutze gemacht, denn nur bei dieser Methode bedeutet der Sonnenaufgang den von Caesar mehrfach erwähnten Wechsel des Richtpunktes vom Nordstern auf die Küstenformation. Erstaunlich ist, dass die Fahrten im Vergleich mit den aus dem Mittelalter überlieferten bei der kurzen Strecke viel mehr Zeit beanspruchten und etwa der durchschnittlichen Segelzeit einer langen Küstenreise entsprachen, bei der jede Nacht geankert wurde. Die römischen Schiffe waren also wesentlich langsamer als z. B. die Wikingerschiffe.

Zusammenfassend können wir feststellen, dass für einen Zeitraum von mehr als einem Jahrtausend die verschiedenartigsten Zeugnisse für das Navigationsverfahren des Nachtsprungs vorliegen zur Überquerung von Meeresarmen, deren Gegenküste vom Ausgangspunkt der Passage nicht sichtbar ist. Mir ist für diesen langen Zeitraum kein Beleg dafür bekannt, dass die Überfahrten, die man in einer Nacht machen konnte, am Tage gefahren wurden, obwohl wir wissen, dass die Wikinger seit spätestens dem 8. Jahrhundert nach Chr. Meeresstrecken befuhren, die nicht nur in einer Nacht, sondern in mehreren Tagen und Nächten zu bewältigen waren. Wenn man trotz der entwickelteren Navigation der Wikinger, noch am Ende der Wikingerzeit gewöhnlicher Weise nach dem Verfahren des Nachtsprungs von Skagen nach Bohuslän fuhr, muss dieses Verfahren gegenüber allen anderen Navigationsmethoden der Zeit Vorteile gehabt haben. Diese Vorteile wurden anscheinend sogar so hoch eingeschätzt, dass man lieber lange Wartezeiten auf die erforderlichen Wetterbedingungen in Kauf nahm, als andere Verfahren anzuwenden.

Die angeführte Überlieferung macht die Vorteile hinreichend deutlich: Geleitet durch den Polarstern war es möglich, den nicht sichtbaren Zielhafen an der Gegenküste mit einer sonst nicht zu erreichenden Genauigkeit anzusteuern. Zwar war es auf diese Weise nicht möglich, jederzeit den genauen Schiffsort astronomisch zu bestimmen, aber man war doch in der Lage, gewissermaßen auf einem Leitstrahl zu fahren, wenn man nur so steuerte, dass der Polarstern stets über demselben Punkt des Fahrzeuges stand. Auch wusste man die Abfahrtszeit so einzurichten, dass man bei Sonnenaufgang die Gegenküste zwar sah, ihr aber noch nicht gefährlich nahe war. Caesar hat z. B. die relativ späte Abfahrtszeit seiner ersten Überfahrt bei den nächsten Überfahrten immer ein Stück vorverlegt und dadurch immer glattere Passagen erreicht.

Von Caesar erfahren wir allerdings auch, dass dieses Navigationsverfahren das Abkommen vom Kurs durch seitliche Strömungen nicht verhindern konnte. Obwohl das Schiff also seine Richtung relativ genau beibehalten konnte, muss bei jeder Fahrt der Sonnenaufgang ein spannender Moment gewesen sein: Sah man tatsächlich an der erwarteten Stelle vordem Bug die bekannten Formen der Gegenküste, oder musste man den Kurs nach den Methoden der terrestrischen Navigation mehr oder weniger stark korrigieren, wie z. B. Caesar bei seiner zweiten Fahrt nach Britannien? Bei Gegenströmung oder auffrischenden Gegenwinden konnte es ja durchaus geschehen, dass beim Verschwinden des Polarsterns die Gegenküste noch gar nicht in Sicht war. Oder

es herrschte gute Sicht zum Himmel, während die Gegenküste im Dunst verborgen lag. Bei all diesen Komplikationen blieb nichts weiter übrig, als den weiteren Kurs recht und schlecht nach dem Sonnenstand abzuschätzen. Eine exakte Richtung wie nach dem Polarstern war danach zwar nicht einzuhalten, aber man konnte immerhin erwarten, irgendwo die Gegenküste zu erreichen, und musste den unvermeidlichen Navigationsfehler durch Entlangtasten an der Küste wieder ausgleichen. Jedenfalls aber war man keineswegs auf dem offenen Meer verloren.

Die überlieferten Berichte betreffen zwar nur die Gewässer um Kap Skagen und den englischen Kanal, wobei letzterer allerdings sehr viel früher in das Rampenlicht der Geschichtsschreibung geriet als z. B. die Ostsee. Es ist aber zu vermuten, dass der Nachtsprung wegen seiner einfachen Handhabung bei relativ großer Richtungsgenauigkeit auch zur Passage anderer geeigneter Meeresteile angewendet wurde. Wir müssen mit diesem Navigationsverfahren rechnen, wo die Verbreitung vorgeschichtlichen Fundmaterials eine entsprechende Verbindung über das Meer anzeigt.

Es ist dabei allerdings streng zu unterscheiden, ob die Fahrten mit Segelschiffen oder mit Ruder- bzw. Paddelbooten unternommen wurden. Letztere waren nur bei wenig oder gar keinem Wind einzusetzen, was in unseren Breiten bei klarem Wetter häufig der Fall ist. Nicht umsonst trat bei Caesars zweiter Fahrt nach Britannien tatsächlich völlige Windstille ein. Ruder- und Paddelboote konnten aber auch bei gut trainierter und aufeinander eingespielter Mannschaft nur eine begrenzte Reisegeschwindigkeit halten. Wir kennen diese Dauergeschwindigkeit nicht und wissen damit nicht, bei welcher Meeresbreite die äußerste Grenze für diese Fahrzeuge lag. Detaillierte regionale Untersuchungen prähistorischen Fundmaterials sind nötig, um diese Grenzen in Zweifelsfällen genau festzulegen. Aber man kann dieses Limit auch auf dem Wege der Annäherung einkreisen, indem man einerseits Meeresteile ausscheidet, die wegen ihrer Breite von vornherein für den Nachtsprung nicht in Frage kommen, und andererseits die kürzeren Passagen berücksichtigt, auf denen eine Verbindung mit Sicherheit nachweisbar ist.

Wir haben dabei jedoch noch einen Zeitfaktor in Rechnung zu stellen, nämlich den der Einführung des Segels im jeweiligen Seegebiet. Denn das Segel machte die Schiffe von menschlicher Muskelkraft unabhängig und gestattete die Ausnutzung kräftiger stetiger Winde, wobei man selbst bei kleineren jagenden Wolken den Polarstern noch hinreichend genau beobachten konnte. D. h. mit Segelschiffen waren breitere Meeresteile im Nachtsprung zu queren als mit Ruderoder Paddelbooten.

Die älteste schriftliche Überlieferung, die hier ausgewertet werden kann, verdanken wir dem Geographen und Reisenden Pytheas aus der griechischen Kolonie Massilia (dem heutigen Marseille), der um 335 v. Chr. u. a. die Britischen Inseln und die Küstenländer der Nordsee beschrieben hat. Sein Reisebericht ist nicht direkt erhalten, aber mehrere antike Autoren haben Teile daraus zitiert. Auf diese Weise ist eine Beschreibung der Insel *Abalus* erhalten geblieben, an deren Küste Bernstein angetrieben werde, den die Einwohner an die benachbarten Teutonen verkauften. Die Insel sei vom Festland eine Tagereise (*diei navigatione*) entfernt.¹⁶ In der Forschung wird weitgehend akzeptiert,

¹⁶ Plinius, *Historia naturalis*, XXXVII 35.

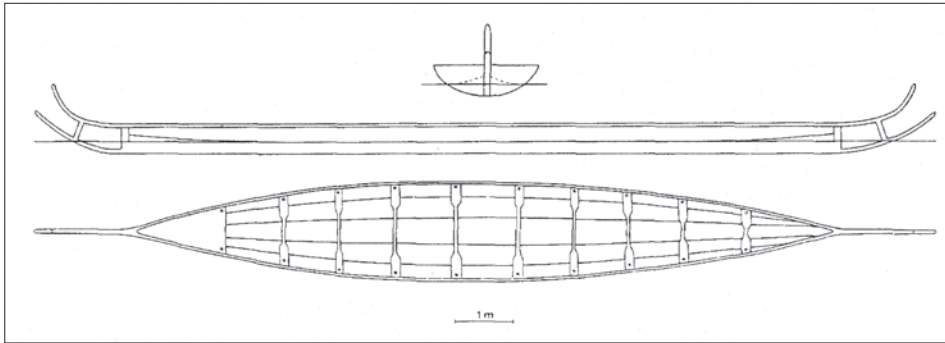


Abb. 3: In der östlichen Nordsee und in der Ostsee standen für Überfahrten nach dem Nachtsprungverfahren während der Bronzezeit und der vorrömischen Eisenzeit nur leichte Paddelboote zur Verfügung wie das von Hjortspring auf Alsen (3. Jh. v. Chr.). (Aus: D. Ellmers: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt ... 1972).

dass Pytheas mit *Abalus* das heutige Helgoland bezeichnet hat, das heute auf kürzester Strecke ca. 25 sm von der Halbinsel Eiderstedt entfernt liegt. Zwar sind sowohl Helgoland selber als auch die Küsten der Deutschen Bucht zwischen 335 v. Chr. und heute durch den Einfluss des Meeres stark verändert worden; trotzdem kann damals das Festland kaum wesentlich näher an Helgoland gelegen haben als der Westrand von Eiderstedt.

Wenn wir in Rechnung stellen, dass den Bewohnern von Helgoland und den gegenüberliegenden Festlandküsten während der vorrömischen Eisenzeit keinerlei Segelschiffe, sondern nur leichte Paddelboote etwa vom Typ Hjortspring (Abb. 3) zur Verfügung standen,¹⁷ bekommt die angegebene Entfernung, die zum Verkauf des Bernsteins überwunden werden musste, ihr richtiges Gewicht. Um diese Überfahrt im Paddelboot zu bewältigen, brauchte man einerseits ganz ruhige See, wie sie in den Gewässern um Helgoland durchaus vorkommt, andererseits aber auch eine größere, gut trainierte Paddelmannschaft, die in der Lage war, das anstrengende Paddeln mit großer Ausdauer und nicht zu kleiner Geschwindigkeit viele Stunden durchzuhalten. Schließlich musste man den genauen Kurs festhalten können, was im Paddelboot noch schwieriger war als unter Segeln bei stetigen Winden. Wenn man sich bei der Navigation in der bisher besprochenen Weise nach dem Polarstern richtete, konnte man sich während der 8- bis 10stündigen Dunkelheit einer Sommernacht dem Festland bis auf Sichtweite durchaus nähern. Die Durchschnittsgeschwindigkeit brauchte $2\frac{1}{2}$ sm (= 4,6 km) pro Stunde nicht zu überschreiten, lag also noch erheblich unter der mit solchen Booten erreichbaren Höchstgeschwindigkeit. Wenn man nur am Tage fuhr, war die Richtung mit Hilfe der Sonne nur sehr viel ungenauer beizubehalten und man verlor viel Zeit, um beim Sichtbarwerden der Küste den Kurs zu korrigieren und den in Aussicht genommenen Landeplatz zu suchen. Beachtet man die zahlreichen Belege für den „Nachtsprung“, dann wird man diese Navigationsmethode auch für den Verkehr zwischen Helgoland und dem Festland annehmen dürfen. Der Ausdruck Tagereise (*die navigatione*) jedenfalls ist so allgemein gehalten, dass er eine Fahrt während der Dunkelheit weder ausschließt noch besonders betont.

¹⁷ D. ELLMERS, Die Schiffe der Angelsachsen, in: Sachsen und Angelsachsen, hg. von C. AHRENS. Ausstellungskatalog (Veröffentlichungen des Helms- Museums 32), Hamburg 1978, S. 495–509.

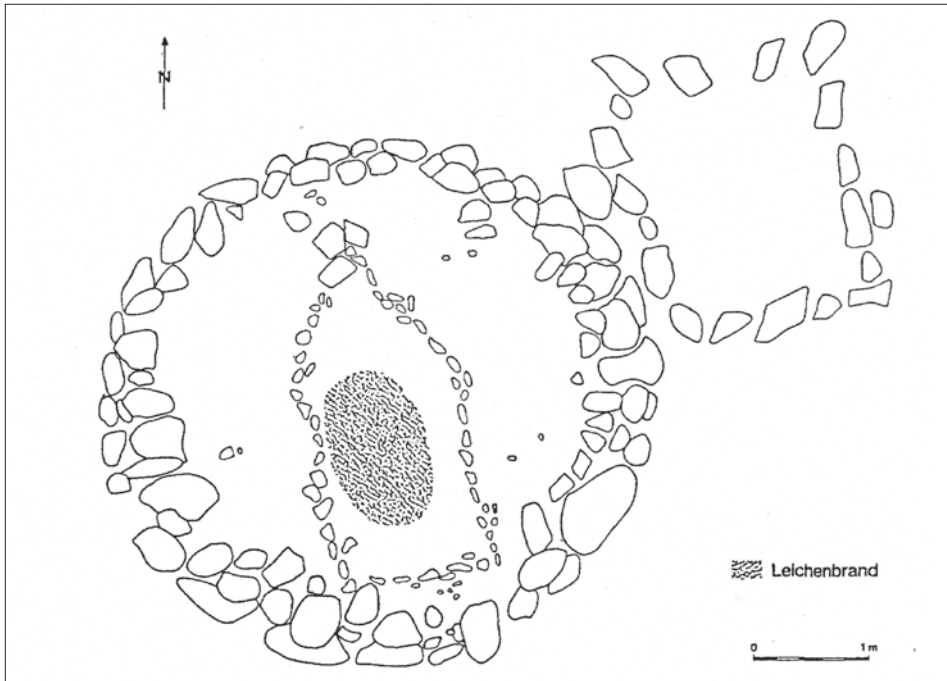


Abb. 4: Schiffsförmige Steinsetzung von Thumby, Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Nun war aber Helgoland nicht erst seit der vorrömischen Eisenzeit besiedelt, sondern spätestens seit der frühen Bronzezeit, wie zahlreiche Grabhügel zeigen, von denen der älteste datierbare, der sogar Beigaben aus Gold enthielt, der Periode I-II (ca. 1660–1200 v. Chr.) angehört.¹⁸ Schon zu dieser frühen Zeit muss also eine Verbindung zum Kontinent bestanden haben, für die ebenfalls nur Paddelboote zur Verfügung standen, die als Vorläufer der Boote vom Typ Hjortspring diesem in vieler Hinsicht sehr ähnlich waren, jedenfalls keine grundsätzlich anderen Fahreigenschaften aufwiesen. Wir können hier deshalb auch für die frühe Bronzezeit die Navigationsmethode des Nachtsprungs ansetzen. Daß man sich damals intensiv mit den Himmelskörpern und ihren Bahnen beschäftigte, geht aus den Felsbildern Skandinaviens hervor. Zugleich zeigen die nach den Himmelsrichtungen orientierten Gräber, dass man in der Lage war, die Nordrichtung sehr genau zu bestimmen, was wiederum nach dem ständig wechselnden Sonnenstand sehr schwierig, nach dem Polarstern aber verblüffend einfach war. Es besteht kein Zweifel, dass die Nordrichtung so bestimmt wurde. Die Voraussetzungen für den Nachtsprung waren also schon zu Beginn der Bronzezeit bekannt. Boots förmige Steinsetzungen der Bronzezeit sind sogar häufig mit dem Bug auf den Polarstern ausgerichtet (Abb. 4), so als reflektiere sich darin noch einmal diese Navigationsmethode.¹⁹

¹⁸ C. AHRENS, Die Vorgeschichte des Kreises Pinneberg und der Insel Helgoland, Neumünster 1966, S. 235–249.

¹⁹ M. MÜLLER-WILLE, Bestattung im Boot, in: Offa 25/26, 1968/69, S. 13–24.

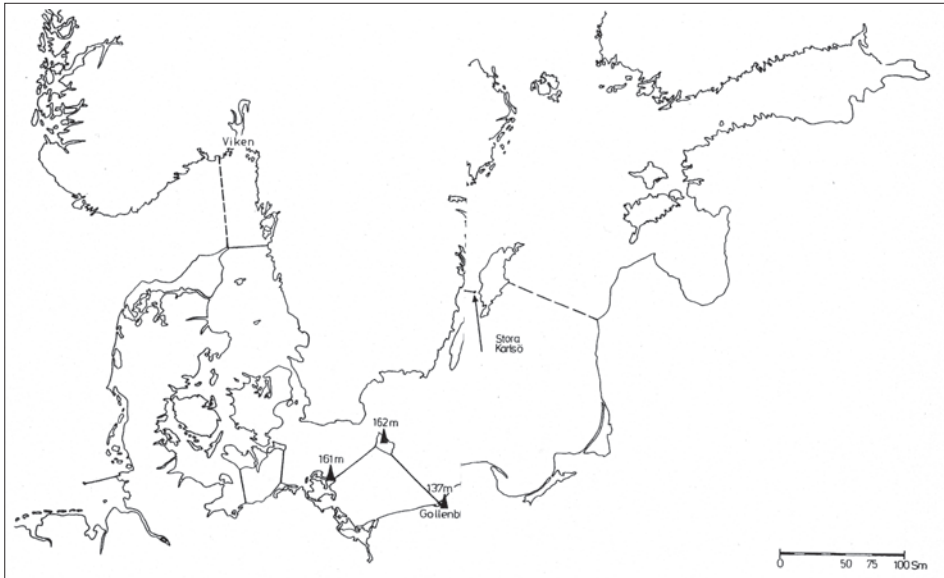


Abb. 5: Nachtsprung-Strecken im Bereich der Ostsee.

- Nachtsprung-Strecke mit Ruderbooten befahrbar.
- . - . - . Nachtsprung-Strecke nur mit Segelschiffen befahrbar.

Helgoland steht in dieser Hinsicht keineswegs allein (Abb. 5). Auch andere, weit draußen im Meer gelegene Inseln wurden schon früh besiedelt, so etwa die Ostsee-Insel Gotland von Schweden aus schon im Neolithikum. Die Schifffahrtsroute benutzte zwei Inseln als Zwischenstationen, nämlich die Nordspitze von Öland und die 27 sm davon entfernte Insel Stora Karlsö, die ihrerseits in Sichtweite von Gotland liegt. Hier war der Nachtsprung also auch mit relativ langsamen Paddelbooten ebenso bequem durchzuführen, wie zwischen Eiderstedt und Helgoland.

Ähnlich kurz sind auch die Entfernungen zwischen den dänischen Inseln Falster und Lolland einerseits und der mecklenburgischen Küste andererseits, so dass die im Fundgut deutlich ablesbare vorgeschichtliche Schiffsverbindung ebenfalls nach der Methode des Nachtsprungs abgewickelt werden konnte. Das 20 sm breite Meer zwischen Schonen und Bornholm konnte man am Tage kreuzen, denn die Insel mit ihrer 162 m hohen Erhebung Ritterknäkten ist bei klarer Sicht ständig zu sehen. Die 44 sm lange Überfahrt von Bornholm nach Rügen war dagegen wieder im Nachtsprung leicht zu bewältigen, da man schon nach 16 sm Nachtfahrt die bis zu 161 m hohe Insel Rügen sehen konnte. Man konnte also in beiden Richtungen sehr bequem jeweils in einer Nacht und einem Teil des nächsten Tages hinübereuern. Für die 56 sm lange Strecke von Bornholm nach Hinterpommern etwa bei Köslin war hingegen anstrengendes Rüdern nötig. Zwar konnte man bei sichtiger Witterung schon nach weniger als 30 sm dem 137 m hohen Gollenberg bei Köslin sehen, aber die Gesamtstrecke scheint doch das äußerste gewesen zu sein, das mit Ruder- oder Paddelfahrzeugen nach dieser Methode leistbar war. Immerhin sind die archäologischen Beziehungen zwischen Bornholm und Hinterpommern z. B. in der vorrömischen Eisenzeit besonders eng.

Ganz unmöglich war es hingegen, im Nachtsprung die Überfahrt von Gotland nach Kurland (ca. 80 sm) mit Paddelbooten durchzuführen. Archäologisch ist eine Verbindung auf dieser Strecke auch erst seit der Mitte des 7. Jahrhunderts nachgewiesen,²⁰ und zwar mit Segelschiffen, die nach den oben angeführten Berichten des Mittelalters durchaus in der Lage waren, diese langen Strecken in einer Nacht zurückzulegen.

Das Skagerrak ist zwischen Nordjütland und Südnorwegen auch etwa 80 sm breit und war deshalb ebenso wenig mit vorgeschichtlichen Paddelbooten zu überqueren wie die Strecke zwischen Gotland und Kurland. Man musste von Kap Skagen aus ostwärts die 33 sm lange Strecke bis Bohuslän im Nachtsprung überwinden und dann entlang der skandinavischen Küste nach Norden und weiter nach Westen fahren, wenn man Südnorwegen ansteuern wollte.

Im Bereich der Britischen Inseln (Abb. 6) waren wiederum viele Passagen zwischen Inseln im Nachtsprung mit segellosen Booten zu durchfahren. Dazu gehört die nur 20 sm lange Strecke zwischen Nordirland und Südschottland. Die Insel Man ist von Irland wie von Nordengland jeweils ca. 27 sm entfernt, und auch die Überfahrt von den Orkney-Inseln nach Fair Isle und die von dort zu den Shetland-Inseln bewegen sich in diesen Größenordnungen. Alle diese Schiffsverbindungen zeichnen sich schon früh und deutlich im archäologischen Fundmaterial ab.

Wie in der Ostsee ermöglichten relativ hohe Küstenerhebungen eine Aufteilung der 40–50 sm langen Überfahrten in eine Nachtstrecke nach dem Polarstern und eine Tagstrecke mit Küstensicht bei klarer Witterung, so dass auch hier segellose Fahrzeuge regelmäßig verkehren konnten. Das betraf z. B. die 44 sm lange Strecke zwischen Irland und Südwales über die St.-George-Straße oder die 50 sm lange Überfahrt von Devon zur Normandie (Cap de la Hague, 180 m hoch). Gerade für die Kanalüberquerung ist ja für das 6. Jahrhundert die Fahrt im Ruderboot belegt, die eine Nacht und noch den ganzen folgenden Tag in Anspruch nahm.

Allerdings ist schon in den Jahrhunderten vor Christi Geburt mit Einführung der Segelschiffahrt in der irischen See und im Kanalbereich zu rechnen, was wiederum den Aktionsradius für den Nachtsprung wesentlich erweitert. Wir müssen damit rechnen, daß die 80sm von Cornwall (Lizard Pt.) zur Bretagne bereits in dieser frühen Zeit im Nachtsprungverfahren ebenso durchsegelt werden konnte, wie die gleich langen Strecken zwischen Gotland und Kurland seit der Mitte des 7. Jahrhunderts oder von Kap Skagen nach Viken um 1075. Dagegen war die 160 sm lange Überfahrt zwischen den Shetland-Inseln und Norwegen nach dieser Methode nicht zu bewältigen. Schriftquellen wie archäologische Funde belegen die Überwindung dieser Distanz übereinstimmend erst für das 8. Jahrhundert durch Norweger, die damit erstmals in Europa nördlich der Alpen zu neuen Methoden der Hochsee-Navigation vorgestoßen waren.²¹

Das Nachtsprungverfahren bietet die einfachste Erklärung für zahlreiche Verbreitungsbilder vorgeschichtlicher Gegenstände, Grabbräuche usw. zu beiden Seiten von schmalen Meeren. Entfernungen zwischen 40 und 55 sm konnten nur bewältigt werden, wo höhere Küstenberge eine längere Tagfahrt in Sichtweite der Küste zuließen.

²⁰ B. NERMAN, Grobin-Seeburg. Ausgrabungen und Funde, Stockholm 1958.

²¹ U. SCHNALL, Navigation (wie Anm. 2).



Abb. 6: Nachtsprung-Strecken im Bereich der Britischen Inseln.

- Nachtsprung-Strecke mit Ruderbooten befahrbar;
- - - - - Nachtsprung-Strecke nur mit Segelschiffen befahrbar;
- Nachtsprung-Strecke Wilhelms des Eroberers 1066.

Entfernungen um die 80 sm waren nur noch mit Segelschiffen bei günstigen Winden und Küstenbergen zu durchfahren. Insgesamt aber ergibt sich aus dieser Zusammenstellung ein Netz möglicher vorgeschichtlicher Schiffsverbindungen von einleuchtender Linienführung und einfacher, aber sicherer Funktionsfähigkeit (Abb. 5 und 6).

Die Start- und Zielpunkte dieser Schiffsverbindungen verdienen die höchste Aufmerksamkeit der archäologischen Forschung. Sie waren die Kommunikationsplätze zwischen Einheimischen und jenen Fremden, die nicht nur wichtige Güter, sondern auch kulturelle Einflüsse vermittelten. Ein besonders sprechendes Beispiel sind die mächtigen Fundschichten in der Höhle Stora Förvar auf der Insel Stora Karlsö, dem Sprungbrett für die Schifffahrt zwischen Gotland und dem schwedischen Festland. Diese Höhle ist schon von den Menschen der Grubenkeramischen Kultur, ausgesprochenen Seefahrern des Mittelneolithikums (3. Jahrtausend v. Chr.), sozusagen als Notquartier benutzt worden, wenn sie auf günstige Bedingungen für die Überfahrt warten mußten.²²

Derartige reine Zwischenstationen scheinen allerdings Ausnahmen gewesen zu sein. Gewöhnlich haben wir die Kommunikationsplätze in oder bei jenen ländlichen Siedlungen an den Küsten zu suchen, deren Bewohner selber die Schifffahrt zum Gegenufer betrieben. Die Berichte von Pytheas über die Bewohner von *Abalus* im 4. Jahrhundert v. Chr. legen nahe, dass diese Schiffer nur eben die Überfahrt selber bewerkstelligten, nicht aber weiterreichende Reisen unternahmen. Sie gaben ihre Waren einfach an ihre Nachbarn auf dem Gegenufer weiter, die ihrerseits ihren Überschuss an die nächsten Nachbarn weiterreichten.

Diese Form des Handels mit dem daraus resultierenden relativ geringen Aktionsradius der Zwischenträger zu Land wie zu Wasser trotz weitester Verbreitung der dermaßen transportierten Güter klingt an vielen Stellen in der schriftlichen Überlieferung an. So schreibt etwa der römische Historiker Jordanes um 560 n. Chr., dass die Suehans (in Mittelschweden) den Römern auf dem Verkehrswege durch die Vermittlung vieler anderer Völker die sogenannten sappherinischen Felle lieferten, die durch ihre prächtige schwarze Farbe berühmt seien.²³ Irgendwo in dieser langen Kette der Vermittler saßen auch die Schiffer, die jene Felle von der skandinavischen Halbinsel zum Kontinent brachten und von dort mit den in Skandinavien benötigten kontinentalen Waren wieder zu ihren Wohnsitzen zurückkehrten, um diese Waren ihrerseits ins Innere Skandinaviens weiterzuvertreiben. Nicht einmal der viel weiter entwickelte, von städtischen Zentren organisierte Handel zwischen Gallien und Britannien im 1. Jahrhundert v. Chr. verlief anders. Caesar hatte es sogar schwer, genügend Erkundigungen über Örtlichkeiten, Häfen und Landungsplätze für seinen ersten Britannien-Feldzug einzuziehen. „Denn abgesehen von den Handelsleuten geht nicht leicht jemand (von Gallien) nach Britannien, und selbst diese kennen eben nur die Küste und die Gegenden Gallien gegenüber“.²⁴

²² B. SCHNITTGER und H. RYDH, Grottan Stora Förvar på Stora Karlsö, Stockholm 1940. Zur Bedeutung der Schifffahrt in der Grubenkeramischen Kultur: M. STENBERGER, Vorgeschichte Schwedens (Nordische Kultur 4), Neumünster 1977, S. 78–94. Dabei hatte Stenberger nicht einmal berücksichtigt, daß die Männer in dieser Kultur u. a. mit Bootsbauer-Werkzeug bestattet wurden.

²³ Jordanes, *De origine actibusque Getarum*, III 21.

²⁴ Caesar, *De bello Gallico*, IV 20.

Wir entnehmen all diesen Angaben, dass die Schifffahrt im Nachtsprungverfahren in erster Linie von den Bewohnern der betreffenden Küstenstellen selbst durchgeführt wurde. Sie gingen ihrer landwirtschaftlichen und anderweitigen Betätigung (z. B. Fischfang, Jagd usw.) nach und besorgten die Schifffahrt, wenn die Witterung entsprechend günstig war und natürlich auch ein Grund für die Überfahrt vorlag (wenn sie z. B. Salz brauchten oder einen Überschuss an Pelzen angesammelt hatten). Entscheidend ist, dass sie nur diese eine einzige Überfahrt kannten. Bei bestimmten Inseln wie etwa Bornholm mögen es auch zwei oder drei verschiedene gewesen sein. Jedenfalls aber kannten die Schiffer alle Gefahren, Strömungen, Sichtverhältnisse, Klippen usw. „ihrer“ Überfahrt ganz genau. Wir können deshalb trotz der gelegentlich langen Wartezeiten auf die günstigen Witterungsbedingungen auch für vorgeschichtliche Zeiten mit verhältnismäßig sicheren, zwar kurzen, aber regelmäßig befahrenen Schifffahrtswegen rechnen. Das Verfahren des Nachtsprungs gehörte dabei zu dem von Generation zu Generation durch die ständige Praxis weitergegeben Grundwissen.

Wie der Kompass die Navigation nach dem Polarstern ablöste

Die tief in die Vorgeschichte zurückreichende Navigation nach dem Polarstern¹ wurde an Nord- und Ostsee noch vor 1200 durch ein neues Hilfsmittel verbessert und vor 1400 durch ein neues Navigationsgerät abgelöst. Entsprechend beschreibt dieser Beitrag im ersten Abschnitt die alte Methode und zweiten und dritten Abschnitt die beiden Neuerungen.

1. Die Navigation nach dem Polarstern

Je genauer man die Ausgangssituation einer Entwicklung kennt, desto besser versteht man die Überlieferung zu ihrem weiteren Verlauf. Die Polarstern-Navigation wurde von Adam von Bremen um 1075 „Nachtsprung“ genannt, denn sie erweiterte die Fahrt in Sichtweite der Küste lediglich um die relativ wenigen kurzen Strecken über die offene See, die man während der nächtlichen Sichtbarkeit des Polarsterns nur dort überqueren konnte, wo man morgens wieder eine Küste sah. Für diese Passagen steuerte der Schiffer sein Schiff stets im gleichen Winkel zum Polarstern, dadurch hielt er einen geraden Kurs. Auch die Hanse der deutschen Kaufleute hatte für ihren Seehandel in den ersten Jahrhunderten keine andere Navigationsmethode, für die das oft lange Warten kennzeichnend ist, bis ein einigermaßen wolkenfreier Nachthimmel schließlich die nächtliche Überfahrt möglich machte.

So lagen 1215 neun Koggen drei Wochen lang vor Ösel fest, ehe sie abends die Fahrt über die offene Ostsee nach Gotland antreten konnten, das sie am anderen Morgen erreichten.² Über diese direkte Passage hielt Riga im 13. Jahrhundert den auffallend engen Kontakt zu Visby. Noch bedeutsamer war es für die Schiffer aus Lübeck bis Stralsund, mit Hilfe des Polarsterns die Passage von Gellen bzw. Hiddensee nach Moen zu durchsegeln (*inter passagia Jelland et Moneklint velificare*).³ Der Dornbusch auf Hiddensee und die Kreideklippen von Moen waren die markanten Landmarken, die sie beim Verblässen des Polarsterns gut erkennen konnten. Vor Moen lag die wichtigste

¹ Detlev ELLMERS, Der Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste. Die älteste astronomische Navigationsmethode, in: DSA 4, 1981, S. 153–167. Dazu Adam Bremensis, *Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum*, IV 11 (Freiherr vom Stein Gedenkausgabe 11), Darmstadt 1975, S. 450: „Zwischen der Nordspitze von Jütland und dem felsigen Norwegen ist das Meer so schmal, „ut facili saltu per noctem carbasas transiciantur“ („dass kleine Boote mit leichtem Sprung bei Nacht hinüberfahren“).

² Paul HEINSIUS, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, Weimar 1956, S. 164.

³ HUB III, Nr. 150, a. 1240.



a



b



c

Abb.1: Stern oder Nachthimmel zeigen auf Siegeln hansischer Seestädte die Navigation nach dem Polarstern an. a. Siegel von Staveren 1246; b. Siegel von Danzig 1400; c. Siegel von Staveren 1369 mit dem Mond als zusätzlicher Anzeiger der Navigation in Tidegewässern. Nach Herbert Ewe.

Drehscheibe der Hanseschiffahrt, denn von dort ging es in Sichtweite der Küste durch den Sund nach Norwegen, über den Sund nach Schonen und entlang Schwedens Süd- und Südostküste nach Gotland. Von dort segelte man mit einem neuen Nachtsprung weiter nach Riga oder Nowgorod.

Zur Navigation dieser Seeschiffe machen die Schiffsbilder auf vielen Siegeln der Hafenzentren serielle Aussagen, die genauer als die wenigen punktuellen Erwähnungen angeben, wie lange mit dem Nachtsprung navigiert wurde. Mit ihnen zeigte nämlich der Rat der Hansestädte von Staveren 1246 bis Danzig 1400 durch einen einzelnen Stern oder den Nachthimmel öffentlich an, dass deren Schiffer mit ihren seetüchtigen Koggen und Holken an den betreffenden Passagen die offene See mittels Polarstern überquerten (Abb. 1, a + b).⁴ So hoch schätzten die Hansestädte diese Navigationsmethode ein, denn nur mit ihr erreichten ihre Schiffer die wichtigsten Fernziele des Hansehandels. Englische Stadtsiegel zeigen den Stern noch bis 1449.⁵ Konsequenterweise fehlt der Stern auf allen Siegeln mit Kähnen oder kleinen Koggen des Regionalverkehrs.⁶ Dagegen zeigen die Siegel von Nordseestädten in Belgien, den Niederlanden und England mit dem zusätzlich zum Stern dargestellten Mond, dass dortige Schiffer auch die Navigation in Tidegewässern beherrschten (Abb. 1, c).⁷

2. Das neue Hilfsmittel

Von 1187 bis 1272 wird zunächst in England und Frankreich, später auch in anderen Ländern ein neues Hilfsmittel für die Navigation nach dem Polarstern überliefert. Albrecht Sauer stellte 1996 die Texte zusammen.⁸ Alle nennen eine magnetisierte Nadel, die auf leichter Schwimmunterlage in einem Gefäß mit Wasser sich so ausrichtet, dass sie zeigt, wo der Polarstern steht, wenn der Schiffer ihn nicht sehen kann. Mehr leistet sie nicht, darauf sei ausdrücklich hingewiesen. Denn obwohl keine Quelle dieses Hilfsmittel als Kompass bezeichnet, hat die Forschung es bisher stets Kompass genannt und damit für die Übernahme des tatsächlichen Kompass an Nord- und Ostsee eine falsche Fährte gelegt.⁹ Besonders deutlich schreibt Heinrich von Kröllwitz 1252/55, wann und warum der *merner* (Seefahrer) auf die schwimmende Magnetonadel zurückgriff:

⁴ Koggesiegel mit Polarstern oder Nachthimmel (N) bei Herbert Ewe, *Schiffe auf Siegeln*, Bielefeld 1972, Kat. Nr. 51–54: Danzig 1299, 1317, 1400, Sekret um 1400 (N); 62: Harderwijk 1263; 83: Kiel 1365; 189–190: Staveren 1246 (N), 1369 (N); 194: Stralsund 1329 (N).

⁵ Ebd., Kat. Nr. 78: Ipswich 1432; 201: Tenderen 1449.

⁶ Ebd., Kat. Nr. 30: Damme 1371; 56: Genemuiden 1461; 57–59: Gollnow 1339–15. Jh.; 88: Kuinre 1399; 124f.: Neustadt 1351–56.

⁷ Ebd., z. B. Kat. Nr. 131 Nieuport um 1300; 190: Staveren 1369; 217: Winchelsea 13. Jh.

⁸ Albrecht SAUER, *Das „Seebuch“* (Schriften des DSM 44), Hamburg 1996, S. 124–130.

⁹ Ebd., S. 124–139.

*Swanne so er sich verirrt, / unde daz ein widerwint im wirt
Unde daz diu naht ane gat / unde er der sterne niht nehat,
er kan sich niht berihten baz, / er giuzet wazzer in ein vaz
unde wirfet eine nalden drin / unde wiset ir des magnes schin.
... (mit diesem Magnetstein magnetisiert er die Nadel) ...
... so wirt diu nalde des inein,
daz siu sich dicke umme dret / unde danne rehte bestet
zugegin dem leitestern.¹⁰*

(Wenn er sich verirrt und ein Gegenwind entsteht und die Nacht beginnt und er die Sterne nicht sieht, kann er sich nicht besser zurechtbringen, als dass er Wasser in ein Gefäß gießt und wirft eine Nadel hinein, ... [die er mit einem Magnetstein magnetisiert hat] ... So wird die Nadel davon so beeinflusst, dass sie sich tüchtig umdreht und dann richtig steht entgegen dem Leitstern.)

Dieser Text sagt ebenso eindeutig wie die anderen, dass die auf einer sehr leichten Unterlage schwimmende Magnetnadel die Ausrichtung auf den Polarstern anzeigt, wenn er nicht zu sehen ist, den aber die Schiffer als *leitestern* (Leitstern, in Skandinavien *leiðarstjarna*) brauchten. Die Nadel war kein fest installiertes Gerät, sondern wurde nur bei Bedarf ad hoc eingesetzt. Der Bedarf entstand ja nur an den wenigen, relativ kurzen Passagen über die offene See und konnte größtenteils mit Bordmitteln gedeckt werden, zu denen auch die für Segelreparaturen nötigen eisernen Nähadeln gehörten. Als neues Ausrüstungsstück brauchte der Schiffer nur den Magnetstein. In Skandinavien ist er analog zum *leiðarstjarna* als *leiðarsteinn* (Leitstein) überliefert,¹¹ in England und in Hansestädten als Segelstein (Anm. 13 und 16). Dass es mit diesem Stein gelang, dem Schiff zu zeigen, wo der Leitstern steht, bestätigte um 1250 Volmar in seinem *Steinbuoch*:

*Der reht stein magnat, ... der muoz den kiel wisen,
so er uf dem mere gat, / nach dem sterne tramedat:
so mac man sin enbern niht.¹²*

(Der rechte Magnetstein, ... der muss den Kiel hinweisen, wenn er auf dem Meer fährt, zu dem Polarstern, so braucht man ihn nicht zu entbehren.) Mit der durch ihn magnetisierten, auf dem Wasser schwimmenden Nadel brauchte der Schiffer nicht mehr auf die Sichtbarkeit seines Leitsterns zu warten, er konnte die jeweilige Passage sogar bei Tageslicht durchfahren. Wegen dieses großen Vorteils ist davon auszugehen, dass der Magnetstein seit ca. 1200 zur Ausrüstung fernfahrender Schiffe langsam üblich wurde. 1215 hatten ihn die die Koggen im Baltikum noch nicht, denn sie mussten vor Ösel noch drei Wochen auf die Sichtbarkeit des Leitsterns warten (Anm. 2). Hanse-

¹⁰ Ebd., S. 128 f.

¹¹ Überliefert seit 1306/08: Uwe SCHNALL, *Die Navigation der Wikinger* (Schriften des DSM 6), Hamburg 1975, S. 74–83.

¹² SAUER, „Seebuch“ (wie Anm. 8), S. 126.

kaufleute übernahmen den vor allem in Norwegen vorkommenden Magnetstein sicher bald darauf in ihr Warenangebot, denn ihre Schiffer brauchten ihn für ihre Fernfahrten. Überliefert ist aber erst 1345 in Sluis der Kauf von 12 *sailstones* für englische Schiffe.¹³ In der so verbesserten Form navigierte man noch im frühen 15. Jahrhundert nach dem Polarstern, wie die oben ausgewerteten Siegelbilder zeigen. Auf späteren Siegeln wurde der Stern nicht mehr dargestellt, denn inzwischen bot ein neues Gerät der Navigation wesentlich bessere Möglichkeiten.

3. Das neue Navigationsgerät

Für die Hanse der deutschen Kaufleute überliefert das um 1470 geschriebene niederdeutsche Seebuch die längst eingespielte Anwendung des Trockenkompasses mit 32-teiliger Kompassrose, die sich mit der Magnetnadel mitdreht.¹⁴ Es nennt den Polarstern überhaupt nicht mehr, sondern stattdessen nur noch den jeweils zu steuernden Kompasskurs. Zwar wird auch das diese Kurse anzeigende Gerät nicht erwähnt, aber da es ringsum stets als *compas* bezeichnet wird, werden es die Benutzer des Seebuchs auch nicht anders genannt haben: 1461 und 1471 erwähnen Hamburger Kämmererechnungen *compasse* für Schiffe. Weitere *compasse* wurden 1475 einem Amsterdamer Livlandfahrer geraubt und 1477 einem Norweger auf der Ems.¹⁵ 1462 klagte der Danziger Schiffer Jodeke Louwen, Christian II. habe seine *compasszen und segelsteyne* konfisziert.¹⁶ So hohen Wert hatte damals ein Kompass. Den genannten Magnetstein brauchten die Schiffer auch weiterhin, weil sie den Magnetismus der Nadel von Zeit zu Zeit auffrischen mussten.

Das Wort *compasso* ist italienischen Ursprungs und konnte auch für Kreis, Zirkel oder Sonnenuhr stehen; auf Schiffen bezeichnet es aber nur das Navigationsgerät. In England wurde für dasselbe Gerät analog zum *sailstone* auch das einheimische Wort *seyling needle* verwendet. Diese Segelnadel darf aber nicht mit der älteren schwimmenden Magnetnadel verwechselt werden, die man nur auf den wenigen Passagen brauchte, für die man sich am Polarstern orientierte. Bei den Erwähnungen der *seyling needle* fehlt jeder Hinweis auf den Polarstern, denn sie war ebenso wie der *compas* während der gesamten Fahrt des Schiffes im Einsatz. Das ist kurz vor 1475 für die *seyling needle* in einem englischen Text über Schiffsbesatzungen eindeutig überliefert: *The eldist man that is halde wisist among hem sittithe and kepithe the rothir or sterne (of) the ship, and sethe to the nedille for to gide the ship to alle costis.*¹⁷ (Der älteste Mann, der unter ihnen für am weisesten gehalten wird, sitzt

¹³ Ebd., S.129.

¹⁴ Ebd., S.16. Datierung durch die Wasserzeichen von Hs. B: 1466/67 ± 5, Hs. A: 1472/73 ± 5. Ebd., Abb.S.133 die Kompassrose.

¹⁵ Ebd., S.137.

¹⁶ HUB VIII, 2, Nr.1160 §80.

¹⁷ SAUER, „Seebuch“ (wie Anm.8), S.137. Sauer beobachtet S.132 richtig, dass einige Quellen *compas* schreiben und andere *seyling needle*. Allein daraus schließt er auf zwei verschiedene Geräte, ohne die inhaltlichen Aussagen der Texte zu gewichten.

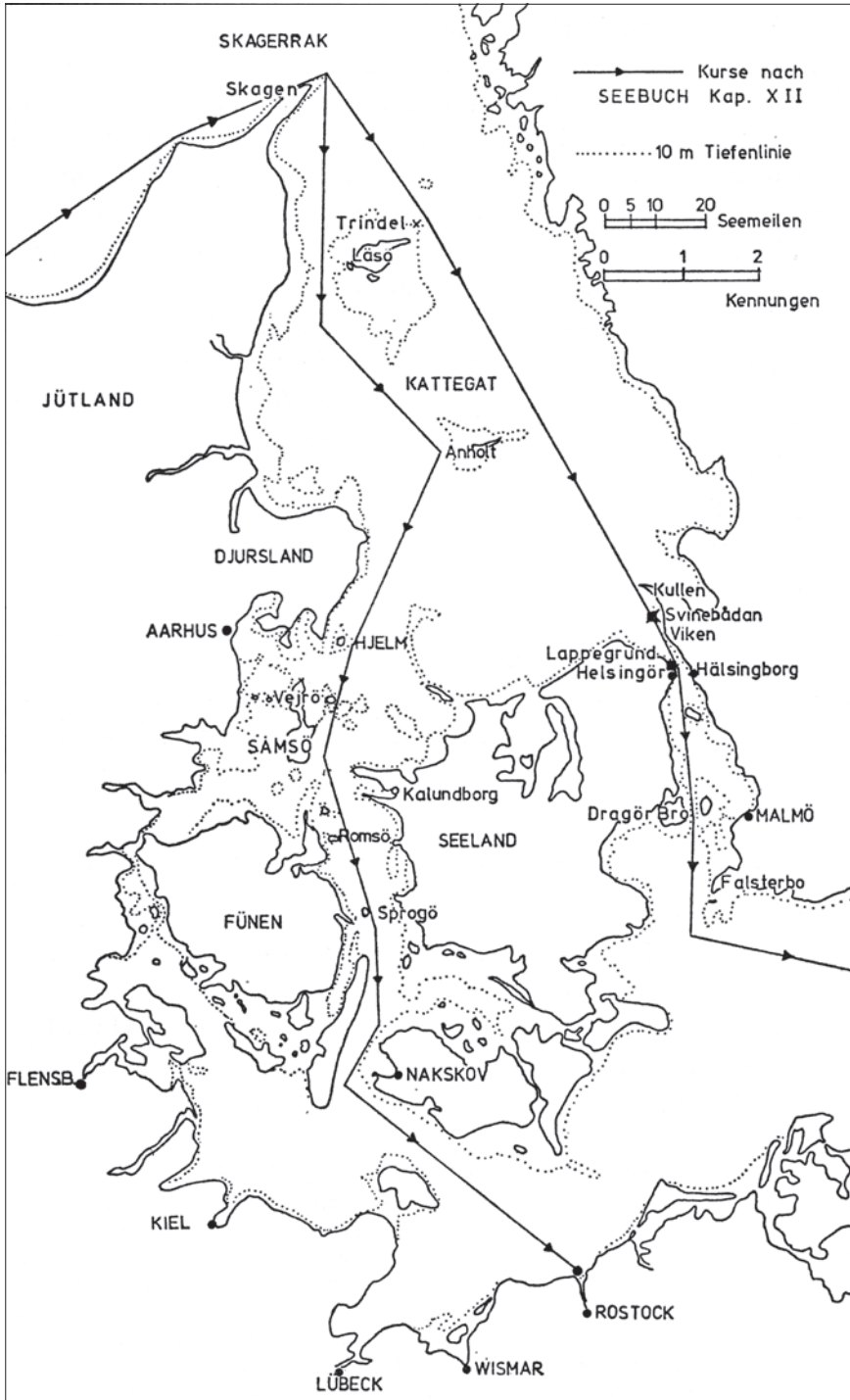


Abb.2: Kompasskurse zur Einfahrt in Ostsee nach dem niederdeutschen Seebuch von ca. 1470. Nach Jochen Goetze.

und hält das Seitenruder oder das Heckruder des Schiffes und sieht auf die Nadel, um das Schiff zu allen Küsten zu führen.) Wie er das Schiff zu allen Küsten führte, veranschaulichte Jochen Goetze anhand des Seebuchs für die Küsten der Ostsee. Der ständige Blick auf den Kompass (= Segelnadel) ermöglichte ein weitgehendes Fahren auf genau festgelegten *varwegen* außerhalb der Sichtweite der Küste. Nur wo der gerade eingehaltene Kompasskurs auf einen neuen Kurs umgesetzt werden musste, war eine mit dem Kompass nun auch mögliche Peilung auf eine Landmarke erforderlich (Abb. 2).¹⁸ In Tidegewässern erwies sich der Kompass sogar als willkommenes Hilfsmittel zur Berechnung der Gezeitenströme.¹⁹

An Nord- und Ostsee erscheint dieses Navigationsgerät erstmals ab 1391 fast gleichzeitig in sehr unterschiedlichen Schriftquellen an verschiedenen Orten und aus jeweils anderem Anlass. Die wichtigste Nachricht steht 1391 in einem englischen Text über Astrolabien mit ihrem 24-teiligen Kreis als Hinweis, dass dagegen *shipmen rikne thilke partiez in 32* (Schiffleute rechnen in 32 Abschnitten).²⁰ Damit ist erstmals die Anwendung der 32-teiligen Kompassrose auf dortigen Schiffen belegt. Wenig später beginnen die schriftlichen Belege dafür, dass das betreffende Gerät auf Schiffen *kompas* genannt wurde. 1394 bekam in Kampen ein *konpassemaker* Geld für die Ausrüstung einer Kogge. 1398 wurde der Schiffer und *kompassmaker* Gise Korling in Stralsund erwähnt, weil die Stadt seinetwegen mit Kampen in Streit geriet. In beiden Hansestädten fertigten also bereits einheimische Schiffer Kompass an. In England wurden um 1400 Geldbeträge registriert zur Anschaffung von *ij compas* für einen Holk, von *ij seylyng nedeles* für eine Barge und von *ij seylyng nedeles* auf Vorrat für das königliche Lager im Tower.²¹ All diese Belege greifen normale Situationen aus dem Alltag der Schifffahrt auf, in den demnach der Kompass mit der 32-teiligen Rose zu unbekannter Zeit vor 1390 Eingang gefunden hatte. Seitdem wurde der Kompass auch auf hansischen Schiffen das unentbehrliche Navigationsgerät, und zwar sowohl in der Fernfahrt als auch in Tidegewässern.

Dieser Kompass wurde an Nord- und Ostsee nicht aus der schwimmenden Magnetenadel entwickelt, sondern wie seine italienische Bezeichnung *compasso* anzeigt, aus dem Mittelmeer übernommen. Dort schrieb bereits der 1315 gestorbene Raimundus Lullus, dass italienische Schiffer *chartam, compassum, acum et stellam maris* ([Portolan-] Karte, Kompass, Nadel und Meeresstern) verwendeten.²² Meeresstern steht hier für die sternförmige Kompassrose mit ihrem Nordpfeil, wie sie ab 1375 auf Portolankarten mallorquinischer Tradition 32-teilig abgebildet sind.²³ Genauer lässt sich bisher nicht festlegen, wann und wo im Mittelmeer der Schiffskompass mit der 32-teiligen Rose für den Gebrauch an Bord fertig entwickelt war. Da italienische Schiffe

¹⁸ Jochen GOETZE, Hansische Schifffahrtswege in der Ostsee, in: HGbl. 93, 1975, S. 71–88. Zu *varweg* vgl. SAUER, „Seebuch“ (wie Anm. 8), S. 113.

¹⁹ SAUER, „Seebuch“ (wie Anm. 8), S. 167–175.

²⁰ Ebd., S. 131.

²¹ Ebd., S. 136.

²² Ebd., S. 127.

²³ Ebd., S. 129.

bis Brügge führen, konnten englische und hansische Schiffer den fertigen Kompass und die Vorteile seiner Nutzung dort vor 1390 kennenlernen. Sie übernahmen aber nur das für sie neue Navigationsgerät und integrierten es so in die Praxis ihrer Schifffahrt, dass sie keinen Bedarf für die Portolankarten sahen, die bei den Italienern Bestandteil ihrer Kompassnavigation waren.

Development and Usage of Harbour Cranes

Many people think the Middle Ages to be a retrogressive period. That might be true for the early Middle Ages, compared to the high Standard of civilization in Roman time, but that is not at all true for the late Middle Ages. Especially the technical developments of the ships and of their handling were in a way progressive, that at the end of the Middle Age the result was a type of West-European ship being superior to all the other ships in the world. This superiority mainly was based on:

- the carvel construction of the hull;
- the living-rooms underneath the fore and aft castles;
- the partition of the large sail into several smaller ones to be hoisted at three masts; the stem-rudder;
- the firearms, especially the ship guns in the hull behind gunports.

This type of ship could be navigated across all oceans by means of: compass, instruments for astro-navigation and sea charts.

The homeports of these ships not only had the shipyards, which were able to construct them, but also had harbours, which provided secure berths for these ships, efficient facilities for loading and unloading of the ships and a trade Organization, by which the incoming cargo could be stored and spread out into the hinterland, and outgoing cargo could be collected.

Though each of these elements had another origin, they all had to come together, to form that specific pattern of shipping, by which the European domination of the world was started and kept up for centuries. Not one of these elements had been developed with the aim to facilitate European domination of the world. By developing this or that element or by combining some of them for the first time people just tried to make their own shipping more efficient. Thus towards the end of the Middle Ages that superior type of ship and the means to handle it were at hand at a time when the Portuguese and the Spaniards were willing to expand European influence to other continents.

Though the growth of this specific pattern of shipping is so important for the history, not only of Europe, but of the whole world, historians did not yet study shipping with the aim of tracing back the origin of every single of its elements. The Vienna Centre now for the first time gives the opportunity to all participants of this project to fill in that gap. And one of the biggest gaps at the moment is the research in the facilities for loading and unloading of ships.

Among the different facilities of loading and unloading the crane as a permanent equipment of harbours is one of the outstanding medieval innovations. Harbour

cranes became new features in the waterfront of harbour towns in the Middle Ages and up till today have continued to be the specific element in the face of these towns. In spite of their medieval origin there is not one medieval harbour crane working in a European harbour. Modern harbours have to be up to date and therefore have to use the most modern crane technique. Especially within the last 150 years crane technique heavily changed from timber-construction to steel-construction and from man-power via steam-power to electric propulsion. As two results of these changes most of the preindustrial harbour cranes are scrapped and nobody realises permanent harbour cranes are of medieval origin.

Nevertheless at least sixteen preindustrial harbour cranes still exist (or are reconstructed after precise scale-drawings) as cultural monuments around the Baltic (4: Danzig, Stockholm, Karlskrona, Copenhagen) and the North Sea (river Elbe 3: Lüneburg, Stade, Ottemdorf; river Rhine + tributaries 7: Marktbreit, Würzburg, Östlich, Bingen, Andernach, Trier 2 x; England 1: Harwich; Norway 1: Bergen, in the store of a museum).

The Swedish, Danish and English examples did or even do (Karlskrona, Copenhagen) belong to navy shipyards and except the Harwich crane were especially designed for putting the masts into the hulls. All the others had been used for loading and unloading of cargo in public harbours, some of them down to the first decades of our century. The famous crane-gate of Danzig, which seems to be the oldest of them (AD 1443) is a combination of mast- and cargo-crane. Seven of these cranes are installed in stone-towers, but at least the engines and all the other moving parts are highly sophisticated wooden constructions which had been renewed several times but in most cases in the medieval construction and shape. Thus they are our main source regarding constructional details and dimensions.

Because of their odd shape and their situation at the waterfront of medieval cities they are a favourite motive for photographers. Most of them are published separately or in small groups (G. Salemke 1967, 1971; J. Weeks 1980; O. Patzelt 1979), but there is no general publication on all of them. Others, which had been scrapped in late 19th century are documented in scale drawings (L. Schweitzer 1898; A. Himber 1981). Thus a lot of information on constructional details is available. But nevertheless there is not any detailed documentation of the way, how the different constructions were operated practically. For example we do not know, how and by whom the workers in the treadwheels got the command for the hook to be brought down to the piece of cargo, fixed to it and then be taken up to lift the cargo.

Not only tourists of today enjoy the picturesque shape of old cranes in front of medieval houses or as a background to boats and ships passing by. Even draftsmen and painters from the 15th century onwards liked the motive for their illustrations or town prospects, which are our second important group of source material. There is only one problem: not every illustrator really drew the cranes he saw at the waterfront of a town; when the prospect of a town does not show any harbour crane we cannot at all be sure that cranes were missing in its harbour area. We had to go very carefully through the written evidence, our third group of source material, until the absence of any harbour crane could be confirmed (J. Klocking 1952). As the first and second

group of sources are relatively late, only written sources provide evidence on the starting of the different types of cranes in different places and give a lot of other very useful information from the social background to the prices for loading and unloading of special cargo (M. Matheus 1984–1986).

As a fourth group of source material one day we might regard the archaeological evidence, but though there are several crane-foundations known in harbour areas (for example at Saarbrücken) and though a special waterfront archaeology has been developed within the last decade (G. Miln/B. Hopley 1981) harbour cranes so far have not yet been excavated.

Scientific interest in harbour cranes in Germany already started in the early 18th century, when the German mechanic Jacob Leupold travelled around and made drawings of the different engines being used in his days at different places. He published his drawings (Figure 1–3 and 5–7) with detailed constructional descriptions – not for historical reasons but as examples for all those people who were interested to use one or the other engine for their own purposes. Among his nine volumes on the construction of engines, bridges and so on the third is on cranes and other hoisting equipment (J. Leupold 1725). But historians did not make any use of this remarkable collection until recently a reprint was published.

Historical interest in harbour cranes started in the late 19th century, when most of the preindustrial cranes already had been scrapped. Based on written sources one of the first articles was that on the crane of Bruges (L. Gilliodts van Severen 1883). One of the first technical documentations was given on the still existing crane of Andernach (L. Schweitzer 1898) and even in the catalogues of art-monuments cranes were incorporated (F. Luthmer 1907). Up till today many articles on single cranes are published, many of them without much knowledge of the publications on other cranes (bibliography: M. Matheus 1985, p.116–128). But historians for a lot of decades could not find a way to more general conclusions on this item. W. Vogel in 490 pages on the German maritime history of the Middle Ages (1915) did not need more than 2 ½ pages to give the first survey on all problems of loading and unloading of medieval ships including the use of cranes. C. Matschoss and W. Lindner in their first catalogue of technical monuments (1932) compiled half a dozen still existing preindustrial harbour cranes together with several other cranes. Other compilers followed them but did not arrive at more historical conclusions (H. Kalpers 1936; G. Salemke 1967, 1971; O. Patzelt 1979). Engineers with historical interest were the first to get deeper into the details of the history of harbour cranes (G. Schuster 1962; G. Timmermann 1969, 1977; A. Himler 1981) until H. Hemberger at the Fachhochschule Heilbronn in 1980/81 for his degree of Dipl. Ing. prepared an examination paper on medieval and later harbour cranes. Not before the 1970s did historians enter the field (F. Merzbacher 1976; D. Ellmers 1978–84; M. M. Matheus 1984–86); and only recently the first comprehensive monograph on Rhenish harbour cranes was published (M. Matheus 1985).

In this situation of research our interest is focussed on the birth of technological societies. Therefore we have to look for the origins of harbour cranes and the conditions under which they were installed for the first time. The most necessary condition was

the development of quay constructions alongside of which floating ships could be moored. In those times and regions when and where ships landed by running ashore or by falling dry at low tide there was not any possibility for the installation of permanent harbour cranes. People developed other methods for loading and unloading, which I will not describe here in detail (D. Ellmers 1983, 1983/84) though they were used in many harbours not only in the late Middle Ages but even as late as about 1900. In other words: not every harbour of that period needed a crane.

As quay-constructions had been developed in Greek and Roman antiquity as well as different types of cranes (J. Roder 1975), the installation of permanent harbour cranes in principle could date back to that period in the Mediterranean. But though the Greeks and the Romans depicted their every day life wherever possible, so that quite a lot of harbour-scenes are known, there is no evidence at all for permanent harbour cranes in antiquity (L. Casson 1976). The roman cranes were portable cranes to be used wherever big stone buildings were to be erected. We know very well from Vitruvius that these portable cranes were even moved to harbours, whenever necessary, for example when heavy stones for a building had to be taken out of a ship. But as far as we see there was no Roman harbour with cranes as permanent installations.

When the Roman Empire lost its northern provinces to Germanic tribes a long period without any quay-constructions began, so that there was no longer any difference to the rest of Europe north of the Alps, where quay-constructions so far did not exist at all. In this part of Europe the oldest medieval quay-constructions for floating ships to be moored at were found at Hedeby and dated to 936 AD. But these were mere landing-bridges on top of pairs of poles being rammed into the mud at wide distance so that the water was flowing underneath. These bridges were not strong enough to carry cranes at their heads, where the ships were moored. But within the next centuries more solid quay-constructions were developed with vertical walls rising out of deep water. These strong constructions were able to carry the weight of cranes even for heavy cargo (D. Ellmers 1972; 1983/84).

When solid quay-constructions were available and harbour people wanted to have harbour-cranes they did not start from nothing but studied every method for lifting heavy objects and tried to transfer suitable methods to the harbours. By comparing the different types of medieval harbour-cranes we are able to trace them back to three different models, each of which had a different history before being applied to harbours.

1.

The crane type “Wippe” looks like a mast with a yard (Figure 1) and obviously originated from the use of the yard for lifting the cargo, when deep going cargo-vessels could not reach a harbour because of shallow water and had to anchor outside to give at least parts of their goods into lighters. The sailors had just to lower one end of the hoisted yard down to the cargo, fasten a barrel or bale to the brace of that end and then pull down the other brace until the barrel or bale was lifted and by turning the yard around could be swung out of the ship into the lighter. This method must have been used,

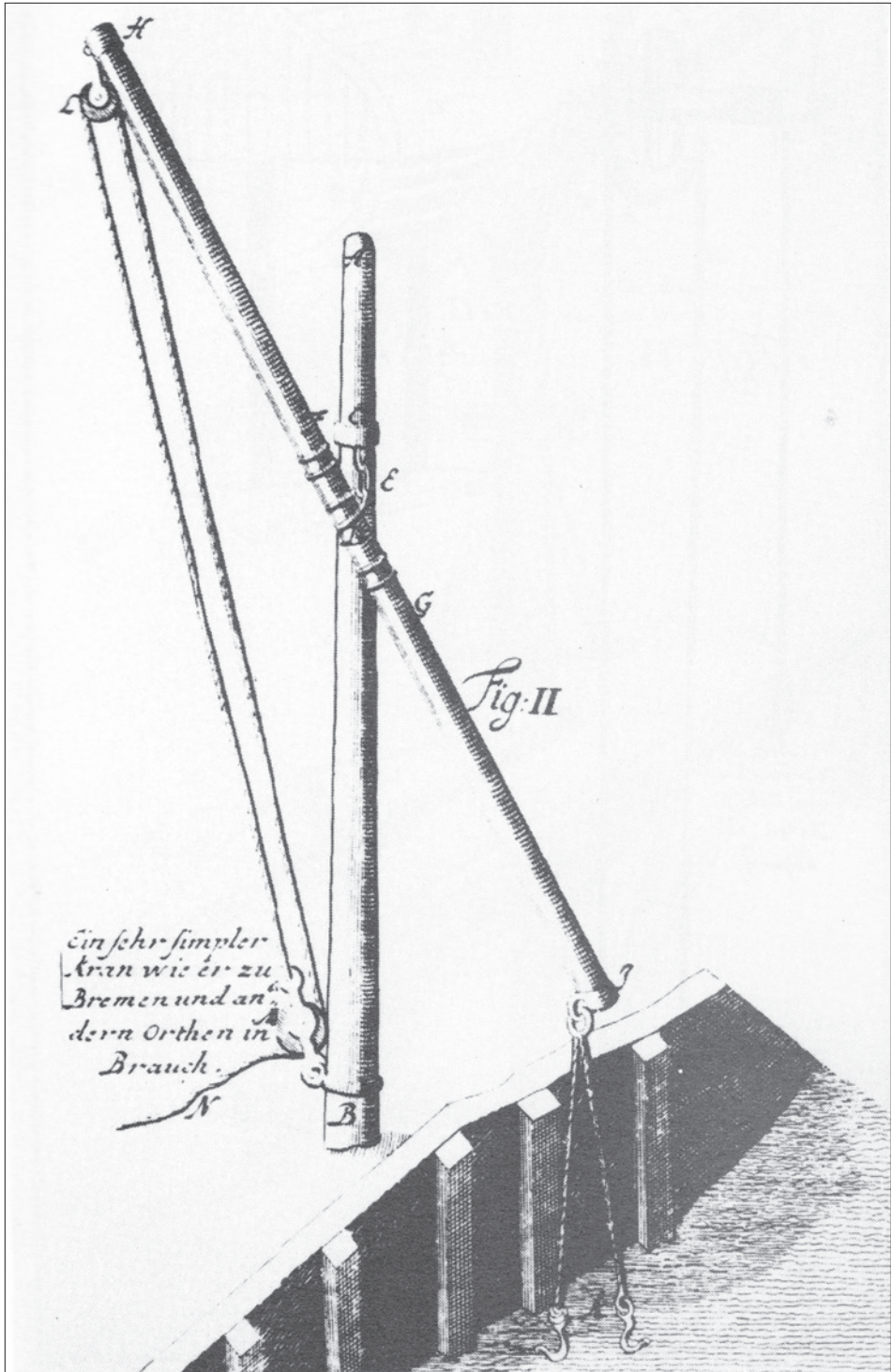


Fig. 1: Harbour crane of type "Wippe" (no.1a) at Bremen after J. Leupold 1725 Tab. XV.

when in late 12th century Hanseatic merchants started to organize the Scanian herring trade: at the shallow Scanian shore no harbour at all could be constructed; the keep going cogs had to anchor far out in the open sea and all the unloading of salt-barrels and the loading of the herring-barrels had to be done in the predicted way via lighters (W. Vogel 1915). Possibly sailors used this method already at an earlier time at other places, but as I have not found any older information we can only say that they did so at Scania in the late 12th century.

1 a.

After some experience with this method people erected masts not only in ships but also on top of quays to lift the goods out of a floating ship lying alongside the quay in the predicted way by lowering one end of the hoisted yard, attaching a piece of cargo to it and lifting it by pulling down the other end of the yard. From this up-and-down-movement this type of crane got its name “Wippe”. But as essential as its ability to lift the goods was its ability to swing them round from the ship to the dry land or vice versa (Figure 1). Already about 1250 the townlaw of Bergen in Norway refers to a crane of this type, though neither the name “Wippe” nor another name is used in the text (A. E. Herteig 1981). Townprospects of late 16th century (Braun/Hogenberg 1572–1618) show lots of “Wippen” in ports like Bergen (12), Bremen (5), Hamburg (20), Kampen (5), Lüneburg (1) and Stade (2).

There is other evidence for “Wippen” at the Middle Rhine, at Antwerp and in London, but I did not find any Wippe in the Baltic. Bergen is the only port, where a “Wippe” is kept up till today (but stored in a museum). The mast is now 12,85 m long, but the part sticking in the earth is cut off, surely a little bit above the ground, having been ca. 13 m high, with the hook for the 15,05 m long “Wippebaum” (= yard) ca. 10 m above the ground. Even when the crane-people did not use the full length of the load arm of this double armed lever, they hardly could use it for good weighting more than their own weight. This type of crane was to be used just for portions of the cargo, which could be carried by two people. For reasons of easy handling of the cargo, portions up to this weight are estimated to have been the normal portions in medieval trade. Unfortunately no systematical research has been done regarding this question, but we now understand why there are so many “Wippen” in most of the predicted ports: they just served for goods of normal weight. For heavier objects stronger cranes had been needed and indeed are depicted in most of those town prospects as well.

1 b.

In medieval Italy another type of “Wippe” worked after the same principle but in another construction, which had nothing to do with mast and yard (M. Matheus 1985, p. 13; J. Leupold 1725, p. 79, par. 137). We just can see that the Italians developed this type of crane from another starting point, which is not yet found.

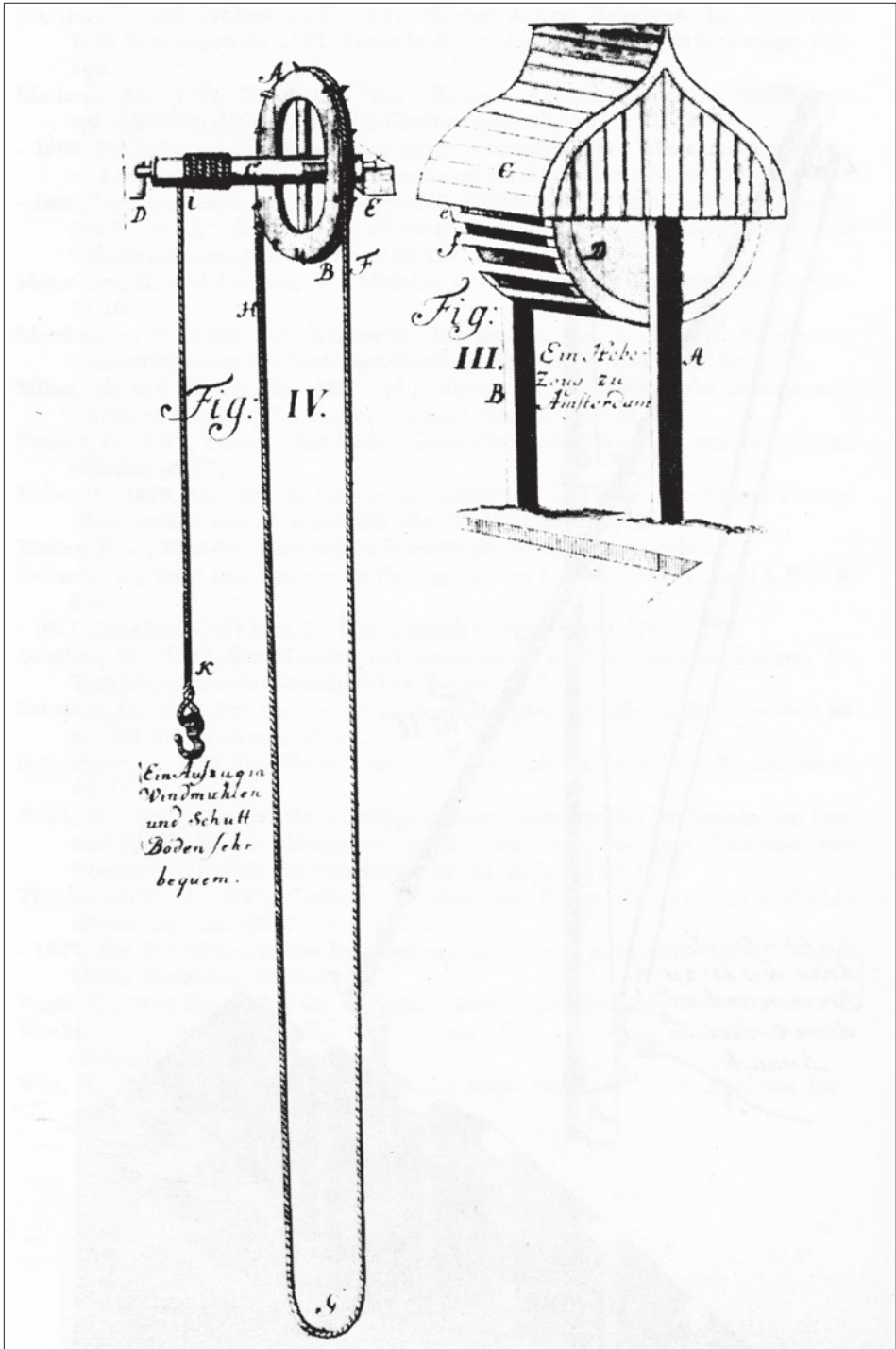


Fig. 2: The windlass with endless operation rope (IV) as used in the gables of houses (no. 2a) and as harbour cranes on two poles (III = no. 2b) after J. Leupold 1725 Tab. LVI.

2.

The mere windlass was the starting point for two other types of harbour-cranes. When, about 1200, merchants started to build high houses and stored their merchandise in the upper floors, they needed a windlass underneath the roof-ridge (Figure 2 IV). At Liibeck a windlass of the mid 13th century is still preserved in a house of that kind. The horizontal drum for the loadrope is cut from a tree-trunk of ca. 20 cm in diameter, at one end of which a spoked wooden wheel of more than 1 m in diameter is attached. A lot of iron forks protrude all around the outside of its rim. These forks hold an endless rope, which hangs from the windlass to the groundfloor. This is the operation rope, by which the windlass can be turned from each floor. And as the diameter of the wheel is 6 to 7 times bigger than that of the drum, relatively heavy goods can be hoisted or taken down by one or two persons moving the operation rope (J. Leupold 1725, p.158, par. 295). I could not find out, from where and when this special type of windlass originated. We only can trace back the principle of a windlass with a drum of small diameter for the load rope and a wheel of large diameter for the operation rope to the Roman architect Vitruvius, who in the time of emperor Augustus described it (J. Roder 1975). What we do not know, is the use of the endless rope already in the days of Vitruvius, and the way how that special windlass was adopted to the merchants' houses of the late 12th century.

2 a.

When in the late Middle Ages people were able to build houses directly alongside deep water, so that floating ships could be moored alongside them, the windlass underneath the ridge of the roof became another type of harbour crane, which very easily could lift the cargo from the ship just into the store rooms of the house and vice versa. The town prospects given by Braun and Hogenberg (1572ff) of towns like Bremen, Stade, Hamburg, Lüneburg etc. show at least some houses being built alongside deep water and having windlasses to lift the cargo out of the ships. At Trondheim in Norway this type of harbour crane is still to be seen. But I could not find out, when and where for the first time a house was built so close to the deep water that its windlass in the gable could be used as a harbour crane.

2 b.

Where it was impossible to build houses immediately alongside the deep water, harbour-people found other ways of making use of the windlass for loading and unloading ships. On top of a quay they just erected two heavy poles, which had to carry the windlass and above that a small roof to protect it from rain and snow (Figure 2III). My first evidence is the town-prospect of Hamburg by Braun and Hogenberg (1572ft) showing 6 of these windlasses along one special quay in a relatively young part of the town, whereas along older quays there are shown about twenty "Wippen". Within the next century all these "Wippen" at Hamburg had been replaced by windlasses, which indeed are the more powerful type of crane, being known under the name "Haspelwinde". Windlasses of

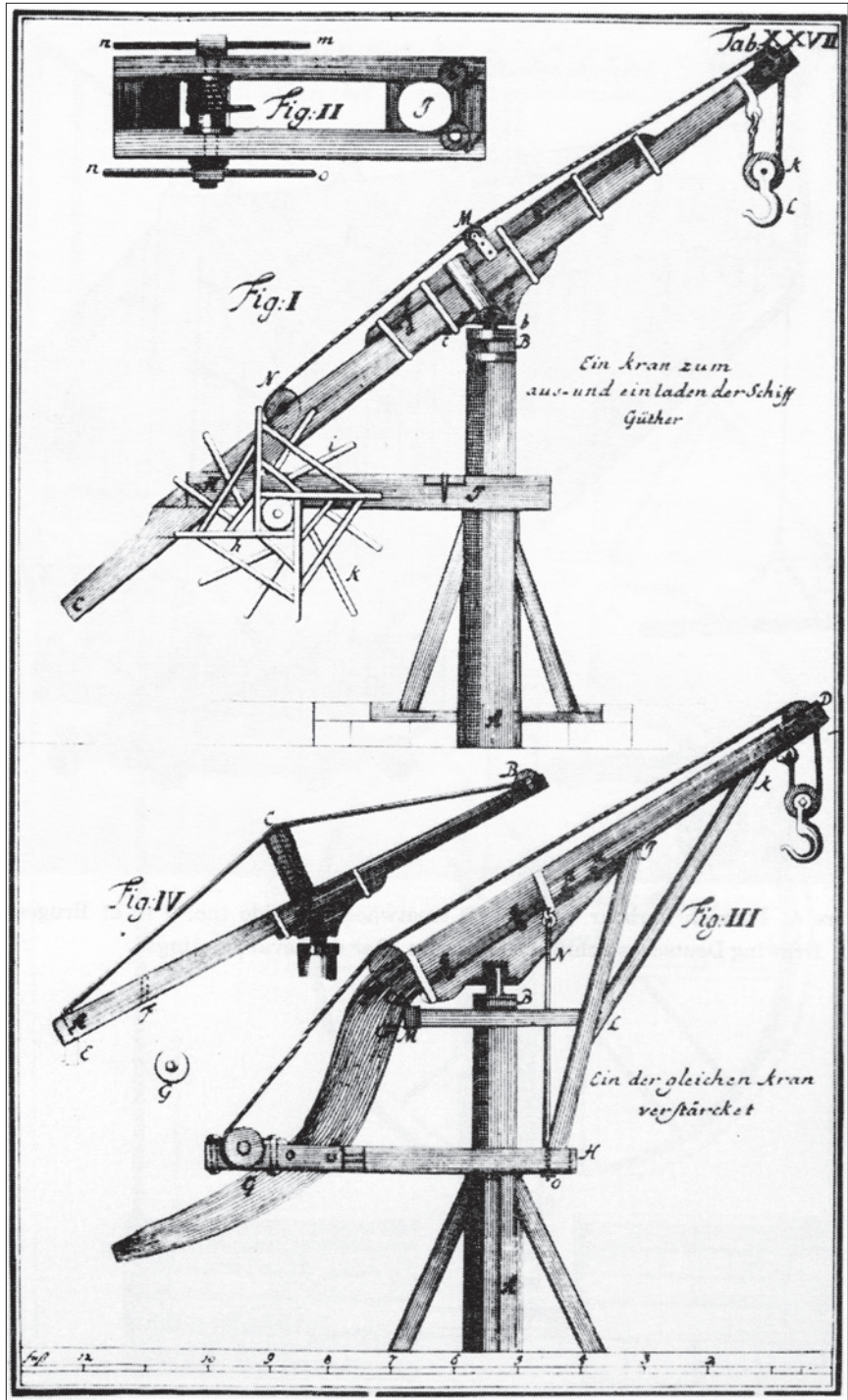


Fig. 3: Harbour cranes with turning jib and handspoked windlass (no. 2 d) after J. Leupold 1725 Tab. XXVII.

this type had been used at Amsterdam, too (J. Leupold 1725), and one of them is still to be seen as a reconstruction at Otterndorf near the lower Elbe. But in total the use of it was limited to very few harbours at the lower Elbe and in the Netherlands. Between both regions for example the harbour of Bremen did not replace one single “Wippe” by this type of windlass though the Bremen people had good knowledge of the windlasses at Hamburg and Amsterdam and above that made good use of windlasses in the gables of their own waterfront storehouses.

2 c.

Another type of windlass underneath the roofs of houses was not operated by wheel and endless rope but just by long hand-spokes, which served as leavers. A very nice picture is given in the famous Manesse-manuscript drawn before 1304, showing how the minnesinger Kristan von Hamle was hoisted up to the kemenate of the castle in a wooden tub by his admired lady, but left hanging between earth and his aim. We very clearly see at the outside of the castle the jib with the pulley on top around which the hoisting rope runs from the windlass down to the tub with the unhappy man, who only could be brought into this uncomfortable position, when the windlass had a locking device.

2 d.

This type of windlass was converted into a harbour crane, too (Figure 3). I found the earliest evidence in the Cottonian plan of Hull, drawn in 1539/40 (British Library), which may be a copy of a 14th century plan. A jib is arranged on top of a strong, solidly founded masterpole in such manner that it can be swung round. At the aft end of the jib the windlass with the handspokes is installed. In 16th century Hull we find 3 cranes of this type side by side, obviously serving the same purpose as the “Wippen” at Bergen, Bremen and so on (No. 1b) or the windlasses on two poles (so that they could not be swung) at Hamburg, Amsterdam and other harbours (No. 2b). Nevertheless the windlass with the swingable jib from the 17th century onwards became very common in German harbours, too, even at Hamburg, where whalers made extensive use of it at that part of the harbour where they cooked their blubber. The Merian-plan of Stralsund (3rd quarter of 17th century) shows it for the first time in the Baltic, and for the first time being erected at the head of a landing bridge (H. Stoob 1986 p.29). This position was great progress for all harbours with landing bridges, which now could start to make use of harbour cranes, too, as did the other harbours with quays since at least the early 13th century.

2 e.

The next step towards more modern and more effective harbour cranes was to replace the handspokes of the windlass by cogwheels, handoperated by cranks. Down to the first half of 19th century this version was constructed in timber and became the starting point of modern harbour cranes by being converted into iron constructions since the early 40s of that century in Germany. But this development is not to be dealt with in my paper.

2 f.

I have just to add, that the same windlass with handspoke added to a three-legged timber-construction (derrick) with a pulley in the top was used as a transportable hoisting-jack in medieval harbours, too, especially in shipyards for lifting heavy trees. Old evidence is scarce, but by no means missing, for example in an Austrian manuscript of ca. 1470, where the locking device is drawn very clearly (Die Kuenringer 1981, cat. No. 79), in this case, in combination with tackles for lifting guns. Towards the end of 18th century it is shown as a shipyard-crane at Hamburg (H.J. Roding 1793/98, Figure 633) and in the Torfkahn-Museum (= peatboat museum) of Worpswede near Bremen it still exists.

3.

The third type of harbour-crane was the only one named “crane” in medieval sources. It was operated by treadwheels of 4 m in diameter as a minimum. The maximum diameter of the drum was 45 cm; and as the drum normally was turned by two tread-wheels (one on each side), in each of which were working up to four men (M. Matheus 1985, p. 107) this type of crane was able to hoist more than 1.5 t. People could easily double the weight of the hoisted cargo by just fastening the end of the hoisting rope at the jib and using one pulley for the hook presuming the medieval ropes were strong enough to stand that weight. After all there is good evidence for chains being used instead of ropes already in the Middle Ages.

While the predicted “Wippen” (No. 1) and windlasses (No. 2) were installed to lift normal cargo, the crane with treadwheels obviously was the special crane for heavy goods, such as vinebarrels or millstones. That is the reason, why in many harbours we find a lot of “Wippen” or windlasses, but only one or two cranes with treadwheels.

Treadwheels as “motors” of cranes were very well known by the Romans. Vitruvius described them in detail (J. Roder 1975) with cranes being used for erecting high buildings from heavy stones. Not only in roman times but also all over the Middle Ages this type of crane was extensively used for building big churches and other stone buildings (A. Kottmann 1976, 1977; P. Martens and F. Jankowski 1981, W. Scholler 1987). And there is no doubt at all that harbour people adopted the principle of that special building crane for their purpose in the harbour.

The earliest evidence for this type of harbour crane is a customs paper of Utrecht/Netherlands, written down in 1244 and mentioning the crane (sic!) not as a brandnew innovation, but as something being already in existence at least for a couple of years; on the other hand not yet common enough for everybody to know what a crane was. Thus the paper has it as the “instrument named crane” (M. Matheus 1985, p. 14). In 1263 the next crane was mentioned in a convention written down at Antwerp and the writer no longer felt it necessary to give an interpretation of the word “crane”; no doubt, harbour people then knew what a crane was like (A. Himler 1981, p. 29). At Dordrecht/Netherlands a crane was mentioned in 1285/86 and at Bruges/Flanders a crane was constructed in 1287, but we do not know if it was the first one, as in 1290

there is mentioned another crane at Bruges, which then had already existed for an unknown time. Outside the Low Countries a harbour crane with tread-wheels occurs in the written sources at Hamburg in 1291 (M. Matheus 1985, p.15). This is all the evidence available for treadwheel-cranes in 13th century harbours, though special research in the question, where and when this type of crane originated, was not yet carried out. We just know for sure that Rhenish cranes did not start before the 14th century (M. Matheus 1985). Thus the present state of research says: though churches by means of treadwheel-cranes were built all over Europe, the Low Countries after this prototype seem to have developed the special harbour crane for heavy goods most likely in the first half of the 13th century or even some decades earlier.

This date fits unexpectedly well to the date of both other types of harbour cranes, the “Wippe” as well as the windlass, the first traces of which date back, too, to the first half of 13th century. Though for these two types our evidence regarding the region from which they originated, is not precise enough, we find a strong demand for harbour cranes all around the Northsea at least in the first half of 13th century, perhaps already in the last decades of the 12th century, as it takes some time, until well working solutions are developed for a specific demand. Within these decades Hanseatic and other merchants for their increasing trade started to construct much bigger ships than they had before. As there might be a connection between both these facts we shall come back to this point later on.

As physical and pictorial evidence for harbour cranes with tread-wheels is missing for the first three centuries, we are able to estimate their constructional development only from the last decades of the 15th century onwards. And this relatively late evidence confronts us with the fact that there have been a lot of regional variations, which each in its region did no longer change until the consequences of the industrial revolution replaced them by new iron constructions.

The main problem of construction was, that the harbour crane not only had to lift the cargo out of the ship but also had to swing round to put it from the ship onto the quay or vice versa. And as the hoisting of the cargo was carried out so effectively by treadwheels, most variations of this type of crane were constructed in a way to make the treadwheels swing round together with the jib and a lot of other parts of the crane. The variations mainly differ in the different arrangement of the moving and non-moving parts.

3 a–b. Treadwheel-cranes with turning houses

3 a.

In Flanders and at least some parts of the Netherlands the whole house of the crane, that is the complete construction above the bottom, had to be turned round, when a piece of cargo was to be taken from the ship to the quay (Figure 4). The tread-wheels are arranged outside the house to enable good communication from the crane-master (who supervised the process of loading and unloading at the quay) to the workers in the wheels. From drawings of this type we learn that up to four men were working in each wheel (L. Gilliodts van Severen 1883; A. Hilmer 1981; M. Matheus 1985 p.107).

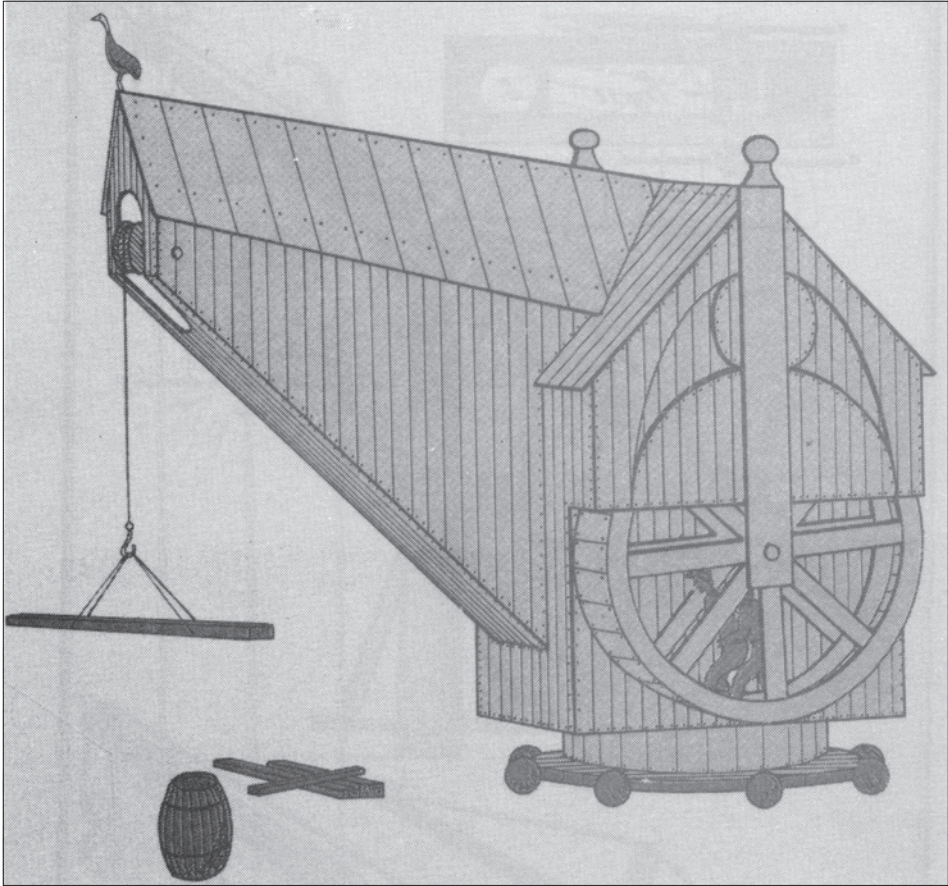


Fig. 4: Flemish harbour crane with treadwheels outside (no. 3a) at Bruges. Drawing Deutsches Schiffahrtsmuseum after medieval paintings.

3 b.

In parts of England, especially in London, the same version with the whole house being turned was used down to the late 18th century. It differed from the Flemish version (No. 3a) only by the arrangement of the treadwheels inside the house (W. Lenz, 1973; J. Brennecke, 1981).

3 c–e. Treadwheel-cranes with stationary houses, the treadwheels turn with the jib

Treadwheel-cranes with stationary houses, which are founded solidly in the soil and which, in great number, had been constructed with stone-walls in principle could lift heavier goods than those with turning houses. In all variations the treadwheels are inside the houses, but turn with the jib.

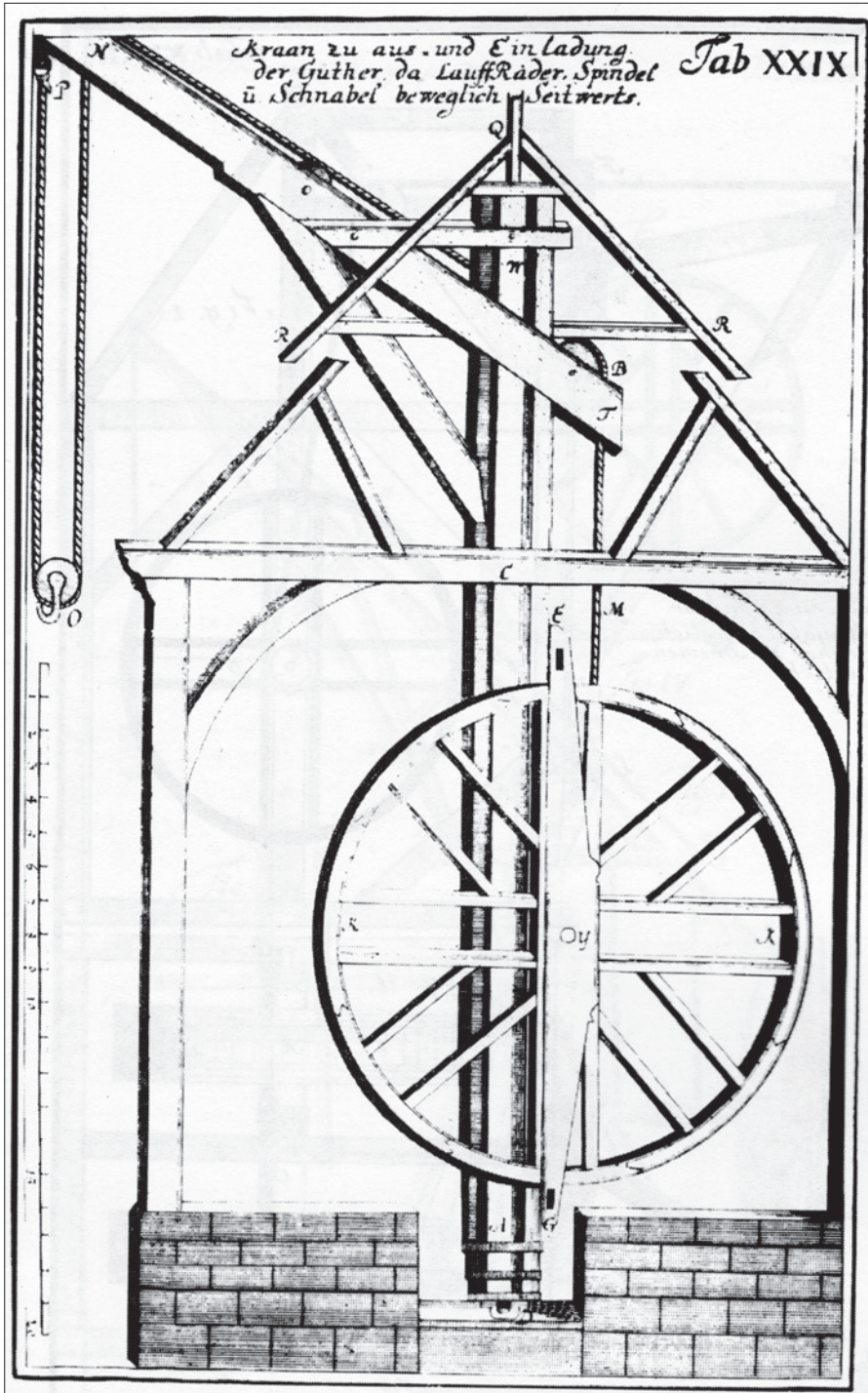


Fig. 5: Rhenish harbour crane. The treadwheels and the upper part of the roof are turning with the jib (no. 3c) after J. Leupold 1725 Tab. XXIX.

3 c.

Of the Rhenish version (Figure 5) only the upper part of the roof can be turned together with the jib outside and the treadwheels underneath the roof (M. Matheus 1985). The Rhenish version had been very common in a lot of Dutch towns (H. Stoob, 1986, p. 58 = Kampen) and at the river Weser, too, and is the only version within its group with stone-built houses.

3d.

The Elbe-version follows the same principle of construction, but differs significantly in the shape of the turning part outside the stationary house: there is another small house on top of the aft part of the jib. Contemporary illustrations show this difference already before 1500 and the difference remained through the centuries up till today (G. Schuster 1962; H. Stoob 1986, p. 53, 59).

3 e.

The Stockholm crane, which was built in 1751 instead of an older one, the construction of which we do not know, is still to be seen in its old place at the former navy ship-yard of Stockholm (in the island of Skeppsholmen). It differs from both German versions in that not only the upper part of the roof but all the roof turns with the jib and the treadwheels. The Stockholm crane was mainly used for putting guns into galleys or out of them and therefore is named “styckekranen”. But it also had to put in or take out the masts of ships (after information given by Byggnadsstyrelsen, Stockholm).

3 f–g. Treadwheel-cranes with stationary houses or towers
and stationary treadwheels

This not very homogeneous group of cranes differs from the predicted ones by the treadwheels, which have their bearings as parts of the stationary house and therefore cannot turn with the jib as far as the jib is constructed for turning at all.

3 f.

The still surviving Harwich-crane in England (made ca. 1655) is a good example of a relatively widespread version of treadwheel-cranes with stationary treadwheels protected by a wooden house, to the waterfront of which a jib was attached in a way that it could swing round in a semicircle (Figure 6) to take goods out of the ship onto dry land and vice versa (J. Weeks 1980). This type was much cheaper than all the other cranes with turning treadwheels both in construction and maintenance and thus for example at least in the early 18th century replaced the Rhenish type of treadwheel- crane at Bremen (J. Leupold 1725, par. 196f). We do not know the origin of this simple but effective construction. But as a building- crane it is already

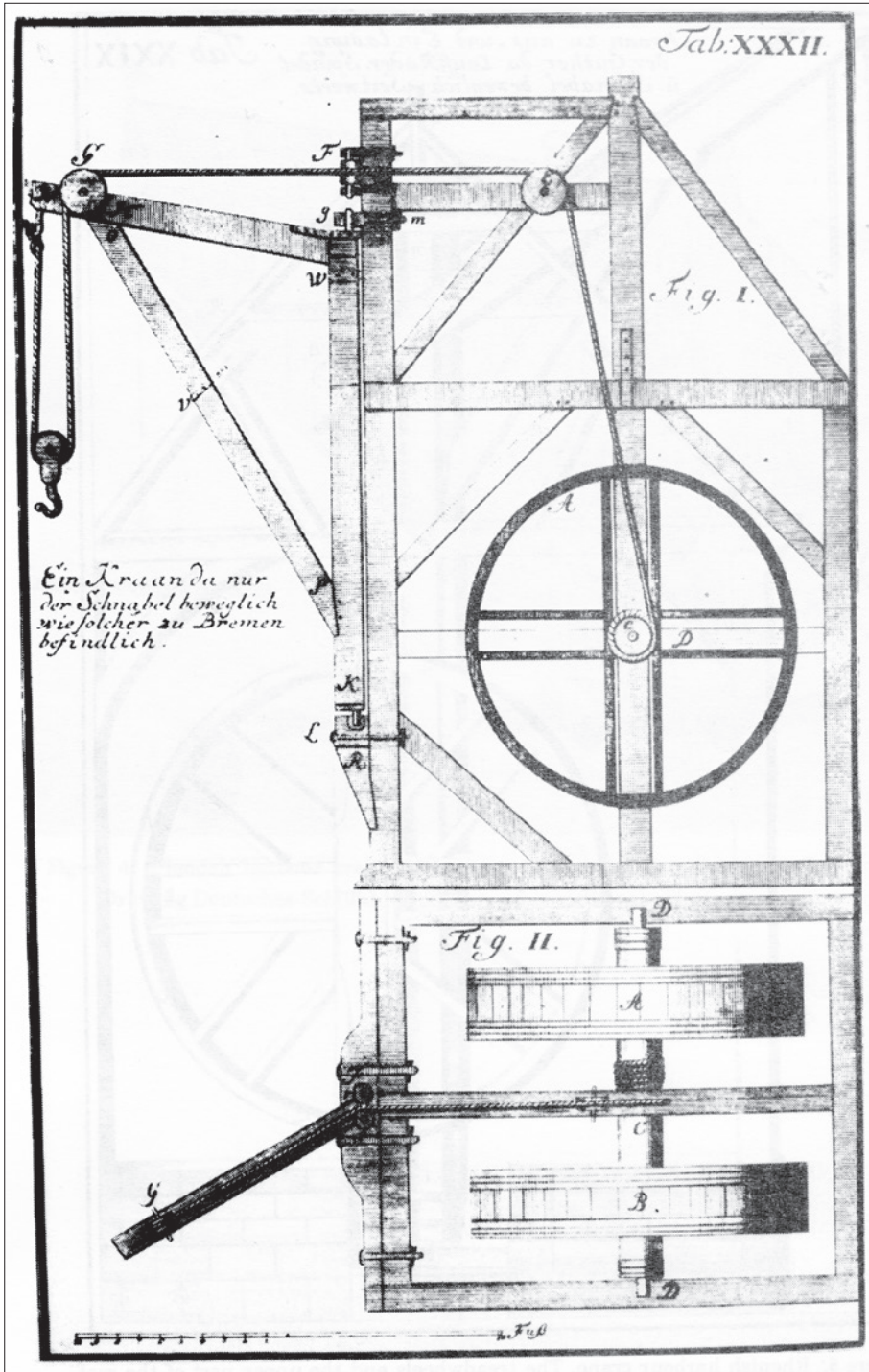


Fig. 6: Treadwheel crane, where only the jib is turning (no. 3f), drawn at Bremen by J. Leupold 1725 Tab. XXXII.

depicted in a French manuscript of mid-13th century (A. Kottmann 1976, p.1). Thus as a harbour crane this type might have been developed in medieval Western Europe.

3 g.

Treadwheel-cranes in wooden or stone-towers without a turning jib (and consequently with stationary treadwheels) mainly served as mast cranes, that is for putting masts into and out of ships. They all differ very much in constructional details. That means, in contrast to the more or less regional cranebuilding traditions of normal treadwheel cranes (3 a–f + h) there was no tradition how to make mast cranes. When there was demand for a mast crane people just made a tower or another high building, installed treadwheels and a more or less elaborated jib or just a beam in the gable with a mere pulley.

The most famous mast crane is the crane-gate of Danzig (Gdansk), built in 1442 as a brick town-gate with wooden constructions for the crane-part and still existing. Its treadwheels have a diameter of 6.5 m and enabled the eight men working in the pair of wheels to hoist a maximum weight of 2,000 kg up to 27 m high above the water without an additional tackle. There was a second treadwheel crane underneath the upper one in the same building with a vertical hoisting capacity of only 11 m for heavy cargo. The gate was necessary for cars to come close to the quay underneath that crane and take in the hoisted goods or vice versa, as there was no jib to swing round the hoisted goods from the ship to the dry land (G. Salemke 1967; O. Patzelt 1976).

The Cologne mastcrane was a high tower of wooden framework, partly covered with slate, but open to the waterfront so that the single huge treadwheel was to be seen from the outside. It may even be older than the crane-gate of Danzig as it is already depicted in a painting of ca. 1450 (M. Matheus 1985, p.102f). But though there are at least two other independent representations (woodcut by A. Woensam, 1531 and copper by Braun and Hogenberg ca. 1580) any evidence how the rope is laid out from the drum via pulleys underneath the roof to the moored ship is missing (D. Ellmers 1981). The mast crane of Antwerp was another wooden tower with a roof of odd shape built in 1546 and – after some alterations in at least the roof construction – scrapped in 1811. An excellent scale drawing was made before scrapping. This 15.73 m high building had a single treadwheel of 5.79 m in diameter for putting masts into or out of ships just like the Cologne crane and the arrangement underneath the roof may provide an idea for an analogous arrangement of the Cologne crane (A. Himler 1981).

The Bremen mast crane was situated in the ship yard area (the so called “Teerhof”) in a peninsula opposite the medieval town. It was installed in a two-storeyed house with the jib protruding out of the roof, as is shown in the prospect of the town by Braun and Hogenberg ca. 1580 (D. Ellmers 1983/84, p.17). The still existing mast cranes of Copenhagen, built in 1784 (Matschoss/Lindner, 1932) and Karlskrona, built in 1804–06, are brick towers with enormous jibs on top, built as wooden frameworks, both situated in the old navy shipyards. The Karlskrona crane instead of treadwheels had two batteries of capstans arranged in two storeys working on huge tackles by means of which the masts were hoisted. This crane marks the end of the treadwheel

technique with harbour cranes. Though some old cranes operated with treadwheels until the early 20th century, people during the 19th century no longer constructed new cranes with treadwheels.

Quite another system of mast cranes with treadwheels had been developed in France, but has to be dealt with systematically under treadwheel-cranes without houses (No. 3i). Thus here I just make a reference to it to demonstrate what a wide range of different constructions had been designed for putting the masts into the ships. In addition to that we have to take in account, that in harbours without special mast-cranes often the normal treadwheel-cranes served as such, for example at Lübeck (J. Klöcking 1952).

3 h–i. Treadwheel-cranes without houses

Only in France did I find treadwheel-cranes without those houses, which in other countries protected the moving parts from bad weather. There are two very different types. The evidence for both is rather late (18th century), but nevertheless there are reasons for supposing long traditions separate from all the predicted crane-building traditions.

3 h.

The Musée de la Marine at Paris exhibits an oilpainting by J.-F. Hue, showing the interior harbour of Brest in 1794 with a crane looking very much like the predicted type with handspoked windlass (No. 2d). There is the solidly founded masterpole to the top of which a framework-jib is arranged in a way that allows it to swing round in full circle. But instead of the windlass with handspokes there is one treadwheel attached to the aft end of the jib. This construction seems to be very near to late medieval cranes used for making big stone buildings (A. Kottmann 1976, p.5), though I have not yet found a really similar building crane of those days. J. Leupold depicted one in 1725 and called it a French invention (Figure 7).

3 i.

In his famous maritime dictionary J.-H. Roding (1793–90, Figure 422) depicts and describes the type of mast crane being used in the contemporary navy shipyards of Brest and Toulon. This is a tall double legged derrick, each leg being 40 m long and leaning 7.32 m over the quay to the edge of which the foot of each leg is fixed. The derrick is kept in this position by a real battery of ropes, the end of each is secured in the bottom. A pair of treadwheels is attached to the derrick to wind up the hoisting rope.

This type of mastcrane in so many details coincides with the portable Roman crane as described by Vitruvius and depicted in a relief of early 2nd century (J. Roder 1975) that an uninterrupted tradition has to be postulated despite the gap of nearly 1700 years, which I am not able to bridge in the present state of research.

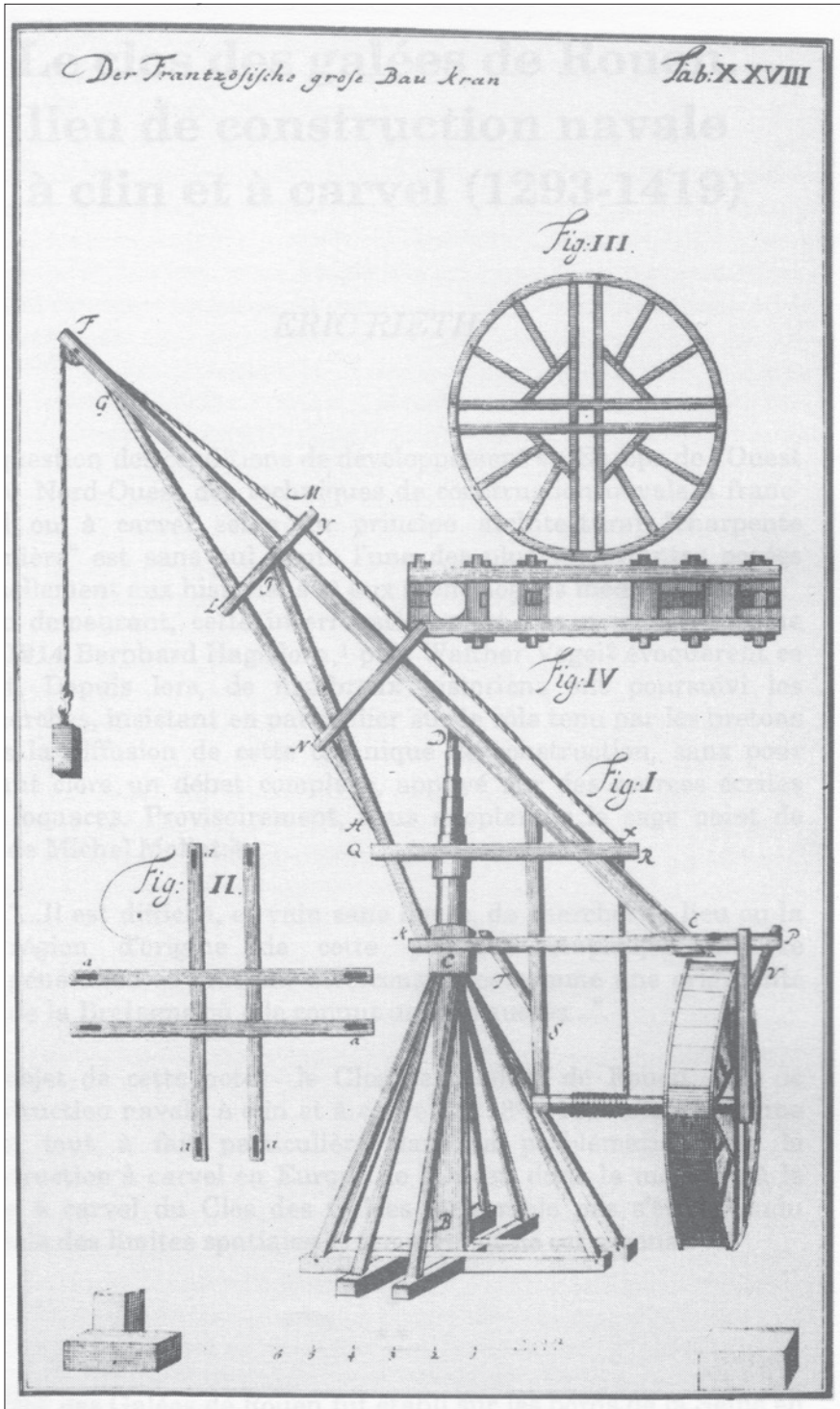


Fig. 7: French treadwheel crane without house (no. 3h) after J. Leupold 1725 Tab. XXVIII.

3 j. Floating treadwheel-cranes

While all predicted treadwheel cranes were erected on the dry land, along the rivers Rhine, Main and Mosel floating treadwheel cranes had been developed. The oldest evidence is found at Frankfurt a.M. in 1331 (M. Matheus 1985, p.15f). Especially where the changing waterlevel made it very difficult to construct vertical quays in sufficiently deep water, but people nevertheless wanted to have their heavy wine-barrels loaded by cranes into the ships, they installed treadwheel-cranes of Rhenish type (No.3c) onto a wide pram or pontoon. This floating crane was able to work at every place along the natural riverbank. Being towed in between this bank and a cargo-vessel it easily could pick up the wine-barrels from the dry land or from a car at the riverbank and swing them over into the hold of that ship.

Nowhere else but in the Rhinelands did I find evidence for medieval floating cranes. No wonder that they all are of Rhenish construction, of course only of the framework version, as stone-houses were by far too heavy for the wide but shallow prams.

Nevertheless the Stadtmuseum of Cologne owns scale-drawings of the 18th century showing a floating crane of another construction, where only the jib could be swung round in a semicircle, but the treadwheels had their bearings in the walls of the crane-house (No.3f). M. Matheus (1985) does not give a positive indication that this type ever had been built in the Rhinelands. But even though the plans might not have been transformed into reality it is interesting enough that the Cologne people at least planned what the Bremen people already had done before 1725, that is to replace the treadwheel-crane of Rhenish construction by a cheaper one with the jib as the only part to swing round, which then was a rather common construction in England (see No.3f).

To sum up, I hope my readers will not be too much confused by not less than 10 different versions of treadwheel-cranes, which all except the late Stockholm one (No.3e) had been used in harbours along the Channel and the North Sea and the rivers going into them from Brest in the west to Hamburg in the east. That is a lot for that relatively short shoreline compared for example with the long shoreline of Norway, where I could not detect one single treadwheel crane. Thus the question has to be answered, if these different versions could be reduced to one prototype from which they all originated by altering the one or the other detail as obviously is the case with the floating crane (No.3j), which was developed from the Rhenish landcrane (No.3c) or even vice versa as floating cranes are mentioned in Rhenish sources 50 years before land-cranes are. The Elbe cranes (No.3d) and the Stockholm one (No.3e) differ in such minor details from the Rhenish ones that there are no difficulties in understanding them all as descendants from one root. In the same way the Flemish (No.3a) and the English version (No.3b) with the turning house only differ in the place of the wheels outside (a) or inside (b) the house and may be understood as offsprings of one root as well. But though the Rhenish and the Flemish version meet at the mouth of the Rhine, I find it extremely difficult to understand them both as different versions of one prototype of harbour crane. And it seems even more impossible to trace back the other treadwheel-cranes especially both French ones (No.3i+j) to a common root with the Rhenish and Flemish ones.

Another development seems to have been much more likely: when harbour people for the first time got the idea that a treadwheel crane so far used only for making stone buildings was to be converted into a very useful harbour crane, they started to do so with their local or regional building crane. When people of another region sailed to that very harbour and saw how useful it was, after a while they wanted to have such a crane for their own harbour. They asked their own carpenter and other skilled men to make it according to the same principle as the treadwheel-crane of their own churches, and the carpenter did not start with the harbour crane of the first harbour but with the knowledge of how to construct the cranes of the local churches. Thus the mastcranes at Brest and Toulon (No.3j) even in 18th century were still a direct offspring of the Vitruvius crane, whereas the Harwich crane of 17th century (No.3f) can be traced back to building cranes in French churches of the 13th century. The Rhenish harbour cranes are very closely related to the building crane on top of the unfinished Cologne cathedral, which can be studied in nearly every prospect of the town from mid-15th to 19th century. I am aware that there has not been enough research to prove this hypothesis but when attending a meeting on the birth of technological societies, I felt it necessary to express as precisely as possible what we find in the sources and to what we can trace back our findings at the present state of research.

And as we met at Rostock my last words deal with the harbour cranes along the Baltic, where the study of the oldest town- prospects down to the middle of 17th century leaves us with the impression that the Danzig crane gate not only was the only treadwheel crane in a harbour but was the only harbour crane at all before that time. This impression is wrong for several reasons. One of them is, that many draftsmen of town-prospects did not depict existing cranes: written sources give witness to cranes at Liibeck since 1480 (J. Klocking 1952) and at Thom since 1642 (G. Salemke 1967), but later woodcuts or coppers neglect them. On the other hand a lot of Baltic harbours, such as Rostock, Stralsund, Stettin, Kalmar and others (H. Stoob, 1986, p. 27; 29; 50) instead of the long quay-fronts of North-Sea harbours had a lot of small landing bridges, on top of which the installation of harbour cranes was nearly impossible. Thus the Merian copper of Stralsund in the 3rd quarter of the 17th century is the first to depict a light crane with handspoked windlass (No. 2 d) at the head of only one bridge of the six existing ones (H. Stoob 1986, p. 29). All the other early harbour cranes in the Baltic we find at harbours with quays.

At Danzig the first known crane was a wooden construction, made between 1343 and 1363, which until 1442 was burned by accidental fire no less than three times and re-erected again and again, the last time 1442–44 as the predicted crane-gate for hoisting masts as well as heavy cargo. In 1604 a second mast crane was installed which served its purpose until 1734 (G. Salemke 1967). While at Hamburg the first treadwheel-crane is mentioned already in 1291, the town of Ltibeck for which Hamburg served as her North-Sea-port did not feel any necessity to install a treadwheel-crane before 1480, when a private man borrowed money from the town and for his own profit made a crane for putting in and out masts and heavy cargo such as wine-barrels and millstones as well. In the middle of the 16th century in the shipyard a

mere “Wippe” (No. 1b) was erected for the masts and in 1734 we read that the old crane was completely decayed and for more than a century Lübeck had no crane for heavy cargo (J. Klocking 1952). When Lübeck – from the very beginning the head of the Hanseatic League – did not feel it necessary to use cranes for the cargo of her big cogs, the jump in size, by which since 1180 the cog became the big cargo vessel of the early Hanseatic League, could hardly be the reason for the demand of cranes in the Low Countries. As far as we can see at the moment the demand for harbour cranes in the late 12th or early 13th century was a phenomenon of North-Sea shipping, and – of course – we have to look for special reasons within developments of the very region, for treadwheel-cranes in the Low Countries and for “Wippen” at Bergen. The idea of treadwheel-cranes spread from the Low Countries to the Rhine not before the 14th century, where it created a real boom of cranemaking around 1400 for the handling of wine-barrels (M. Matheus 1985).

As in Baltic harbours the import of wine-barrels played no major role, the idea of harbour cranes emerged very slowly and in first place for putting masts into ships or out of them. Danzig started in the middle of 14th century, Lübeck followed in ca. 1480 and in the middle of 17th century we find even two treadwheel-cranes at two different quays of Königsberg, where they were a special variant of the Rhenish version (in between No. 3c and No. 3d). In Sweden and Baltic Denmark the origin of harbour cranes has not yet been studied, but the still existing mast crane of Stockholm made in 1751 is another variant of the Rhenish type (No. 3e). Rostock, the town of our meeting, has had a treadwheel-crane, too, which is given very nicely in a lithograph of 1860 (H. Witt, 1980). It is of the true Rhenish type with sloping sides which are typical for the 18th century, but we do not know, when it was erected for the first time at Rostock.

REFERENCES

- G. BRAUN / F. HOGENBERG**, *Civitates orbis terrarum*, Köln 1572–1617. – Reprint ed. by R. Skelton, Kassel/Basel, 1965.
- J. BRENNER**, Geschichte der Schifffahrt, Künzelsau 1981, p. 247–248.
- L. CASSON**, Dockside cranes, in: *The International Journal of Nautical Archaeology* 5, 1976, p. 345.
- D. ELLMERS**, Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa, 2nd ed., Neumünster 1984.
- D. ELLMERS**, Hafentechnik und ihre Bedeutung für die Siedlungsgenese, in: *Berichte zur Landeskunde* 52, 1978, p. 177–202.
- D. ELLMERS**, Post-Roman waterfront installations on the Rhine, in: G. Milne / B. Hobley (eds.), *Waterfront Archaeology in Britain and Northern Europe*, London 1981, p. 88–95.
- D. ELLMERS**, Warenumschlag zwischen Schiff und Wagen im Wasser. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 6, 1983, p. 209–241.
- D. ELLMERS**, Von der Schiffslände zum Hafenbecken. Hafenbautechnik an der Nord- und Ostsee von den Anfängen bis zum ausgehenden Mittelalter, in: *Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft* 40, 1983/84, p. 5–19.
- L. GILLIODTS VAN SEVEREN**, La Grue de Bruges, in: *Flandre* 14, 1883, p. 53–60.
- H. HEMBERGER**, Hafenkrane des Mittelalters und der frühen Neuzeit. Diplomarbeit Fachhochschule Heilbronn; Fachdozent: Prof. Dipl.-Ing. K. Walter, WS 1980/81.
- A. E. HERTEIG**, The medieval harbour of Bergen, in: G. Milne / B. Hobley (eds.), *Waterfront Archaeology in Britain and Northern Europe*, London 1981, p. 80–87.
- A. HIMLER**, Schwere Lastkräne: historische Entwicklung bis ca. 1900, in: *Hinterland* 30/3, 1981, p. 27–36.
- H. KALPERS**, Große Krane aus vergangenen Zeiten, in: *Deutsche Technik*, 1936, p. 598–600.
- J. KLÖCKING**, Ein Kran im alten Lübecker Hafen. In: *Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde* 33, 1952, p. 152–154.
- A. KOTTMANN**, *Bauen im Mittelalter (Schnells Kunstführer 1077)*, München-Zürich 1976.
- A. KOTTMANN**, *Alte Baumaschinen (Schnells Kunstführer 1108)*, München-Zürich 1977.
- DIE KUENRINGER**. *Das Werden des Landes Niederösterreich. Katalog der Niederösterreichischen Landesausstellung im Stift Zwettl*, 1981.
- W. LENZ**, Ein Grundriß des Londoner Stalhofes aus elisabethanischer Zeit, in: *Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten*, 12. bis 17. Jahrhundert. Ausstellungskatalog Köln 1973, p. 113–119.
- J. LEUPOLD**, *Theatrum Machinarum oder Schauplatz der Heb-Zeuge*, Leipzig 1725; Reprint Düsseldorf 1981.
- F. LUTHMER (ED.)**, *Die Bau- und Kunstdenkmäler des Rheingauges*, Bd. 1: Reg. Bez. Wiesbaden, Frankfurt/M. 1907.
- P. Martens / F. Jankowski**, *Meister Adams Hebekran*, in: *Brunswick 1031-Braunschweig 1981. Festschrift zur Ausstellung*, Braunschweig 1981, p. 131–149.
- M. MATHEUS**, “Stadt am Fluß”: Kranen, Kranmeisterei und Schiffer im spätmittelalterlichen Trier, in: *Kurtrierisches Jahrbuch* 22, 1982, p. 34–59.
- M. MATHEUS**, Hafenkrane. Zur Geschichte einer mittelalterlichen Maschine am Rhein und seinen Nebenflüssen von Straßburg bis Düsseldorf, Trier 1985.
- M. MATHEUS**, “Accipio, trado, quodlibet expedio”: Flußhäfen und ihre Hebewerke, in: H. Stoob (ed.), *See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, Köln 1986, p. 89–127.
- C. MATSCHOSS / W. LINDNER (EDS.)**, *Technische Kulturdenkmale*, Berlin 1932, p. 11–15.

- F. MERZBACHER**, Art. Kranrecht (ius geranii), in: A. Erler / E. Kaufmann (eds.), Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte, Bd. 2, Berlin 1978, col. 1176.
- G. MILNE / B. HOBLEY, B. (EDS.)**, Waterfront Archaeology in Britain and Northern Europe. CBA Research Report No. 41, London 1981.
- O. PATZELT**, Triumph des Rades. Geschichte und Bedeutung einer Erfindung, Berlin 1979, p. 69–77.
- J. RÖDER**, Technik der Römer. Die Baukrane des Vitruv, in: Kolner Römer-Illustrierte 2: Das neue Bild der alten Welt, Köln 1976, p. 203–207.
- H.-J. RÖDING**, Allgemeines Wörterbuch der Marine, Hamburg 1793–1798.
- G. SALEMKE**, Das Krantor zu Danzig, in: Das Logbuch 3/3, 1967, p. 5–9.
- G. SALEMKE**, Die alten Kra(h)nen, in: Das Logbuch 7/1, 1971, p. 25–26.
- W. SCHÖLLER**, Ein Katalog mittelalterlicher Baubetriebsdarstellungen, in: Technikgeschichte 64, 1987, p. 77–100.
- G. SCHUSTER**, Der Kaufhauskran der Hansestadt Lüneburg. Studienarbeit TH Braunschweig 2/1962.
- L. SCHWEITZER**, Der Rheinkranen in Andernach, in: Zeitschrift für Bauwesen 48, 1898, p. 13–18.
- H. STOOB**, Über Wachstumsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flußhäfen im Mittelalter, in: H. StooB (ed.), See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, Köln 1986, p. 1–66.
- G. TIMMERMANN**, Technik zur Zeit der Hanse, in: Technikgeschichte 36, 1969, p. 265–276.
- G. TIMMERMANN**, Die Entwicklung des Behälterverkehrs in der Schifffahrt, in: Schiff und Hafen 29, 1977, p. 669–672.
- W. VOGEL**, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, vol. 1, Berlin 1915, p. 535–537.
- J. WEEKS**, The Harwich crane, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 3, 1980, p. 191–194.
- H. WITT**, Kleine Stadtgeschichte, in: Rostocker Hefte 1, 1980, p. 12 (ill. 1860 mit hölzernem Tretradkran am Hafen).

Alltag auf Koggen – nach Bildern, Funden und Texten

Über den Alltag auf Koggen gibt es nur spärliche, sehr verschiedenartige und unzusammenhängende Informationen von etwa 1150 an, als die älteste bisher ausgegrabene Kogge gebaut wurde, bis zur Ablösung der Koggen durch die Holks im Laufe des 15. Jahrhunderts. Innerhalb dieser Zeitgrenzen war die Kogge der wichtigste Seeschiffstyp der Hanse. Ein realistisches Bild vom damaligen Alltag an Bord gewinnt man aber erst, wenn man sich freimacht von allen späteren romantischen Vorstellungen über Hanse und Seefahrt.

Die Risiken der Koggefahrten

Wer im Mittelalter zur See fuhr als Schiffer, Kaufmann oder Mitglied der Besatzung,¹ übte einen der risikoreichsten Berufe seiner Zeit aus. Sie alle konnten leicht durch Wassernot – Wellen, Sturm – zu Schaden kommen, bei der Verteidigung von Schiff und Ladung verletzt werden, sich bei der Arbeit an Bord Gebrechen oder Verwundungen zuziehen und berufsunfähig werden oder gar das Leben verlieren.² Die Seefahrer waren sich dessen sehr bewusst und schlossen sich aus Sorge um ihr Seelenheil und zur Unterstützung derjenigen, die ihre Seemannstätigkeit nicht mehr ausüben konnten, und der Frauen, die ihre Ernährer auf See verloren hatten, ab 1400 zu Bruderschaften³ zusammen.

Schiffe ohne wasserdichtes Deck

Was jedoch kein Zeitgenosse zum Ausdruck brachte, das ganze Ausmaß der Gefährdung der Seefahrenden, wurde nach der Ausgrabung der Bremer Hansekogge von 1380 deutlich, als sich herausstellte, dass Koggen aus konstruktiven Gründen kein

¹ So die Definition im Gründungsdokument der St. Nikolaus-Bruderschaft der Seefahrenden zu Lübeck 1400; Ulrich SIMON, Wurzeln der Schiffergesellschaft, in: Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schiffergesellschaft zu Lübeck 1401–2001, hg. von Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck 2001, S. 15–20, hier S. 16 und S. 8.

² Aufzählung in der Gründungsurkunde der Armen Seefahrt zu Bremen 1545. Hermann GUTMANN, Haus Seefahrt in Bremen und seine Schaffermahlzeit, Bremen 1999, S. 17.

³ Thomas BRÜCK, Korporationen der Schiffer und Bootsleute (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 29), Weimar 1994, S. 130 ff.

wasserdichtes Deck haben konnten.⁴ Regen, Spritzwasser und die vom Sturm über das Schanzkleid gepeitschten Wellenkämme liefen durch Deck und Laderaum in die Bilge. Zwar gab es fest eingebaute Pumpen,⁵ aber wir können abschätzen, dass das Pumpen bei starkem Regen oder schwerer See für die Seeleute eine harte und langdauernde Knochenarbeit war.

Einzigler Schutz gegen schlechtes Wetter war für die an Bord arbeitenden Menschen die *gugel*,⁶ ein Schulterkragen mit Kapuze, bestenfalls aus Lodenstoff,⁷ der bei anhaltendem Regen oder überkommendem Wasser bald durchfeuchtet war. Dann hatte die Besatzung keinen trockenen Faden mehr am Leib. Langfristig waren rheumatische Beschwerden eine schier unvermeidliche Berufskrankheit. Wenn sich die Leute nach getaner Arbeit schlafenlegen wollten, krochen sie auf dem offenen Deck oder auf der Ladung unter den Decksplanken in ihr *hudevāt* – von mittelniederdeutsch *hud* = Haut, Fell und *fat* = Fass, Behälter –, ein großes sackförmig zusammengenähtes Fell.⁸ Jeder Seefahrende brachte es sich mit und pflegte die nach außen gekehrte Lederseite des Fells sorgfältig mit Fett, damit sie wasserdicht blieb.

Unfälle auf See

Die frühen offenen Koggen boten bei Sturm und Seegang keinen Platz, an dem man sich ungefährdet aufhalten und ausruhen konnte. Man musste ja nicht gleich über Bord gespült werden, wie es ein Lübecker Text drastisch ausdrückt,⁹ es reichte schon, dass man an Deck hin und her geschleudert werden und sich dabei verletzen oder die Knochen brechen konnte.

Den ersten Schutz währenden Aufenthaltsraum verdanken die Koggen kriegerischen Einsätzen im späten 13. Jahrhundert, für die man vorn und achtern turmartige Gestelle mit Plattformen, die sogenannten Kastelle, aufbaute, um den Armbrustschützen möglichst hohe Standorte zu geben. Erstmals zeigt das Stralsunder Siegel von 1329, dass der offene Platz unter dem Deck des Achterkastells zu geschlossenen

⁴ Detlev ELLMERS, Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster. Menschen auf See im Mittelalter, in: Mensch und Natur im mittelalterlichen Europa (Schriftenreihe der Akademie Friesach Bd. 4), hg. von Konrad Spindler, Klagenfurt 1998, S. 101–128, hier S. 125–127. – Die Garantie für ein wasserdichtes Deck wurde erstmals 1483 schriftlich verlangt: HUB X, Nr. 1097.

⁵ Detlev ELLMERS, Lose Gegenstände aus Koggewracks. Archäologische Zeugnisse vom Leben an Bord, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 18, 1995, S. 207–232, hier S. 220–222.

⁶ Christine DEGGIM und Susanne MÖLLER-WIERING, Die Gugel – eine mittelalterliche Seemannskleidung?, in: Hansische Geschichtsblätter 119, 2001, S. 163–187.

⁷ Inga HÄGG, Aussagen der Textilfunde zu den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen frühstädtischer Zentren in Nordeuropa – die Beispiele Haithabu und Birka, in: Klaus Brandt, Michael Müller-Wille und Christian Radtke: Haithabu und die frühe Stadtentwicklung in Europa. Neumünster 2002, S. 181–218, hier bes. Abb. 11, 4.

⁸ Hjalmar FALK, Altnordisches Seewesen, in: Wörter und Sachen 4, 1912, S. 1–122, hier S. 9. Im Altnordischen ist *huōfat* ein Lehnwort aus dem Niederdeutschen. Demnach war die Sache selbst an der deutschen Nordseeküste lange vor der Hanse in Gebrauch.

⁹ Wie Anm. 1: *der leider vele van waters noth to deme dode komen, aver borth werden geworpen unde in ander wise vorghan unde sterven.*

Schutzräumen ausgebaut wurde.¹⁰ Jedoch standen diese nur den höherrangigen Personen „hinter dem Mast“, dem Schiffer, wahrscheinlich auch dem Steuermann und den mitreisenden Kaufleuten zur Verfügung: Die Abgrenzung dieser Achtergäste von den gewöhnlichen Seeleuten, die ihre Schlafplätze „vor dem Mast“ hatten, ist schon seit dem 12. Jahrhundert überliefert.¹¹ Mannschaftsunterkünfte boten erst gegen 1400 die Holks¹² unter den Vorkastellen.

Auch bei gutem Wetter lauerte die Unfallgefahr an Bord. Die Seerechte, die nur die Schadensfälle an der Ladung regulieren, befassen sich mit zwei Unfallursachen, die demnach so häufig vorkamen, dass eine generelle Regelung angezeigt war: Das waren herabstürzende Lasten durch Benutzung ausgeleiterten Tauwerks zum Laden oder Löschen und Schiffskollisionen. In beiden Fällen kamen Menschen in größte Gefahr.

Sehr wirklichkeitsnah sehen die Seerechte die erhöhte Konfliktgefahr der Mannschaft untereinander. Konflikte wurden durch das lange Zusammenleben auf engstem Raum unter erschwerten Bedingungen schon durch geringen Anlass ausgelöst und konnten bis zum Einsatz der Handwaffen führen, die ja jeder für die Verteidigung gegen äußere Feinde mit sich führte. Förmliche Verfahren zur Konfliktregulierung und Bestrafung der Friedensbrecher gehörten deshalb auch zum Alltag an Bord.

Was mit den Besatzungsmitgliedern zu geschehen hatte, die bei all den genannten Gefährdungen zu Schaden kamen, war nur für den schwersten Fall gesetzlich geregelt: Wer so schwer erkrankt oder verletzt war, dass er nur an Land genesen konnte, dem mussten im nächsten Hafen zu Lasten des Schiffes Wohnung, Beleuchtung, Betreuung gestellt und sein voller Lohn gezahlt werden.¹³

Schiffbruch

Das Risiko des Schiffbruchs war besonders groß, weil auf Koggen jahrhundertlang ohne Kompass navigiert wurde, der in der Ostsee erst ab etwa 1400 benutzt wurde. Mit Koggen musste man deshalb so nahe an den Küsten entlangsegeln, dass man sich zumindest an markanten Küstenformationen orientieren konnte.¹⁴ Am gefährlichsten waren die flachen Küsten, zu denen wenigstens gelegentlichen Blickkontakt nur halten konnte, wer nahe entlangfuhr. Aufländiger Sturm brachte dann die Koggen in schwerste Bedrängnis. Jeder Schiffer musste unbedingt alle Schutz bietenden Buchten kennen, um noch vor dem Sturm das Schiff dort in Sicherheit bringen und auf besseres

¹⁰ ELLMERS, Lose Gegenstände (wie Anm. 5), S. 224.

¹¹ Walther VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1. Berlin 1915, S. 452, Anm. 5.

¹² ELLMERS, Wikingerschiffe (wie Anm. 4), S. 122.

¹³ Klaus FRIEDLAND, Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F. 42), Köln 1995, S. 259–261.

¹⁴ Albrecht SAUER, Das „Seebuch“. Das älteste erhaltene Seehandbuch und die spätmittelalterliche Navigation in Nordwesteuropa, 2. Aufl., Hamburg 1997, S. 136 f. und 159.

Wetter warten zu können.¹⁵ Entlang Südnorwegens Küste segelte man nach Bergen vorsichtshalber in dem ruhigeren Wasser zwischen den Inseln und dem Festland, musste allerdings jede Nacht vor Anker gehen.

Dass die Zuflucht zu Ankerplätzen und Schutzhäfen nicht immer gelang, wird in dramatischer Weise durch die bisher ausgegrabenen Koggen angezeigt, die in weitaus überwiegender Zahl Strandungswracks an den Küsten von Nord- und Ostsee sind¹⁶ – mit allen Anzeichen dafür, dass immerhin ein beträchtlicher Anteil der Ladung abgeborgten werden konnte.

Seeräuber

Zu all diesen Risiken kam verstärkt seit dem späten 14. Jahrhundert die Bedrohung der Handelsschiffahrt durch Seeräuber hinzu. Jedes Besatzungsmitglied und alle Mitreisenden waren verpflichtet, Schiff und Ladung gegen feindliche Angriffe zu verteidigen,¹⁷ mussten also gewisse Fertigkeiten im Umgang mit Waffen haben. Auf Koggewracks sind Dolche als Nahkampfwaffen und Armbrustbolzen als Fernwaffen gefunden worden. Für Handelskoggen waren Armbruste von ausschlaggebender Bedeutung, weil man sich mit ihnen gegen Angreifer auf Distanz wehren konnte, insbesondere seit man die Reichweite im späten 13. Jahrhundert durch den hohen Standort der Schützen auf den Kastellen vergrößerte und zur Sicherheit der Schützen Zinnen anbrachte. Seitdem stellten die hansischen Seehäfen die Wehrhaftigkeit ihrer Schiffe auf ihren Stadtsiegeln demonstrativ heraus.

Armbruste waren zielgenaue Waffen für Scharfschützen: Die hölzerne Befiederung der Bolzen war nicht schraubenförmig angeordnet, das gab ihnen den Drall, der eine stabile Flugbahn verlieh. Mit ihren Stahlspitzen konnten die Bolzen Ritterrüstungen glatt durchschlagen.¹⁸ Erste Feuerwaffen kamen ab 1384 auf Koggen zum Einsatz, aber noch nicht bei normalen Handelsfahrten, sondern wenn sie für kriegerische Aufgaben die dafür nötige große Zahl von Kämpfern mit entsprechender Bewaffnung an Bord nahmen. So soll der Stralsunder Bürgermeistersohn Wulf Wulflam 1385 bei seinem Einsatz gegen Seeräuber sechs „Donnerbüchsen“¹⁹ an Bord gehabt haben.

Doch auch wenn die Koggen auf ihren Handelsfahrten waffentechnisch jeweils auf der Höhe ihrer Zeit waren, hatten sie gegen Seeräuber wenig Chancen, da diese natürlich genauso gut bewaffnet, aber den Handelsschiffen durch die größere Zahl

¹⁵ Entsprechende Ergebnisse von Versuchsfahrten mit der Kogge-Replik „UBENA VON BREMEN“ auf längeren Hansekursen haben überhaupt erst das Verständnis geweckt für diesbezügliche Angaben der Schriftquellen, z. B. bei Christer WESTERDAHL, *The maritime itinerary of the tax register of king Valdemar Sejr of Denmark (1202–1241)*, in: *DSA* 13, 1990, S. 325–376.

¹⁶ ELLMERS, *Lose Gegenstände* (wie Anm. 5), S. 209. Ole Crumlin-Pedersen, *To be or not to be a cog: the Bremen cog in perspective*, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 29, 2000, S. 230–246.

¹⁷ Lübeck hat diesen Grundsatz in der ersten Hälfte des 15. Jhs. im Interesse der Kaufleute dahingehend verschärft, dass in den Turm gesetzt oder gebrandmarkt werden konnte, wer die geladenen Güter nicht gegen Seeräuber verteidigte. Vgl. FRIEDLAND, *Mensch und Seefahrt* (wie Anm. 13), S. 292.

¹⁸ ELLMERS, *Lose Gegenstände* (wie Anm. 5), S. 222–223.

¹⁹ Konrad FRITZE und Günter KRAUSE, *Seekriege der Hanse*, Berlin 1989, S. 89–90.

kriegsgeübter Besatzung überlegen waren. Dadurch kam der bedrohte Handelsschiffer mit seiner Mannschaft in den Konflikt zwischen der Pflicht zur Verteidigung und der Aussichtslosigkeit von Kampfmaßnahmen. Auch die schärfsten Strafandrohungen seitens der Befrachter konnten dem Schiffer nicht helfen bei der Entscheidung, welches Verhalten gegenüber Seeräubern den geringsten Schaden für Leib und Leben der Besatzung zur Folge haben würde. Deshalb schlossen sich die Handelsschiffer häufig zu kleinen Schiffsverbänden mit gleichem Fahrziel zusammen, auch wenn das Warten aufeinander die Abfahrzeit sehr verzögern konnte.

Fremde Häfen

Risiken waren mit der Zufahrt zu fremden Hafentorten in mehrfacher Weise verbunden. Als erstes musste dem Koggeschiffer alles daran gelegen sein, dass die Wachen des Hafens sein Fahrzeug als friedliches Handelsschiff schon von weitem erkennen konnten. Dafür hatte sich bereits im christlichen Frankreich und England des frühen Mittelalters das oben im Masttopp angebrachte Kreuz als verbindliches Rechtszeichen herausgebildet. Es entsprach den an Land aufgestellten Marktkreuzen und zeigte wie diese den vom christlichen König garantierten Marktfrieden und den Geltungsbereich des Marktrechtes an. Mit dem Kreuz im Topp gab das ankommende Schiff zu verstehen, dass es das Marktrecht für sich in Anspruch nehmen wollte.²⁰ Auch eine rote Fahne unter dem Kreuz zeigte die friedliche Absicht an. So hat es sogar der süddeutsche Autor des Heldenepos von König Ortnit um 1225 beschrieben:

*Einen vanen und ein kriuze
er an den masboum bant:
da mit er si bewiste,
daz infride waere bekannt.*

„Eine Fahne und ein Kreuz
er an den Mastbaum band,
um ihnen zu beweisen,
daß ihm Friedensgepflogenheiten
bekannt wären.“²¹

Die Zufahrten zu fremden Seehäfen waren oft navigatorisch schwierig. Koggeschiffer, die nicht regelmäßig dieselbe Route fuhren, nahmen gerne Lotsenhilfe in Anspruch. Für Norwegenfahrer standen Lotsen für die gesamte Länge der Küstenfahrt bis Trondheim bereit. Wir kennen sogar die Höhe der Lotsengebühren,²² wissen aber nicht, wie und wo ein Schiffer seinen Lotsenwunsch mit Aussicht auf Erfolg anbringen konnte.

²⁰ Hans HORSTMANN, Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter (Schriften des DSM 1), Bremen 1971, S. 21–40.

²¹ Ebd., S. 32.

²² Paul HEINSIUS, Das Schiff der hansischen Frühzeit, Köln 1956, S. 234 f.

Schließlich war beim Aufenthalt in fremden Hafenorten noch die rechtliche Situation mit Risiken für die Seeleute verbunden, weil dort trotz des Marktrechtes ganz andere Gesetze und Verfahren galten als in ihren Heimathäfen. Gegen diese Rechtsunsicherheit hat die Hanse schon früh verschiedene Maßnahmen getroffen. Sie hat in den wichtigsten Zielhäfen Auslandskontore eingerichtet, in denen das Recht des „gemeinen Kaufmanns“ der Hanse galt. Auch wo es keine eigentlichen Kontore gab, sollte man *dhehanse holden*, das heißt, sich den dort anwesenden Hansegenossen anschließen, entsprechende Gebühren zahlen, an deren sonntäglichen Zusammenkünften, den *morgenspraken*, teilnehmen und auf keinen Fall den Bürger einer Hansestadt vor dem Gericht der fremden Stadt verklagen. Für Klagen gegen Hansegenossen sollte allein die *morgensprake* zuständig sein. Schiffsmannschaften, die mit ihrem kleinen Ladungsanteil Handel treiben oder das Leben in der Fremde kennenlernen wollten, durften nur mit Erlaubnis des Schiffers oder seines Vertreters das Schiff verlassen.²³ Wenn jemand in der fremden Hafenstadt festgenommen wurde oder man ihm Waren oder Schiff beschlagnahmte, versuchte die Hanse über ihre diplomatischen Kanäle Abhilfe zu schaffen. Insgesamt bestand damit ein für mittelalterliche Verhältnisse relativ großer Rechtsschutz für alle, die auf Hansekoggen fremde Häfen anliefen.

Die Personen an Bord und ihre Tätigkeiten

Die genannten großen Risiken haben offensichtlich keinen Schiffer – mittelniederdeutsch *shippher* = Schiffherr – in den hansischen Seehäfen davon abgehalten, Koggen bauen zu lassen, um mit dem Transport von Handelsgütern übers Meer Geld zu verdienen.

Der Schiffer

Die Kosten für Schiffbau und Ausrüstung brachte der Schiffer als freier Unternehmer entweder allein auf oder in der typisch hansischen Form der Widerlegung – mittelniederdeutsch *wedderlegginge* –, bei der ein Kapitalgeber einem Kapitalführer, hier dem Schiffer, zu dessen Kapital eine Summe „hinzulegte“, meist im Verhältnis 1:1 oder 1:2. Der Schiffer konnte damit selbständig und unter eigenem Namen operieren. Der Nettogewinn²⁴ wurde geteilt. Entscheidend war bei dieser Form der Partenreederei, dass der Schiffer als Kapitalführer zwar die gesamte Arbeitslast auf sich nehmen musste, aber dafür nach außen genauso agieren konnte, als wäre es ganz und gar sein eigenes Schiff. Der oder die Kapitalgeber – seit etwa 1300 waren es auch mehrere²⁵ – nahmen keinen Einfluss auf seine unternehmerischen Entscheidungen.

²³ So das Hamburger Schiffsrecht von 1301, § 2–4 und § 7. Theodor KIESELBACH, Grundlage und Bestandteile des ältesten Hamburgischen Schiffsrechts, in: Hansische Geschichtsblätter 28, 1900, S. 49–93, hier S. 87.

²⁴ Albrecht CORDES, Die Anfänge des Gesellschaftshandels im Hanseraum bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts, in: Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N. F. 48), hg. von Nils Jörn u. a., Köln 1999, S. 65–78, hier S. 72 f.

²⁵ VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 11), S. 375–379.

Als selbständiger Unternehmer erwirtschaftete der Schiffer den Gewinn entweder durch Verschiffung eigenen Handelsguts, das er selbst verkaufte, oder durch den Transport fremden Guts gegen Frachtgebühren. Die Grenze zwischen Schiffer und Kaufmann war dabei sehr fließend. Man muss allerdings klar sehen, dass der große Erfolg des Hansehandels darin bestand, die über See importierten Waren mit Fuhrwerken in die Hansestädte tief im Binnenland und von dort den Endverbrauchern zuzuführen und umgekehrt die Produkte des Binnenlandes jenseits des Meeres abzusetzen. Der allein im Seehandel tätige Schiffer war letztlich gegenüber dem „über Sand und See“ Handel treibenden Kaufmann im Nachteil.²⁶ Deshalb spielte sich im Laufe des späten 12. und des 13. Jahrhunderts immer stärker die Arbeitsteilung so ein, dass sich der Schiffer als Transportunternehmer zur See spezialisierte und dass sich der Kaufmann seiner bediente, um sich auf seinen weiterreichenden Handel konzentrieren zu können.

Für den Transport der fremden Waren vereinbarte der Schiffer einen mündlichen Frachtvertrag mit den Kaufleuten, die ihm Waren zu einem von ihnen gewünschten Zielhafen übergaben und dafür eine frei ausgehandelte Frachtgebühr zahlten.²⁷ Manche Kaufleute gaben ihm lediglich Sendegut – mittelniederdeutsch *sendeve* –, das er am Zwischen- oder Zielhafen deren Geschäftsfreunden auszuhändigen²⁸ hatte. Andere begleiteten ihre Waren selbst, so dass sie auch für die Mitfahrt zu zahlen hatten. Vom späten 13. Jahrhundert an ließen die Kaufleute die Waren immer häufiger durch bevollmächtigte Vertreter begleiten.

Einige der Rechte und Pflichten der Befrachter an Bord sind schriftlich überliefert. Sofern es die Marktlage erforderte, konnten sie den Schiffer veranlassen, die Reise über den vereinbarten Zielhafen hinaus zu verlängern, mussten aber dafür zusätzliche Frachtkosten und einen Zuschlag auf die Heuer der Besatzung zahlen. Anderen Einfluss auf die Schiffsführung hatten sie nicht. Weitere Kosten fielen für sie an in Form von Windegeld, wenn die Mannschaft zum Laden und Löschen eingesetzt werden musste, oder in Form von Kühlgeld, wenn sie unterwegs die Getreideladung²⁹ umschaufeln musste.

Diese zusätzlichen Gelder der Befrachter für die Besatzung begründeten aber kein eigenes Vertragsverhältnis zwischen diesen beiden Gruppen, waren auch kein Relikt einer älteren genossenschaftlichen Schiffsordnung, wie einige Historiker meinen.³⁰ Die hansischen Statuten von 1418 sind da eindeutig: Für die korrekte Durchführung dieser Arbeiten lag die Verantwortung gegenüber den Befrachtern allein beim Schiffer: *dar schal de schipher-evore antworten*.³¹ Er veranlasste die Arbeiten und nahm auch das Geld dafür entgegen.

²⁶ Detlev ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: Hansische Geschichtsblätter 103, 1985, S. 3–40, bes. S. 26 f.

²⁷ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 11), S. 391 ff.

²⁸ CORDES, Anfänge (wie Anm. 24), S. 75. – Stephan SELZER und Ulf Christian EWERT, Verhandeln und Verkaufen, Vernetzen und Vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels, in: Hansische Geschichtsblätter 119, 2001, S. 135–161, hier S. 141.

²⁹ Hamburger Schifffrecht von 1301 (wie Anm. 23), §§ 10, 16, S. 88–90.

³⁰ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 11), S. 369 und 439. Auch HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 241, spricht von direkten Zahlungsverpflichtungen der Befrachter an die Besatzung, setzt also ein eigenes Rechtsverhältnis zwischen beiden Gruppen voraus.

³¹ HR I, 6, Nr. 557, § 21, S. 558.

Die Befrachter waren verpflichtet, in Notlagen mit Hand anzulegen, so bei der Verteidigung gegen Seeräuber oder im Fall von Schiffbruch, mussten dabei aber den Entscheidungen des Schiffers folgen.³² Sie konnten ihn allerdings nach der Reise vor dem Ratseiner Heimatstadt zur Rechenschaft ziehen. Entscheidend war aber, was nicht in den Rechtstexten steht, nämlich der im wahrsten Sinne ganz enge Kontakt zwischen Schiffer und Kaufmann oder dessen Vertreter während der Schiffsreise.

Ganz anders als zu diesen gleichberechtigten Unternehmern war das Verhältnis des Schiffers zur Mannschaft, die er jeweils nur für eine Hin- und Rückreise auf seine Kosten durch einen mündlichen Dienstvertrag anheuerte. Hier war er der Arbeitgeber von abhängig Beschäftigten, denen er die Anweisungen für ihre Arbeit an Bord zu geben und im Hafen den Landgang zu erlauben hatte. Ihm oblag die oft schwierige Aufgabe, auf dem engen Raum des Schiffes für ein friedliches Miteinander zu sorgen und nötigenfalls von seiner Disziplinargewalt Gebrauch zu machen. Die schwerste Strafe, das Aussetzen des Seemannes auf eine Insel, durfte er aber nur bei besonders schweren und später noch beweisbaren Vergehen anwenden. Jedenfalls konnten ihn auch Besatzungsmitglieder vor dem Rat seiner Heimatstadt verklagen. Der Schiffer hatte Fürsorgepflichten für seine Leute, zum Beispiel im Krankheitsfall. Wenn er das Schiff unterwegs verkaufte, musste er ihnen zu ihrer vollen Heuer noch zwei Wochenlöhne geben, oder einen Wochenlohn, wenn er es unterwegs für den Winter stilllegte.³³ Die Leute mussten in beiden Fällen selber sehen, wie sie wieder nach Hause kamen. Das zusätzliche Geld war oft nur eine schwache Hilfe.

In der Trennung der Mannschaften „vor dem Mast“ von den höherrangigen Personen „hinter dem Mast“ drückte sich trotz der geringen Decksgröße einer Kogge das unterschiedliche Vertragsverhältnis in der für das Mittelalter typischen Weise auch räumlich aus. Beide Gruppen hatten nur mit dem Schiffer ihre Verträge abgeschlossen, hatten also direkt nichts miteinander zu tun. Alle Kommunikation zwischen ihnen lief über den Schiffer. Da er Reeder und Kapitän in einer Person war, hatte er an Bord eine viel unumschränktere Stellung³⁴ als spätere Kapitäne, die ihrer Reederei Rechenschaft zu geben hatten.

Der Koggeschiffer tat allerdings gut daran, sich in einigen Fällen der Beratung sachkundiger Männer an Bord, die auch vor Gericht als Zeugen auftreten konnten, zu vergewissern, zum Beispiel bei der Einschätzung der Wetterbedingungen, bei der Einhaltung der Abladegrenze oder beim Kappen von Mast und Tauwerk in Seenot. Nur wenn er nicht gegen deren mehrheitliches Votum handelte, hatte er nichtallein für Schäden zu haften, die durch Fahrt bei schlechtem Wetter oder den Seewurf – das Überbordwerfen der Ladung, um das Schiff zu retten – für die Befrachter entstanden.³⁵

³² VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 11), S. 454–456 und S. 407.

³³ Hamburger Schiffrecht von 1301 (wie Anm. 23), §§ 5, 7, 11, 12, S. 87–89. - VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 11), S. 439 ff.

³⁴ Jann Markus WITT, Master next God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. bis 19. Jahrhundert (Schriften des DSM 57), Hamburg 2001.

³⁵ Hamburger Schiffrecht von 1301, §§ 22–23 (wie Anm. 23), S. 87–89. – FRIEDLAND (wie Anm. 13), S. 259. - Auf Hanseschiffen ist die für Westeuropa belegte Institution des Schiffsrates nicht nachweisbar, im Gegenteil: Die den Schiffer entlastenden Zeugen sind jeweils unterschiedliche Personen.

Die Seeleute

Trotz aller Risiken hatten die Schiffer offenbar jahrhundertlang keine Schwierigkeiten, die für ihre Fahrten benötigten Seeleute anzuheuern. Erst im frühen 15. Jahrhundert hatten die Seeräuber gelegentlich größeren Zulauf³⁶ als die Handelsschiffer. Auch wenn der mündliche Vertrag mit dem Schiffer nur jeweils für eine Reise abgeschlossen wurde, nach deren Ende Arbeitslosigkeit ohne Unterstützung drohte, gab es gleich zu Beginn einen Vorlohn oder Vorschuss auf die Heuer.

Für diese hat das Hamburger Schiffsrecht von 1301, das auch für viele andere hansische Seehäfen vorbildlich war, einen beachtlichen Kompromiss zwischen fester Heuer bis zum entferntesten Hafen und zurück und Länge der von vielen Imponderabilien abhängigen Reisedauer gefunden. Grundsätzlich wurde mit wöchentlicher Heuer gerechnet, die bei entfernteren Zielen höher war als bei näheren. Mit dem Vorlohn, der vor Antritt jeder Reise der Mannschaft auf die Hand gezahlt wurde, waren um 1300 für die Fahrt von Hamburg nach Flandern und zurück sieben Wochen und für die Hin- und Rückfahrt nach Norwegen oder Gotland zwölf Wochen abgegolten. Dieses Geld hatte ein Seemann fest, auch wenn das Schiff ausnahmsweise schneller zurück war. Dauerte die Fahrt länger, musste der Schiffer für jede weitere Woche entsprechend zulegen. Die Seeleute konnten für den Vorlohn unter anderem die nötige Ausrüstung kaufen oder ergänzen – wir aber erhalten die wichtigen Anhaltspunkte für die minimale Reisedauer der Koggen, mit der der Schiffer kalkulierte, denn der Vorlohn war natürlich so berechnet, dass er unter der Heuer für die gesamte Fahrt lag.

Dass die angegebenen Wochen in der Tat die Minimalzahlen waren, ergibt sich aus einer anderen Kalkulationsgrundlage für die Hamburger Utrechtfahrt. Für sie erhielt ein Seemann genauso viel wie für die weitere Fahrt nach Brügge mit dem entscheidenden Unterschied, dass es nichts dazugab, wenn die Fahrt länger dauerte.³⁷ Auf dieser Route waren demnach sieben Wochen der Durchschnittswert.

Die lange Reisedauer bedeutet nicht, dass Koggen besonders langsam segelten, sondern dass viel Zeit mit Warten auf günstigen Wind, Aufenthalt in Sicherheitshäfen bei Stürmen, Anlaufen von Zwischenhäfen, für die Abfertigung im Zielhafen und das Löschen und andere Arbeiten am Schiff nach der Rückkehr draufging.

Die Seeleute auf Hamburger Koggen konnten demnach in der Flandernfahrt damit rechnen, dass sie frühestens nach sieben Wochen wieder zu Hause waren. Wenn alles gut lief, waren in den rund 250 Tagen der Fahrsaison vom 22. Februar bis zum 11. November maximal noch zwei weitere Fahrten möglich, für die sie bei Bewährung auf der ersten Fahrt hoffen konnten, wieder angeheuert zu werden. Für die etwas weiteren Englandfahrten mussten sie mit zwei bis drei Monaten rechnen, so dass eine dritte Fahrt im Jahr schon sehr fraglich war. Für die Norwegen- und Gotlandfahrt waren mehr als drei Monate zu veranschlagen, also allenfalls zwei Fahrten pro Jahr möglich. Nach Nowgorod gab es nur eine Fahrt im Jahr. Für Fahrten von anderen Hansehäfen

³⁶ Thomas BRÜCK, Rüdiger PFAFF und Jann Markus WITT, Master next God? Das Verhältnis zwischen Schiffer und Mannschaft im Laufe der Jahrhunderte, in: Seefahrt (wie Anm. 1), S. 91–98, hier S. 93.

³⁷ Hamburger Schiffsrecht von 1301 (wie Anm. 23), §§ 6, 17 a, S. 87–89.

aus verschieben sich die geschätzten Zeiten je nach geographischer Lage, aber die Größenordnung lässt sich immerhin erkennen. So beklagt sich 1417 ein Lübecker Kaufmann, dass die zeitig im Frühjahr losgesegelten Nowgorodfahrer Ende September noch nicht mit neuem Pelzwerk zurück seien, weil *de wint nicht ost en is?*³⁸

Ein Seemann, der sich durch Annahme des Vorlohnes für eine solche Reise verpflichtet hatte, stand von da ab „in der Kost“ des Schiffers³⁹ und hatte sich mit seinem *hudevat* und seiner Seekiste an Bord zu begeben. Diese Kiste entsprach der Truhe in den Häusern und enthielt Kleidung, Waffen und andere Dinge des Seemanns. Ihr Inneres war seine einzige Privatsphäre und musste nach jüngeren Seerechten abschließbar⁴⁰ sein.

Die Zahl der Besatzungsmitglieder und der Steuermann

Zur Besetzungszahl von Koggen wartet die bisherige Forschung mit ziemlich vagen und sehr unterschiedlichen Angaben auf.⁴¹ Wir verfügen aber durch die Bremer Hansekogge von 1380 und das Segeln mit ihren Nachbauten über zusätzliche Anhaltspunkte, die im Vergleich mit zeitgenössischen Schriftquellen zu genaueren Ergebnissen führen. Für die Bremer Kogge wurde eine Tragfähigkeit von maximal 84 t errechnet,⁴² das sind nach mittelalterlicher Maßeinheit 44 Heringslast.⁴³ Im Jahr 1404, also nur 25 Jahre nach Baubeginn der Bremer Kogge, sind für ein anderes Bremer Schiff von ebenfalls 44 Heringslast ein Schiffer und zehn Mann Besatzung überliefert und 1403 für ein Elbinger Schiff von 50 Heringslast genau dieselbe Besetzungszahl.⁴⁴ Demnach sah man für die noch einmastigen Schiffe dieser Größenordnung um 1400 bei reinen Handelsfahrten eine Besatzung von insgesamt elf Mann als ausreichend an. Für Koggen im Kriegseinsatz sind ganz andere Zahlen überliefert. Beispielsweise⁴⁵ waren 1368 auf einer Hamburger Kogge sechzig Krieger und zwanzig Seeleute an Bord.

³⁸ Walter STARK, Über marktbezogenen Warenverkehr und Handelsgewinne im hansischen Russlandhandel, in: Novgorod. Markt und Kontor der Hanse (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F. 53), hg. von Norbert Angermann und Klaus Friedland, Köln 2002, S. 225–236, hier S. 230.

³⁹ VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 11), S. 448.

⁴⁰ FALK, Altnordisches Seewesen (wie Anm. 8), S. 9. – Hans-Dieter LOOSE, Leben und Kultur der Bürger mittelalterlicher Städte (Magdeburger Gesprächsreihe, H. 3), Magdeburg 1992, S. 8.

⁴¹ Dietrich SCHÄFER, Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark. Hansische Geschichte bis 1376, Jena 1879, S. 304: 18–20 Mann. – VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 11), S. 452: im Durchschnitt je 5 Last Tragfähigkeit 1 Mann Besatzung. – HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 229: höchstens 25 Mann.

⁴² Werner LAHN, Die Kogge von Bremen, Bd. 1: Bauteile und Bauablauf (Schriften des DSM 30), Hamburg 1992, S. 250.

⁴³ Thomas WOLF, Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F. 31), Köln 1986, S. 67: 1 Heringslast (brutto) = 1896 kg.

⁴⁴ VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 11), S. 452, Anm. 2, bereits 1915 publiziert und als Bestätigung für seine Relation von 1 Mann Besatzung pro 5 Last Tragfähigkeit gewertet. Ebd. S. 500f.: 9 Mann Besatzung auf einem Hoorner Ewer 1456, und S. 506: Schiffer und 12 Mann auf einem Stralsunder Kraier 1400. HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 229, Anm. 4, weist weitere Quellenangaben für Lübecker Schiffe mit 8 (1433) und 9 Mann Besatzung (1444) nach.

⁴⁵ HR I, 1, Nr. 434. – Vgl. auch VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 11), S. 452, Anm. 3.

Zur Beurteilung der Besetzungszahlen für Handelsfahrten ist zu berücksichtigen, dass die Koggen auf den vielbefahrenen Hanserouten trotz der küstennahen Navigation bei günstigen Winden zwischen Ausgangs- und Zielhafen Tag und Nacht ununterbrochen segelten.⁴⁶ Auf Koggen war deshalb unbedingt eine Einteilung der Mannschaft in der Weise nötig, dass ein Teil schlief, während der andere Dienst tat. Wie diese Wacheinteilung genau geregelt war, ist nicht überliefert. Viele Gründe sprechen für zwei gleich große, sich abwechselnde Mannschaftsteile schon zu Beginn der Hansezeit, auch wenn wir nicht wissen, in welchem Rhythmus die Ablösung erfolgte.⁴⁷ Von den elf Mann der Koggebesatzung standen bei zwei Wachen für jede Wache fünf Seeleute zur Verfügung, von denen einer am Steuerruder und ein zweiter bei der terrestrischen Navigation als Ausguck im Vorschiff unentbehrlich war. Für die Bedienung des Segels blieben dann noch drei Mann übrig.

Wie Segelversuche mit Kogge-Nachbauten ergeben haben, reichte das für die normalen Manöver mit gesetztem Segel aus. Nur zu Beginn jeder Segelstrecke mussten beide Wachen in Aktion treten, denn dafür mussten zunächst die Anker gehievt und danach die Rah mit dem schweren Segel geheißt werden. Für beide Manöver wurde jeweils das Bratspill unter dem Kasteldeck eingesetzt, das allein schon von vier Mann zu bedienen war. Beim Ankerhieven mussten aber noch zusätzlich etliche Männer auf Deck am Ankertau ziehen, die danach beim Segelsetzen gebraucht wurden, um die Brassens und Schoten angemessen zu führen. Erst wenn das Segel gut stand, konnte sich die Freiwache zur Ruhe begeben.

Die Mitglieder der Mannschaft hatten auch schon zur frühen Hansezeit unterschiedliche Aufgaben zu erfüllen. Besonders früh, nämlich schon 1199, wird erstmals ein Steuermann genannt, der im 13. Jahrhundert so oft erwähnt wird, dass er offenbar zu jeder Besatzung eines größeren Hanseschiffes⁴⁸ gehörte. Seine Stellung zwischen Schiffer und Lotse haben verschiedene Historiker sehr unterschiedlich beurteilt.⁴⁹ Das Hamburger Schiffsrecht von 1301 gibt aber die entscheidenden Hinweise: Der Schiffer gewann seinen Verdienst aus den Frachteinnahmen, der Steuermann dagegen, obwohl er neben den übrigen Schiffsleuten extra genannt wird, erhielt wie diese eine feste Heuer, war also dem Schiffer unterstellt, aber aus der übrigen Mannschaft herausgehoben.⁵⁰ Aus einem

⁴⁶ Schon im 9. Jh. ist eine durchgehende Segelfahrt von Haithabu nach Truso (bei Elbing) überliefert: Eric Graf OXENSTIERNA, *Die Wikinger*, 2. Aufl. Stuttgart 1966, S. 240. - HEINSIUS, *Schiff* (wie Anm. 22), S. 166 f., 238.

⁴⁷ Henning HENNINGSEN, *Über den Ursprung des Wachsystems*, in: *DSA* 7, 1984, S. 99–116.

⁴⁸ HUB I, Nr. 50 (1199), 174 (1224), 565 (1265), 1265 (1297). – Vgl. auch *ductor navij* neben *gubernator* 1203 in: *Heinrici Chronicon Lyvaniae*, hg. von W. Arndt, *MHG SS XXIII*, S. 245.

⁴⁹ VOGEL, *Seeschiffahrt* (wie Anm. 11), S. 370, sieht ihn als nautischen Direktor, HEINSIUS, *Schiff* (wie Anm. 22), S. 234, als Entlastung des Schiffers für die nautischen Aufgaben der Schiffsführung, arbeitet aber S. 237 deutlich heraus, dass der hansische Steuermann eine andere Stellung hatte als der Steuermann der englischen und skandinavischen Schiffe. Christine DEGGIM, *Zur Seemannsarbeit in der Handelsschiffahrt Norddeutschlands und Skandinaviens vom 13. bis 17. Jahrhundert*, in: *Hansische Geschichtsblätter* 117, 1999, S. 1–37, hier S. 11 ff., bestätigt diesen Unterschied und vermutet, dass der hansische Steuermann dem Schiffer unterstand.

⁵⁰ *Hamburger Schiffsrecht von 1301* (wie Anm. 23), §§ 10, 11, S. 87–89.

etwa gleichzeitigen Brief der Stadt Köln geht hervor, dass der Steuermann allein in der Lage war, ein in England festgehaltenes Kölner Schiff zurückzuführen.⁵¹ Ein solcher Mann war neben dem Schiffer auf jeder Kogge unentbehrlich, die Tag und Nacht segelte, denn auf ihr musste der Schiffer die eine Wache führen und der Steuermann⁵² die andere.

Ebenfalls relativ früh, nämlich seit 1224 in Lübeck, wird der Koch auf Hansekoggen als Mannschaftsmitglied mit speziellen Aufgaben⁵³ genannt. Da er das Essen für beide Wachen zuzubereiten hatte und die Mahlzeiten auch auf Schiffen nur tagsüber eingenommen wurden, konnte der Koch keiner der beiden Wachen zugeteilt werden. Wegen dieser Sonderstellung des Kochs bestand die oben genannte Koggenmannschaft einschließlich des Schiffers aus einer ungeraden Zahl von Männern: Der Koch war der elfte Mann.

Der Koch

Bereits seit dem 11. Jahrhundert wird der Koch auf skandinavischen Schiffen erwähnt, auf denen es aber gar keine Feuerstellen gab. Deshalb war seine Wirksamkeit dort auf die Liegezeiten an Landeplätzen beschränkt: Er sollte dreimal am Tag an Land gesetzt werden, einmal, um Wasser zu holen, und zweimal, um Essen zu kochen.⁵⁴ Der älteste bis jetzt bekannte Schiffskochherd wurde auf einem nur allgemein ins 13. Jahrhundert datierbaren Wrack in den IJsselmeerpoldern entdeckt.⁵⁵ Es ist ziemlich wahrscheinlich, dass der Lübecker Koch 1224 bereits auf seiner Kogge kochen konnte. So ein Herd für den Bordbetrieb bestand aus einer an Deck aufgestellten Holzkiste, die mit Sand oder Lehm gefüllt und oben mit Steinplatten abgedeckt war, so dass darauf ein offenes Feuer entzündet werden konnte. Im Prinzip waren die Herde in den Häusern an Land auch nicht anders beschaffen.

Man sollte die Künste der Köche auf den Koggen nicht gering achten. Für die Speis Zubereitung hatten sie einen großen, über dem Feuer aufzuhängenden Kochkessel aus Metallblech, wie er in einem Koggewrack gefunden wurde, sowie rundbodige Kochtöpfe aus gebranntem Ton, die einfach in die Glut gesetzt wurden, oder bronzene Dreibeintöpfe, die Grapen, die noch sicherer auf der Herdplatte standen. Selbst einseitig angespitzte Holzstäbe, mit denen man aufgespießte Fleischportionen, Hähnchen oder Schaschlik über dem offenen Feuer grillen konnte, sind auf einem Koggewrack gefunden worden.

Eine mehrfach geflickte, aus Holz gedrechselte Holzschüssel aus einem Koggewrack ist mit 24,5 cm Durchmesser so groß, dass daraus mehrere Mitglieder der Mannschaft zugleich ihren Grützbrei oder Erbseintopf gelöffelt haben müssen, wie das im Mittelalter auch an Land vielfach üblich war. Von den zumeist im Rheinland aus Ton gebrannten

⁵¹ HUB I, Nr. 1265 (1297).

⁵² Dazu passt, dass der Steuermann als Vertreter des Kapitäns Besatzungsmitglieder anheuern durfte: HUB III, Nr. 556.

⁵³ HUB I, Nr. 174. - Weitere Belege bei VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 11), S. 451, Anm. 2.

⁵⁴ FALK, Altnordisches Seewesen (wie Anm. 8), S. 7.

⁵⁵ Karel VLIERMAN, Koken en kookgerie op (binnenvaart-)schepen 1300–1900, in: Quintessens. Wetenswaardigheden over acht eeuwen kookgerie, Rotterdam 1992, S. 50–59, hier S. 51.

Trinkgefäßen sind in mehreren Koggewracks nur Scherben, in einem auch vollständige Henkelkrüge mit weitem Hals entdeckt worden.⁵⁶ Aus solchen Gefäßen, die im Mittelalter Kannen hießen, wurde Bier getrunken. Die große Kanne fasste knapp zwei Liter.

Von den Speisen, die an Bord verzehrt wurden, sind in der Bilge der Kogge von Kollerup, die seit etwa 1150 in Fahrt war, viele Knochen gefunden worden, ganz überwiegend vom Rind. Es gab aber auch welche vom Schwein und Schaf sowie einen Entenknochen, dazu Gräten vom Kabeljau, Reste vom Hecht und Schalen⁵⁷ von Hasel- und Walnüssen. Diese Befunde stimmen gut überein mit einer Bestimmung des hansischen Schiffsrechts von 1530, die ausdrücklich als „alte Gewohnheit“ einen Wechsel von Fisch- und Fleischtagen vorschreibt: An Fleischtagen sollte es Speck und Erbsen oder Rindfleisch geben, an Fischtagen Grütze, Bohnen, Erbsen oder andere Kochspeise und zweierlei gesalzener Fisch, nämlich Hering und Kabeljau⁵⁸ oder Dorsch. Das Überwiegen der Rinderknochen im Kollerupwrack ist vor allem dadurch bedingt, dass Speckseiten vom Schwein praktisch keine Knochen enthalten, und Hering ist deshalb nicht nachweisbar, weil sich dessen feine Gräten nur unter besonderen Bedingungen im Fundgut erhalten. Immerhin ist aber mit den Funden das Prinzip der Ernährung abwechselnd mit Fleisch oder Fisch bereits für das dritte Quartal des 12. Jahrhunderts nachgewiesen, dürfte also in der Tat während der ganzen Zeit, in der Koggen fuhr, der „alten Gewohnheit“ entsprochen haben. Die höchst einseitige Beschränkung auf haltbare Trockenfrüchte wie Erbsen, Bohnen, Grütze dürfte in den Häfen durch frische Speisen ergänzt worden sein: Darauf deuten die Reste von Schaf und vor allem Ente und Hecht, die beide nicht lange gelagert werden konnten. Leider wissen wir nicht, ob diese exquisiten Speisen ebenso wie die Nüsse vielleicht nur von mitreisenden Kaufleuten verzehrt worden sind.

Von 1346 und aus den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts sind sogar einige Proviantlisten überliefert, zumeist für Hanseschiffe im Kriegseinsatz mit bis zu 100 Söldnern an Bord – zusätzlich zu den Seeleuten. Deshalb geben die absoluten Mengen zwar ein falsches Bild für die kleine Mannschaft einer Handelsfahrt, immerhin aber sind die Verhältnisse der Einzelposten untereinander charakteristisch. Danach war Bier mengen- und preismäßig mit 41–50% der bei weitem größte Einzelposten, wobei ein Drittel der Menge auf „gutes Bier“ und zwei Drittel auf „Schiffbier“ entfielen. Dazu kamen noch kleine Mengen Met und mit Met versetztes Bier, 1,3–1,4% vom Gesamtwert, die sicher nur für die Achtergäste gedacht waren. Wasser als Getränk ist in keinem Verzeichnis aufgeführt, muss aber an Bord gewesen sein. Da es keine Kosten verursachte, wird man es aus dem Fluss oder einem öffentlichen Brunnen geschöpft haben. Pflanzliche Speisen hatten einen Preisanteil von 11–14%, wovon allein 8–11% auf Mehl und Brot entfielen, weitere 1,5% auf Schiffzwieback – *twebackenbrot* – und der Rest auf Grütze, Erbsen und Linsen. Für diesen Preisanteil konnten diese relativ billigen Nahrungsmittel aber in verhältnismäßig größeren Mengen eingelagert werden.

⁵⁶ ELLMERS, Lose Gegenstände (wie Anm. 5), S. 224–228.

⁵⁷ Per Kohrtz ANDERSEN, Kollerupkoggen, Thisted 1983, S. 16–18. – Zur Datierung jetzt: Aoife DALY, O.H. ERIKSEN und Anton ENGLERT, New dendro dates from Danish medieval ships from Eitang and Kollerup, in: Maritime Archaeology. Newsletter from Roskilde, Denmark 14, 2000, S. 61.

⁵⁸ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 11), S. 453.

Tierische Nahrung hatte einen Preisanteil von 34–44%, wovon 18–21% auf Fleisch, 9–23% auf Fisch und 2,8–4% auf Butter entfielen. Beim Fleisch lagen eingepökelt Rindfleisch bei 6,4–7,5%, Speckseiten bei 8,3–10% und Kapaunen bei 3,2–3,4%. Beim Fisch gibt die Preisrelation keine Vorstellung von den tatsächlichen Mengen, denn obwohl die Dorschmenge das Zweieinhalbfache der Heringsmenge betrug, schlug der Dorsch am Gesamtpreis nur mit 8,4% zu Buch, der Hering aber mit 10% und Stockfisch mit rund 2%. Der Rest von 1,3–3% entfiel auf Öl, Essig und Salz.

Zusätzlich zu diesen am Ausgangshafen übernommenen lagerfähigen Nahrungsmitteln hatte der Schiffer aber noch einen gewissen Betrag an Bargeld mitgenommen *dar he medekofte an groner spyse unde ander war io des schepes behof*⁵⁹ – um damit „grüne Speise“ und andere Ware zu des Schiffes Bedarf zu kaufen –, und zwar in den Zwischen- und Zielhäfen. Die hansische Schifffahrt verfügte also, wie wir mit Erstaunen zu konstatieren haben, bereits spätestens um 1400 über das Erfahrungswissen, dass die nicht lagerfähige „grüne Speise“ bei Seereisen zwischendurch für die Besatzung erworben werden musste, denn sonst wäre dafür nicht extra ein Barbetrag auf die Fahrt mitgenommen worden. Diese besondere Berücksichtigung gesunder und gesundheitsfördernder Ernährung hat die bisherige Forschung der spätmittelalterlichen Seefahrt gar nicht zugetraut.

Bei dieser Vorsorge für gesunde Ernährung mutet es umso unverständlicher an, dass alle Leute an Bord, nicht nur die einfachen Seeleute, sondern auch die Achtergäste mit ihrem gehobenen Lebensstil, so viele Speisereste einfach in der Bilge verschwinden ließen, anstatt sie über Bord zu werfen. Als Ergebnis dieser Nachlässigkeit muss die Bilge ein Paradies für Ungeziefer und Krankheitserreger gewesen sein, aus dem ein entsetzlicher Gestank aufstieg.

Der betreffende archäologische Befund aus dem dritten Quartal des 12. Jahrhunderts ist keineswegs als Einzelfall aus der Anfangsphase der Hanse zu werten. Auf Ratten an Bord ist 1350 die Übertragung der Pest von Mitteleuropa nach Skandinavien zurückzuführen. Ein Lübecker Holzschnitt⁶⁰ von 1494 zeigt sogar Ratten auf einem Schiffsdeck. Der Gestank aus der Bilge ist selbst für die nicht sehr verwöhnten mittelalterlichen Nasen quasi sprichwörtlich geworden, hat sich jedenfalls bis Süddeutschland herumgesprochen. So konnte der Minnesänger Tannhäuser, der etwa von 1205 bis 1270 lebte, folgende Verse dichten:

*Der smac der uz von der sutten gal,
der ist nicht guot geverte.*

„Der Geruch, der von der Bilge ausgeht,
der ist kein guter Gefährte.“⁶¹

⁵⁹ HR I, 3, Nr. 4 (1346); HR I, 6, Nr. 254 (1416), 598 (1418).

⁶⁰ Stichwort „Pest“ in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 6. München 1993, Sp. 1915–1921. – Ratten auf dem Deck der Arche Noah in: Max J. FRIEDLÄNDER, Die Lübecker Bibel. München 1923, Tafel 3.

⁶¹ Zitiert nach HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 129, Anm. 4. Dort weitere Belege aus süddeutscher Dichtung.

Dagegen war das Verrichten der Notdurft auf den Schiffen eine geradezu hygienische Angelegenheit, die im mittelalterlichen Skandinavien *gangatilibords* – zur Bordwand gehen – genannt wurde.⁶² Dadurch, dass alles ins Meer fiel, gab es überhaupt keine Probleme mit der Entsorgung. Im Achterkastell der Bremer Hansekogge von 1380 war zusätzlich noch eine regelrechte, nach unten zum Meer hin offene Toilette eingebaut,⁶³ die natürlich nur den Achtergästen zur Verfügung stand.

Hierarchisierung an Bord

Unbemerkt von der bisherigen Forschung vollzog sich um 1350 oder kurz danach auf den hansischen Koggen eine deutlich erkennbare neue Strukturierung innerhalb der bis dahin relativ undifferenzierten Mannschaft, die als herausgehobene Positionen nur die der beiden Wachenführer – Schiffer und Steuermann – sowie einen unabhängig von den Wachen arbeitenden Koch kannte.

Noch nach den um 1300 aufgezeichneten Schiffsrechten konnten auch Nicht-Seeleute, die noch nie zur See gefahren waren, für eine Reise wie altgediente Seeleute mit fester Heuer engagiert werden. Wenn sich allerdings ein Neuer als nicht seefest erwies und seinen Dienst wegen andauernder Seekrankheit nicht wahrnehmen konnte, musste er sogar den beim Anheuern erhaltenen Vorlohn wieder zurückgeben. Seine gesamte Heuer teilten sich der Schiffer, der diesen Mann während der ganzen Fahrt beköstigen musste, und die übrige Mannschaft, die dessen Tätigkeit zusätzlich übernahm. Dieser Fall ist offenbar so häufig vorgekommen, dass er gesetzlicher Regelung bedurfte, und zeigt zugleich an, wie und woher die Seefahrt bis dahin ihren Nachwuchs gewann.⁶⁴ Das sollte sich bald ändern.

Nach der Mitte des 14. Jahrhunderts treten in der schriftlichen Überlieferung Anzeichen für einen erstmals geregelten Ausbildungsablauf innerhalb hansischer Koggemanschaften auf. Ab 1379 ist an Bord der Schiffsjunge – *junghe* oder *jungknecht* – nachweisbar,⁶⁵ der genauso bezeichnet wurde wie der Lehrling des Handwerks, dessen Ausbildung ebenfalls im 14. Jahrhundert festen Regeln unterworfen wurde.⁶⁶ Ein Junge zählte nicht zur Mannschaft und wurde ohne Anspruch auf Entlohnung zum Erlernen des Seemannsberufs dem Schiffer übergeben. Ob diesem dafür wie beim Handwerk an Land ein Lehrgeld zu zahlen war, ist eine offene Frage der Forschung. Auch wissen wir nicht, wie lange jemand Junge sein musste und wie viele Jungen auf einer Kogge tätig waren. Es ist höchstens mit einem oder zweien zu rechnen.

⁶² FALK, Altnordisches Seewesen (wie Anm. 11), S. 10.

⁶³ Werner LAHN und Klaus-Peter KIEDEL, Zur Hanse-Kogge von 1380: Beschreibung der ältesten erhaltenen Schiffstoilette, in: DSA 4, 1981, S. 9–16.

⁶⁴ Hamburger Schifffrecht von 1301 (wie Anm. 23), § 8, S. 87–89. – Zur Interpretation: HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 239.

⁶⁵ Die Quellenbelege zusammengestellt bei VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 11), S. 450, Anm. 2.

⁶⁶ Ernst MUMMENHOFF, Der Handwerker in der deutschen Vergangenheit. Jena 1924, S. 47–61.

Zur gleichen Zeit, nachweisbar seit 1367, wurde die bis dahin homogen erscheinende Mannschaft der Matrosen weiter differenziert in *hoßmans* und *schipmans*.⁶⁷ Letztere erhielten höhere Heuer als erstere, beide entsprachen etwa den späteren Leichtmatrosen und Vollmatrosen. Diese neue Hierarchisierung der Mannschaftsgrade war nicht nur eine berufliche Spezialisierung, sondern muss im Zusammenhang mit dem neuen Status des Schiffsjungen gesehen werden als klar abgegrenzte Stufen seemännischer Ausbildung.

Dieselbe Tendenz zur beruflichen Spezialisierung betraf auch die während der Fahrt anfallenden Reparaturarbeiten an Rumpf und Holzteilen der Takelage. Beile und Hammer aus verschiedenen Koggewracks zeigen an, dass nicht nur das für solche Reparaturen unerlässliche Werkzeug mitgeführt wurde, sondern legen auch nahe, dass Männer der Mannschaft Zimmermannsarbeit durchführen konnten.⁶⁸ 1362 ist erstmals belegt, dass solche Arbeiten aus der allgemeinen Mannschaftstätigkeit ausgegliedert und einem Schiffszimmermann anvertraut wurden. Dadurch konnten sich die *hoßmans* und *schipmans* auf die eigentlich seemännischen Tätigkeiten konzentrieren. Doch setzte sich die spezifische Zimmermannsstelle nicht gleich überall durch. Viele Schiffer ließen entsprechende Arbeiten weiterhin von Matrosen ausführen und sparten die Kosten für einen zusätzlichen Mann an Bord. Erst auf den größeren Schiffen des 15. Jahrhunderts gehörte der Schiffszimmermann regelmäßig zu der dann auch größeren Mannschaft,⁶⁹ in der erstmals ab 1460 nachweisbar der *hovetbosman* die Aufsicht über die komplizierter gewordene Takelage und alles rein Praktisch-Seemännische hatte.⁷⁰ Er war als weiterer Schritt der Hierarchisierung aus der Matrosencrew herausgehoben worden.

Zwar kam die letztgenannte Differenzierung auf den damals schon fast ganz aus dem Verkehr gedrängten Koggen nicht mehr zum Zuge, aber als Folge der um 1350 auf Koggen angestoßenen Hierarchisierung sehen wir im hansischen Schiffsrecht von 1530, wie sich der Rang der Männer an Bord im Anspruch auf bestimmte Mengen an Führung spiegelte: auf Schiffsraum für zum Eigenhandel mitgeführte Waren. Schiffer und Steuermann standen unverändert an der Spitze mit Anspruch auf je 1 Last. Anspruch auf je ½ Last hatte ein mittlerer Rang von Männern mit Spezialaufgaben: Koch, Zimmermann, Hauptbootsmann und Schreiber, wobei letzterer über die Kaufleute an Bord gekommen war. Im unteren Rang wurden alle Matrosen – ohne Erwähnung der Untergliederung in *boß-* und *schipman* – zusammengefasst mit Anspruch auf je 4 Tonnen oder ⅓ Last.⁷¹ Die Schiffsjungen blieben unerwähnt, weil sie gar keinen Anspruch auf Führung hatten.

Arbeiten an Bord

Auf dem Elbinger Stadtsiegel von etwa 1350 sieht man auf dem Vorkastell einen Mann mit der für das Loten typischen Handhaltung: Bei der küstennahen Navigation der Koggen musste mit dem Lot immer wieder kontrolliert werden, ob man nicht in

⁶⁷ Die Quellenbelege zusammengestellt bei VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 11), S. 450, Anm. 3.

⁶⁸ ELLMERS, Lose Gegenstände (wie Anm. 5), S. 217–219.

⁶⁹ Die Quellenbelege zusammengestellt bei HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 238, Anm. 3.

⁷⁰ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 11), S. 451 mit Anm. 4.

⁷¹ DEGGIM, Seemannsarbeit (wie Anm. 49), S. 14, Anm. 60: 4 Tonnen sind ⅓ Last.

zu seichtes Wasser geriet. Auch ließen sich mit dem Lot Bodenproben zur genauen Standortbestimmung hochholen.⁷² Unerlässlich für die küstennahe Navigation war auch die Ausgucktätigkeit,⁷³ entweder vom Vorkastell aus oder aus dem Mastkorb.

Für diese Aufgabe war, während der Schiffer oder Steuermann an der Pinne stand, ein erfahrener Seemann der Fünf-Mann-Wache erforderlich, und zwar nicht erst seit 1350, sondern seit die Koggen an den Küsten entlang segelten. Die nach 1350 durchgeführte Hierarchisierung in *boßman* und *schipman* brachte keine neuen Arbeitsabläufe mit sich, sondern definierte nur deutlicher die unterschiedlich verantwortlichen Tätigkeiten im Werdegang vom jungen über *boß-* zum *schipman*.

Andere Siegel zeigen weitere Arbeiten, die auf Koggen anfielen. Da die Rah zum Segelanschlagen aufs Deck gefiert – herabgelassen – wurde, brauchte die Mannschaft nur selten zum Masttopp hochzuklettern. Das war nur nötig, wenn das Fall für die Rah nach der Winterruhe wieder durch die dafür vorgesehene Gleitbahn oben im Mast geführt werden musste, wenn bei Fahrtantritt der Flügel⁷⁴ – eine die Windrichtung anzeigende Fahne – sowie das Kreuz, das die friedliche Handelsabsicht bekundete, in den Masttopp gesetzt werden mussten, oder wenn unterwegs beim Nahen von Seeräubern Scharfschützen mit ihren Armbrusten im Mastkorb Stellung bezogen. Auf dem Siegel von Damme in Flandern sieht man, wie ein Seemann an einem der zum Masttopp führenden Taue hochklettert. Das erst kürzlich freigelegte Fresco von etwa 1380 im Ratskeller von Wismar zeigt erstmals auf einer Kogge Webleinen⁷⁵ zwischen den Wanten: Die Seeleute konnten nun wie über eine Strickleiter zum Mast hochsteigen.

War die Kogge in einem Hafen angekommen, wurde die Rah in handliche Höhe gefiert, so dass die Mannschaft das Segel aufgeien – zusammenfalten und in Abständen an der Rah festbinden – konnte. Danach wurde die Rah mit dem Segel auf Deck gefiert und dort abgelegt und war auf den im Hafen liegenden Koggen gar nicht zu sehen. Häufig brauchten die Seeleute die Rah mit dem aufgegeiten Segel aber vor der endgültigen Lagerung noch für einen weiteren Arbeitsgang im Hafen, wie ihn das Siegel der englischen Stadt Ipswich zumindest andeutet: Es zeigt, wie zwei Seeleute die oben am Mast angebrachte Rah mittels zweier herabhängender Taue bewegen.

Genau wie dieser Mast mit Rah war auch der mittelalterliche Hafenkran vom Typ Wippe konstruiert.⁷⁶ Man senkte das eine Ende von dessen „Rah“ mit einem daran hängenden Tau zum Laderaum des Schiffes hinab, schlug an das Tau ein Stück Ladegut an, das man dann dadurch aus dem Schiff hob, dass man das andere Ende der „Rah“

⁷² SAUER, „Seebuch“ (wie Anm. 14), S. 116–122, 159–161.

⁷³ Detlev ELLMERS, Crew structure on board of Scandinavian vessels, in: Shipshape. Essays for Ole Crumlin-Pedersen, Roskilde 1995, S. 231–240.

⁷⁴ Hamburger Schifffrecht von 1301 (wie Anm. 23), § 26, S. 87–98.

⁷⁵ Günther FAUST und Liane KUHLOW, Das schöne Detail. Architekturdetails Wismars von der Gotik bis zum 20. Jahrhundert, Wismar 1989, S. 23. – Vgl. dazu die Webleinen auf dem Danziger Siegel von ca. 1400: Herbert EWE, Schiffe auf Siegeln, Rostock 1972, S. 128, Abb. 53.

⁷⁶ Jacob Leupold, Theatrum Machinarum oder Schauplatz der Heb-Zeuge, Leipzig 1725 (Reprint Düsseldorf 1981), Tafel XV.

mit einem weiteren Tau nach unten zog. Das so aus dem Laderaum „gewippte“ Gut konnte mit der „Rah“ des Wippkrans an Land geschwenkt werden.

Auch wenn ein ankommendes Schiff wegen zu großen Tiefgangs schon weit vor der Zufahrt zur Hafenstadt einen Teil seiner Ladung in flache Prähme leichtern musste, waren die Fässer, Ballen, Säcke, Kisten oder Bündel nur mit schiffseigenem Ladegeschirr aus dem Laderaum zu heben. Entweder benutzte man den Mast mit der Rah wie einen Wippkran, oder man schlug an der Rah ein Takel an, um damit besonders schweres Gut hochzuziehen, gegebenenfalls unter Einsatz des Gangspills auf dem Achterkastell.

In den Hafenstädten waren verschiedene seit etwa 1290 je in Zünften organisierte Hafearbeiter – Träger, Schröter, Karrenschieber, Kranmeister und andere – gegen Bezahlung für das Löschen und Laden zuständig.⁷⁷ Wo diese nicht verfügbar waren oder nicht tätig sein durften, musste der Schiffer seine Besatzung einsetzen, die dafür unabhängig von der Heuer schon früh das bereits genannte „Windegeld“ vom Befrachter bekam. Arbeitete sie *mit des schipheren touwe*,⁷⁸ also mit dem beschriebenen schiffseigenen Hebezeug, hatte der Schiffer Anspruch auf ein Drittel des Windegeldes.

Wenn Schüttgut zu laden war, musste die Besatzung den Laderaum herrichten. Dessen äußere Begrenzung, die Planken der Innenwegerung, waren nämlich in erheblichen Abständen innen auf die Spanten gedübelt, um eine gute Hinterlüftung der Außenhautplanken zu gewährleisten und das in den Laderaum eingedrungene Wasser sofort in die Bilge abzuleiten. Diese Zwischenräume mussten nun mit passgenau einzusetzenden Hölzern – der Garnierung – ausgekleidet werden.⁷⁹ Wenn Getreidekörner sich im Ventil der Pumpe festsetzten, konnte diese das überkommene Wasser nicht mehr herausschaffen, so dass schon ein schwerer Regen zur tödlichen Gefahr werden konnte.

Wenn wegen zu wenig oder zu leichter Ladung Ballast einzunehmen war, gab es Mehrarbeit für die Besatzung ohne zusätzliche Bezahlung. Am liebsten nahm der Schiffer Steinballast. Aber in den meisten Häfen zwischen Brügge und Reval war nur Sand zu haben, so dass vorher wieder die Garnierung einzusetzen war. Noch schwieriger war es, den Ballast wieder loszuwerden. Die Mannschaft warf ihn am liebsten heimlich in den Hafen. Weil das die meist sowieso nicht mehr ausreichend tiefen Häfen noch mehr *verdarb*,⁸⁰ erließen die Hansestädte strengste Verbote und wiesen besondere Ablageplätze aus.

Kaufleute, Priester, Schreiber

In Koggewracks haben Archäologen beregte Zeugnisse dafür gefunden, wie die Kaufleute oder ihre Beauftragten für eine ordnungsgemäße Verfrachtung ihrer Waren sorgten. So ließ ein Kaufmann in den Deckel des Teerfasses der Bremer Kogge

⁷⁷ Matthijs VAN DER VELDEN, Hafearbeit und Tränergilden. Ein Beitrag zur Arbeitsorganisation in See- und Flußhäfen vor 1850, Rotterdam 1998.

⁷⁸ Hamburger Schiffrecht von 1301 (wie Anm. 23), § 16, S. 87–89.

⁷⁹ WOLF, Tragfähigkeiten (wie Anm. 43), S. 26.

⁸⁰ VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 11), S. 534. – Steinballast hatte das Koggewrack von Vejby, Dänemark: Förderverein »Bremer Hanse-Kogge« e.V., Information Nr. 5, Bremerhaven 1977.

seine aus Strichgruppen bestehende persönliche Handelsmarke einschneiden, als er den Teer in einem Ostseehafen erwarb. Auf diese Weise kennzeichnete er das Fass samt Inhalt als sein unverwechselbares Eigentum, so dass die des Lesens unkundigen Schiffsmannschaften und Lastträger daran wie an einem Frachtbrief erkennen konnten, wem sie dieses Fass bis auf den Speicher seines Hauses in seiner Hafenstadt zu liefern hatten. In Streitfällen wurden diese Marken als Beweismittel allgemein anerkannt und dienten damit der Rechtssicherheit des Handels. Das Bremer Teerfass hatte seinen Bestimmungsort richtig erreicht. Als es an den Erbauer der Bremer Kogge weiterverkauft wurde, hat man die Handelsmarke mehrfach durchgestrichen, sozusagen ausradiert.

Auf der um 1150 gebauten Kogge von Kollerup ist ein Kerbholz gefunden worden: In die abgerundeten Kanten eines 30 cm langen Holzstabes hatte entweder der Kaufmann oder der Schiffer Kerben in Gruppen eingeschnitten, um sich die Stückzahlen der einzelnen Ladungsposten zu notieren. Holzstücke mit vergleichbaren Kerbenreihen sind in größerer Zahl im norwegischen Bergen ausgegraben worden.⁸¹ Kerbholz und Handelsmarke waren die Hilfsmittel des Handels in einem vorschriftlichen Umfeld.

In diesem Umfeld wurden lange vor Gründung der Hanse schon die ersten Maßnahmen getroffen, die schließlich zur schriftlichen Abwicklung des Handels führten. Die seefahrenden Kaufleute hatten an den fernen Zielhäfen ihrer Reisen Kaufmannskirchen gegründet und Priester dorthin mitgenommen.⁸² So ist zum Beispiel schon im 11. Jahrhundert der „ehrwürdige Pfaffe Reginprecht“ aus Utrecht nach Island mitgefahren. Er konnte anschließend genaue Angaben über die dort gut absetzbaren Handelswaren und ihre Preise machen und war selbst in irgendeiner Form enger in den Handel eingebunden, durch den „er großen Reichtum fand“.⁸³ Der Dichter Rudolf von Ems lässt um 1230 den guten Gerhart, einen Kölner Kaufmann, anlässlich der Beschreibung seiner Schiffsausrüstung für die Fahrt übers Meer nach Russland, wo er „sehr viel Zobel fand“, sagen:

*Ein schriber ouch bi mir beleip, der min zerung ane schreip und der durch got mir
ane strit begie die siben tageszit.*

„Ein Schreiber auch bei mir blieb, der meine Reisekosten aufschrieb und der um
Gotteswillen mir ohne Streit beging die sieben Stundengebete.“⁸⁴

Diese wenigen Verse erweisen sich als Schlüsseltext für die Rolle der Geistlichen an Bord. Während man im 11. Jahrhundert die Nutzung ihrer Schreibfertigkeit für die Ladung allenfalls indirekt erschließen kann, weil die Berufsbezeichnung auf die geistlichen Aufgaben abhob, stellt dieser Text den Schreibdienst für den Kaufmann

⁸¹ ELLMERS, Lose Gegenstände (wie Anm. 5), S. 211 f. und 214–216.

⁸² Paul JOHANSEN, Die Kaufmannskirche, in: Acta Visbyensia I, Visby 1965, S. 85–134.

⁸³ »Merigarto«, in: Wilhelm BRAUNE, Althochdeutsches Lesebuch, 4. Aufl., Halle 1897, S. 149.

⁸⁴ Rudolf von EMS, Der guote Gerhart (Altdeutsche Textbibliothek, Bd. 56), Tübingen 1962, S. 41, Verse 1187–1190.

heraus und erwähnt die geistliche Tätigkeit erst an zweiter Stelle. Die Geistlichen für die Kaufmannskirchen wurden von der Gesamtheit der die Kirche unterhaltenden Kaufleute bezahlt, während der Schreiber des guten Gerhart nur für diesen einen Kaufmann und auf dessen Kosten arbeitete.

Die Einstellung lateinisch schreibender, zumeist geistlicher Schreiber bürgerte sich in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts bei den hansischen Kaufleuten so fest ein, dass es zu einer grundlegenden Änderung der Geschäftspraxis kam. Der Kaufmann musste nicht mehr jede Warensendung selber begleiten, er reiste nur noch zur Anbahnung besonders wichtiger Abschlüsse. Er konnte jetzt mit Briefen von seinem Wohnsitz aus an verschiedenen Plätzen zugleich disponieren. Die sichere Beförderung dieser Kaufmannsbriefe zu den fest angestellten Vertretern der Kaufleute in den fernen Zielhäfen oder zu dort ansässigen Geschäftspartnern wurde damit zu einer wichtigen, aber noch nicht ausreichend erforschten Aufgabe der Schiffer. Kaufmännische Angestellte waren als Einkäufer oder Verkäufer unterwegs, über See natürlich auf Koggen, und rechneten über ihre Handelsergebnisse und Kreditgewährungen mit ihren Auftraggebern schriftlich ab. Im 14. Jahrhundert konnten bereits viele Kaufleute selber – lateinisch – lesen und schreiben, behielten aber die Geistlichen als Schreiber bei und schickten sie auch als Bevollmächtigte zu Kaufabschlüssen übers Meer.⁸⁵ Obwohl immer öfter Schreiber auf Schiffen erwähnt werden, wissen wir nicht, seit wann sie auch von Schiffen in Dienst genommen wurden. Eindeutig zur Mannschaft gehörte ein Schreiber erst in der Hansischen Schiffsordnung von 1530.⁸⁶ Auf Koggen ist mit Schreibern wohl nur im Dienst der Kaufleute zu rechnen.

Somit fuhren auf Koggen bei reinen Handelsreisen außer der elfköpfigen Besatzung als weitere Personen Kaufleute oder deren Beauftragte in wechselnder Anzahl, immer häufiger auch ein Geistlicher oder Schreiber und seit etwa 1350 ein bis zwei Schiffsjungen, insgesamt etwa 15 bis 18 Mann. Gelegentlich kamen noch Fahrgäste dazu, etwa Handwerker oder Kaufleute mit ihren Familien, die sich in den Zielhäfen der Hansekoggen ansiedeln wollten, oder auch Pilger.

Der nächste wichtige Hinweis im Textausschnitt des Rudolf von Ems betrifft mit den sieben Tageszeiten die kanonischen Zeiten des klösterlichen Stundengebets. Nicht, dass wir daraus klösterliche Verhältnisse auf Schiffen ableiten könnten. Aber die vielen Geistlichen, die während des gesamten behandelten Zeitraums immer wieder auf Handelsschiffen mitgenommen wurden, waren natürlich eingeübt in die Stundengebete. Diese gaben in den Klöstern, in denen sie ihre Ausbildung erhalten hatten, dem Tag und der Nacht einen regelmäßigen Rhythmus, für den die Zeit schon seit dem 8. Jahrhundert durch die gläserne Sanduhr, auch Stundenglas genannt, eingeteilt wurde.⁸⁷ Die Gebetsglocke rief dann die Mönche zu jedem Stundengebet zusammen. Mit den so vorgeprägten Geistlichen an Bord der Handelsschiffe zeichnet sich zumindest der

⁸⁵ Fritz RÖRIG, *Die europäische Stadt im Mittelalter*. Göttingen 1955, S. 25 f. – Stuart JENKS, *Werkzeug des spätmittelalterlichen Kaufmanns: Hansen und Engländer im Wandel von memoria zur Akte*, in: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung* 52, 1992, S. 283–319, hier S. 283–291.

⁸⁶ DEGGIM, *Seemannsarbeit* (wie Anm. 49), S. 14, Anm. 60.

⁸⁷ HENNINGSEN, *Ursprung* (wie Anm. 47), S.101.

Weg ab, auf dem Sanduhr und Glocke von der klösterlichen Gebetszeiteinteilung zur Wacheinteilung auf den Schiffen gelangte.

Wir wissen nicht, wo und wann das geschah, können aber feststellen, dass in England, wo die Schiffsausstattung früh und detailliert schriftlich festgehalten wurde, das erste Stundenglas an Bord bereits 1295 erwähnt wird. Ebenfalls aus englischer Überlieferung wissen wir, dass 1345 im flandrischen Brügge 16 *orlogiis vitreis*, gläserne Uhren, auf einmal für den Gebrauch an Bord zu erwerben waren.⁸⁸ Auch wenn Sanduhren auf Hanseschiffen erst mehr als hundert Jahre später in den Schriftquellen erscheinen, bleibt es sehr unwahrscheinlich, dass dieses in einem Zentrum des Hanschandels längst erhältliche wichtige Hilfsmittel der Zeiteinteilung für Wachen auf Hansekoggen nicht benutzt wurde.

„Ach, gute Gesellen, nehmt es nicht zu leicht ehe ihr aufs Schiff geht,
geht ja zu der Beicht“

Der Schifffahrtshistoriker Paul Heinsius hat als erster angesprochen, dass man den Alltag an Bord nicht angemessen beschreibt, wenn man sich darauf beschränkt, die Seeleute als Erfüller von Tätigkeiten und Pflichten darzustellen. Sie waren doch Menschen aus Fleisch und Blut mit eigenen Gedanken, Gefühlen und Problemen, die sie in ihren Gesprächen und ihren Handlungen, die zum Teil durch Brauchtum geregelt waren, zum Ausdruck brachten.⁸⁹ Die wenigen schriftlichen Nachrichten, die wir über diese schriftlose Kultur der Seefahrenden haben, finden sich vor allem in zeitgenössischen Dichtungen zumeist aus dem Süden des deutschen Sprachraumes, geben also die Verhältnisse nicht nur von außen, sondern auch noch aus großer Entfernung wieder. Bildliche und archäologische Zeugnisse können nur selten zur Überprüfung der Angaben herangezogen werden. So verfügen wir nur über punktuelle Informationen, die sich in ihrer Wertigkeit schwer abschätzen lassen.

Anrufung Gottes

Rudolf von Ems geht in dem oben zitierten Textabschnitt auf das religiöse Verhalten an Bord ein. Er will die untadelige christliche Lebensführung des guten Gerhart herausarbeiten, wenn er schreibt, dass der von ihm als Schreiber engagierte Geistliche ihm im Dreistundenrhythmus die sieben kanonischen Stundengebete hält. Um abschätzen zu können, wie weit hier die dichterische Freiheit reichte, muss man zu bestimmen versuchen, welche Gebete aus welchen Anlässen denn sonst auf Koggen üblich waren. Auch dazu hat Heinsius eindrucksvoll herausgearbeitet, dass bereits ab 1210 mehrfach der Anfangsvers eines Liedes überliefert ist, das bei Fahrtbeginn von den Seeleuten gesungen wurde: *In gotesnamenvaren wir ...*⁹⁰ Die Wiener Meerfahrt von etwa 1250

⁸⁸ Ebd. S. 102. - HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 184.

⁸⁹ HEINSIUS, Schiff, S. 244.

⁹⁰ Ebd., S. 198–200.

nennt dieses Lied einen *leisen* – von *kyrieleis*.⁹¹ Dass auch beim Anlaufen eines Zielhafens ein christlicher Gesang angestimmt wurde, ist um 1130 in London überliefert, wo Seefahrer aus dem Maasgebiet nach altem Brauch mehrfach wiederholend das *Kyrie eleison* – „Herr erbarme dich“ – zu singen pflegten.⁹² Beide Gebetslieder waren durch Brauchtum festgelegt und gehörten so zusammen, dass sie die ganze Schiffsreise vom Ausgangs- bis zum Zielhafen unter den Schutz Gottes stellten. Dieses für das 12. und das 13. Jahrhundert nur in wenigen Bruchstücken erkennbare Brauchtum darf in seiner Langlebigkeit nicht unterschätzt werden, wurde es doch bis zum Ende der Segelschiffahrt beibehalten in dem Weckruf bei jedem Wachwechsel:

*Reise, Quartier, in Gottes Naam
Acht Glas sind slaan,
Uns Wach' is daan!
Reise, Quartier, in Gottes Naam!*

„Steh auf, Wachmannschaft, in Gottes Namen
acht Glasen sind geschlagen,
Unsere Wache ist beendet!
Steh auf, Wachmannschaft, in Gottes Namen!“⁹³

Dieser bei jeder vierstündigen Ablösung lang ausgesungene Weckruf beginnt mit dem Verb *reisen*, das in der Bedeutung aufstehen – englisch: *torise* – im Deutschen längst ausgestorben ist; es blieb nur in dieser Weckformel erhalten, was allein schon deren hohes Alter anzeigt. Entscheidend aber ist die Analogie zu dem sicher ins 13. Jahrhundert datierbaren Ausreiseliad. Genau wie dieses die ganze Schiffsreise in Gottes Namen beginnen lässt, lässt der Weckruf jede neue Arbeitsphase an Bord im Namen Gottes beginnen. Bei aller Lückenhaftigkeit der Überlieferung wird damit doch ein in sich schlüssiges System des Brauchtums erkennbar, das nicht nur die gesamte Reise, sondern jede einzelne Arbeitsphase unter Gottes Schutz stellte, wenn auch mit einer ständig wiederholten und dadurch erstarrten Formel.

Der festgefügte Rahmen allgemein christlichen Brauchtums ließ viel Raum für individuelle Glaubensäußerungen. So legt das um 1160 entstandene Versepos von König Rother diesem nach Aussendung einiger Schiffe ein Gebet um gute Rückkehr in den Mund:

*do stunt der kuninc rother
vn hat got den riehen unde den goten
durch sine othmode,
daz er sie sande
wider heim zuo lande.*

⁹¹ „Der Wiener Meerfahrt“, in: Gesamtabenteuer, hg. von Friedrich Heinrich von der Hagen, Bd. 2. Stuttgart 1850, S. 474, Verse 277–280.

⁹² HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 199.

⁹³ Ebd., S. 200.

„Da stand der König Rother
und bat Gott, den reichen und guten,
durch seine Demut,
daß er sie sende
wieder heim zum Lande.“⁹⁴

Umgekehrt wandten die Abreisenden sich auch an Gott mit der Bitte um seinen Segen für Land und Leute, die sie verließen. So schreibt Gottfried von Straßburg um 1210 von Tristan und Isolde, als sie Abschied nahmen von Irland und dem gesamten Hofstaat, der sie bis ans Schiff begleitet hatte:

*Si zwei si nigen dem lande do
und baten den gotes segen
der Hute unde des landes pflegen.*

„Sie beide wandten sich dem Lande zu
und erbaten Gottes Segen
für der Leute und des Landes Pflege.“⁹⁵

In der Wiener Meerfahrt baten alle Gott *umheguotenwint*, um günstigen Fahrtwind. Ganz besonders dringlich wurde das Gebet, wenn das Schiff unterwegs in ein Unwetter geriet, wie es auch die Wiener Meerfahrt schildert:

*Sich huob ein swern und geloben mit henden und mit vuezzen;
sie wolden gerne buezen, swaz sie heten getan,
unde wolden des ze buoze stan.
Der eine ze ietslichen sprach:
Daz diu vart ie geschach, daz mueze Gote sin geklaget!
Der wint den kiel ze sere jaget und des wazzers ünde.
Mich riuwent min sünde ...
Do nam der wint über hant;
sie ruorten dannoch nicht daz lant
unde riefen doch vil sere:
hilfa, lieber herre,
diner armen hant getat!
du engebest lere unde rat,
so mueze wir verderben gar.*

⁹⁴ „König Rother“. Ausgabe von Walter FLÄMIG (Altdeutsche Texte für den akademischen Unterricht, Bd. 2), Halle/Saale 1961, S. 7, Verse 185–189.

⁹⁵ Gottfried von Straßburg, Tristan und Isolt. Ausgabe von August Closs (Blackwell's German Texts), Oxford 1947, Verse 11532–11534.

„Es begann ein Schwören und Geloben mit Händen und mit Füßen;
sie wollten gerne büßen für das, was sie getan hätten,
und wollten sich deswegen der Buße stellen.
Der eine zu etlichen sprach:
Daß die Fahrt je geschah, das müsse Gott geklagt sein!
Der Wind jagt das Schiff zu sehr und des Wassers Wogen.
Mich reuen meine Sünden...
Da nahm der Wind überhand;
sie kamen dennoch nicht an Land
und riefen doch so sehr:
Hilf, lieber Herr,
den armen Geschöpfen deiner Hand!
wenn du nicht Anleitung und Rat gibst,
müssen wir verderben ganz und gar.“⁹⁶

Als der gute Gerhart nach langer Handelsfahrt mit seinem Schiff wieder in seine Heimatstadt Köln zurückkam, ging sogleich mit vielen anderen sein Sohn an Bord, begrüßte den Vater und dankte mit den Worten:

Su si gelobt der süeze Krist daz du gesunt mir können bist!

„Nun sei gelobt der gütige Christus, daß du mir gesund zurückgekommen bist!“⁹⁷

Die Texte wurden so ausführlich zitiert, weil sie die jeweilige Stimmung an Bord besser ausdrücken als andere historische Informationen. Auch geht aus ihnen die inhaltliche Bandbreite der Gebete hervor, die von der Fürbitte für die an Land Zurückgebliebenen über Bitten um günstigen Fahrtwind⁹⁸ und sichere Rückkehr bis zur Selbstanklage und Bußbereitschaft in Seenot, aber auch zum Dank für gesunde Heimkehr reichte.

Heiligenverehrung

Die Dichtungen und die rituellen Ansprachen des Namens Gottes bei Fahrt- und Arbeitsbeginn stimmen darin überein, dass sich die Seefahrenden direkt an Gott oder Christus wandten. Aus anderen Texten geht dagegen hervor, dass sie in Seenot verschiedene Heilige zwischenschalteten, die durch ihre Fürsprache bei Gott Beistand erreichen sollten, wie in zwei Hildesheimer Berichten des 12. Jahrhunderts über Wundertaten der dortigen Heiligen Godehard und Bernward überliefert ist:

Als ein seefahrender Kaufmann mit seinem Schiff in schweren Sturm geriet, erhoben alle an Bord großes Geschrei, und jeder fürchtete, dass seine letzte Stunde gekom-

⁹⁶ „Der Wiener Meerfahrt“ (wie Anm. 91), S. 476 f., Verse 342–352, 361–367.

⁹⁷ Rudolf von Ems (wie Anm. 84), S. 98, Verse 2867 f.

⁹⁸ „Der Wiener Meerfahrt“ (wie Anm. 91), S. 475, Verse 293 f: sie baten umbe guoten wint, äaz in den Got gesente.

men sei. Da flehten sie St. Godehard um Hilfe an und gelobten ihm für ihre Rettung ein silbernes Schiffchen. Ihnen wurde geholfen, und sie brachten ihre Votivgabe im Hildesheimer Dom dar, wo bereits viele Schiffchen aus Wachs anzeigten, dass auch andere Seefahrer den Schutz des Heiligen erfahren hatten.

Bremer Kaufleute wurden auf einer Englandfahrt vom Sturm überrascht, den sie vor Anker liegend abreiten wollten. Aber das Ankertau brach, und das Schiff wurde schwer beschädigt. Während des allgemeinen Bittens und Flehens um Schutz der Heiligen erwähnte einer von ihnen, dass ein heiliger Bischof von Hildesheim namens Bernward durch die von ihm bewirkten Wunder hervorrage. Sie riefen ihn an und erreichten das ruhige Wasser eines Hafens. Nach der Rückkehr bezeugten sie ihren Dank durch Niederlegung eines Schiffchens aus Wachs am Grab des Heiligen. Als sie später noch einmal durch Bernward aus ähnlicher Gefahr gerettet wurden, brachten sie ihm zum Dank einen silbernen Anker dar.

Es gibt noch eine Nachricht: 1254 wurde dem heiligen Nikolaus als Dank für Rettung aus Seenot ein silbernes Schiffchen in der Kirche zu Saint-Nicolasdu-Port in Frankreich⁹⁹ dargebracht.

Solche verstreuten Einzelnachrichten lassen sich erst richtig beurteilen, wenn ausnahmsweise einmal ein Mirakelbuch über Jahrhunderte geführt wurde, wie es von 1381 bis 1603 in der Kirche Unserer lieben Frau zu s-Hertogenbosch geschehen ist. Unter der Fülle der Votivgaben befanden sich auch zahlreiche *koggeschepen* aus Wachs oder Silber von Seeleuten aus Hansestädten wie Harderwijk¹⁰⁰ oder Kampen. In der Chapel of St. Anne in Bristol hatten sich im 15. Jahrhundert fünf silberne und 27 hölzerne Schiffchen angesammelt.¹⁰¹ Diesen hölzernen Votivschiffen entsprechen die vielen hölzernen Schiffchen, die im vorhansischen Danzig¹⁰² oder im wikingerzeitlichen Haithabu dem Boden anvertraut worden waren. Dem silbernen Votivanker von Hildesheim entsprechen die kleinen amulettartigen Anker aus einer Bleilegierung, die im Hafen von Haithabu niedergelegt¹⁰³ waren.

Das Votivbrauchtum der in Seenot geratenen Seeleute der Hansezeit hat also seine Wurzeln in vorchristlichen Verhaltensweisen und ist nach Ausweis archäologischer Funde im Hafenbezirk Bryggen der Stadt Bergen auch noch zur Zeit der Hanse außerhalb der Kirchen gepflegt worden.¹⁰⁴ Auch noch ganz andere religiös-magische Vorstellungen aus vorchristlicher Zeit kamen auf Koggen zum Zuge. Genau wie in Schiffswracks des römischen Kaiserreichs hat man unter den Masten der Kogge-

⁹⁹ Hans SZYMANSKI, *Schiffsmodelle in niedersächsischen Kirchen*, Göttingen 1966, S. 3–6.

¹⁰⁰ J. M. G. VAN DER POEL, *Scheepsmodellen in Nederlandse kerken*, Enkhuizen 1987, S. 26–28.

¹⁰¹ SZYMANSKI, *Schiffsmodelle* (wie Anm. 99), S. 6.

¹⁰² Lucja KUNICKA-OKULICZOWA, *Wczesnosredniowieczne zabawki i gry z Gdanska*, in: *Gdansk Wczesnosredniowieczny*, Bd. 1, Gdańsk 1959, S. 107–143, Taf. I–V.

¹⁰³ Hildegard ELSNER, *Wikingermuseum Haithabu: Schaufenster einer frühen Stadt*, Neumünster o. J. (ca. 1990), S. 114.

¹⁰⁴ Arne Emil CHRISTENSEN, *Boat finds from Bryggen*, in: *The Bryggen Papers. Main Series*, Bd. 1, Bergen 1985, S. 47–278, hier S. 157–169.

wracks von Kollerup (ca. 1150) und Vejby (ca. 1370) Münzen gefunden,¹⁰⁵ von deren Deponierung man offenbar eine Schutzwirkung erwartete.

Seit dem zweiten Quartal des dreizehnten Jahrhunderts ließen sich die verschiedenen Orden der Bettelmönche in den hansischen Seehäfen nieder, wurden die eigentlichen Seelsorger der Stadtbewohner und schlossen in diese Tätigkeit die Seefahrenden in besonderer Weise mit ein. Zwei Dominikaner begleiteten Jahr für Jahr die Lübecker Flotte nach Schonen. In der von Lübeckern auf dem Heringsmarkt von Falsterbo errichteten Marienkirche hielten sie Messe, boten Beichte und Absolution an, erteilten die letzte Ölung und bestatteten in der geweihten Erde um die Kirche diejenigen, die während der Seereise oder Marktsaison zu Tode gekommen waren. Auch für Stralsunder Bürger predigten Dominikaner auf den Schonenmärkten. Für die preußische Kapelle von Falsterbo waren die Franziskaner aus Braunsberg tätig, und die Stargarder Augustiner durften zu Dragör für Stargarder und Treptower Bürger eine Kapelle bauen.¹⁰⁶

Die Mönche bemühten sich auch auf der Hin- und Rückreise um die geistliche Betreuung aller, die an Bord waren. Ein Beispiel, wie sie das machten, gibt der Dichter Konrad von Würzburg um 1275 in einem Preislied auf Maria. Darin wird Maria mit dem Polarstern verglichen, der den Seefahrern vor der Einführung des Kompasses die Nordrichtung anzeigte und deshalb als Leitstern bezeichnet wurde. Er war für die Navigation so wichtig, dass er auf vielen Stadtsiegeln über dem Schiff dargestellt wurde.

Maria ...

*du glanzter leitesterne, der uf daz mer da schinet, ...
swaz diu syrene trüegesam versenken wil der schiffe
mit süezer doene griffe,
diu leitest, vrouwe, du ze stade;
din helfe uz tiefer sorgen bade vil manegen hat erlediget,
din lop hat uns geprediget Dominicus und Franciscus.*

„Maria ...

du glänzender Leitstern, der auf das Meer scheint...
Was auch die Sirene mit Trug
versenken will von den Schiffen
mit dem Zugriff durch süße Töne,
die leitest, Frau, du zum Gestade;
deine Hilfe hat aus dem Bad der tiefen Sorgen
sehr viele freigemacht.
Dein Lob hat uns gepredigt Dominicus und Franciscus.“¹⁰⁷

¹⁰⁵ ELLMERS, Lose Gegenstände (wie Anm. 5), S. 224.

¹⁰⁶ JOHANSEN, Kaufmannskirche (wie Anm. 82), S. 120.

¹⁰⁷ Konrad von Würzburg, Die Goldene Schmiede. Ausgabe von Edward Schröder, Göttingen 1926, Verse 828T und 148–155.

Wir können davon ausgehen, dass die Seeleute untereinander weitererzählten, wie ihnen auf vorigen Reisen Heilige bei Seenot geholfen oder was sie darüber von anderen gehört hatten. So konzentrierten sich hansische Seefahrer bald auf eine relativ kleine Gruppe von Heiligen, die in allen hansischen Seehäfen nahezu gleichförmig verehrt wurden.

Als 1401 nicht nur die Besucher der Schonenmärkte, sondern alle Lübecker Seefahrer – *erlike koplude, schepheren unde schipmans* – sich zu einer Bruderschaft zusammenschlossen und St. Nikolaus als Nothelfer zu ihrem Patron wählten, waren ihre guten Beziehungen zu den Dominikanern so eng, dass sie das Nikolausbild, eine lebensgroße Sitzfigur aus Holz, in deren Burgkirche aufstellen¹⁰⁸ und davor eine ewige Messe lesen ließen. Dabei werden einmal auch die Motive angesprochen, die zu diesem Zusammenschluss führten. Wenn nämlich von den Seefahrern bei der Ausübung ihrer risikoreichen Tätigkeit *leider vele van watersnoth to deme dode komen*, können ihnen, anders als denen, die daheim sterben, die Sterbesakramente nicht gewährt werden, auch konnte niemand Fürbitte für sie halten – *de ok nemandes hebhen, de vor se biddet*.¹⁰⁹

Da ertrunkene Seefahrer nicht in einem Grab bestattet werden konnten, wo man ihrer hätte gedenken können, wurden zumindest für besonders wohlhabende Schiffer von den Hinterbliebenen seit dem späten 15. Jahrhundert Epitaphien errichtet, so 1482 in Prohn bei Stralsund eine Grabplatte aus gotländischem Kalkstein mit einer Inschrift, die mit den Worten schließt: *vordrank Radlef Beizet, dem Got gnedich sy*.¹¹⁰

Besonders aussagefähig ist die Inschrift der hölzernen Gedenktafel mit Schiffbruchdarstellung des Lübecker Bergenfahrers Hans Ben in der Lübecker Marienkirche. Mit ihm zusammen waren 33 weitere Männer ertrunken. Ein Teil der Inschrift wendet sich an die Betrachter des Epitaphs:

Och guden geselle holdet nicht to licht er gi to scepe gat gatjo to der bicht et was so kort ene tyd dat wi unser lebendes wurden quid, en pater noster vor alle criste selen.

„Ach gute Gesellen, nehmt es nicht zu leicht ehe ihr aufs Schiff geht, geht ja zu der Beicht“, es war eine so kurze Zeit daß wir unser Leben verloren.

Ein Vaterunser für aller Christen Seelen.“¹¹¹

Arbeitslieder und Erzählstoffe

Trotz aller Gefahren und des Ernstes, in dem man mit ihnen umging, darf man sich das Leben an Bord von Koggen keineswegs ständig niedergeschlagen oder angstvoll vorstellen. Auch da drücken wieder die Dichter des 12. und 13. Jahrhunderts die Stimmung an Bord am deutlichsten aus, wenn es von den Seeleuten heißt:

¹⁰⁸ Hildegard VOGELER, Thronender Bischof (Der Heilige Nikolaus), in: Seefahrt (wie Anm. 1), S. 186 f.

¹⁰⁹ SIMON, Ursprung (wie Anm. 1), S. 16.

¹¹⁰ Wolfgang RUDOLPH, Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. (Schriften des DSM 24), Leipzig/Hamburg 1987, S. 78, Abb. 68.

¹¹¹ Karl PAGEL, Die Hanse, neu bearbeitet von Friedrich Naab, Braunschweig 1983, S. 128.

*Iren ruof sie do hoben uon deme stade sie vuoren.
eia we die segele duzzen do sie in owe vluzzen.*

„Ihren Ruf sie da anhoben, von dem Gestade sie fuhren.
Eia, wie die Segel rauschten als sie in der Strömung trieben.“¹¹²

An anderer Stelle heißt es: *Den ruof sie vrolichen sungen.*¹¹³ Als „fröhlich“ bezeichnen die Dichter die Seefahrt sehr häufig. Mit dem mittelhochdeutschen Ausdruck „den Ruf singen“ sind in feste Formeln gefasste Arbeitsgesänge gemeint. Sie bestanden aus Aufforderung und zustimmender Antwort, mit der der Seemann signalisierte, dass er die Aufforderung bei den Segelmanövern und sicher auch beim Laden oder Löschen im Hafen verstanden hatte. Da viele Arbeitsvorgänge nur von mehreren in gleichem Rhythmus getan werden konnten, wurden zumindest die Antworten von allen zugleich ausgesungen und je nach Dauer der Tätigkeit variierend wiederholt oder ausgestaltet.

Auch über das Freizeitverhalten der Menschen an Bord geben uns die Dichtungen einige Hinweise. So heißt es im Nibelungenlied anlässlich der Rückreise König Günthers von Island zum Rhein:

*Do hört man uf ir verte / maneger hande spiel: aller kurzewile / der heten si vil.
do kom in zuoir reise /
ein rehterwazzerrind:
sie fuoren von dem lande / vil harte vroelichensint.*

„Da hörte man auf ihrer Fahrt allerhand Spiel: von aller Kurzweil hatten sie viel.
Da kam ihnen zu ihrer Reise
ein rechter Wasserwind:
sie fuhren von dem Lande seitdem sehr fröhlich.“¹¹⁴

Leider sind Kurzweil und Spiel im Mittelalter wie heute sehr unpräzise Begriffe, unter denen man nahezu jeden Zeitvertreib vom Kampf- über Gesellschafts- bis zum Musik-, Brett- oder Würfelspiel verstehen kann. Etwas genauer ist der schon genannte Konrad von Würzburg, wenn er auch wieder von einer größeren Zahl von Reisenden an Bord schreibt:

*Si triben kurze wile
mit höfelichen maeren.*

„Sie trieben Kurzweil
mit höfischen Erzählungen.“¹¹⁵

¹¹² „König Rother“ (wie Anm. 94), S. 7, Verse 180–183.

¹¹³ „Der jüngere Titirel“. Ausgabe von K. Hahn, Quedlinburg 1854, Vers 1652.

¹¹⁴ „Das Nibelungenlied“. Ausgabe von Helmut de Boor, Leipzig 1959, S. 154, Strophe 527.

¹¹⁵ Konrad von Würzburg, Trojanerkrieg. Ausgabe A. von Kellen. Stuttgart 1858, S. 352, Verse 29484 f.

Diese Aussage können wir überprüfen. Wir kennen nämlich einen umfangreichen Erzählstoff, den Soester und Bremer Kaufleute, die Mitte des 13. Jahrhunderts mit Koggen nach Norwegen gefahren sind, ihren dortigen Handelspartnern erzählt haben. Diese haben ihn dann als Thidreksaga ins Norwegische übersetzt und aufgeschrieben. Auf diese Weise ist einmal nachweislich ein großes Stück mündlicher Kultur durch Schifffahrt weitergegeben und bis heute überliefert worden, nämlich die Sagen um Dietrich von Bern und von Wieland dem Schmied, die Nibelungensage sowie viele andere Sagen und unterhaltsame Geschichten.¹¹⁶ Wir können dabei ganz sicher sein, dass solche Erzählungen nicht nur im Hafen, sondern genauso auch bei Hin- und Rückreise auf den Schiffen erzählt wurden.

Spiele und Feste

Eines der Spiele auf Schiffen spricht Gottfried von Straßburg um 1210 an, als sein Tristan ein norwegisches Handelsschiff besucht, das bei seiner Burg landete. An Bord sieht er ein *schachzabel*¹¹⁷ hängen, ein Schachspiel. Diese Angabe lässt sich archäologisch überprüfen: Im norwegischen Bergen wurden Schachfiguren aus Walrosselfenbein ausgegraben, von denen einige erst halb fertig waren. Sie scheinen ein Bergener Exportschlager gewesen zu sein, der nach Ausweis anderer Funde weit übers Meer Verbreitung fand.¹¹⁸ Wir können davon ausgehen, dass zumindest die hansischen Bergenfahrer auf ihren Koggen Schachspiele nicht nur transportierten, sondern auch selber spielten, etwa in den wetterbedingten langen Wartezeiten während der Reisen. Die kostbaren Elfenbeinfiguren wurden wohl nur von den Leuten „hinter dem Mast“ verwendet.

Auch Spielsteine einfacher Art wurden auf verschiedenen Koggewracks gefunden. Auf dem von Kollerup lagen im Vorschiff, wo die Mannschaft ihre Schlafplätze hatte, ein kleiner Würfel und neun flache runde Spielsteine so nahe beieinander, dass sie in einem Beutel gesteckt haben müssen, der aber nicht erhalten blieb. Sie waren alle sorgsam, doch nicht ganz gleichmäßig aus Holz geschnitzt – sehr wahrscheinlich von einem der Seeleute des Schiffes, der damit das damals weit verbreitete Mühlespiel spielen konnte, wenn sein Spielpartner ähnlich ausgestattet war. Aber auch reine Würfelspiele oder unterschiedliche Kombinationen von Würfel- und Brettspielen waren mit dem kleinen Spielsatz möglich. Ein aus Holz gedrechselter, also an Land erworbener, doppelkonischer Spielstein aus einer im Hafen von Kalmar gesunkenen Kogge war mit 6,8 cm Durchmesser so groß und dick,¹¹⁹ dass man das Spielfeld für seinen Einsatz nur auf die Decksplanken zeichnen konnte.

¹¹⁶ Fritz MARTINI, Deutsche Literaturgeschichte, Stuttgart 1962, S. 79.

¹¹⁷ Gottfried von Straßburg (wie Anm. 95), S. 27 f., Verse 2217–2225. Die neben dem Brett aufgehängten Schachfiguren müssen in einem Behältnis, wahrscheinlich einem Beutel, aufbewahrt worden sein.

¹¹⁸ Schachfiguren des 12./13. Jhs. aus Walrosszahn habe ich mit ihren Fundorten in folgenden Museen notiert (F.O. = Fundort): Bergen, Bryggen Museum – F.O. Bergen, Bryggen (dort auch ein Reiter aus Holz); London, British Museum – F.O. Insel Lewis, Hebriden; Stockholm, Statens Historiska Museet – F.O. Solberga, Öland; Das Roemer-Museum in Hildesheim besitzt zwei flache runde (Mühle-) Spielsteine mit figürlichen Reliefs aus Walrosszahn – F.O. wahrscheinlich Hildesheim.

¹¹⁹ ELLMERS, Lose Gegenstände (wie Anm. 5), S. 129 f.

Nicht auf Koggen, sondern unmittelbar an der mittelalterlichen Uferkante des Lübecker Hafens wurden zwei einfache Musikinstrumente ausgegraben, die sich wegen ihrer geringen Größe und Robustheit bequem auch von Seeleuten mitnehmen ließen. Das eine ist eine Maultrommel, deren kräftiger Eisenbügel zum Spielen gegen die Zähne gedrückt werden musste, damit der Mundraum als Resonanzkörper dienen konnte. Mit den Fingern wurde dann die – am Fundstück abgebrochene – dünne Stahlzunge zwischen den Bügelenden gezupft. Das zweite Instrument ist eine Blockflöte aus einem langen Röhrenknochen, in den die Anblasöffnung sowie drei Grifflöcher oben und eins für den Daumen unten eingeschnitten sind. Bei dieser Flöte ist das Mundstück abgebrochen.¹²⁰ Beide Instrumente waren also unbrauchbar und entweder vom Schiff oder direkt von der Kaje aus weggeworfen worden.

In Lübeck sind im 14. Jahrhundert Geldbeträge für zwei Flöten und fünf Spielleute auf einem Schiff abgerechnet worden,¹²¹ offensichtlich für einen der großen Empfänge, die aus besonderem Anlass, vielleicht vor der ersten Ausfahrt eines neuen Schiffes oder nach einem großen Kaufabschluss, auf einem im Hafen liegenden Schiff gegeben wurden. Das Fresco der Zeit um 1380 im Ratskeller von Wismar zeigt ein solches Bordfest auf dem Deck einer Kogge, bei dem drei Spielleute mit Blasinstrumenten Musik machen. Aus Bierkannen und Weinflaschen wird kräftig getrunken. Dabei ist auch der Mann nicht vergessen worden, der auf einem Leichter sitzt, mit dem die letzten aus der Kogge ausgeladenen Stockfisch-Bündel und Herings(?)-Fässer an Land geschafft werden.¹²² Hier wurde offenbar die erfolgreiche Rückkehr eines Wismarer Schiffes aus Bergen gefeiert, und zwar recht ausgelassen und zum Teil derb.

Auch solche Bordfeste, die in der historischen Hanseforschung bisher gar keine Beachtung gefunden haben, spiegeln sich in der zeitgenössischen süddeutschen Dichtung wider. Rudolf von Ems lässt den guten Gerhart um 1230 sagen, als er nach langer Handelsreise mit seinem Schiff nach Köln heimkam:

*Minen vriunden ich do hat künden vil vroeliche daz ich e nie so riche kaeme wider
noch so vro, und daz ich richer waere do dan in allen minen tagen...
Des vreuten mine vriunde sich, ir vreude was so grozlich,
do si vernamen daz ich kam,
min wip ir vriunde zuo ir nam und ouch min sun. si kamen do und waren
meiner kunfte vro und mines grozen heiles geil,
der hurger ein vil michel teil riten gegen mir an den Rin...
do giengen mine vriunde sa durch schouwen dar uf minen kiel.*

¹²⁰ Ingrid SCHALIES, Archäologische Untersuchungen zum Hafen Lübecks. Befunde und Funde der Grabung An der Untertrave/Kaimauer, in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 18, 1992, S. 305–344, hier S. 322 f. mit Abb. 8,11 und 8,12.

¹²¹ HEINSIUS, Schiff (wie Anm. 22), S. 245 mit Anm. 5.

¹²² FAUST/KUHLOW, Detail (wie Anm. 75). – Ein vergleichbares Bordfest mit Blasmusik – Trompete und Posaune – und Getränken ist bei der Abfahrt eines Holk des frühen 15. Jhs. in einer Pariser Tristan-Handschrift dargestellt. Abgebildet bei Christiane VILLAIN-GANDOSSI, Le navire médiéval à travers les miniatures, Paris 1985, Abb. 43.

„Meinen Freunden, bat ich da [den Boten],
sehr fröhlich anzukündigen, daß ich noch nie so reich wiedergekommen sei noch so
froh und daß ich reicher wäre jetzt als in allen meinen Tagen ...
Darüber freuten meine Freunde sich.
Ihre Freude war so groß
als sie vernahmen, daß ich kam.
Mein Weib nahm ihre Freunde mit und auch meinen Sohn. Sie kamen da und waren
meiner Ankunft froh und auf mein großes Glück neugierig.
Ein großer Teil der Bürger ritten zu mir an den Rhein ...
Da gingen meine Freunde dann um zu schauen dort auf mein Schiff.“¹²³

Der Dichter lässt uns erleben, welch ein Ereignis die Rückkehr eines Handelsschiffes mit „großem Kaufschatz“ für alle Beteiligten war, nicht nur für die Familie des Kaufmanns, sondern auch für seine Geschäftspartner, die *vriunde*. Ein Begrüßungstrunk für alle war bei jedem Empfang gute mittelalterliche Sitte. Das Wismarer Fresco und der Textabschnitt aus dem guten Gerhard passen also wie zwei Seiten einer Medaille zusammen und interpretieren sich wenigstens zum Teil wechselseitig. Dadurch kommt in skizzenhaften Umrissen auch einmal die festliche Seite des Alltags auf Koggen zum Ausdruck, die von der historischen Überlieferung nahezu ganz unterschlagen wird und doch in ihrer Bedeutung für die betroffenen Menschen nicht unterschätzt werden darf.

¹²³ Rudolf von Ems (wie Anm. 84), Verse 2804–2809, 2815–2823, 2826 f.

Ergebnisse der Versuchsfahrten mit Kogge-Nachbauten

Durch Windkanalversuche mit Modellen und durch Segeln mit Nachbauten der Bremer Hansekogge wurden so viele verschiedenartige Informationen zum Segeln mit Koggen um 1380 gewonnen, dass hier nur die schiffahrtsgeschichtlich wichtigsten kurz skizziert werden können. Für die übrigen Ergebnisse zu Detailfragen des Baus (Baykowski 1991), zum Seegangsverhalten, zum Trimm des Segels, zur Rolle des Bratspills für das Heißen und Fieren des Segels, zu den Steuerkräften des Heckruders und der seitlichen Abdrift, zu den Roll- und Stampfperioden und zu vielen weiteren Details aus dem Alltag an Bord von Koggen sei auf die in der Literaturliste angegebenen wissenschaftlichen Untersuchungen und den Reisebericht von P. Baumann (1992) verwiesen.

Generell konnten Koggen praktisch nicht gegen den Wind kreuzen. Der flache Kiel hatte eine zu große seitliche Abdrift zur Folge und das Wenden erforderte zu zeitaufwendige Segelmanöver. Deshalb blieb auf Koggen nichts weiter übrig, als bei widrigen Winden so lange zu warten, bis diese sich in eine günstige Richtung drehten, d.h. von achtern oder bis maximal 90° von der Seite kamen. Die Kogge gilt deshalb als „Halbwindsegler“ (Postel 1997; Sauer 2003). Weitere Wartezeiten wurden durch Stürme verursacht. Die Koggen mit ihrem offenen, nicht wasserdichten Deck und der fehlenden Unterkunft für die Mannschaft tat gut daran, sich vor jedem aufziehenden Sturm im Windschatten von Inseln, schützenden Buchten oder Flussmündungen vor Anker zu legen, bis sich das Wetter besserte. Sie hatten ja bei auflandigem Sturm keine Chance, sich von der Küste frei zu segeln, mussten aber für ihre Navigation ohne Kompass in Sichtweite wenigstens der markantesten Küstenpunkte fahren. Nur durch genaue Kenntnis aller bei den verschiedensten Windrichtungen Schutz bietenden Küstenstellen konnte der Schiffer für die Sicherheit von Schiff und Besatzung sorgen!

Mit günstigen Winden konnten Koggen erstaunlich schnell segeln. Bei Versuchsfahrten erreichten sie mit starkem Wind 8 Knoten, mit schwachem um 3 Knoten; im Durchschnitt lagen die Werte bei 5 Knoten (Brandt 1992). Diese Werte entsprechen der historischen Realität: 1418 erreichte z.B. eine Kogge von Reval aus in knapp sieben Tagen Lübeck, segelte also im Schnitt 4,5 Knoten und war damit wesentlich schneller als jede Fahrt auf der Landstraße zwischen beiden Orten. Nur ein Jahr vorher waren dagegen die zeitig im Frühjahr von Lübeck nach Nowgorod absegelnden Koggen im Herbst immer noch nicht zurück, weil der Wind nicht aus Osten wehte (Ellmers 2005, 254 f.). Trotz der guten Übereinstimmung der gemessenen Geschwindigkeiten mit überlieferten schnellen Reisen waren demnach die tatsäch-

lichen Reisedauern der Koggen weder für die Schiffer oder befrachtenden Kaufleute noch für den die Messergebnisse berücksichtigenden Wissenschaftler berechenbar. Zu unwägbare waren die verzögernden Momente (Sauer 2003).

Weiter ergab sich, dass die Achterkastelle, die zunächst nur den Armbrustschützen einen günstigen hohen Standort geben sollten und sekundär dem Schiffer und mitreisenden Kaufleuten eine geschützte Unterkunft gewährten, tief greifende Folgen für Besegelung und Schiffsführung nach sich zogen. Die älteren Koggen ohne Kastellaufbauten führten ein relativ niedriges, aber sehr breites Segel an einer langen Rah. Bei den Segelversuchen zeigte sich, dass zur optimalen Nutzung seitlicher Winde die Rah zwischenzeitlich kurz in Längsrichtung auf das Deck gefiert werden musste. Dadurch war ihre halbe Länge bei Koggen mit Kastellen auf die Entfernung vom Mast bis zur Vorderkante Achterkastell begrenzt. Damit trotzdem die Segelfläche ausreichend groß blieb, mussten Mast und Segel nun sehr viel höher gefertigt werden. Dafür wurde die ungünstige Auswirkung auf das Krängungsverhalten der Kogge in Kauf genommen, so dass man bei leichter Ladung mehr Ballast als vorher brauchte. Bildliche Darstellungen bestätigen, dass Koggen ohne Kastelle niedrige breite Segel führten, die mit Kastellaufbauten dagegen die hohen schmalen Segel (Abb. 1).

Am meisten veränderte sich jedoch die Situation für die Schiffsführung (Sauer 2002). Ohne Achterkastell konnte der Schiffer an der Pinne des Heckruders alle seine Aufgaben wahrnehmen, nämlich das Schiff auf Kurs halten sowie den Schiffsort und den Schiffszustand jederzeit kontrollieren. Seit aber die Pinne vom Achterkastell überbaut war, fehlte ihm dort die dafür nötige Rundumsicht. Erstmals in Nord- und Ostsee wurde eine Arbeitsteilung zwischen Rudergänger und Schiffsführer erforderlich, denn letzterer konnte seine Aufgaben nur noch vom Deck des Achterkastells aus wahrnehmen. Von dort musste er dem Rudergänger durch Zuruf angeben, wie er zu steuern hatte. Diese Arbeitsteilung hat sich seitdem in der Schifffahrt durchgesetzt.

Schließlich gaben die Versuchsfahrten entscheidende Anhaltspunkte zum Verständnis der schriftlich überlieferten Besatzungszahlen. Danach kam die Bremer Kogge mit minimal elf Mann aus, die bei durchgehender Tag- und Nachtfahrt in zwei Wachen zu fünf Mann eingeteilt waren; der elfte war der Koch (Ellmers 2003, 171 f.). Nur beim Heißen und Fieren des Segels mussten alle anpacken (Baumann 1992, 178 f.; Sauer 2003, 24).



Abb. 1: a. Kogge ohne Achterkastell mit niedrigem breitem Segel. Kieler Siegel 1365; b. Kogge mit Achterkastell und hohem schmalen Segel. Stralsunder Siegel 1329. Nach Ewe.

Literatur

- BAUMANN, P.**, Abenteuer Hanse-Kogge. Logbuch einer Seereise in die Geschichte. Stuttgart 1992.
- BAYKOWSKI, U.**, Die Kieler Hansekogge. Der Nachbau eines historischen Segelschiffes von 1380, Kiel 1991.
- BRANDT, H.**, Segelleistungsmessungen an Bord der Hansekogge, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 86, 1992, S. 241–248.
- BRANDT, H., HOCHKIRCH, K. UND HOHEISEL, W. –D.**, Experimentelle Ermittlung der Segelleistung von einem originalgetreuen Nachbau der Hansekogge von 1380. Abschlussbericht für die Deutsche Forschungsgemeinschaft, Technische Universität Berlin, 1994.
- CLAUSEN, I.**, Die Segeleigenschaften der Bremer Hansekogge von 1380 aus Messungen im Windkanal. Diplomarbeit am Institut für Schiffbau, Universität Hamburg, 1988.
- ELLMERS, D.**, Alltag auf Koggen nach Bildern, Funden und Texten, in: Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, hg. von Hoffmann, G., und Schnall, U., Hamburg 2003, S. 162–193.
- ELLMERS, D.**, Die Schiffe der Hanse und der Seeräuber um 1400, in: Störtebecker – 600 Jahre nach seinem Tod, hg. von Ehbrecht, W., Trier 2005, S. 153–168.
- EWE, H.**, Schiffe auf Siegeln, Bielefeld 1972.
- GARRN, J.**, Die praktische Segelerprobung mit der Kieler Hansekogge, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 89, 1995, S. 269–272.
- HOHEISEL, W.-D.**, A full-scale replica of the hanse cog of 1380, in: Yearbook of the international association of transport museums 15/16, 1988/89, S. 26–33.
- PAARDEKOPER, R.**, „Probier mal die Hängematte aus, in denen die Matrosen schliefen (...)“, in: Experimentelle Archäologie. Bilanz 1999, 2000, S. 37–50.
- POSTEL, H.**, Über das Stabilitätsverhalten der Bremer Hansekogge von 1380, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 91, 1997, S. 207–222.
- ROHLF, P.**, Stabilitätsverhalten der mit offenem Deck segelnden Bremer Hansekogge von 1380. Diplomarbeit am Institut für Schiffbau, Fachhochschule Kiel, 1991.
- SAUER, A.**, Positionen der Schiffsführung, in: Deutsches Schiffsarchiv 25, 2002, S. 337–348.
- SAUER, A.**, (2003): Segeln mit einem Rahsegel, in: Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie, hg. von Hoffmann, G., und Schnall, U., Hamburg 2003, S. 18–33.

Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter

Für unser Thema kann ich auf die Ergebnisse eines mehr als drei Jahrzehnte lang durchgeführten Forschungsprogramms zur Geschichte der Binnenschifffahrt Mitteleuropas zurückgreifen.¹ Daraus ist u. a. mit der 1998 von Martin Eckoldt herausgegebenen Geschichte der deutschen Wasserstraßen ein umfassendes Kompendium hervorgegangen,² in dem sechs historisch interessierte Wasserbau-Ingenieure den Forschungsstand für die deutschen Flüsse und Kanäle soweit möglich von der Vorgeschichte an solide aufgearbeitet haben. Die Situation der Binnenschifffahrt im hohen und späten Mittelalter wurde allerdings noch nirgends zusammenfassend dargestellt. Um das hier nachzuholen, wird zunächst der Ausgangspunkt so genau wie möglich erfasst.

1. Das frühe Mittelalter

Am präzisesten fasste bereits der antike Gelehrte Poseidonios die wesentlichen Faktoren der Nutzung von Binnenwasserstraßen zusammen, als er die handelsgeographischen Gegebenheiten Galliens kurz vor der Eroberung durch Caesar beschrieb: *Das ganze Land ist von Flüssen durchströmt, die von den Alpen, Cevennen und Pyrenäen kommen und in den Ozean oder das Mittelmeer fließen. Die durchflossenen Gegenden sind eben oder hügelig und die Flüsse schiffbar. Sie haben eine so glückliche Natur, dass die Waren leicht aus einem Meer ins andere transportiert werden können, so dass man sie nur kleine Strecken über Land schaffen muss.*³ Für unser Thema greife ich vier entscheidende Punkte heraus:

¹ Publiziert unter der Rubrik „Binnenschifffahrt“ in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 2 (1978)–26 (2003) sowie für die Vor- und Frühgeschichte bis zum frühen Mittelalter in: Johannes Hoops, Reallexikon der Germanischen Altertumskund, 2. Aufl., ab Bd.3, Berlin 1976, mit den Stichwörtern: „Binnenschifffahrt“, „Einbaum“ usw. bis „Wasserwege“. – Zu weiteren Beiträgen vgl. die Bibliographien von Detlev Ellmers in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 25, 2002, S.498–512, und von Martin Eckoldt in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 26, 2003, S.12–19. – Zu den Wasserstraßen der Neuzeit: Ingo Heidbrink, Binnenschifffahrt, in: Enzyklopädie der Neuzeit, Bd.2, Stuttgart 2005, Sp.262–268.

² Martin ECKOLDT, Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen, Hamburg 1998.

³ Zitiert nach Dieter TIMPE, Griechischer Handel nach dem nördlichen Barbaricum (nach historischen Quellen), in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, hg. von Klaus Düwel u. a., Teil 1, Göttingen 1985, S.181–213, hier S.207.

Erstens: Die für Transporte *so glückliche Natur* dieser Flüsse wird von der Paläobotanik bestätigt, der zufolge Gallien nach der Eiszeit mit seiner natürlichen Vegetation das Waldland wurde, das es bis heute geblieben ist.⁴ In Urwäldern bieten aber die Gewässer die einzigen von der Natur vorgegebenen Wegemöglichkeiten, die der Mensch für jede Art von Verkehr ohne einen einzigen Eingriff in den natürlichen Zustand nutzen kann, sofern er über Wasserfahrzeuge verfügt, und das war bereits seit dem späten Paläolithikum der Fall. Auch wenn der Mensch seit dem beginnenden Neolithikum zunehmend Waldflächen für landwirtschaftliche Nutzung rodete und Landwege anlegte, blieb die natürliche Gunst der Gewässer für den Verkehr unverändert erhalten.

Zweitens: Geographisch trifft diese *glückliche Natur* nicht nur auf die Flüsse Galliens zu, sondern auf alle Flüsse der Flachland- und Mittelgebirgszone Europas zwischen der französischen Atlantikküste und dem Ural.

Drittens: Zeitlich bestand diese *glückliche Natur* nicht nur in der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts v. Chr., sondern wurde in der Vorgeschichte bereits seit dem frühen Neolithikum genutzt.⁵ Auf der anderen Seite kann seine Nutzung bis an die Schwelle des hohen Mittelalters belegt werden, wie Eckoldt in seiner bahnbrechenden Arbeit nachgewiesen hat.⁶ Auf Details sei später eingegangen; hier genügt die Feststellung, dass Poseidonios auch für den auf unserer Tagung zu betrachtenden Zeitraum die Ausgangssituation treffend umrissen hat.

Viertens: Inhaltlich beschrieb Poseidonios nicht einzelne schiffbare Flüsse, sondern ein dem Gütertransport dienendes Netz transkontinentaler Binnenwasserstraßen, das durch kurze Landwege über die Wasserscheiden von einem Flussoberlauf zum anderen zusammengehalten wurde. Damit stellte er zugleich die entscheidende Baumaßnahme heraus, durch die der Mensch die in ihrem Naturzustand belassenen Flüsse zu einem Wasserstraßensystem machte: Ein einziger, verhältnismäßig kleiner Eingriff in die Natur, nämlich an den entscheidenden Stellen die Einrichtung und Unterhaltung der *kleinen Strecken über Land* sowie die Organisation des Umladens von Wasserfahrzeugen auf Landtransportmittel und umgekehrt, machte aus den von Natur vorgegebenen Flüssen ein Netzwerk transkontinentaler Wasserstraßen. Dieses Netzwerk fand schließlich dort, wo die Flüsse ins Meer mündeten, Anschluss an das Netz der Seeverkehrswege. So großen Nutzen für den Gütertransport brachte eine so kleine Korrektur der Natur!

⁴ Brigitte URBAN, Quartäre Vegetationsgeschichte im norddeutschen Raum, in: Ur- und Frühgeschichte in Niedersachsen, hg. von Hans-Jürgen Hässler, Stuttgart 1991, S. 38–53.

⁵ Detlev ELLMERS, Zwei neolithische Bootsmodelle donauländischer Kulturen, in: Kulturen zwischen Ost und West. Festschrift für Georg Kossack, hg. von Amei Lang, Berlin 1993, S. 9–17.

⁶ Martin ECKOLDT, Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 14), Oldenburg 1980.

Unser Thema betrifft also eine Netzwerk-Struktur, die von der Forschung jedoch erst in jüngster Zeit wahrgenommen wurde. Deshalb seien hier noch wenige allgemeine Bemerkung eingeschaltet: Netze haben im Prinzip eine sehr einfache Struktur, da sie nur aus zwei Komponenten bestehen, aus Fäden und aus Knoten, die von den Netzwerk-Spezialisten Schnittstellen genannt werden. Auf unser Thema angewandt bilden die Binnenwasserstraßen die Fäden und die Häfen die Schnittstellen zu den Organisationszentren der Schifffahrt und zu anderen Verkehrswegen. Eine Darstellung dieses Netzwerks darf sich also nicht mit bloßen Wasserbau-Maßnahmen entlang der Binnenwasserstraßen begnügen, sondern muss die Häfen als die für die Nutzung der Wasserstraßen entscheidenden Schnittstellen mit einbeziehen. Unter Hafen verstehe ich dabei jede Art von Schiffslandeplatz, unabhängig davon, ob er mit einer Siedlung verbunden ist oder nicht.

1.1. Die Fahrstrecken

An der Schwelle des hohen Mittelalters bildeten Flüsse und Seen in ihrem naturbelassenen Zustand die Binnenwasserstraßen. Jedoch waren die Flüsse sehr viel weiter aufwärts schiffbar als die heutigen Schiffbarkeitsgrenzen anzeigen. Der schon genannte Wasserbauingenieur Eckoldt⁷ hat 1980 die geniale Methode publiziert, nach der die Schiffbarkeitsgrenzen der Flüsse im frühen Mittelalter sicher bestimmt werden können: Er hat die historischen Nachrichten und archäologischen Indizien für die Schiffbarkeit kleiner Flüsse zusammengetragen und an den betreffenden Stellen deren heutige Wasserführung (in Kubikmeter pro Sekunde = m^3/s) gemessen und festgestellt, dass die geringste Wasserführung, die noch das Befahren mit kleine Wasserfahrzeugen erlaubte, bei 1,5 bis 3 m^3/s lag.⁸ Flüsse mit einer heutigen mittleren Wasserführung von ca. 4 m^3/s sind deshalb bei entsprechend geringem Gefälle auch ohne historische Nachrichten als sicher schiffbar anzusehen.

Danach waren selbst bei Berücksichtigung von Klimaschwankungen die von Poseidonios genannten *kleinen Strecken über Land*, die über die Wasserscheiden hinweg die Flüsse miteinander vernetzten, in der Tat nicht länger als ein oder zwei, maximal gelegentlich drei Tagereisen. Leider erweckt die Bezeichnung „Schleppstrecke“, die in der deutschen Forschung für solche Verbindungswege üblich ist, die in den meisten Fällen unzutreffende Vorstellung, dass auch die Wasserfahrzeuge von einem Fluss in den anderen transportiert wurden. Tatsächlich gab es in der Regel keine durchgehende Schifffahrt, sondern, wie schon Poseidonios schrieb, nur durchgehenden Warentransport.⁹ Die dafür nötige Organisationsform wird weiter unten behandelt. Da sich die Flüsse seit dem frühen Mittelalter zwar im lokalen Detail ihrer Flussschleifen stellenweise sogar sehr häufig geändert haben, nicht aber in ihrem generellen Verlauf, ist

⁷ Vita und Bibliographie: Detlev ELLMERS, Dr. Martin Eckoldt (1910–2003), in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 26, 2003, S.7–19.

⁸ ECKOLDT, Schifffahrt (wie Anm. 6), S.36–44; ders., Flüsse und Kanäle (wie Anm. 2), S.10.

⁹ Detlev ELLMERS, Schleppstrecken (für Schiffe), in: Johannes Hoops, Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. Aufl., Bd. 27. Göttingen 2004, S.1165–173.

das gesamte Netzwerk der frühmittelalterlichen Binnenwasserstraßen an den heutigen Gewässerkarten ablesbar. Wir sind also in der glücklichen Lage, das für den Gütertransport wichtigste Verkehrsnetz komplett darstellen zu können.

Allerdings war dieses Netz keineswegs das ganze Jahr über gleichmäßig befahrbar. Nicht nur Eis und Eisgang verhinderten in der kalten Jahreszeit jegliche Schifffahrt. Auch in den wärmeren Jahreszeiten machten sich gerade in den kleinen Flüssen und Flussoberläufen die jahreszeitlich bedingten Schwankungen der Durchflussmengen stark bemerkbar, so dass Trockenphasen oder plötzliche Hochwasser ebenfalls die Schifffahrt zeitweise zum Erliegen brachten. Trotz dieser je nach örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich langen Sperrzeiten waren die Flüsse doch insgesamt jedes Jahr eine für den durchgehenden Warenfluss ausreichend lange Zeit als Wasserstraßen nutzbar.

Die Nutzungstechnik war dabei abhängig von dem je nach Fahrtrichtung erforderlichen Energiebedarf.¹⁰ Bei der Talfahrt konnte man die Wasserfahrzeuge mühelos mit der Strömung treiben lassen. Durch ihr Gewicht waren sie dabei je nach Tiefgang sogar ein wenig schneller als die Strömung. Trotzdem wurde das Steuerruder dabei nur schwach angeströmt, so dass es der Steuermanns schwer hatte, das Schiff stets in der Hauptströmung zu halten. Bei größeren Schiffen assistierte ihm im Bug ein zusätzlicher Mann mit einem Steuerpaddel, mit dem er den Bug von allen eventuell auftauchenden Hindernissen (Steinen, Untiefen, treibenden Bäumen usw.) freizuhalten hatte. Durch zusätzlichen Einsatz von Rudern¹¹ oder Segeln¹² wurde nicht nur die Geschwindigkeit, sondern vor allem die Steuerbarkeit erhöht.

Wesentlich höheren Einsatz von Muskelenergie erforderte die gegen die Strömung gerichtete Bergfahrt, die ursprünglich auf allen Flüssen allein durch das mühsame Staken bewältigt wurde.¹³ Das hatte zwar den Vorteil, dass die Schiffer keinerlei Leistungen und Einrichtungen an Land von anderen in Anspruch nehmen mussten. Auch nutzten sie natürlich möglichst die strömungsarmen Zonen in Ufernähe mit der für das Staken günstigen geringen Wassertiefe. Schließlich hatten sich auch unterschiedliche Staketechniken herausgebildet. Aber der Kraftaufwand blieb groß und die zurücklegbare Tagesstrecke klein. Lediglich am Rhein und den wichtigsten weiter westlich gelegenen Flüssen hatten bereits die Römer das effektivere Treideln eingeführt¹⁴ und dafür als erste großräumige Baumaßnahme entlang weiter Strecken dieser Flüsse die nötigen Leinpfade angelegt.

Am Rhein lagen sie auf dem römischen, d. h. dem linken Ufer. Entlang dem zogen Menschen die Schiffe zu Berg, so dass die Schiffe der Talfahrt weiter rechts fahren mussten mit der Folge, dass hier erstmals ein Rechtsverkehr etabliert wurde. Wie weit die Leinpfade auch am Oberrhein ausgebaut waren, ist noch eine offene Frage. Auf alle Fälle waren die römischen Rheinschiffe auch noch mit Stakstangen ausgerüstet. Am Ende des frühen Mittelalters waren die römischen Leinpfade am Rhein zumindest

¹⁰ Uta LINDGREN, Energienutzung durch den Verkehr im Mittelalter, in: *Inquirens subtilia diversa*. Dietrich Lohrmann zum 65. Geburtstag, hg. von Horst Kranz, Aachen 2002, S. 477–497.

¹¹ Detlev ELLMERS, Rudereinrichtung, in: *Hoops, Reallexikon* (wie Anm. 9), Bd. 25, Berlin 2003, S. 392–403.

¹² Ders., Segeleinrichtung, ebd. Bd. 28, 2005, S. 84–102.

¹³ Ders., Staken, ebd. Bd. 29, 2005, S. 490–494.

¹⁴ Ders., Treideln, ebd. Bd. 31, 2006, S. 152–157.

noch auf wesentlichen Strecken in voller Funktion, wobei immer noch der Zug durch Menschen dominierte, soweit erkennbar durch die eigene Mannschaft der Schiffe. In Italien experimentierte man seit der 1. Hälfte des 6. Jahrhunderts mit dem Einsatz von Tieren (zunächst Rindern) zum Ziehen der Schiffe mit der Folge, dass erstmals auch am Mittelrhein um 839 Pferde beim Treideln erwähnt werden. Wie weit römische Leinpfade an der oberen Donau in Funktion blieben, ist noch eine offene Frage. An den Flüssen außerhalb des ehemaligen Römerreiches scheint es an der Schwelle zum hohen Mittelalter noch gar keine Leinpfade gegeben zu haben, so dass Schiffe zu Berg nur gestakt werden konnten.

Trotz der aufgeführten Schwierigkeiten erforderte der Gütertransport auf den Binnenwasserstraßen sehr viel weniger Aufwand als der auf Landstraßen. Für die römischen Provinzen während der späten römischen Kaiserzeit hat Jürgen Kunow berechnet, dass der Tonnenkilometer selbst auf den gut ausgebauten Römerstraßen noch das Zehnfache von dem auf Binnenwasserstraßen kostete.¹⁵ Für die überhaupt nicht ausgebauten Landwege außerhalb des ehemaligen Römerreiches dürfte die Relation zum Wassertransport am Ende des frühen Mittelalters noch ungünstiger ausgefallen sein. Lediglich auf den kleinen Flüssen und Flussoberläufen muss diese Aufwandrelation modifiziert werden, da auf ihnen nur kleine Boote einsetzbar waren. Für die Größenordnung dieser Boote ist bis jetzt nur eine einzige Angabe von 979 bekannt. Danach konnte ein flachbodiges Boot auf der Hörsel, einem Nebenfluss der Werra mit nur 1,4 m³/s Wasserführung, etwas weniger als 1 t laden.¹⁶ Wie weit diese eine Angabe generalisiert werden darf, ist unklar; auch wissen wir nicht, ob diese Boote von einem oder zwei Mann gefahren wurden. Sicher ist nur, dass die Boote auch bei größerer Wasserführung der kleinen Flüsse nicht wesentlich mehr laden konnten, so dass die von einer Person beförderbare Warenmenge sehr viel geringer blieb als bei größeren Binnenschiffen auf größeren Flüssen. Deshalb war der Transportaufwand auf kleinen Flüssen viel größer als auf großen Flüssen.

Trotz dieser Einschränkung wurde im frühen Mittelalter für Gütertransporte die Binnenwasserstraße genutzt, wo immer es möglich war. Aber auch reisende Personen bevorzugten gerne den Wasserweg. So haben sich z. B. frühmittelalterliche Herrscher, allen voran Karl d. Gr., häufig im Boot fahren lassen, allerdings meist nur zu Tal, wobei die Strömung Tagesstrecken von mehr als 100 km bequem ermöglichte.¹⁷ Anstelle der Bergfahrt im langsamen Fußgängertempo bevorzugten sie jedoch häufig den raschen Ritt auf Pferden.

¹⁵ Jürgen KUNOW, *Der römische Import in der Germania libera bis zu den Markomannenkriegen*, Neumünster 1983, S. 53–55.

¹⁶ Detlev ELLMERS, *Die Rolle der Binnenschifffahrt für die Entstehung der mittelalterlichen Städte*, in: *Frühgeschichte der europäischen Stadt*, hg. von Hansjürgen Brachmann und Joachim Herrmann (Schriften zur Ur- und Frühgeschichte 44), Berlin 1991, S. 137–147, hier S. 137f.

¹⁷ Detlev ELLMERS, *Archäologischer Kommentar zu dem Gedicht des Venantius Fortunatus über seine Moselreise*, in: *Andernach im frühen Mittelalter* (Andernacher Beiträge 3), Andernach 1988, S. 25–68; Dieter HÄGERMANN, *Karl der Große und die Schifffahrt*, in: *Häfen, Schiffe, Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters*, hg. von Konrad Elmshäuser (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 58), Hamburg 2002, S. 11–21.

Wer bei dieser Verkehrssituation nicht am schiffbaren Wasser wohnte, aber trotzdem am Netzwerk des Gütertransports teilhaben wollte, war auf eine Stichstraße zum nächsten Fluss angewiesen. Solche Stichstraßen hatten im frühen Mittelalter dieselbe Funktion wie heute die Autobahnzubringer. Denn wer heute Güter über längere Strecke transportieren möchte, überlegt sich, wo er am schnellsten auf die Autobahn kommt, die ihn bis zu der seinem Zielort nächsten Ausfahrt bringt. Für den gleichen Transportwunsch überlegte man im frühen Mittelalter, wie man am günstigsten den Fluss erreichte, auf dem man die Güter möglichst nahe an den Zielort bringen konnte. Es gab nur einen wesentlichen Unterschied: Heute fährt ein und derselbe Lastwagen nach der Fahrt auf dem Zubringer dann über die Auffahrt auf der Autobahn weiter. Im frühen Mittelalter dagegen musste aufs Binnenschiff umgeladen werden, wenn das Fuhrwerk über die Zubringerstraße den Fluss erreicht hatte. Für dieses Umladen brauchte man nicht nur die der Autobahnauffahrt entsprechende rein technische Anlage, also den Schiffslandeplatz, sondern auch eine Form der Organisation, die dafür sorgte, dass die Wagenladung in angemessener Zeit mit dem Schiff weiterbefördert werden konnte.

Dieses Denkmuster prägte Planung und Durchführung von Gütertransporten bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Noch frühe Eisenbahnlinien projizierte man demzufolge so, dass sie an den Wasserstraßen endeten, weil man davon ausging, dass die Güter auf letzteren in altgewohnter Weise weiterhin so kostengünstig befördert werden konnten, dass man die Investitionen für eine parallel dazu geführte Bahnlinie sparen konnte. Die Praxis des Bahnverkehrs zwang jedoch sehr schnell zum Umdenken: Durchgehender Bahnverkehr auch entlang der Wasserstraßen war dem Umladen und der vergleichsweise langsamen und zu Berg besonders mühsamen Binnenschiffahrt einfach wirtschaftlich weit überlegen.¹⁸ Seitdem bestimmt der Primat des Landverkehrs unsere Vorstellung von Transporten; nur ausnahmsweise denken wir bei bestimmten Massengütern und beim Tourismus durch attraktive Bergtäler auch an Binnenschiffe. Für das Verständnis mittelalterlicher Transporte müssen wir deshalb ganz bewusst auf die Sichtweise zurückschalten, bevor die Eisenbahn den alten wirtschaftlichen Vorteil der Wasserstraßen zu Gunsten des Landtransportes umkehrte.

1.2. Die Schnittstellen

Für das bereits mehrfach angesprochene Umladen waren die Schnittstellen in der Form von Häfen unterschiedlichster Funktion die unerlässliche Voraussetzung für den Schiffseinsatz. Sie erst machten die naturgegebenen Flussläufe zu nutzbaren Binnenwasserstraßen. Grundsätzlich lassen sich sechs verschiedene Arten von Schnittstellen unterscheiden, von denen Poseidonius bereits die beiden für den Warenfluss wichtigsten genannt hat, nämlich die *kleinen Strecken über Land* von einem Flussgebiet ins andere und die Schnittstellen zwischen den Schiffen der Flüsse und des Meeres. Die dritte Schnittstellenart ergab sich daraus, dass die Schiffe der Binnenseen für andere Antriebsarten konzipiert waren als die Flussboote, sodass zumeist dort, wo ein schiff-

¹⁸ Für die Schweiz: Gion CAPREZ, Bahn und Straße: Aspekte einer interessanten Wechselbeziehung, in: Wege und Geschichte. Zeitschrift des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz 1, 2002, S. 40–45.

barer Fluss aus einem See herausführte, die Waren umgeladen werden mussten. Nicht umsonst lagen an solchen Stellen wichtige Römerstädte, die auch im frühen Mittelalter ihre Funktion behielten. Die vierte Schnittstellenart ist die zwischen dem Fluss und den soeben genannten Zubringerstraßen, mit der die nicht direkt am Fluss wohnende Bevölkerung an den Güterverkehr angeschlossen war. Eine fünfte Schnittstellenart war überall dort nötig, wo Hindernisse im Fluss keine durchgehende Schifffahrt zuließen, wie z. B. der Rheinfall bei Schaffhausen. Für das Umgehen solcher Hindernisse hatten sich lokale Organisationsformen eingespielt, durch die zumindest ein durchgehender Warenfluss innerhalb absehbarer Zeit sichergestellt war. Die sechste Schnittstellenart war überall dort erforderlich, wo das Treideln die Bergfahrt erleichterte, denn es musste Personen geben, die laufend die Leinpfade in funktionsfähigem Zustand hielten. An allen sechs Schnittstellenarten waren relativ einfache technische Gegebenheiten für die Schifffahrt an charakteristische Organisationsformen gebunden, die am Rhein nicht nur besser überliefert sind als an den weiter östlich gelegenen Flüssen, sondern dank des römischen Erbes auch weiter entwickelt waren. Diese fortschrittlicheren Einrichtungen wurden nach der Ostausdehnung des Fränkischen und später des Deutschen Reiches auch auf die östlicheren Flüsse übertragen. Deshalb sind die Verhältnisse am frühmittelalterlichen Rhein besonders sorgfältig zu analysieren.

Schnittstelle Leinpfad. Zur Pflege der Leinpfade bestand die entscheidende Weichenstellung darin, dass in spätrömischer Zeit Barbaren in der Rechtsstellung von *Laeten* auf Fiskalland als Bauern angesiedelt wurden, die dafür Militärdienste zu leisten, Straßen und Leinpfade in Stand zu halten und Pferde oder Schiffe für Transportaufgaben vorzuhalten hatten. Von den zivilen Nutzern der solchermaßen funktionsfähig gehaltenen Wasserstraßen erhob der Fiskus Zölle. Nach dem Ende des Römerreiches kam das Fiskalland in die Hände germanischer Herrscher und die *Laeten*, die in karolingischer Zeit als *Lazen* überliefert sind, erfüllten offensichtlich weiterhin ihre Verpflichtungen, denn die Leinpfade konnten ununterbrochen benutzt werden. Das System der *Lazen* wurde bereits in der Merowingerzeit sogar auf rechtsrheinische Nebenflüsse ausgedehnt, so dass auch dort gleiche Schifffahrtsbedingungen entstanden.¹⁹ Zugleich wurde die frühere Überwachung des Systems durch die zentrale Reichsverwaltung in hohem Grade dezentralisiert. Der König behielt viele Zolleinnahmen, gewährte aber etlichen Klöstern partielle Zollbefreiungen oder schenkte Bistümern die Einkünfte aus Schifffahrtsabgaben. Er behielt die Verfügungsgewalt nur über einen Teil derer, die Schiffsdienste zu leisten hatten, so z. B. über die Fischer, Schiffer und Fährleute von Freiweihheim, dem Hafen der 4 km landeinwärts gelegenen Pfalz Ingeheim am Mittelrhein. Andere kamen zusammen mit den von ihnen bewirtschafteten Grundstücken entweder durch Schenkung oder auf andere Weise in die Hände adliger oder geistlicher Grundherrschaften und mussten im Bedarfsfall die Erträge aus deren weiträumig verteiltem Streubesitz transportieren, brauchten dann aber weniger oder gar keinen Zins zu zahlen. Manche Wissenschaftler sind der Meinung, dass diese Leute nur gelegentlich auf den Fahrzeugen ihrer jeweiligen Grundherrschaft Dienst zu tun

¹⁹ Franz STAAB, Untersuchungen zur Gesellschaft am Mittelrhein in der Karolingerzeit (Geschichtliche Landeskunde 11), Wiesbaden 1975.

hätten.²⁰ Tatsächlich aber mussten sie, und nicht die Grundherren die Schiffe vorhalten, d. h. sie mussten sie nicht nur führen können, sondern auch selber bauen, ausrüsten und unterhalten und für die zugehörigen Landeplätze sorgen, konnten dann aber auch die Fahrzeuge außerhalb der wenigen Einsätze für den Grundherrn für eigene Zwecke nutzen. Für die Klöster und anderen Grundherrschaften, die wie das Kloster Prüm in der Eifel nicht unmittelbar an den Wasserwegen lagen, musste der Schiffstransport auch noch als kombinierter Verkehr an den entsprechenden Schnittstellen mit dem Fuhrwerkstransport auf den Zubringerstraßen organisiert werden, was nach Auskunft der Quellen offenbar reibungslos gelang.²¹

Schnittstelle Ufermarkt. Außer für die Eigentransporte der Grundherrschaften wurden der Rhein und seine Nebenflüsse für den Warentransport des freien Handels genutzt, wie nicht zuletzt aus den königlichen Privilegien für Kaufleute zur Versorgung der Pfalzen hervorgeht. Da die zu Schiff reisenden Kaufleute ihre Kunden nur an den Flussufern treffen konnten, hatten sich Ufermärkte eingespielt, die nicht erst von der jetzigen Forschung, sondern schon von den Zeitgenossen im frühen Mittelalter so genannt wurden (*ripa emtoralis*, London 889). Ufermärkte bildeten im frühen Mittelalter die entscheidenden Schnittstellen des freien Handels zwischen den Wasserstraßen und der Landbevölkerung, stimmten aber in ihrer Ausstattung und Organisationsform mit unseren Vorstellungen von Häfen kaum überein.

Sie wurden zumeist dort angelegt, wo die Befestigungsanlage eines Grundherrn oder einer ehemaligen Römerstadt den Marktbesuchern mit ihren Waren Sicherheit vor Überfällen bot. Weithin sichtbares Ausstattungsstück des sonst freien Uferplatzes war das Marktkreuz als Zeichen dafür, dass dort ein Vertreter des Königs als Marktrichter Streitfälle zwischen Marktbesuchern sofort nach Marktrecht entschied. Dem fremden Kaufmann wurde damit gegen entsprechende Gebühr eine Rechtssicherheit gewährt, die lange Instanzenwege ausschloss. Marktkreuze wurden bereits auf merowingischen Fernhandelsmünzen dargestellt und bildeten das Pendant zu den ebenfalls seit der Merowingerzeit nachweisbaren Kreuzen im Masttop der Schiffe, die deren friedlichen Handel anzeigten. Als einziges festes Gebäude waren viele Ufermärkte im christlichen Abendland schließlich noch mit wenigstens je einer Kirche oder Kapelle ausgestattet. Sie diente nicht nur der religiösen Betreuung der Marktbesucher, sondern wurde fallweise auch als ein sowohl durch den Bau als auch durch religiöse Scheu geschütztes Warenlager genutzt und garantierte mit dem zugehörigen Friedhof, dass im Todesfall ein Marktbesucher in geweihter Erde bestattet werden konnte. Mit dieser vom Grundherrn vorgehaltenen Ausstattung war von dessen Seite der öffentliche organisatorische Rahmen gegeben, innerhalb dessen sich der private Güteraustausch zwischen den zu Schiff angelandeten Waren und den auf Land- und Wasserwegen zugeführten Produkten des Umlandes als freier Handel abspielte. Einziges zusätzliches Erfordernis war eine zeitliche Regelung des Zusammentreffens der Marktbesucher

²⁰ Konrad ELMSHÄUSER, *Facit Navigium*. Schifffahrt auf Seine, Marne, Mosel und Rhein in Quellen zur frühmittelalterlichen Grundherrschaft, in: Elmsläuser (Hg.), *Häfen* (wie Anm. 17), S. 22–53, hier S. 40, 42.

²¹ Karl-Heinz LUDWIG, *Zu den Schriftquellen der Binnenschifffahrt im Mittelalter und in der frühen Neuzeit*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 9, 1986, S. 89–95.

von beiden Seiten. Wie das geschah, ist jedoch nicht überliefert. Wir wissen nur, dass all diese Schnittstellen unter der Regie der Grundherren standen.

Im Laufe des frühen Mittelalters begannen sich einige Kaufleute neben dem öffentlichen Marktplatz auf Ufergrundstücken so anzusiedeln, dass ihre Anwesen auf der Wasserseite von Schiffen angelaufen werden konnten und auf der Landseite durch eine uferparallele Straße erschlossen wurden, über die sie von allen Landbewohnern aufgesucht werden konnten. An der typischen Siedlungsform von öffentlichem Platz am (oft ehemaligem) Ufer und der anschließenden, sich lang hinstretchenden Ufersiedlung erkennt man eindeutig die ehemaligen Ufermärkte im heutigen Siedlungsbild alter Hafenzentren, die sich aus den Ufermärkten entwickelt haben.²²

Schnittstelle Fluss/Meer: Typisch für das frühe Mittelalter ist, dass die seegehenden Küstenschiffe noch so klein waren, dass sie die Binnenwasserstraßen weit aufwärts nutzen konnten: Friesen sind auf der Seine bis St. Denis, auf Rhein und Mosel bis ins Elsass bzw. bis Echternach, auf Weser und Leine bis Corvey bzw. Elze und auf der Elbe bis Magdeburg belegt. Die geringste noch für Küstenschiffe taugliche Wasserführung lag in Echternach bei 41,8 m³/s und in Elze bei 37,2 m³/s.²³ Diese annähernd gleichen Werte zeigen demnach die Größenordnung an, bis zu der die friesischen Küstenschiffe im frühen Mittelalter flussaufwärts fahren konnten. Nur für Binnenschiffe endete die Fahrt im Mündungsgebiet, so dass sich dort Ufermärkte für den Austausch mit der Seeschifffahrt etablierten. Dorestads Bedeutung beruht nicht zuletzt auf dieser naturgegebenen Austauschsituation; für den Seehandel war es sozusagen der Brückenkopf des gesamten Rheinhandels. Umgekehrt waren die Küstenschiffe nicht in der Lage, die kleinen Flussoberläufe bis zur Wasserführung von ca. 4 m³/s zu befahren, mussten diese für die Verknüpfung der Flüsse untereinander so wichtigen Abschnitte also den kleineren Binnenfahrzeugen überlassen.

Die Schnittstellen zwischen Fluss und Landwegen über die Wasserscheiden waren im frühen Mittelalter auch auf Ufermärkte angewiesen, die aber von der Forschung noch nicht systematisch herausgearbeitet wurden. Deshalb können hier nur stichprobenartige Beispiele genannt werden: Noch im 11. Jahrhundert unterhielt das östlich von Worms gelegene Kloster Lorsch in Chur, wo die Bündner Passstraßen zusammenliefen, eine Verschiffungsstelle für Graubündner, d. h. aus Italien importierte Weine. Allerdings dürfte der 76 km lange Alpenrhein bis zu seiner Mündung in den Bodensee wegen seiner reißenden Strömung nur flussab befahren worden sein.²⁴ Im Jahr 793 hat Karl d. Gr. seinen berühmten Kanal zwischen Altmühl und Schwäbischer Rezat auch nicht ins Blaue hinein projiziert, sondern an der Stelle, wo bei dem Königshof von Weißenburg einer der kurzen Landwege die kleinen Nebenflüsse von Donau und Main bereits vorher zu einer durchgehenden Handelsstraße verbunden hatte.²⁵ Auf der Fränkischen Saale

²² ELLMERS, Binnenschifffahrt (wie Anm. 16), S. 138–146.

²³ ECKOLDT, Schifffahrt (wie Anm. 6), S. 17.

²⁴ ECKOLDT, Flüsse und Kanäle (wie Anm. 2), S. 44 und 39.

²⁵ Detlev ELLMERS, Die Verkehrssituation zwischen Obermain und Altmühl in der Zeit Karls des Großen, in: bau intern. Zeitschrift der Bayerischen Staatsbauverwaltung. Sonderdruck Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben, München 1993, S. 4–7.

ist Karl d. Gr. 790 vom Main aus bis zu seiner Pfalz Salz (heute Teil von Bad Neustadt a. d. S.) per Schiff gereist.²⁶ Von dort führte eine nur 35 km lange Straße zur Werra bei Meiningen, über die der Main mit der Weser verbunden wurde. Als letztes Beispiel sei Wiedenbrück an der oberen Ems angeführt. 952 verlieh Otto d. Gr. die dortigen Markteinkünfte dem Bischof von Osnabrück. Bei einer Wasserführung von 3,27 m³/s war dieser Markt Endstation der Ems-Schifffahrt, hatte aber über eine Landstrecke von nur einer Tagesreise einen bequemen Anschluss an die ebenfalls schiffbare obere Lippe und damit an die Rheinschifffahrt.²⁷ Das war sozusagen der frühmittelalterliche Vorläufer des Dortmund-Ems-Kanals. An all diesen Schnittstellen hielten die dort Anässigen Fuhrwerke und Zugtiere bereit, mit denen die angekommenen Schiffer ihre Waren zum Austausch mit den Waren ihrer Kollegen vom anderen Fluss hinüberbringen konnten. Die Schiffe wurden so lange unter einer kleinen Bewachung am Landeplatz zurückgelassen. Für den Warenaustausch verfügten die genannten Orte wenigstens an einer Seite des Übergangs über einen Ufermarkt.

2. Das hohe und späte Mittelalter

Dieses gegen Ende des frühen Mittelalters sehr klar an den Quellen ablesbare Netz der Binnenwasserstraßen mit seinen charakteristischen Schnittstellen änderte sich im hohen Mittelalter streckenweise geradezu dramatisch. Die für die Binnenwasserstraßen folgenreichste Änderung gegenüber dem frühen Mittelalter lässt sich am besten als Wechsel des Impulsgebers definieren. Entlang der Binnenwasserstraßen mauserten sich die älteren Ufermärkte zu Hafenstädten, die der Schifffahrt als Dienstleistungszentren dienten (vgl. unten unter Schnittstellen). Ihre freien Bürger regierten sich innerhalb der in den neu entstehenden Stadtrechten festgelegten Grenzen selbst und unterschieden sich dadurch grundlegend von der weiterhin unter Landrecht lebenden Landbevölkerung. Wie schon im frühen Mittelalter nahmen die großen Grundherrschaften auch danach noch weiterhin die Schifffahrtsdienste der dazu verpflichteten Teile der Landbewohner in Anspruch.²⁸ Neue Initiativen für die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt gingen jedoch nicht von diesen aus, sondern von den städtischen Binnenschiffern und befrachtenden Kaufleuten.

2.1. Die Fahrstrecken

Die rechtliche Situation. Zwar erklärte noch Kaiser Friedrich Barbarossa in der *constitutio de feudis*: *regalia sunt viae publicae, flumina navigabilia, vectigalia*, wobei die Zölle als Entgelt für die Unterhaltungspflicht des Königs gedacht waren. Aber die Realität sah bereits ganz anders aus, da von diesen Regalien längst große Teile an unterschiedliche Herrschaftsträger verliehen waren und weitere in der Folgezeit usurpiert

²⁶ ECKOLDT, Schifffahrt (wie Anm. 6), S. 78 f.

²⁷ Hermann SCHAUB, Die obere Ems im Verkehrsnetz des 10. Jahrhunderts, in: Heimatjahrbuch Kreis Gütersloh 2004, Gütersloh 2003, S. 88–95.

²⁸ ELSMÄUSER, Facit Navigium (wie Anm. 20), S. 49.

wurden. Infolgedessen führten die Wasserstraßen seit dem 13. Jahrhundert größtenteils durch die unter Landrecht stehenden Gebiete eines Flickenteppichs von unterschiedlichen Landesherrschaften. Als letzter Rest der Regalien galt zwar ihr Befahren laut Sachsenspiegel als Gemeingebrauch, stand also auch den städtischen Bürger frei.²⁹ Aber auf den Zustand der Wasserstraßen, auf die notwendigen Unterhaltungsarbeiten, wie Behebung von Hochwasserschäden oder Beseitigung von entstandenen Hindernissen, und auf erwünschte Verbesserungen hatten letztere keinerlei direkten Zugriff oder Einfluss. Die Landesherren entdeckten erst in der frühen Neuzeit, dass die Förderung der Binnenwasserstraßen in ihrem wirtschaftlichen Interesse lag. Im hohen und späten Mittelalter mussten die Interessenten (Kaufleute und Schiffer) zunächst ihre Stadt für eine Maßnahme an der Wasserstraße gewinnen. Die Städte traten dann an die jeweils zuständigen Landesherren heran, um sich mit ihnen auf jede einzelne Maßnahme außerhalb der städtischen Bannmeile zu einigen. Am einfachsten ging das noch, wenn der eigene Stadtherr auf die Wünsche seiner Stadtbürger einging.

Eine weitreichende Reduzierung der befahrbaren Binnenwasserstraßen ist seit dem hohen Mittelalter der gravierendste räumliche Eingriff in das ältere System. Der zunehmende Energiebedarf führte zu immer ausgedehnterer Nutzung der Wasserkraft mit dem Ergebnis, dass ein Mühlenstau nach dem anderen die Binnenschifffahrt allem Anschein nach aus den kleinen Flüssen und Flussoberläufen verdrängte. Zwar erwarben dadurch immer mehr Menschen Erfahrungen im Wasserbau und zwar nicht nur für Stauanlagen, sondern auch für mehr oder weniger lange Zuleitungskanäle zu den Mühlrädern. Nur kam das nicht der Binnenschifffahrt zugute, weil in die Stauwehre zumeist keine Schiffsdurchlässe eingebaut wurden. Infolgedessen wurden die zu überwindenden Landstrecken zwischen den verschiedenen Flussgebieten immer länger.

Nur an ganz wenigen Stellen konnte die Binnenschifffahrt ihre Position behaupten oder sogar ausbauen. Die Stadt Amberg in der Oberpfalz konnte durchsetzen, dass für ihre Schiffstransporte von Eisenerz und Eisenprodukten über die Flüsse Vils und Naab nach Regensburg die dazwischen für Hammerwerke eingerichteten 18 Mühlenstauwerke verschließbare Schiffsdurchlässe bekamen. Die jeweilige Durchfahrt wurde jeden Sonntag kurz geöffnet, weil dann die Triebwerke ruhten. Das dabei herausströmende Wasser trug als Schwallwelle die Schiffe bis zum nächsten Stau, durch dessen kurze Öffnung die Schiffe dann ebenso auf der Schellung weiterfahren konnten. Regensburg wurde auf diese Weise nach einer Fahrt von 12 bis 15 Stunden noch am Sonntagabend erreicht. Immerhin brachten diese Stauanlagen für die Schifffahrt den entscheidenden Gewinn, dass trotz der geringen Wasserführung der Vils von nur 3,77 m³/s viel größere Schiffe eingesetzt werden konnten, die nicht mehr nur etwa 1t, sondern 17,5t trugen, so dass das Verhältnis von Besatzung zu Ladung ganz entscheidend verbessert wurde. Sehr viel schwieriger und zeitaufwendiger gestaltete sich jedoch die Rückfahrt, weil dabei die Stauanlagen gegen die Schwallwellen zu überwinden waren, wobei die Schiffe nur bis zu 7,5t beladen werden durften. Aber auch das war noch ein Mehrfaches der Ladung der älteren Boote vor Einrichtung der Stauanlagen. Bereits um 1015 wurde mit der *Smidimulni*, also der Schmiedemühle, eine dieser Stauanlagen für ein Hammerwerk erstmals

²⁹ A. FRIESECKE, Recht der Bundeswasserstraßen, Köln 1962, S. 15.

urkundlich erwähnt, und zwar ausdrücklich als eine zum Beladen von Schiffen geeignete Stelle, zu Deutsch *ladastatt*. Da in Amberg eine Schifffahrtsabgabe (*naulum*) erhoben wurde, deren Erträge Kaiser Konrad II. 1034 dem Bistum Bamberg schenkte, musste die Stauanlage von Schmiedemühle bereits den genannten Schiffsdurchlass haben. Wir wissen nur nicht, ob damals schon alle 18 Stauvorrichtungen vorhanden waren.³⁰

In Norddeutschland beobachten wir ähnliche Situationen. 1188 hatte sich Lübeck von Kaiser Barbarossa die Hoheit über die Trave von ihrer Mündung in die Ostsee aufwärts bis Oldesloe sowie über mehrere kleine Flüsse übertragen lassen, nämlich über die in Mecklenburg entspringende Stepenitz, die südlich von Travemünde in die Trave fließt, über die bei Lübeck in die Trave mündende Wakenitz bis Ratzeburg und über die oberhalb von Lübeck in die Trave mündende Stecknitz bis zu ihrem Ausfluss aus dem Möllner See. Auf diesen kleinen Flüssen sollte u. a. der Holzbedarf der Stadt sichergestellt werden.³¹ Die Wakenitz hatten die Lübecker bereits 1180 an ihrer Mündung zum Betreiben von Mühlen so hoch aufgestaut, dass sie bis zum Ratzeburger See gut befahrbar war. Die Stecknitz führt bei ihrem Ausfluss aus dem Möllner See nur 0,43 m³/s Wasser, war bis dort also von Natur aus überhaupt nicht schiffbar. Ihre Erwähnung im Barbarossa-Privileg setzt deshalb voraus, dass man sie damals bereits durch Stauschleusen schiffbar machen wollte und dafür nur noch die Verfügungsgewalt über den Fluss benötigte. Als diese gewährt war, wird man unverzüglich die nötigen Stauvorrichtungen zur Schiffbarmachung gebaut haben, zumal man ja bereits auf die Erfahrungen mit der Wakenitz zurückgreifen konnte. Erstmals erwähnt wird der Betrieb einer Stauschleuse *nach alter Gewohnheit* zwar nicht vor 1336, aber die alte Gewohnheit reichte hier offensichtlich bis in die Zeit Barbarossas zurück. Um mit dieser Stauschleuse eine für die Schifffahrt ausreichende Schwellung zu erreichen, konnte das Wasser nur etwa alle zwei Tage, an den sog. *Zapfeltagen*, abgelassen werden.³² Lübeck war in Norddeutschland kein Einzelfall. Ganz ähnlich erschloss sich auch Rostock sein unmittelbares Hinterland für die Schifffahrt durch Stauschleusen in dem Fluss Warnow und seinem Nebenfluss Nebel. Nur ist die Überlieferung darüber noch viel spärlicher als für Lübecks Maßnahmen.³³

Für Lübeck ist sogar in späteren Nachrichten die wichtige Angabe überliefert, dass die Schiffe in der Bergfahrt auf der Stecknitz bis zu 7,5t laden konnten.³⁴ Die genaue Übereinstimmung mit der Tragfähigkeit der Amberger Schiffe bei der Bergfahrt mag Zufall sein. Kein Zufall ist dagegen, dass in beiden Fällen kleine Flüsse mühsam durch Stauanlagen für Schiffe der gleichen Größenordnung befahrbar gehalten oder gemacht wurden. Die beiden unabhängig voneinander überlieferten Daten zeigen damit verlässlich an, bei welcher Größenordnung für städtische Schiffer die Untergrenze der Tragfähigkeit von wirtschaftlich zu betreibenden Binnenschiffen im hohen Mittelalter lag. Der Rückzug der hochmittelalterlichen Binnenschifffahrt aus den kleinen Flussoberläufen ist

³⁰ ECKOLDT, Flüsse und Kanäle (wie Anm. 2), S. 321–323.

³¹ Urkundenbuch der Stadt Lübeck, Bd. 1, Lübeck 1843, S. 9–12.

³² ECKOLDT, Flüsse und Kanäle (wie Anm. 2), S. 251 f.; 348–350; ders., Schifffahrt (wie Anm. 6), S. 93 f.

³³ ECKOLDT, Flüsse und Kanäle (wie Anm. 2), S. 255.

³⁴ Ebd., S. 349.

demnach nicht monokausal nur auf die Verdrängung durch Mühlenstau zurückzuführen, sondern wurde auch durch den notwendig gewordenen Einsatz größerer Binnenschiffe mit verursacht. Dafür bietet die Werra ein weiteres sprechendes Beispiel. Auf ihr war nicht länger Meinigen die Endstation der Schifffahrt, sondern das viel weiter unterhalb gelegene Wanfried, obwohl auch auf der von dort nur noch 69 km lang befahrbaren Werra etliche Mühlenstau lagen, die aber die Schifffahrt nicht verhinderten, da sie in beide Richtungen auf Schiffsdurchlässen durchfahren werden konnten. Wenn die Fahrt oberhalb Wanfrieds für die Binnenschiffer lukrativ gewesen wäre, hätten sie auch dort fahren können, denn auch dort hatten die Mühlenstau Durchlässe, allerdings nicht für Schiffe, sondern für Flöße. Oberster Ausgangspunkt für die erst seit dem frühen 16. Jahrhundert belegten Langholzflöße war das nur wenig unterhalb von Meinigen gelegene Wernshausen. Natürlich fuhren die Flöße nur zu Tal, konnten aber auch Waren als Oblast transportieren. Auch von den Wanfrieder Schiffen wurden viele in Hann. Münden verkauft, wo die Werra in die Weser übergeht. Die Bergfahrt spielte demnach auf der noch verbliebenen Werra-Strecke eine geringere Rolle.³⁵

Als Ergebnis der aufgezeigten Entwicklung veränderten seit dem hohen Mittelalter die langen Landstrecken zwischen den Flüssen das bisherige System grundlegend, denn der frühere einfache Austausch über die kurzen Überquerungen der Wasserscheiden funktionierte nicht mehr. Ein regelrechtes Langstrecken-Fuhrmannsgewerbe füllte die entstandene Lücke aus. Wirtschaftlich tragbar wurde das durch drei entscheidende Neuerungen, die den Transport auf Wagen stark verbilligten. Schon im 9. Jahrhundert wurden die Pferdehufe mit Eisen beschlagen. Später erlaubte die Einführung des Kummetgeschirrs in Süddeutschland sowie des Sielengeschirrs in Norddeutschland eine noch bessere Ausnutzung der Zugkraft der Pferde. Zugleich erhöhte die Einführung des sog. Sturzrades die Tragfähigkeit der Wagen beträchtlich. Analog zu den größeren Binnenschiffen konnte dadurch ein Fuhrwerk mit gleicher Zahl von Zugtieren und Begleitpersonen sehr viel mehr Waren transportieren. Diese Verbesserungen schufen der Binnenschifffahrt auch außerhalb der aufgegebenen Flussoberläufe ernsthafte Konkurrenz. So fuhren z. B. die Soester Schleswigfahrer schon vor der endgültigen Gründung Lübecks (1159) mit ihren Fuhrwerken quer über die Flüsse Weser und Elbe direkt nach Schleswig und danach dann nach Lübeck.³⁶

Welche Auswirkungen der Rückzug der Binnenschifffahrt aus den Flussoberläufen für das Transportwesen hatte, sei an einem detailliert überlieferten Beispiel erläutert. 1599 wurde der Pastor Urban Pierius von Amberg in der Oberpfalz nach Bremen berufen und erstellte zur Erstattung seiner Umzugskosten eine ausführliche Reisekostenabrechnung. Danach kamen drei Fuhrwerke mit seinem Hausrat auf der 66 km langen Straße von Amberg nach zwei Tagen in Nürnberg an. In karolingischer Zeit hätte von dort ein Schiff das Umzugsgut auf Pegnitz, Main und Fränkischer Saale transportiert, bis wiederum drei Fuhrwerke es in einer Tagesfahrt bis Meinigen zur Werra gebracht hätten, von wo Bremen dann zu Schiff direkt erreichbar gewesen wäre. Tatsächlich gab es in Nürnberg einen 14-tägigen Aufenthalt, bis das Umzugsgut zusammen mit anderem

³⁵ Ebd., S. 152–154.

³⁶ Detlev ELLMERS, Die Entstehung der Hanse, in: *Hansische Geschichtsblätter* 103, 1985, S. 3–40, hier S. 25f.

Frachtgut in einem Konvoi von wenigstens fünf Wagen auf einer 270 km langen Straße bis Wanfried an der Werra in neun Tagen verfrachtet wurde. Nach einer Wartezeit von 7 Tagen ging es auf der 69 km langen Werra in 2 ½ Tagen durch die Mühlenstauung per Schiff nach Hann. Münden, wo eine Felsbarriere das Umladen auf ein Weserschiff nötig machte, was relativ zügig erfolgte. Das 357 Stromkilometer entfernte Bremen wurde danach in 4 ½ Tagen erreicht. Am dortigen Hafen wurde das Gut von einem Wippkran aus dem Schiff gehoben und schließlich auf acht Fuhren zum Pfarrhaus geschafft. Die ganze Reise hatte 42 Tage gedauert, davon 336 km in 11 Tagen auf der Straße und 436 km in 7 Tagen auf Werra und Weser. Die übrigen 24 Tage gingen für das Warten auf Anschluss und für das Umladen drauf.³⁷ In karolingischer Zeit wären zwar nur ca. 100 km auf der Straße zu fahren gewesen, aber das häufigere Umladen und die längere Flusstrecke mit der langsamen Bergfahrt auf der Fränkischen Saale hätten wesentlich mehr Zeit beansprucht.

Die Leinpfade. Die weiträumigste und allein schon deshalb wichtigste Baumaßnahme an den verbliebenen hoch- und spätmittelalterlichen Binnenwasserstraßen östlich des Rheins war die Anlage der Leinpfade, mit der auch die Erhebung von Zöllen nach rheinischem Muster begründet wurde. Aber bis heute fehlt jede systematische Untersuchung darüber, wann, wie und auf wessen Veranlassung das Treideln dort eingeführt wurde. An der Weser wurden die Schiffe unter der einen Landesherrschaft von Männern aus einigen Uferdörfern gezogen, unter einer anderen stellten die Anwohner dafür Pferde, beides natürlich gegen entsprechende Bezahlung durch die Schiffer. In der frühen Neuzeit ist überliefert, dass die Landesherren genau darauf achteten, dass ihre Landeskinder die einmal erreichten Verdienstmöglichkeiten behielten und nicht etwa durch Umstellung auf den effektiveren Pferdezug in größerer Zahl brotlos wurden.³⁸ An der Werra gab es überhaupt keine Leinpfade; dort wurden die Schiffe bis zum Bau der Eisenbahn zu Berg gestakt.³⁹ Diese uneinheitliche Regelung entlang einer durchgehenden Wasserstraße zeigt, dass zumindest dort jeder Landesherr nach eigenem Gutdünken gehandelt hat, ohne dass damit bereits die Frage beantwortet ist, ob die Initiative dazu vom Landesherrn ausging oder von den Schiffen aus seinen Städten. Einig waren sich alle Landesherrn nur darin, dass sie jeder in seinem Bereich von der Schifffahrt Zoll erhoben. Über die Zollstellen, die am Ufer entweder durch ein festes Haus oder eine Stadt militärische Präsenz zumindest demonstrierten, so dass sich niemand traute, ohne Zahlung einfach vorbei zu fahren, gibt es wenigstens verstreute Einzeluntersuchungen. Selbst diese fehlen dagegen für die wichtigen Wirtschaftshäuser und Herbergen für die Treidler und ihre Pferde an den nächtlichen Haltepunkten.

³⁷ Otto MÜLLER-BENEDICT, Die Reise des Urban Pierius von Birnfeld von Amberg nach Bremen im Jahre 1599, in: Bremisches Jahrbuch 57, 1979, S. 271–288.

³⁸ Georg HEIL, Gegen den Strom. Über den Menschen- und Pferdelineinzug, in: Schifffahrt, Handel, Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal, hg. von Jutta Bachmann und Helmut Hartmann, Minden 1987, S. 143–170.

³⁹ Detlev ELLMERS, Ein Teller mit Schiffsdarstellung von 1612 aus Witzhausen, in: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters 7, 1979, S. 185–187.

Wer für die laufende Unterhaltung der Leinpfade zuständig war, wird von der Forschung unterschiedlich beurteilt. Nach dem einen Modell oblag diese Aufgabe den überörtlichen Zusammenschlüssen der städtischen Schiffer.⁴⁰ Nach einem zweiten Modell mussten das diejenigen Bewohner der Uferdörfer machen, die sich durch Treideldienste zusätzliches Geld verdienten.⁴¹ Nach einem dritten Modell lag diese Verpflichtung bei den Landesherren, die dafür die Zölle kassierten,⁴² ohne dass jedoch untersucht wurde, durch wen der jeweilige Landesherr dieser Verpflichtung nachkam. Die Anlage der Leinpfade östlich des Rheins und die Organisation ihres Betriebs und ihrer Unterhaltung bedarf also dringend einer gründlichen Untersuchung.

Die Unterhaltung und Kennzeichnung der Binnenwasserstraßen sind noch viel schlechter erforscht. Nur für die von Küstenschiffen befahrenen Flussunterläufe von den Seehäfen bis zum Meer sind untersucht. Seit dem späten 12. Jahrhundert bildete sich dort ein Lotsenwesen heraus und versuchten die Seehafenstädte entlang ihrer Zufahrten zum Meer Verträge mit den Anrainern abzuschließen und noch lieber Hoheitsrechte zu erwerben und diese an strategisch wichtigen Punkten durch Burgen abzusichern. Dadurch waren sie dann in der Lage, Tages- und Nachtseezeichen (Leuchtfener) zu errichten, Fahrwassertonnen auszulegen und meist unzureichende Maßnahmen zum Erreichen der nötigen Fahrwassertiefe zu unternehmen.⁴³ So hat z. B. Lübeck 1286 den durch eine Sturmflut verursachten Durchbruch der Halbinsel Priwall bei Travemünde *mit großer Arbeit und hohen Kosten* wieder abgedämmt, um die Schiffbarkeit des Travemünder Fahrwassers zu erhalten. 1465 versuchte Lübeck, dieses Fahrwasser durch Steinkistendämme zu verengen, um größere Tiefe zu erreichen.⁴⁴ Zumindest am Oberrhein einigten sich einige Anlieger in der sog. Rheinfelder Richtung von 1443 auf die Markierung der Wasserstraße und die Lotsengebühren.⁴⁵ Wie weit es beides im späten Mittelalter auch auf anderen Flussabschnitten oder Flüssen gab, wurde noch nicht systematisch untersucht. Welche Maßnahmen getroffen wurden, um das störende Anwachsen von Sand- und Kielbänken zu beheben, um auf Flussbettverlagerungen zu reagieren, um Hochwasserschäden zu beseitigen, die die Schifffahrt beeinträchtigten, oder um schwierige Fahrwasserstellen zu verbessern, ist ebenfalls noch nicht bearbeitet. Lediglich hafentechnische Baumaßnahmen im Bereich der Flusshafenstädte werden gelegentlich in den betr. Stadtgeschichten behandelt (vgl. Beispiele unter Schnittstellen); aber einen zusammenfassenden Überblick gibt es darüber auch nicht.

Kanalbauten sind dagegen als letzte Baumaßnahmen des hohen und späten Mittelalters an den Wasserwegen viel besser erforscht, obwohl sie deren Netz nur an wenigen Stellen ergänzten. Sie kamen aus unterschiedlichen Gründen eindeutig auf städtische Initiative

⁴⁰ ECKOLDT, Flüsse und Kanäle (wie Anm. 2), S.72 (Neckar); 139 (Weser).

⁴¹ Ebd., S.43 (Rhein).

⁴² Ebd., S.46 (Rhein).

⁴³ Walther VOLGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd.1, Berlin 1915, S.523–539.

⁴⁴ Antjekathrin GRASSMANN, Lübecks Priwall, in: Lübeck 1226. Reichsfreiheit und frühe Stadt, Lübeck 1976, S.63–76, hier S.64f.

⁴⁵ Peter RÜCKERT, Pilgerfahrten auf dem Oberrhein im späten Mittelalter, in: Jakobuskult im Rheinland, hg. von Robert Plötz und Peter Rückert (Jakobus-Studien 13), Tübingen 2004, S.33–54, hier S.48.

zustande. So wurden in den Niederungsgebieten Flanderns seit dem 11. Jahrhundert und der Niederlande seit dem 12. Jahrhundert Kanäle vor allem zur Entwässerung so ausgehoben, dass auf ihnen auch Schiffe zu Städten wie Douai, Arras, Gent oder Utrecht fahren konnten. Ebenso wurden seit dem 12. Jahrhundert in der Po-Ebene Kanäle zur Ent- und Bewässerung zugleich für Binnenschiffe z. B. nach Mailand passierbar gemacht, wobei auch dort die bereits genannten einfachen Stauschleusen für die Aufrechterhaltung des für die Schifffahrt nötigen Wasserstandes sorgten. All diese Kanäle verliefen in der Fließrichtung der natürlichen Gewässer, mit keinem wurde eine Wasserscheide zu einem in andere Richtung fließenden Fluss überwunden. Auch in Norddeutschland entstanden entsprechende, relativ kurze Kanäle von untergeordneter Bedeutung. So gewährte z. B. der Bremer Erzbischof seinen Bürgern 1288 Schifffahrtserleichterungen auf dem zuvor gebauten Kuhgraben, der die Stadt mit den Torfabbaustellen am Rand des Teufelsmoores verband und außer der Entwässerung auch der lokalen Brennstoffversorgung diente.⁴⁶ Lüneburg verlegte die Mündung der Ilmenau elbaufwärts, um für die elbaufwärts gehenden Transporte, z. B. des für Lübeck bestimmten Salzes nach Lauenburg, den Elbzoll bei Zollenspieker zu umgehen.⁴⁷

Einzig und allein Lübeck zeigte sich nach mehr als zweihundertjährigen Erfahrungen mit Stauschleusen in der Lage, im späten Mittelalter einen Kanal zur Überwindung einer allerdings nur 18 m hohen Wasserscheide zu bauen. Es erlangte 1390 durch einen Vertrag mit dem Herzog von Lauenburg das Recht zur Herstellung eines Grabens vom Möllner See, der ja schon lange über die ausgebaute Stecknitz für Lübecker Schiffe erreichbar war, bis zum Flüsschen Delvenau, das bei Lauenburg in die Elbe fließt. Dieses Flüsschen sollte für die Schifffahrt ebenfalls durch Stauschleusen ausgebaut und mit einem Treidelweg versehen werden. 1398 wurde die neue, 97 km lange Wasserstraße, die erstmals die Elbe mit der Ostsee verband, in Betrieb genommen. Der die beiden Flüsse verbindende Graben von 11,5 km Länge war der erste funktionstüchtige Scheitelkanal Europas. Seine Scheitelhaltung wurde durch Einleitung eines Baches mit einem Einzugsgebiet von 31 km² gespeist. Der Abstieg zu dem ca. 5 m tiefer gelegenen Möllner See erfolgte über vier auf kurzer Strecke hintereinander angeordnete Stauschleusen, deren Verbundbetrieb dem Prinzip des Betriebs von zwei Kammerschleusen entspricht, das demnach hier bereits am Ende des 14. Jahrhunderts de facto angewandt wurde. Zwar konnten darauf nur schmale Schiffe von 0,43 m Tiefgang mit 7,5 t Ladung fahren, auch war die Bergfahrt langwierig, weil dafür mehrere Schwallwellen nacheinander abgelassen werden mussten, deren Ansammlung in Trockenzeiten oft Tage dauerte, und schließlich durften die Lübecker Schiffe auch nur bis Lauenburg fahren, wo sie das Lüneburger Salz, das die Lübecker in die Ostseeländer exportierten, von Lüneburger Schiffen übernahmen. Trotzdem war diese künstliche Wasserstraße nicht nur eine für ihre Zeit einmalige technische Leistung, sondern auch ein wirtschaftlicher Erfolg.⁴⁸

⁴⁶ Karl-Heinz LUDWIG und Volker SCHMIDTCHEN, *Metalle und Macht 1000–1600. Propyläen Technikgeschichte*, Berlin 1992, S. 161 f.

⁴⁷ ECKOLDT, *Flüsse und Kanäle* (wie Anm. 2), S. 245.

⁴⁸ Ebd., S. 251 f. und 348–350.

Hamburg wollte 1448 gleichziehen und über die Alster und einen kleinen Nebenfluss der Trave ebenfalls mittels Stauschleusen eine eigene Schifffahrtsverbindung nach Lübeck herstellen, schloss auch einen entsprechenden Vertrag mit dem Grafen von Holstein ab, scheiterte aber an technischen Schwierigkeiten in einer Moorstrecke. Erst 1526 wurde das Projekt wieder aufgenommen und 1529 vollendet. Aber schon nach 20 Jahren wurde die durchgehende Schifffahrt wieder eingestellt, weil Dammbüche eingetreten waren und die Unterhaltung sich als schwierig und teuer erwies.⁴⁹

2.2. Die Schnittstellen

Die Schnittstelle Binnenschifffahrt / Leinpfad wurde bereits im Abschnitt 2.1. „Fahrstrecken“ unter „Leinpfad“ behandelt.

Die Schnittstelle Fluss/Meer veränderte sich im hohen Mittelalter erheblich. Während in frühen Mittelalter die noch relativ kleinen Küstenschiffe sehr weit flussaufwärts fuhren, konnten die im Laufe des hohen Mittelalters sehr viel größer gewordenen Küstenschiffe nur noch die Flussunterläufe befahren, so dass sich dort jene Seehäfen etablierten, die z.T. bis heute die Entwicklung der Seefahrt prägten. Es waren dies Brügge und später Antwerpen in Flandern, verschiedene Hafenstädte in den Niederlanden, an der deutschen Nordseeküste vor allem Bremen und Hamburg und an der südlichen Ostsee Lübeck, Rostock, Danzig und Riga, um nur die wichtigsten zu nennen. Die meisten von ihnen lagen an so großen Flüssen, Lübeck schließlich an einem Kanal, dass ihnen die Binnenschifffahrt erhebliche Gütermengen zuführte, die auf Küstenschiffe umzuladen waren. Aber die Binnenschiffe hatten ihre Landeplätze an ganz anderen Stellen als die Küstenschiffe, so dass es im Mittelalter keinen direkten Umschlag zwischen beiden gab. Dadurch wurden Zwischentransporte erforderlich, in die sich die einheimischen Kaufleute einschalteten, die Trägern, Karrenschiebern, Fuhrleuten und anderen Berufen Arbeitsplätze sicherten und die von den Seehafenstädte zu einem faktischen Stapelrecht umgemünzt wurden.

Die Schnittstelle Binnensee / Fluss blieb dagegen an den geographisch festliegenden bisherigen Stellen auch im hohen und späten Mittelalter in Funktion und führte zur wirtschaftlichen Blüte von Städten wie Konstanz, Zürich, Genf und anderen, die das notwendige Umladen ebenfalls zu faktischen Stapelrechten ausnutzten.

Auch die Schnittstelle Schifffahrtshindernis im Fluss machte ein Umladen zwischen den oberhalb und unterhalb verkehrenden Schiffen nötig, wofür die dort entstandenen Hafenstädte die erforderliche Infrastruktur bereithielten und zugleich ebenfalls das Umladen zu einem förmlichen Stapelzwang umfunktionierten. Hann. Münden ist ein typisches Beispiel. Es lag an einer Felsbarriere in der Werra, organisierte das Umladen und leitete daraus ein Stapelrecht ab, das ihr der Welfenherzog als Stadtherr 1247 bestätigte und das die Stadt dann auch auf die Fulda-Schiffe anwandte, bei denen gar kein Hindernis im Fluss ein Umladen erzwungen hätte.⁵⁰ Dass natürliche Schifffahrtshindernisse nicht beseitigt, sondern zu Stapelzwängen ausgenutzt wurden, mag man heute allenfalls verständlich finden.

⁴⁹ Ebd., S.346f.

⁵⁰ Ebd., S.152.

Es gibt aber genügend Beispiele dafür, dass Städte durch künstliche Schifffahrtshindernisse eine durchgehende Schifffahrt unterbanden, um selbst Nutznießer einer Stapelsituation zu werden. Besonders rigoros ging Heilbronn vor. In einem an sich unbedeutenden Streit mit dem Deutschorden um die Folgen einer Flussverlagerung durch Hochwasser erwirkte die Stadt 1333 vom Kaiser das Privileg, dass ihre *burger den Neckher sollen wenden und keren, wohin sie dunket, daß es der Stete allernutzlich sey*. Die Stadt verschloss daraufhin einen Neckararm und staute den anderen für Mühlen und andere Triebwerke so auf, dass durchgehende Schifffahrt nicht mehr möglich war. Das so erzwungene Umladen wurde zum Stapelrecht ausgeweitet. Die durch weitere Mühlenstau behinderte Schifffahrt auf dem oberen Neckar wurde schließlich ganz eingestellt und Heilbronn florierte als Kopfstation der unbehinderten Schifffahrt auf dem unteren Neckar.⁵¹ Die Norddeutschen verhielten sich nicht anders. Lüneburg unterband die durchgehende Schifffahrt auf der Ilmenau in seinem Stadtgebiet gleich durch mehrere Mühlenstau und sorgte zugleich durch Privilegierung der eigenen Schiffer dafür, dass nur diese die untere Ilmenau vor allem für den Transport des Lüneburger Salzes befahren durften. Wegen des riesigen Holzbedarfs zum Sieden des Salzes bemühte sich die Stadt Jahrhunderte lang, an der oberen Ilmenau Mühlen aufzukaufen und abzubrechen und konnte so immer südlicher gelegene Waldgebiete erschließen.⁵²

An der Schnittstelle Flussoberlauf/kurze Straße über die Wasserscheide war die ältere Organisationsform der Überbrückung nicht mehr möglich, weil die Entfernungen zu groß geworden waren. Die neuen, viel weiter flussabwärts gelegenen Endpunkte der Schiffbarkeit dienten nicht mehr der Überbrückung zwischen zwei Flussoberläufen, sondern hatten ein sehr viel größeres und unspezifischeres Einzugsgebiet, wurden aber neue Endstationen für alle Schiffe, so dass alle durchgehenden Güter auf Fuhrwerke umzuladen waren und umgekehrt. Das nutzten diese Hafentorte wiederum zur Durchsetzung von Stapelzwängen und die Fuhrleute zur Etablierung starker Zünfte.

Die Schnittstelle Fluss/Zubringerstraße unterschied sich von den vier vorgenannten Schnittstellen dadurch, dass die Schiffe dort nur Zwischenstation auf längeren Fahrten machten. Binnenschiffer, die ja nachts nicht fahren konnten, machten ihre Schiffe lieber in Hafenstädten als auf freier Strecke fest, nutzten aber ihre Aufenthalte dort nur für den Umschlag derjenigen Güter, die mit dieser Stadt und über sie mit ihrem Einzugsgebiet auszutauschen waren. Diese Städte versuchten auch Stapelrechte geltend zu machen, was jedoch nur wenigen gelang.

Die Hafenstädte behielten im Prinzip ihre frühere Funktion, nahmen diese aber ganz überwiegend nicht mehr in der früheren Organisationsform des Ufermarktes wahr. Da auch die Seehäfen in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts ihre Ufermärkte aufgaben und Neugründungen seitdem von vornherein auf Ufermärkte verzichteten, kann für die Häfen der letztgenannten fünf Schnittstellen das relativ einheitliche Mo-

⁵¹ Ebd., S. 71 f.

⁵² Martin ECKOLDT, Schifffahrt auf kleinen Flüssen 4: Nebenflüsse der Elbe, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 10, 1987, S. 7–35, hier S. 12.

dell einer Hafenstadt vorgestellt werden, das der Binnenschiffahrt als differenziertes Dienstleistungszentrum zur Verfügung stand mit genügend Spielraum für zahlreiche lokale Varianten.⁵³

Zeitgenössische Texte nennen nur wenige Teilaspekte dieser Dienstleistungen. Am ausführlichsten ist folgende Beschreibung aus dem frühen 16. Jahrhundert: *Miltenberg ist der bedeutendste Hafenplatz am Main, der hier zuerst für größere Fahrzeuge schiffbar wird. Die von Frankfurt kommenden Waren werden daselbst von den Schiffen auf Wagen, und die abwärtsgehenden von der Achse auf Schiffe verladen...Die Bürger beschäftigen sich, abgesehen von einigen...tüchtigen Kaufleuten, vornehmlich mit Schiffahrt, Fischerei, Frachtfuhrwerk, Ackerbau, noch mehr aber mit Tuchweberei. Auch gibt es viele Bäcker, Metzger und Wirte daselbst wegen des lebhaften Verkehrs und der vielen Fremden, die zur Frankfurter Messe, nach Aachen oder anderen Städten Niederdeutschlands reisen.*⁵⁴

Die Forschung hat eine Fülle spezifischer öffentlicher und privater Einrichtungen und Dienstleistungen herausgearbeitet, auf die ankommende Binnenschiffer in diesen Hafenstädten zurückgreifen konnten oder mussten. Die Schiffe landeten weiterhin an den Ufern der Flüsse, aber es waren jetzt öffentliche städtische Landeplätze, die nur noch dem Ein- und Ausladen ohne jeden Marktbetrieb dienten. Wo nicht das Stapelrecht andere Regelungen vorschrieb, war der Warenfluss so organisiert, dass er vom Schiff in die privaten Speicher der ansässigen Kaufleute ging und von dort auch wieder für die Ausfuhr per Schiff zusammengestellt wurde. Die Landeplätze lagen durchgängig unter dem Schutz der Stadtmauern und waren durch Uferschutzbauten so hergerichtet, dass die Schiffe trotz der wechselnden Wasserstände der Flüsse einigermaßen bequem beladen und gelöscht werden konnten. Die sehr unterschiedlichen, zumeist hölzernen Konstruktionen an diesen Landeplätzen sind in Stadtansichten erst seit dem Ende des 15. Jahrhunderts überliefert (relativ früh 1493 in Schedels Weltchronik). Wenige ältere Anlagen hat uns die Stadtkern-Archäologie erschlossen. In diesem Überblick mag die Feststellung genügen, dass innerhalb der Stadtgrenzen eine breite Palette unterschiedlicher Wasserbautechniken entlang der Binnenwasserstraßen eingesetzt wurde. Flussbettverlagerungen konnten die Existenz mancher Hafenstadt schwer bedrohen und forderten zu Gegenmaßnahmen heraus. So bauten die Bürger der Stadt Neuß 1380 den vom Rhein aufgegebenen Flussarm als Schifffahrtskanal aus, leiteten zusätzlich noch für Mühlenzwecke einen Arm der oberhalb in den Rhein mündenden Erft hinein und blieben so für Flussschiffe erreichbar. Noch heute dient der immer wieder erweiterte Kanal der Stadt als Hafen.⁵⁵

Zur Erleichterung des Ein- und Ausladens kamen im 14. Jahrhundert mit den Hafenkränen auch diejenigen Einrichtungen in Binnenhäfen zum Einsatz, die bis heute

⁵³ Vgl. dazu Detlev ELLMERS, Die Seehäfen der Hanse als Dienstleistungszentren eines weitgespannten Transportnetzes, in: Hansische Geschichtsblätter 123, 2005, S. 109–128.

⁵⁴ Johannes BUTZBACH (1478–1526), Makrostroma, Buch III, übersetzt von D. J. Becker, abgedruckt in: Des Johannes Butzbach Wanderbüchlein (Insel-Bücherei 26), Leipzig o. J. (ca. 1930), S. 11.

⁵⁵ Martin ECKOLDT, Schifffahrtskanäle im Rheingebiet in alter und neuer Zeit, in: Beiträge zur Rheinkunde 14, 1962, S. 48–61, hier S. 50.

unser Bild von Häfen bestimmen. Vorreiter waren die Seehäfen, die schon seit dem 13. Jahrhundert Hafenkranen einsetzten, die auf den Kaianlagen fest installiert waren, so dass die Schiffe schwimmend an sie heranfahren konnten. Von den unterschiedlichen Krantypen der Seehäfen übernahmen die Binnenhäfen nur den Schwergutkran, der mittels Tretradantrieb z. B. große Weinfässer oder schwere Mühlsteine heben konnte. In einigen rheinischen Häfen wurde dieser Krantyp sogar als Schwimmkran gebaut. 1442–1444 wurde im Seehafen von Danzig mit dem bekannten Krantor der erste Kran zum Einsetzen und Ziehen von Schiffsmasten gebaut. Wir wissen aber nicht, wie weit er auch für die Masten von Binnenschiffen in Anspruch genommen wurde. Eindeutig für Binnenschiffe zumindest des Niederrheins war der Mastkran von Köln bestimmt, den die Stadtansicht von A. Woensam 1531 zeigt, nur wissen wir da nicht, wann er gebaut wurde.⁵⁶

Für die Durchführung des Stapelzwangs mussten die betreffenden Hafenstädte zumindest ausreichend Kajenflächen freihalten, auf denen die Stapelwaren in den meisten Fällen drei Tage lang ausgelegt werden konnten zum Angebot an die Stadtbewohner. Wie das bei Regenwetter gehandhabt wurde, ist noch nicht untersucht. Wahrscheinlich war das Stapelrecht auch zumindest eine Wurzel der Kaufhäuser, die als spezifische öffentliche Einrichtung großer Binnenhäfen vor allem im Rheingebiet, aber auch anderswo, wie etwa in Lüneburg, im 14. Jahrhundert errichtet wurden (zuerst 1317 in Mainz). Sie dienten der Lagerung, dem Umschlag und dem Verkauf von Waren im Großhandel und wurden infolge von Fremdenhandelsverboten und stapelrechtlichen Verfügungen zumeist die einzigen Einrichtungen der betreffenden Stadt für den Handelsverkehr der Fremden mit den einheimischen Kaufleuten und Bürgern. In ihnen sollte sich Kauf und Verkauf möglichst öffentlich und unter der Kontrolle des Rates vollziehen. Mit ihnen war oft auch eine Zollstelle, eine Waage oder eine gewerbepolizeiliche Aufsicht verbunden. Gebaut wurden sie aber nur dort, wo der Handelsverkehr einen solchen Umfang angenommen hatte, dass ihr Betrieb notwendig und lohnend erschien.⁵⁷ Dagegen wurden die öffentlichen Speicherbauten, die sowohl in Binnenhäfen (z. B. Wanfried) als auch in den Seehäfen von Binnenschiffen direkt mit Korn, Salz oder anderen Waren beliefert werden konnten, erst seit dem 16. Jahrhundert an den Flussufern errichtet.

Im übrigen bot die Hafenstadt den Binnenschiffern eine Fülle privater Dienstleister, die alle in Zünften organisiert waren. Schiffbauer und Zulieferer, wie Ankerschmiede, Reepschläger oder Segelmacher, arbeiteten vor allem für die einheimischen Schiffer. Hafenarbeiter, wie Träger, Karrenschieber, Kornmesser usw., standen für das Löschen und Laden angekommener Schiffe bereit und Fuhrleute für den oft sehr langen Weitertransport ins Hinterland. Bäcker, Fleischer und Brauer sorgten für den Proviant, der jedoch in der Binnenschifffahrt nicht in so großen und haltbaren Mengen benötigt

⁵⁶ Michael MATHEUS, „accipio, trado, quodlibet expedio“: Flusshäfen und ihre Hebewerke, in: See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung, hg. von Heinz Stoob, Köln 1986, S. 89–127; Detlev ELLMERS, Development and Usage of Harbour Cranes, in: Medieval Ships and the Birth of Technological Societies, Bd. 1: Northern Europe, hg. von Christiane Villain-Gandossi u. a., Malta 1989, S. 43–69.

⁵⁷ Harald WITTHÖFT, Das Kaufhaus in Lüneburg, Lüneburg 1962, bes. S. 210–217.

wurde wie in der Seefahrt, da er bei jedem der nächtlichen Halte ergänzt werden konnte. Wirtshäuser und Herbergen boten nicht nur Essen, Trinken und Nachtlager an, sondern waren zugleich wichtige Kommunikationsplätze, u. a. zur Anmeldung von Beförderungswünschen und Abgabe von Angeboten. Vor allem aber hatten die zu Gilden zusammengeschlossenen einheimischen Kaufleute meist schon im voraus den Absatz der beförderten oder zu befördernden Waren organisiert. Kurz, in diesen Hafentädten war spätestens seit dem hohen Mittelalter das bis heute für Gtertransporte gultige Zusammenwirken von offentlichen Einrichtungen und privaten Dienstleistungen bereits erstmals voll ausgebildet.⁵⁸ Aber auch ffr den Personentransport waren diese Hafentädte die entscheidenden Ausgangs- und Zielpunkte. So nahmen die regelmäÙig zwischen benachbarten Hafentädten verkehrenden Marktschiffe sowohl Reisende wie Marktbesucher mit. Reisende nutzten nach Mglichkeit die Handelsschiffe auch auf lgeren Strecken, und ffr Pilger zu verschiedenen Wallfahrtsorten mussten in unregelmäÙigen Abstnden regelrechte Massentransporte auf den Wasserwegen organisiert werden.⁵⁹

Typisch ffr das späte Mittelalter blieb, dass der Rat jeder einzelnen Hafentadt nur deren Belange nach innen und auÙen vertrat und dabei durch das Stapelrecht fremde Schiffer behinderte und auch versuchte ffr die eigenen Schiffer entlang des Flusses mglichst weitgehende Privilegien durchzusetzen, durch die anderen Stdten der Einsatz eigener Schiffer verwehrt wurde. Erst in der frhen Neuzeit versuchten die Landesherrn mehr oder weniger erfolgreich, die Binnenschifffahrt groÙrhmiger und freizgiger zu ordnen.

Zusammenfassung

Die Nutzung der BinnenwasserstraÙen im hohen und späten Mittelalter lsst sich am besten verstehen, wenn man vom frhen Mittelalters ausgeht und davon dann die hoch- und spätmittelalterlichen Vernderungen abhebt. Im frhen Mittelalter nutzte die Binnenschifffahrt in der europaischen Flachland- und Mittelgebirgszone zwischen Atlantik und Ural die naturbelassenen Flüssen bis weit in die Oberlufe hinauf. Kurze Landwege ber die Wasserscheiden sorgten ffr durchgehenden Warenfluss und verbanden die Flüsse zu einem Netzwerk, dessen Knotenpunkte (= Schnittstellen) als Hafenplzte (mit oder ohne ständige Besiedlung) im Gelnde durch archologische oder schriftliche berlieferung feststellbar sind. Da sich die Flüsse seitdem zwar im lokalen Detail der Flussschleifen, nicht aber in ihrem generellen Verlauf verndert haben, kann die Forschung dieses Netzwerk der Binnenschifffahrt vollstndig erfassen.

Die Vernderungen des frhmittelalterlichen Netzwerks lassen sich bis zum Ende des Mittelalters sehr przise aufzeigen. Zwei unterschiedliche Entwicklungen schrnkten die Binnenschifffahrt stark ein. Erstens wurden die frheren Hafenplzte zu Hafentdten mit eigenem Stadtrecht, deren Bgrer zwar fortan die dem Handel dienende Binnen-

⁵⁸ ELLMERS, Seehfen (wie Anm. 53).

⁵⁹ RÜCKERT, Pilgerfahrten (wie Anm. 45).

schiffahrt betrieben, aber keinerlei direkten Einfluss auf den Zustand der von ihnen befahrenen Wasserstraßen hatten, da diese größtenteils durch einen Flickenteppich von landrechtlich organisierten Landesherrschaften verliefen, die erst nach dem Mittelalter den wirtschaftlichen Wert gut gepflegter Wasserstraßen erkannten. Zweitens verdrängte der Energiehunger des hohen und späten Mittelalters durch zahllose Mühlenstau die Binnenschiffe aus den Flussoberläufen, so dass sich zur Ausfüllung der Transportlücke ein Fuhrmannsgewerbe neu etablierte. Nur auf wenigen Flussoberläufen ermöglichten Stauschleusen eine Schifffahrt auf Schwellungen. Mit dieser Technik wurde auch der einzige eine Wasserscheide überquerende funktionstüchtige Kanal des Mittelalters, die Steckenitzfahrt zwischen Lübeck und Lauenburg, betrieben. Schließlich beschreibt dieser Beitrag, wo und wie die Hafenstädte ihre vielfältigen Aufgaben als Schnittstellen zwischen Wasser- und Landtransport wahrnahmen.

Die schriftliche Überlieferung zu den Schiffbauteilen von Binnen- und Seeschiffen der Hanse

Ein Beitrag zur Wörter-und-Sachen-Forschung

1. Einleitung

In Bremen barg Siegfried Fliedner 1962–65 ein großes spätmittelalterliches Wrack, das er als Kogge identifizierte.¹ Damit hatte er für einen mittelalterlichen Schiffsfund weltweit erstmals die zugehörige Typenbezeichnung erarbeitet und eine Brücke zwischen Archäologie und schriftlicher Überlieferung geschlagen. Einerseits konnten deren reichhaltige Angaben zu Koggen auf diesen Fund bezogen werden, der seitdem als „Bremer Hansekogge“ in die Geschichtsbücher übernommen wurde. Andererseits zeigte der Fund, wie die in Schriftquellen erwähnten Koggen gebaut waren. Bremen übereignete diese Kogge 1971 dem neu gegründeten Deutschen Schiffahrtsmuseum, das sich nun mit der Aufgabe konfrontiert sah, sich nicht auf dieser Spitzenposition der Forschung auszuruhen, sondern sie auszubauen durch Erarbeitung der Bezeichnungen auch für andere mittelalterliche Schiffsfunde, um schriftliche und archäologische Überlieferung soweit wie möglich kompatibel zu machen. Die dafür zu nutzende Wörter-und-Sachen-Forschung war schon 1912 durch den Vergleich ausgegrabener Wikingerschiffe mit altnordischen Texten zu guten Ergebnisse für die Schifffahrt gelangt.² Als Friedrich Kluge 1911 das Wörterbuch der deutschen Seemannssprache erarbeitete, musste er noch auf den Abgleich mit der Schiffsarchäologie verzichten.³ Das musste für die Schiffe der späten Hansezeit auch noch Karl-Friedrich Olechnowitz, der 1960 als besonders wichtige Quellen die ältesten von norddeutschen Schiffbauern aufgestellten Verzeichnisse von Schiffbauteilen aus der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts publizierte.⁴ Erst 2002 verglich Kathrin Thier wieder sehr erfolgreich die Ergebnisse der Schiffsarchäologie mit altenglischen Texten.⁵ Eine entsprechende Arbeit zur mittelniederdeutschen (mnd.) Terminologie für die Schifffahrt der Hanse steht noch aus.

¹ Siegfried FLIEDNER, Die Bremer Kogge (Hefte des Focke-Museums 2), Bremen 1964.

² Hjalmar FALK, Altnordisches Seewesen, in: Wörter und Sachen 4, 1912, S. 1–122.

³ Friedrich KLUGE, Seemannssprache. Wortgeschichtliches Handbuch deutscher Schifferausdrücke, Halle 1911.

⁴ Karl-Friedrich OLECHNOWITZ, Der Schiffbau der späten Hansezeit, Weimar 1960, S. 195–208.

⁵ Katrin THIER, Altenglische Terminologie für Schiffe und Schiffsteile. Archäologie und Sprachgeschichte 500–1100, Oxford 2002.

Als ersten Schritt auf dieses Ziel zu übernahm das Deutsche Schiffahrtsmuseum zusätzlich zu der an Steuerbord nahezu vollständig erhaltenen Kogge weitere mittelalterliche Schiffsfunde vor allem aus deutschen Binnengewässern in seine Sammlung, um für die Wörter-und-Sachen-Forschung die nötige Detailkenntnis der Sachen verfügbar zu haben. Nach der Konservierung wurde dem Publikum eine kleine Mittelalterflotte präsentiert.⁶ Zusätzliche Informationen zu Schiffen der Hanse bieten die Schiffsbilder auf den Stadtsiegeln, die Herbert Ewe 1972 in einem Katalog zusammengestellt hatte.⁷ Als flankierende Maßnahmen wurden im zweiten Schritt traditionell gebauter Boote des 20. Jahrhunderts gesammelt und in einer Bootshalle des Museums ausgestellt und ergänzt durch ein Feldforschungsprogramm zur Dokumentation noch vorhandener traditionell gebauter Wasserfahrzeuge, beginnend in den deutschen Flussgebieten von Rhein und Donau.⁸ Für all diese Fahrzeuge wurden die Bezeichnungen der Typen, der Bauteile und mitgeführten Geräte festgehalten, sodass darauf beim dritten Schritt, der Suche nach den mittelalterlichen Bezeichnungen, zurückgegriffen werden konnte. Erste Ergebnisse wurden 1987 für Einbäume veröffentlicht⁹ und später auch Typenbezeichnungen für weitere mittelalterliche Binnenschiffe.¹⁰ Darauf aufbauend sollen hier die Bezeichnungen für die Bauteile von Hanseschiffen herausgearbeitet werden.

Katrin Thier zeigte schon 2002 durch den Vergleich von schriftlicher Überlieferung mit der Archäologie, dass im Altenglischen für Schiffsfunde nicht nur die Bezeichnungen der Typen, sondern auch die der Schiffsteile bestimmbar sind.¹¹ Dass es auch zu den Bauteilen der Schiffe des Mittelalters im deutschen Sprachraum schriftliche Nachrichten gibt, wurde 2006 in einem ersten Überblick über die Bezeichnungen jener Schiffbauteile gezeigt, mit denen die Hanse einen z.T. weitreichenden Handel trieb.¹² Seitdem wurden mit den Schuldbüchern des Deutschen Ordens und der übersichtlichen Zusammenstellung der Angaben zu Schiffen in Hamburgs Kämmereirechnungen weitere aufschlussreiche Schriftquellen zugänglich gemacht.¹³ Zusammen mit neu

⁶ Per HOFFMANN, Die Mittelalter-Flotte des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Anstoß zur Entwicklung moderner Konservierungsverfahren, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv (DSA) 15, 1992, S. 69–82.

⁷ Herbert EWE, Schiffe auf Siegeln, Bielefeld 1972.

⁸ Detlev ELLMERS, Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10 000 Jahre Boote in Deutschland (Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums 7), Bremerhaven 1976; Hans-Walter KEWELOH, Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flussgebiet des Rheins. Ein Forschungsprojekt des Deutschen Schiffahrtsmuseums, in: DSA 4, 1981, S. 205–212.

⁹ Zum Einbaum Detlev ELLMERS, Einbaum. I: Archäologisches, und Uwe SCHNALL, Einbaum. II: Philologisches, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Bd. 6, Berlin 1987, S. 605–613.

¹⁰ Detlev ELLMERS, Kahn, Prahm und andere flachbodige Schiffstypen. Ein Beitrag zur Wörter-und-Sachen-Forschung, in: Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen, hg. von Klaus Brandt und Hans-Joachim Kühn, Neumünster 2004, S. 55–60.

¹¹ THIER 2002 (wie Anm. 5).

¹² Detlev ELLMERS, Hansischer Handel mit Schiffbauholz. Ein Beitrag zur Wörter-und-Sachen-Forschung, in: Wirtschaft – Gesellschaft – Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel, hg. von Hans-Peter Baum, Rainer Leng und Joachim Schneider, Stuttgart 2006, S. 63–78.

¹³ Schuldbücher und Rechnungen der Großschäffer und Lieger des Deutschen Ordens in Preußen, hg. von Jürgen Sarnowsky u. a., Bd. 1–3, Köln 2008–2013; Reinhard PAULSEN, Schiffahrt, Hanse und Europa im Mittelalter (QDhG 73), Köln 2016, S. 815–853.

erschlossenen archäologischen Befunden lässt sich jetzt für weitere Schiffbauteile ihre mittelniederdeutsche Bezeichnung bestimmen, die nachfolgend jeweils kursiv wiedergegeben wird.

2. Die schriftliche Überlieferung zu Bauteilen der Binnenschiffe

Zu den Bauteilen mittelalterlicher Binnenschiffe ist die schriftliche Überlieferung im norddeutschen Sprachraum gering und sagt oft nur wenig zu ihnen aus, sodass man schon froh sein muss, wenn wenigstens für die meisten ihrer archäologisch erfassten Bauteile die mnd. Bezeichnungen bestimmt werden können. Gelegentlich eröffnen sie aber auch neue Einblicke in größere historische Zusammenhänge. Einen solchen Einblick gewährt das archäologisch gewonnene Ergebnis, dass alle Schiffe der Mittelalterflotte im Deutschen Schiffahrtsmuseum entweder reine Einbäume sind oder aus unterschiedlichen Einbaumformen weiterentwickelt wurden.¹⁴ Selbst das Koggefragment aus Bremen, An der Schlachte (um 1170), dessen Grundlage ein großer Einbaum ist (Abb. 10), zeigt die Herkunft der spätmittelalterlichen Koggen aus der Technologie des Einbaums an.¹⁵ Angesichts dieser Zusammenhänge ist davon auszugehen, dass viele der zur Erweiterung von Einbäumen benutzten Bauteile nicht nur bei den so entstandenen größeren Binnenschiffen verwendet wurden, sondern auch bei den noch größeren Seeschiffen. Daraus ergibt sich die Gliederung dieser Zusammenstellung.

2.1. Einbäume

Die weitaus überwiegende Zahl archäologischer Funde von Binnenschiffen sind Einbäume, mit deren Einbeziehung ins Geschichtsbild die Forschung u. a. deshalb Probleme hat, weil Einbäume in mittelalterlichen Schriftquellen schwer zu erkennen sind. Die vorhandenen Schriftzeugnissen erschließen sich am besten, wenn man mit dem Ausgangsmaterial, dem Baum, beginnt. Für die Anfertigung von Einbäumen waren entsprechend große Bäume erforderlich, die man für größere Einbäume jahrhundertlang nicht fällen durfte, damit sie den erforderlichen Umfang erreichten. Für den Einbaum von Stipelse in der Mittelalterflotte (Abb. 3) musste an der Mittelelbe eine spezifische *Kahneiche* gefällt werden, wie sie die pommerschen Holzordnung 1717 ausdrücklich als eine *Eiche* aufführt, *aus der man einen Kahn machen kann*.¹⁶ Auch die Eichen, die der dänische König 1592 zur Herstellung von 3 *fiskekaner* für seinen Eigenbedarf fällen ließ, waren solche spezifisch gehegten Bäume.¹⁷ Bereits im

¹⁴ ELLMERS, Kahn (wie Anm. 10).

¹⁵ Detlev ELLMERS, Exponate des Deutschen Schiffahrtsmuseums zur Schiffbautradition von Kogge und Kahn, in: Schiffahrt und Handel / Shipping and Trade. Vorträge, gehalten anlässlich der Verabschiedung von Lars U. Scholl in den Ruhestand im März 2012, hg. von der Deutschen Seefahrtsgeschichtlichen Kommission, Bremen 2016, S. 264–285, hier S. 272 f.

¹⁶ Jacob und Wilhelm GRIMM, Deutsches Wörterbuch, Bd. 5, Leipzig 1873, Sp. 34.

¹⁷ Holger RASSMUSSEN, Fiskerbåt, Danmark, in: Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid, Bd. 4, Malmö 1959, S. 322.

Hansehandel war die Kahneiche so wichtig, dass die pommersche Hansestadt Gollnow 1339 sie in ihrem Stadtsiegel als eine Eiche darstellte, die über einem nach dem nahen Oderhaff benannten *haffcane* („Haffkahn“) zu sehen ist. Mit dieser Kahneiche zeigte sie ihr bedeutendstes Handelsgut an (Abb. 1).¹⁸ Auch in England wurden solche Eichen gehegt, denn schon im 10. Jahrhundert ist dort eine *scipāc* („Schiffeiche“) überliefert.¹⁹ Mit diesen Bild- und Schriftzeugnissen stimmen archäologische Funde insofern überein, als in den genannten Regionen die Einbäume und die daraus weiterentwickelten Fahrzeuge in weitaus überwiegender Zahl aus Eiche gefertigt sind. Entsprechend wurde ein Binnenschiffstyp auf der unteren Weser, Elbe und Ilmenau sogar *eke* („Eiche“) genannt.²⁰

In Richtung Alpen schließt daran die Zone der Wasserfahrzeuge aus Nadelholz an, was die Bootshalle des Deutschen Schiffahrtsmuseums mit Booten des 20. Jahrhunderts von dortigen Seen veranschaulicht, über die viele relevante Informationen noch bekannt sind. Die zum Thema wichtigste bietet der ausgestellte Fischer-Einbaum vom Mondsee, der dort *Schiff* heißt. Entsprechend hieß die für ihn gefällte große Tanne *Schiffbaum*. Sie war 250 Jahre alt, so lange durfte sie nicht gefällt und musste ihr Wuchs beobachtet werden. Solches zielgerichtetes Handeln musste über die für uns unvorstellbar lange Zeit von acht bis neun Generationen so ausgerichtet werden, dass stets genügend ausgewachsene Schiffbäume für den Bedarf der Fischer zur Verfügung standen. Deshalb war dafür zu sorgen, dass gleichzeitig mehrere Hundert dieser Schiffbäume unterschiedlichster Altersstufung aufwuchsen, sodass Windbrüche, Frost und andere Schäden den nötigen Ersatz schadhaft gewordener Einbäume nicht gefährdeten.²¹ Das war schon in karolingischer Zeit erforderlich, denn seit 789 ist überliefert, dass Bauern dem Kloster Kremsmünster „jedes Jahr einen zur Herstellung eines Schiffes auserlesenen Baum“ lieferten.²² Der lateinische (lat.) Wortlaut der Urkunde ist die Übersetzung von volkssprachig *Schiffbaum*, der also bereits damals ein ständig abrufbares Forstprodukt war. Entsprechend sind alle großen Einbäume des Mittelalters Zeugnisse dafür, dass im Einzugsbereich ihres Fundortes für Schiffbäume bzw. in Norddeutschland für Kahneichen gesorgt war. Es ist deshalb von einer weiten Verbreitung solcher Wälder auszugehen, in denen spätestens seit dem frühen Mittelalter solche Bäume in ausreichender Anzahl und Altersstaffelung bewusst wachsen gelassen wurden. Die forstwirtschaftlichen Fähigkeiten des Mittelalters dürfen also nicht unterschätzt werden.

Zwar sind *Kahneiche* und *Schiffbaum* keine Schiffbauteile, sondern bezeichnen das spezifische Ausgangsmaterial für die Herstellung der Einbäume. Aber sie lassen erkennen, dass sowohl *Kahn* als auch *Schiff* jeweils regional die ursprünglichen Be-

¹⁸ Detlev ELLMERS, Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, hg. von Rolf Hammel-Kiesow und Michael Hundt, Lübeck 2005, S. 413–425; EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 57; HUB II, Nr. 21: *haffcane*.

¹⁹ THIER 2002 (wie Anm. 5), S. 145: *quercum qae nuncupatur scipac*.

²⁰ HUB I, Nr. 573, 808, 809; HUB II, Nr. 221 und 576.

²¹ Walter KUNZE, Der Mondseer Einbaum, in: Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereins 113, 1968, S. 173–202.

²² MGH DD Karol. I, Nr. 247: *omnique anno arborem electam navem ad faciendam*.

zeichnungen für Einbäume waren. Unter *Schiff* versteht man heute wie schon im Mittelalter generell jedes größere Wasserfahrzeug,²³ sodass nur eine nähere Bestimmung zeigen kann, ob ein besonderes *Schiff* gemeint ist. Beim *Kahn* ist das für Binnenschiffe ebenso. Zu den aus vielen Teilen gebauten Booten des 20. Jahrhunderts im Deutschen Schifffahrtsmuseum gehören der *Blockkahn* der Untertrave und der *Torfkahn* des Teufelsmoors. Immerhin weisen beide Namen sie als Weiterentwicklungen aus dem Einbaum aus, dessen Bezeichnung sie beibehielten und mit einem Zusatz präzisierten. Einen Einbaum entwickelte aber nur weiter, wer ein größeres Boot brauchte, als sich aus dem Baum machen ließ. Das alles war schon im Mittelalter so und galt genauso für Fahrzeuge, die den *Schiff* genannten Einbaum vergrößernd weiterentwickelten. Die bloße Erwähnung von *Kahn* oder *Schiff* lässt nicht erkennen, ob ein Einbaum oder ein daraus entwickeltes größeres Boot gemeint ist. Andere generell gültige Wörter für Einbäume gab es im Mittelalter auch nicht.

Deshalb musste jeder Zolltarif für Flussschiffe, der die Gebühren nach Schiffsgröße staffelte, dem Zöllner diejenigen Kennzeichen nennen, an denen er die unterschiedlichen Größen der Schiffstypen einwandfrei erkennen konnte, darunter als kleinste die Fracht tragenden Einbäume. In fünf weit voneinander entfernt gelegenen Städten hatten zwar die Zolltarife für Wasserfahrzeuge unterschiedliche Bezeichnungen, benutzten aber alle für den Unterschied zwischen dem kleinsten und dem nächst größeren Schiff dasselbe Kriterium, nämlich das *bord* („Bord, Brett“). Besonders ausführlich beschrieb der lat. Elbzoll von Pirna das kleinste Fahrzeug als „Boot, das im Volk *einbömek* heißt und an der Seite keine Schutzbohlen hat, die das Volk *bort* nennt“. Den nächst höheren Zoll zahlte „das Schiff, das diese Schutzeinrichtung hat“.²⁴ In Hamburg zahlten nach dem lat. Text ab 1262 von den Schiffen „aus den oberen Teilen der Elbe“ der *mankan* („Mannkahn“) und das „einfache Schiff“ je 4 Pfennig und dasjenige, „das *borde* hat, 8 Pfennig“. Ein Hamburger Testament erwähnt 1368 den *kaneman Ludeke apud Wynser Bome*. Dieser Kahnmann setzte zum Öffnen und Schließen des Winser Baums (vgl. Text vor Anm. 33) einen Mannkahn ein. Die jüngere mhd. Version des Hamburger Zolls nennt das einfache Schiff *bomen schip*, ein wertvoller Hinweis darauf, dass hier der Typ „Baumschiff“ ein einfacher Einbaum war.²⁵ Auch der Stettiner Zolltarif verlangte um 1270 von dem „einfachen Schiff ohne *borth* 4 Pfennig“, jedoch vom „Schiff, das *gewerderbordeth* genannt wird, 6 Pfennig“. Davon unterschied er den Schiffstyp *bordinc*, der 2 Schilling zahlen musste, also entsprechend viel größer war. Aus seiner

²³ Quellen zur Hanse-Geschichte, hg. von Rolf Sprandel, Darmstadt 1982, S. 389; Hamburger Schiffsrecht 1292.

²⁴ *cimba, quae vulgariter einbömek dicitur non habens a latere asseria monumenta, quae vulgariter bort dicuntur*. Zitiert nach KLUGE, Seemannssprache (wie Anm. 3), S. 32.

²⁵ HUB I, Nr. 573 (1): *de superioribus partibus Albie ... de navi simplici 4 d., de navi dicitur mankane 4 d., de navi habente limbos per omnia 8 d., de navi habente limbos ultra medium 8 d.* Lat. *limbus* bedeutet eigentlich Kleiderbesatz, steht hier aber für mnd. *bord*, wie die spätere mnd. Fassung 573 (3) zeigt: *isset en schip, dat id borde heft, ... 8 d., isset en bomen schip, ... 4 d.* Die Verbesserung des HUB in *bo[d]men* ist falsch, es handelt sich um ein Baumschiff! Besonders aufschlussreich ist der Hinweis, dass es auch Schiffe gab, bei denen das Bord nicht über die ganze Länge reichte. Hans-Dieter Loose, Hamburger Testamente 1351–1400, Hamburg 1970, Nr. 25.

Bezeichnung ist abzuleiten, dass es mehrere Borde übereinander hatte.²⁶ In Damme zahlte 1252 „die Schute (*scuta*), die *bord* hat, 2 Pfennig, wenn sie aber kein *bord* hat, 1 Pfennig“.²⁷ In Harlem zahlte 1274 der nach dem *bord* benannte Schiffstyp *hoicbort* 2 Schilling, ebenso viel auch die „Kaufschute“ (*coipscute*), die demnach eine Schute mit *bord* war; dagegen zahlten die „kleineren Schiffe“ nur 6 Pfennig.²⁸

Der einfache Einbaum ließ sich danach überall daran erkennen, dass ihm das zusätzliche *bord* fehlte. Das war ein Brett, das die Seiten des nächst größeren Bootstyps so erhöhte, dass er tragfähiger wurde. Dadurch sind als Einbäume ausgewiesen in Damme und Harlem die *scute* („Schute“) ohne *bord*, in Pirna ein *einbömek* („Einbaum“), in Stettin das „einfache Schiff“ und in Hamburg der nur von einem Mann gefahrene *mankan* („Mannkahn“) sowie das *bomen schip* („Baumschiff“). Dieser größte Fracht tragende Einbaumtyp ist in der Mittelalterflotte im Deutschen Schiffahrtsmuseum mit einem Exemplar des 11. Jahrhunderts aus der Leine bei Evensen vertreten (Abb. 2).²⁹ Es hat die Form einer großen, an beiden Enden offenen Rinne, sodass es auch aus hohlen alten Eichen gefertigt werden konnte. Man musste nur die offenen Enden mit starken Querhölzern wasserdicht verschließen. Ob diese Hölzer schon *Spegholt* („Spiegelholz“) genannt wurden, wie 1563 in Lübeck für den gleichförmigen oberen Heckteil großer Segelschiffe belegt ist, bleibt fraglich.³⁰ Sicher ist aber, dass zur Hansezeit das Wort „Nagel“ nur für *hoelten Negell* („hölzerne Nägel“) galt, die zum festen Anbringen der Querbretter in vorgebohrte Löcher an den Hirnholzkanten des Einbaums getrieben wurden. Eisennägel dagegen hießen *Spiker*.³¹

Den „Kahn“ vertritt in der Mittelalterflotte der noch undatierte Einbaum von Stipelse an der mittleren Elbe, dessen Rumpf komplett aus einer Kahneiche gefertigt, innen aber trotzdem noch mit leichten eichenen Querhölzern ausgesteift ist, die man *knye* („Knie“) nannte (Abb. 3). Sie wurden ebenfalls mit *hoelten Negelln* am Einbaum befestigt, und zwar paarweise so, dass jeweils beide Seitenwände gestützt wurden. Diese kleinen Knie wurden aus dicken Ästen mit Verzweigungen in entsprechenden Winkeln gefertigt. 1586 ist in Wolfenbüttel überliefert, dass in den nahen Wäldern *10 Eichenstämme und 40 Kniehölzer nach des Schiffbauers Anweisungen* geschlagen werden durften.³² Nur wer selbst Wasserfahrzeuge baute, wusste auch, welche Winkel

²⁶ HUB I, Nr. 687: *navis simplex sine borth 4 d., navis que dicitur gewerderbordeth 6 d. ... navis que vocatur bordinc, que ducit sal vel fuges, 2 s. dabit.*

²⁷ HUB I, Nr. 432: *scuta que bordum habet, 2 d., si vero bordo careat, 1 d.*

²⁸ HUB I, Nr. 745: *de nave ad allecia capienda 5 s., de nave, que hercogge dicitur, 5 s., de nave, que hoicbort dicitur, 2 s., de nave mercaturia, que coipscute dicitur, 2 s., de navibus minoribus 6 d.*

²⁹ Detlev ELLMERS, Baumschiff und Oberländer. Archäologie, Ikonographie und Typenbezeichnung einer mittelalterlichen Binnenschiffsfamilie, in: Häfen – Schiffe – Wasserwege. Zur Schiffahrt des Mittelalters, hg. von Konrad Elmshäuser, Hamburg 2002, S. 97–106.

³⁰ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 197: *Spegholt*.

³¹ HUB I, Nr. 435 (Brügge 1252): *met houtinen naghelen ghenaghelt*. OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 199f. (Wismar 1561): *hoelten Negell; - an Eysen: Spiker*.

³² HUB I, Nr. 992 und 1033 (Holland 1285 und 1287). OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 200: *Knehe* (Wismar 1561). Theodor MÜLLER, Schiffahrt und Flößerei im Flussgebiet der Oker, Braunschweig 1968, S. 87 (Wolfenbüttel 1586).

die *Kniehölzer* haben mussten, aus denen er dann die genau passenden *Knie* schnitt. Die *Eichenstämme* zersägte er zu den *borden* für größere Schiffe.

2.2. Erweiterte Einbäume

Die mnd. Unterscheidung der *hoelten Negel* von den eisernen *spikern* macht eine sonst rätselhafte Doppelnennung von lat. *clavis* in den Hamburger Kämmereirechnungen von 1353 verständlich: *Pro schuthen dem bomsluthtere. Pro clavis. Pro ferreis clavis 12 s.* („Für eine Schute dem Baumschießer, für hölzerne Nägel und für eiserne Spieker 12 Schilling“). Der Baumschließer musste abends die Hafeneinfahrt mit einer im Wasser schwimmenden Kette aus ein paar Baumstammabschnitten verschließen und morgens wieder öffnen. Dafür brauchte er ein kleines Boot. In Winsen war das ein Mannkahn, in Hamburg eine Schute. Für ihren Bau wurden die eisernen Spieker in der Klinkernaht benötigt, mit der ein *bord* oben an der Schute befestigt wurde, die also ein erweiterter Einbaum war. Die Holznägel hielten die zur inneren Abstützung erforderlichen *knye* fest.³³

Mit einem solchen zusätzlichen *bord* unterscheidet sich in der Mittelalterflotte auch das *Oberländische Schiff* von ca. 1000 aus Krefeld (Abb. 4)³⁴ in Schwimmlage vom Baumschiff (Abb. 2). Dieses *bord* wird zur Unterscheidung von anderen Borden heute Setzbord genannt. Aus gleichem Grund hieß es 1270 in Stettin *werderbord*, was Schutzbord bedeutet.³⁵ Es erhöhte die Seiten und damit die Tragfähigkeit des Schiffs. An dem *Oberländischen Schiff* blieb es selbst zwar nicht erhalten, ist aber sicher zu rekonstruieren, weil ein überstehendes Krummholz und die Bohrlöcher darin und in den Einbaumoberkanten zeigen, wie das *bord* mit den auch hier verwendeten *hoelten Negelln* angebracht war. Allerdings ist die noch wirksamere vergrößernde Maßnahme in Schwimmlage gar nicht zu sehen und deshalb in den oben genannten Zolllisten auch nicht erwähnt. Man hatte nämlich den Einbaum eines Baumschiffs in der Mitte längs durchgesägt und zwischen die Einbaumhälften zwei Planken eingefügt, die das Schiff breiter machten, als der Baum war. Das war im Mittelalter nicht nur für diesen Schiffstyp, sondern ganz allgemein die Methode, breite Binnenschiffe ohne großen Tiefgang zu bauen, die dadurch viel mehr Ladung beförderten als die Einbäume.

Wie man die zwischengelegten Bauteile nannte, wurde 1401 in Königsberg in einem Schuldbuch des Deutschen Ordens aktenkundig, weil dem Weichselkahn-Schiffer Johan Rodit seine Schulden um 1 Mark verringert wurden. Für diesen Preis verkaufte er 3 *bodemdelyn* („Bodendielen“) und 3 *brangen* („Wrangen“) an einen Schiffbauer, der das

³³ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 816.

³⁴ ELLMERS, Kahn (wie Anm. 10).

³⁵ Ganz entsprechend heißt ein Brustharnisch mnd. *wardebos* (= schützt die Brust); HUB III, Nr. 63.

Geld dem Orden gab.³⁶ Letztere wurden 1561 in Wismar *Bodenwrangen* genannt.³⁷ Beide Bauteile gehörten zusammen. Zwischen den Einbaumhälften, deren mnd. Bezeichnung ich bisher nicht fand, lagen die *bodemdelyn* Kante an Kante und wurden von quer darüber gelegten *Bodenwrangen* durch *hoelten Negell* zusammengehalten und mit den Einbaumhälften verbunden, sodass ein flacher Boden in Kraweeltechnik entstand. Die *bodemdelyn* waren aus Eiche und dicker als die Borde, denn auf den naturbelassenen Flüssen hatten sie den unvermeidlichen Grundberührungen standzuhalten. Die *eychin dylen* („eichenen Dielen“), die der genannte Rodit dem Weichselschiffer Czander 1398 für 3 ½ Mark verkauft hatte, dürften auch *bodemdelyn* gewesen sein.³⁸ Wie der Preisvergleich mit dem Verkauf von 1401 zeigt, gab es für 3 ½ Mark 12 *bodemdelyn*. Ihr Stückpreis von 0,30 Mark entsprach dem für die teuersten, d. h. längsten *koggeborde*, von denen 1412 das Hundert 30 Mark kostete.³⁹

Statt der *knye* („Knie“) mit ihrem scharfen Winkel (vgl. Abb. 3) brauchte das *Oberländische Schiff* (Abb. 4) ebenso wie manche anderen Binnenschiffe gebogene Stützhölzer. Dafür ist 1323 in einer französischen Urkunde für Brügge unter den eingefügten flandrischen Fachwörtern die Bezeichnung *crombos de nefes* („Krummer von Schiffen“) überliefert. *Krummer* oder *Krummholz* war das generelle Wort für alle nicht geraden Hölzer einschließlich der *knye*, aus denen die Querverbindungen innen im Rumpf bestehen.⁴⁰ Die Schiffbauer legten sich einen größeren Vorrat unterschiedlicher Krummhölzer an, damit sie für Neubauten und Reparaturen die passenden Teile zur Hand hatten. Archäologisch wurde bei Ihlow in Ostfriesland eine Auswahl aus einem solchen Lager noch unverbauter eichener Krummhölzer nur deshalb entdeckt, weil sie als Unterzüge für den Fußboden eines Rundbaus von einem Schiffbauer requiriert oder gekauft worden waren (Abb. 5).⁴¹ In der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts ist für große Seeschiffe überliefert, dass sich zu beiden Seiten an die *Bodenwrange* die *Sitters in de Kremmen* („Sitzer in der Krümmung“) und oben daran die *op langers* („Aufleger“) anschlossen, um zusammen einen Spant zu bilden.⁴² Für die kleineren Binnenschiffe von Ihlow reichte ein Spantteil zum

³⁶ Schuldbücher (wie Anm. 13) Bd. 1, S. 184: *Item eyn schiffbuwir tenetur 1 m. vor dry bodemdelyn und vor dry brangen, dy Johan Rodit horten. Deme sal man sy abe slaen an syner schult. Dedit 1 m.* Bei einem Stückpreis von 0,30 m. für die Bodendielen (vgl. Anm. 30) bleiben für 3 Bodenwrangen noch 0, 10 m., was für die relativ kleinen Teile angemessen erscheint.

³⁷ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 199 f.

³⁸ Schuldbücher (wie Anm. 13), Bd. 1, S. 24. 3 ½ Mark für 12 Bodendielen entsprechen einem Stückpreis von 0,30 Mark.

³⁹ Ebd., Bd. 2, S. 429. 30 Mark für 100 Koggenborde entsprechen einem Stückpreis von 0,30 Mark.

⁴⁰ HUB II, Nr. 401: ... *sel, poy, ter, maz, crombos de nefes et tout qui ce appartient a appareil de nefes comme ankres, couvertures et bois de nefes*. In dieser französisch-flandrischen Mischsprache sind *sel, poy* (= *poix* „Pech“) *ankre, couvertures* („Deckplanken“) französisch, *ter* („Teer“), *maz* („Mast“) und *crombos* („Krummer“) dagegen flandrisch. Zu *Krummer* Johann Hinrich RÖDING, Allgemeines Wörterbuch der Marine, Bd. 1, Leipzig 1794, Sp. 917.

⁴¹ Detlev ELLMERS, Die Krummhölzer vom Dachsberg, in: Rolf Bärenfänger und Marion Brügge, Ihlow. Archäologische, historische und naturwissenschaftliche Forschungen zu einem ehemaligen Zisterzienserkloster in Ostfriesland, Rahden 2012, S. 75–76.

⁴² OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 202.

Verlängern der bogenförmigen *wrange* aus, der sehr wahrscheinlich *sitter* genannt wurde, weil er auf oder neben der *wrange* saß. Beide zusammen lassen den Querschnitt eines Bootes gut erkennen (Abb. 6). Die Formulierung *Sitters in de Kremmen* ist auch eine genaue Beschreibung der Krummhölzer des *Oberländischen Schiffs*, die demnach ebenfalls *sitter* hießen.

Alle größeren Binnenschiffe hatten die aus *bodemdelyn* gebauten breiten Flachböden, die trotz geringen Tiefgangs relativ große Ladungsmengen ermöglichten. Deshalb war z. B. in Hamburg für die Elbschiffe *pram* und *tunget ship* (wörtlich „Schiff mit Zunge“) der hohe Zoll von 1 Schilling zu zahlen.⁴³ Mit letzterem Binnenschiffstyp ist wahrscheinlich jener gemeint, der mit seiner offenen Bugpforte wie eine Wagenfähre an flachen Uferböschungen landete, sodass man schwere Fässer hinein oder herausrollen konnte. In der Mittelalterflotte ist er durch das Bugfragment von Krefeld vertreten.⁴⁴ In Zolltarifen Flanderns, Hollands und Kölns steht *bodem* sogar für das ganze Schiff, und zwar stets, wo für das Verbleiben oder Umladen von Waren *up den bodem* ein spezifischer Zoll erhoben wurde.⁴⁵

Bei der Formgebung und dem Aushöhlen von Einbäumen wurde sehr viel wertvolles Holz vergeudet. Deshalb hat man besonders in holzarmen Regionen schon früh begonnen, die für die jeweilige Schiffsform ausschlaggebenden Einbaumhälften aus gesägten Planken zusammenzusetzen. Wie man dabei vorging, zeigt sehr gut das Siegel der Stadt Gollnow von 1339 an dem dargestellten Haffkahn (Abb. 1). Die untere Reihe der Nagelköpfe lässt erkennen, dass man an der Kante der äußersten *bodemdele* das unterste *bord* einfach mit eisernen *spikern* festnagelte und darauf dann in der gewohnten Klinkertechnik drei weitere *borde* anbrachte. Obwohl Gollnow über die im Siegel angezeigte Kahneiche (Anm. 16) verfügte, wurde dieses wertvolle Exportgut jedenfalls im 14. Jahrhundert nicht mehr beim eigenen Schiffbau verwendet. Ebenso gebaut war auch der Krefelder Schiffsfund aus dem 14. Jahrhundert (Anm. 44). Seit dieser Zeit wird damit ein bewusst sorgfältiger Umgang mit dem begehrten Eichenholz erkennbar.

Die relativ kleinen Binnenschiffe der Mittelalterflotte hatten gar keine Masten, sie wurden entweder gestakt oder gerudert.⁴⁶ Vor allem aus Bildzeugnissen wissen wir, dass größere Binnenschiffe, zumal wenn sie Waren transportierten, einen *mast* hatten, der nicht nur das Segel trug, sondern bei der Bergfahrt auch einen so hohen Ansatz für die Treidelleine ermöglichte, dass diese weder durchs Wasser schleifte, noch am Uferbewuchs hängen blieb. In den holzarmen Niederlanden importierte Dordrecht Masten über See und schrieb dafür 1287 die Zollliste, die für den *cleinen mast* („kleinen Mast“) 2 Pfennig forderte und für den *grotten mast* („großen Mast“) 9 Pfennig. Beide waren die Masten für Binnenschiffe, denn für den *kocghemast*, den Mast der seetüchtigen Kogge, war mit 4 Schilling das Neunfache des Zolls für

⁴³ HUB I, Nr. 573 (1) lat. Version von 1262: *de promptuario 1 β.*, *de navi linguata 1 β.*; 573 (3) spätere mnd. Version: *pram edder tunget ship 1 β.*

⁴⁴ ELLMERS, Kogge (wie Anm. 6), S. 48–50: Roll-on-roll-off seit 2500 Jahren.

⁴⁵ HUB III, Nr. 545 (21), 323 und 451 (63).

⁴⁶ ELLMERS, Kogge (wie Anm. 6), S. 73–76.

die großen Masten der Binnenschiffe zu zahlen.⁴⁷ Als Holzlieferanten über See sind Hamburg, Norwegen und Danzig belegt (vgl. Anm. 61, 53 und 57).

Am häufigsten jedoch wurden die Werften an den jeweiligen Flüssen mit *vlotheolt* („Floßholz“) beliefert. In Anklam geschah das auf der Peene, wo der lat. Zolltarif 1302 aus dem Floßholz „für jeden Mast, genannt *mastbohm* („Mastbaum“) 2 Schilling, für einen kleinen Mast 1 Schilling, vom abgesägten Stamm 2 Pfennig, vom Balken 1 Pfennig, von der Diele 1 Obolus“ forderte. Der *mastbohm* war ähnlich der Kahneiche ein spezifischer Nadelbaum, den man über hundert Jahre lang wachsen lassen musste, bis er für einen *kocghemast* groß genug war. Für die „kleinen Masten“ der Binnenschiffe dagegen brauchte man überhaupt keine besonders gehegten Bäume. Zum übrigen Floßholz gehörten außer „Dielen“ die „abgesägten Stämme“, die in Bremen 1450 als *ekeme blocke* („eichene Blöcke“) ebenso überliefert sind wie *ekeme snedene delen*, und *ekeme brede*.⁴⁸ Wenn dem Schiffbauer die fertig lieferbaren dickeren *delen* („Dielen“) und dünneren *brede* („Bretter“) nicht reichten oder nicht passten, zersägte er die *blocke* zu den benötigten dickeren *bodemdelyn* und dünneren *borden*. Auch wenn die zitierten Quellen die Binnenschiffahrt nicht erwähnen, zeigt der Gegensatz zu den besonders großen Masten für seetüchtige Koggen, dass die kleineren Masten für Binnenschiffe bestimmt waren. Diesen Gegensatz sprechen aber die meisten Erwähnungen von Masten nicht an, sodass dann offen bleibt, für welche Schiffe sie bestimmt waren.

Obwohl die meisten Masten ihre Funktion nicht ohne Rahen und einige kleinere nicht ohne Sprietbäume (vgl. Anm. 56) erfüllen konnten, erwähnt kein Zollregister diese Segelstangen. Überliefert sind *raa* („Rahen“) 1416 als Teil einer Schiffsladung von Danzig nach Lübeck.⁴⁹ Sie waren also ebenso Handelsgut wie die Masten. Die Rah erscheint auch in zwei Verzeichnissen aus Lübeck um 1563 als *Rha* und aus Wismar 1561 als *Rawl*.⁵⁰ Unter der Bezeichnung *rechtere* („kleine Stangen“) wurden die kleineren Rundhölzer zusammengefasst, sodass man 1462 in Hamburg auch die Rah *rachter* nannte.⁵¹ Auf Schiffen, die von Norwegen *mit holte laden* kamen, durfte nach dem Hamburger Schifrecht von 1292 jeder Seemann für seinen eigenen kleinen Handel 20 *rechtere* mitführen.⁵² Er verstaute sie unter Deck, während die langen Koggenmasten nur als Decklast transportiert werden konnten. In Holland waren Hansekauffleute 1389 u. a. auch für *rachtere* zollpflichtig.⁵³

⁴⁷ HUB I, Nr. 1033: Der Zoll betrug für *enen cleinen mast 2 d Holl., enen groten mast 9 d. Holl., eenen kocghemast 4 β. Holl.* (= 80 d.).

⁴⁸ 1302: HUB II, Nr. 21: *de struibus lignorum dictis vlotholtes pro quodlibet malo dicti mastbohm 2 β, pro parvo malo 1 β, de trunco sarratorio 2 d, de trabe 1 d, de tigno 1 obol.* 1450: Karl August ECKHARDT, Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen, Bremen 1931, S. 263: *Ok schall nehment ekeme blocke, unde ekeme snedene delen, und ekeme brede van unser stad voren, id en sche by orleve des rades by dren merken.*

⁴⁹ UB Lübeck V, Nr. 564.

⁵⁰ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 197, 200.

⁵¹ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 833: *16 lb. pro malis et rachter.*

⁵² Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 399.

⁵³ UB Lübeck IV, Nr. 507, S. 554.

Die im Prinzip gleiche Zusammensetzung des Floßholzes wie in Anklam zeigt 1401 auch ein Schuldbucheintrag der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens, der zusätzliche wichtige Informationen bietet. Zu Saisonbeginn lieh sich der Schiffer Jacob Johannesson beim Orden 118 Mark und ½ Firdung, um damit für seinen flussaufwärts gerichteten Handel 15 Last Flämisches Salz zu kaufen. Die Schulden sollten zu Michaelis (29. Sept.) aus dem Handelsgewinn beglichen werden. Aber statt Bargeld erhielt die Königsberger *Lastadige* („Werft“) als Pfand von ihm 20 *meste* („Masten“) und von seinem Neffen Wyllam 4 *meste* und 2 Schock minus 14 Stück (= 106) *groser eychener hölzere* („große eichene Hölzer“) sowie 1 Schock und 13 Stück (= 73) *vichtin czymmere* („fichtene Blöcke“). Dafür wurden 40 Mark angerechnet, sodass 78 Mark als Schulden blieben.⁵⁴ Wie an der Zusammensetzung abzulesen ist, hat Wyllam seine Sendung in Flößen angelandet. Eichenholz ist nämlich wegen seines hohen spezifischen Gewichts nur dann flößbar, wenn es zusammen mit leichterem Holz (hier Fichte) in ein Floß eingebunden wird. Die Werften brauchten die großen Eichenstämme, um aus deren widerstandsfähigem Holz die Bauteile für die Schiffsrümpfe anzufertigen. Das leichtere Nadelholz verwendeten sie u. a. an den Aufbauten. Auch die Masten und Rahen wurden aus gerade gewachsene Nadelbäumen gefertigt. Da für die ganze Holzlieferung nur 40 Mark angerechnet wurden, gehörten die 24 Masten zu den kleineren Exemplaren für Binnenschiffe und nicht zu den teuren großen für Koggen.

Oben auf dem Mast zeigte der bildlich (Abb. 12 a–c) und schriftlich nur für Seeschiffe überlieferte *vlughel* („Wimpel“) auch Binnenschiffen die Windrichtung, wie archäologische Funde aus der Weser bei Dreye oberhalb von Bremen belegen. Gefunden wurden zwei dünne Eisenstangen, deren untere Spitzen in eine Vertiefung oben im Mast zu stecken waren. Auf einem Schaft saßen noch zwei größere durchbohrte Holzkugeln, zwischen denen eine nicht erhaltene Schere aus dünnem Holz das Wimpeltuch hielt. Auf der oberen Spitze der anderen Stange steckte eine hölzerne Ritterfigur mit dem Gürtel in Hüfthöhe wie beim Bremer Roland von 1405.⁵⁵ Ob die Holzfigur einen Roland darstellen sollte, ist nicht zu erkennen, weil der Arm abgebrochen ist, der das für Rolande typische offene Schwert hätte halten müssen.

Selbst in den Flussmündungen und an einigen Küstenstellen kamen zur Hansezeit bestimmte Typen von Binnenschiffen zum Einsatz, darunter die folgenden. Auf Unterweser und Niederelbe legte man mit Tonnenschiffen die Tonnen zur Kennzeichnung des Fahrwassers aus und holte sie vor dem Winter wieder ein. 1468 erhielt das zwei Jahre zuvor in Hamburg gebaute „Tonnenschiff“ (*navis tunnarum*) für 31 Schilling ein *maste cleed*, das war eine Umkleidung aus Metall zum Schutz des Mastes unten, wo die dort ebenfalls genannte *sprete* (der „Sprietbaum“) ansetzte, die das Sprietsegel spreizte, aber auch die Tonnen mit den schweren Ankersteinen auslegte und einholte. Zusätzlich hatte das Tonnenschiff noch ein *vocken segel* („Fock“), das dreieckige Vorsegel, das keine Segelstange brauchte, weil es mit Rin-

⁵⁴ Schuldbücher (wie Anm. 13) Bd. 1, S. 165, 193.

⁵⁵ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 403: *Ein jewelc user borghere scal voren enen roden vlugher* (Hamburger Schiffsrecht von 1292, § 26a). Dazu Detlev ELLMERS, 200 Jahre Schiffsarchäologie im Flussgebiet der Weser, in: DSA, 8, 1985, S. 45–94, hier S. 76 f.

gen am Vorstag geführt wurde. Die Besegelung wird anlässlich einer Ausbesserung nach 20 Betriebsjahren noch einmal so beschrieben: *focken, bonnit et smacken*.⁵⁶ Demnach nannte man das Sprietsegel *smacken* und konnte es sogar noch unten durch ein Bonnet verlängern (vgl. Anm. 159). Obwohl sich mit beiden in Längsrichtung stehenden Segeln seitliche Winde besser nutzen ließen als mit dem quer geführten Rahsegel, hat man sie zur Hansezeit nicht auf großen Seeschiffen eingesetzt. Die sich von der gut erforschten Rahtakelage stark unterscheidende Sprietbesegelung wurde von der Mittelalterforschung bisher wenig beachtet, sodass wir nicht wissen, seit wann in Norddeutschland mit ihr zu rechnen ist. Einen ersten Hinweis gibt der sprachliche Befund. Sowohl *sprete* als auch *vocken segel* sind einheimische mnd. Wörter, die auf einheimische Entstehung schließen lassen. Tatsächlich ist die Sache, die mit dem von *sprete* abgeleiteten Wort *buekspreet* („Bugsprit“) bezeichnet wurde, bereits um 1200 nachgewiesen (Abb. 19b mit Anm. 162). Deshalb muss das Simplex *sprete* („Sprietbaum“) noch älter sein. Weitere Recherchen zu den Anfängen dieser Besegelung sind ein Desiderat, zumal sie in der frühen Neuzeit die Küstenschiffahrt variantenreich dominierte.

Der im heute schwedischen Falsterbo 1911 ausgegrabene *pram* („Prahm“) hatte überhaupt kein Segel. Mit ihm wurden die an der flachen Küste von Schonen weit draußen ankernden Koggen geleichtert. Sein besonders breiter flacher *bodem* zwischen beiden Einbaumhälften bestand aus 10 *bodemdelyn*. Sie sind zwischen 16 und 18 m lang und trotz der Austrocknung seit 1911 immer noch 28–42 cm breit und 5,5–6,6 cm stark. Gemäß Dendrountersuchung wurden die Eichen dafür nach 1334 in der Umgebung von Danzig gefällt.⁵⁷ Den für lange Seereisen untauglichen *pram* musste man in Falsterbo bauen, sodass die *bodemdelyn* zu den über Danzig geleiteten Exporthölzern des Deutschen Ordens gehörten, aus denen dann hansische Kaufleute den *pram* bauen ließen.⁵⁸

Ein weiterer wichtiger Bauplan mittelalterlicher Flachbodenschiffe ist an dem *Blockkahn* des 20. Jahrhunderts von der Untertrave in der Boothalle des Deutschen Schiffahrtsmuseums abzulesen (Abb. 7). Auch für ihn hatte man im Mittelalter wie beim *Oberländischen Schiff* (Abb. 4) einen Einbaum der Länge nach geteilt, zwischen beide Hälften aber nur eine *bodemdele* eingefügt, um einen ausreichend breiten Flachboden zu erreichen. In die dadurch vorn und achtern entstandenen Lücken baute man anders als beim *Oberländischen Schiff* das Vorder- und Achterende eines anderen Einbaums ein, die heute noch *Kahnblock* heißen. Auf den so entstandenen *Blockkahn* setzte man noch in Klinkertechnik das obligate dünnere *bord* und erhielt so einen nur aus der

⁵⁶ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 844f. Die *sprete* ist keine Stenge zur Verlängerung des Mastes, wie P. S. 56 angibt, sondern, wie er S. 246 richtig erkennt, ein Sprietbaum.

⁵⁷ Marcus NILSSON, Marck KRAPIEC und Waldemar OSSOWSKI, Medieval Barges from Falsterbo, Sweden, in: Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen, hg. von Klaus Brandt und Hans-Joachim Kühn, Neumünster 2004, S. 72–81.

⁵⁸ HR I, 2, Nr. 453 (für hansische Kaufleute in Schonen 1368): *Vortmer moghen se hebben eghene prame*.

Einbaumtechnik abgeleiteten sehr individuellen Bauplan.⁵⁹ Ein ganz gleicher, ca. 1,40 m langer *Kahnblock* des 12.–13. Jahrhunderts wurde in Nowgorod ausgegraben, wohin er wahrscheinlich als Teil vom Beiboot einer Kogge gelangt war.⁶⁰ Hamburger Urkunden erwähnen den *kanenblock* zwischen 1262 und 1292 mehrmals als Ausfuhrgut.⁶¹ Es ist deshalb davon auszugehen, dass dieser Kahntyp im Mittelalter weiter verbreitet war, auch wenn er nur an der Untertrave bis in unsere Zeit überlebte.

3. Die schriftliche Überlieferung zu den Bauteilen der Koggen

1561 verzeichnete der Schiffbauer Hermann Sterneberg, Bürger zu Wismar, *was Er an Holtz, Eysen und Takelwerk zu Erbauung eines Schifs von 300 Last vonnoten haben wurde*.⁶² Damit gab er für die Beschreibung von Bauteilen ein Schema vor, das sich auch für die Bauteile von Koggen anbietet. Auch für sie fertigte der Schiffbauer die hölzernen Teile selber an, er musste nur das Holz kaufen. Eisenteile und Takelwerk musste er dagegen bei anderen Handwerkern bestellen.

3.1. Holz

Die meisten Bauteile der Binnenschiffe wurden auch für Koggen verwendet, waren jedoch wegen der Größe des Seeschiffs z.T. erheblich größer. So lag der Zoll 1287 für den schon oben genannten *kocghemast* in Dordrecht um das Neunfache über dem für den größten Binnenschiffsmast.⁶³ Der *kocghemast* ist damit als klar definiertes Handelsgut ausgewiesen, für das sich in den holzarmen Niederlanden und Flandern ein Preis erzielen ließ, der den hohen Zoll rechtfertigte. Die Größenordnung lässt sich an der Bremer Kogge abschätzen, obwohl deren Mast nicht erhalten ist. Er muss über 20 m lang gewesen sein, hatte in der Mastfischung 52 cm Durchmesser und verjüngte sich nach oben. Für so große Masten brauchte man entsprechend große Nadelbäume, die ähnlich wie die Kahneichen in der gesamten langen Zeit ihres Wachstums für die spätere Verwendung vorgesehen und entsprechend gehegt und gepflegt werden mussten. Auch war langfristig für das Nachwachsen in genügender Anzahl zu sorgen. Ein solcher Baum hieß *mastebohm* („Mastbaum“) und wurde als unbearbeiteter Stamm zu den Werften an den Flussunterläufen geflößt, so 1302 auf der Peene nach Anklam, 1380 von der Oberweser nach Bremen für die Bremer Kogge und noch 1648 von der Fulda

⁵⁹ Zur Bootssammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums gehört ein um 1940 gebauter Blockkahn aus Gothmund, Untertrave; ELLMERS, Kogge (wie Anm. 8), S. 52–56; ders., The cog of Bremen and related boats, in: The Archaeology of Medieval Ships and Harbours in Northern Europe, hg. von Sean McGrail (BAR International Series 66), Oxford 1979, S. 1–15.

⁶⁰ G. D. DUBROVIN, Bločnoe sudno s Jaroslavova Dvorisča, in: Novgorod and Novgorod Region. Archaeology and History 9, Nowgorod 1995, S. 207–213.

⁶¹ HUB I, Nr. 573 (2); Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 53), S. 402.

⁶² OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 199.

⁶³ HUB I, Nr. 1033: Von See kommend betrug der Zoll in Dordecht ab 1287 für *enen kleinen mast 2 d. Holl., enen groten mast 9 d. Holl., enen kocghemast 4 β. Holl.* (= 80 d.).

nach Bremen.⁶⁴ Er war also viele Jahrhunderte lang eine klar definierte, spezifische Handelsgröße, aus dem der Mast erst am Zielort gefertigt wurde. Im Gegensatz dazu wurden über See, wie nach Dordrecht, nur fertige *kocghemasten* transportiert, um das Verladen aufs Schiff soweit wie möglich zu erleichtern, auf dem sie nur als Decklast mitgeführt werden konnten.

All das waren Pfahlmasten in einem Stück. Als aber im 14. Jahrhundert die Koggen immer größer gebaut wurden und Achterkastelle bekamen, brauchten sie größere und höhere Segel (Abschnitt 3.3) und höhere Masten. Deshalb begann man die Masten aus mehreren Hölzern zusammensetzen. Den ältesten Nachweis enthält eine Hamburger Kämmererechnung von 1362, die *32 s. pro claviculis ad referendam malam in coggonis* („32 Schilling für Ranken, um einen Koggemast zu reparieren“) und *6s. pro sparen tho der mast* („6 Schilling für Sparren zu dem Mast“) angibt.⁶⁵ Sparren waren schon vorher als lange, starke Vierkanthölzer für Dachstühle ein klar definiertes Handelsgut. Nach Dordrecht kamen sie um 1287 regelmäßig als Seefracht, darunter die besonders langen *kercesparren* für Kirchendächer. Hamburg verschifft 1292 *sparen* vor allem nach England.⁶⁶ Auf ganz lange *sparen* griffen die Hamburger Schiffbauer 1362 zurück, gaben ihnen einen spitzdreieckigen Querschnitt und setzten mehrere wie Tortenstücke zum runden Querschnitt eines langen Mastes zusammen. Den nötigen festen Halt erreichten sie durch die teure *clavicula* (wörtlich „Ranke“); das ist die lat. Umschreibung für eine Taumwicklung, wie sie 1433 auf dem Sekret von Elbing am Mast eines Holks dargestellt ist (Abb. 8).⁶⁷ Damit ist bildlich angezeigt, dass auch dies Schiff einen so zusammengesetzten Mast hatte.

Oben auf dem Mast trugen die Koggen an einer kleinen, abnehmbaren Eisenstange als Windrichtungsanzeiger einen *vlughel* genannten „Wimpel“ (Anm. 55), der zugleich mit Wappen oder Farben seinen Heimathafen anzeigte. Auf dem Danziger Siegel von ca. 1400 ist die Stange mit dem besonders langen zweizipfligen *vlughel* noch nicht auf den Mast gesteckt, liegt dafür aber schon im *mars* („Mastkorb“) bereit (Abb. 21b). Auf der Stangenspitze steckte ein gleicharmiges Kreuz (Abb. 12a–c; 19a), das schon im frühen Mittelalter die Entsprechung zum Marktkreuz der Ufermärkte war. Die wichtige Botschaft dieses Zeichens zeigt eine mittelhochdeutschen Verserzählung von ca. 1225, in der es von einem Seefahrer heißt:

⁶⁴ 1302: HUB II, Nr. 21: *de struibus lignorum dictis vloholtes pro quodlibet malo dicti mastebohm 2 β, pro parvo malo 1 β, de trunco sarratorio 2 d, de trabe 1 d, de tigno 1 obol.* 1380; Detlev ELLMERS, Was ein halbes Loch über Floßholz für den Schiffbau um 1380 verrät, in: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 19, 2012, S. 48–49. Noch 1648 wird ein Floß aus Mastbäumen genannt, das über Hannoversch Münden nach Bremen kam; Jürgen DELFS, Flößerei im Stromgebiet der Weser, Bremen 1952, S. 14.

⁶⁵ PAULSEN, Schifffahrt (wie Anm. 13), S. 830. P. hält den *sparen* fälschlich für die Rah.

⁶⁶ HUB I, Nr. 1033. Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 53), S. 400.

⁶⁷ EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 43. Wie der Vergleich mit dem Foto auf S. 51 zeigt, wurde das Vorschiff falsch umgezeichnet; tatsächlich hat es den für Holke typischen bogenförmigen Vorsteven. Auch ist am Siegel das den Holk kennzeichnende Bergholz deutlicher zu sehen als auf der Umzeichnung.

*einen vanen und ein kruize
er an den masboum bant,
da mit er bewiste,
das in fride waere bekannt.*⁶⁸

Auch noch die Kogge der Hanse wies sich mit dem Kreuz im Masttop als friedliches Handelsschiff aus. Entsprechend präsentierten sich die hansischen Seehäfen mit der durchs Kreuz gekennzeichneten Kogge auf ihren Siegeln als Städte des friedlichen Handels. Deshalb durfte das Kreuz auf Koggen im Kriegseinsatz nicht geführt werden. Dagegen verwendete man dieses Friedenszeichen auf den Holken des 15. Jahrhunderts gar nicht mehr (Abb. 8 und 21b).

Eine weitere standardisierte Fernhandelsware vor allem zur Versorgung von Koggewerften in holzarmen Regionen waren *koghenborde*, die das Hamburger Schiffsrecht 1292 einmal auch *cocghenbrede* nennt. Als Schiffsfracht wurden sie einzeln verladen, die längeren ab 40 Fuß (11,42 m) mit Hilfe der Winde.⁶⁹ Beide Bezeichnungen galten anscheinend auch für die *bodemdelyn* der Koggen, für die in der Hanse keine eigene Handelsbezeichnung kreiert wurde, zumal *bodemdelyn* genau soviel kosteten wie große *koghenborde* (vgl. Anm. 29). Nicht einmal das, was wir heute als Kiel bezeichnen, hieß bei Koggen so, denn es bestand aus drei Bauteilen mit je eigener Bezeichnung. Das waren eine 8,30 m lange Planke, an die vorn und achtern je ein großes Werkstück angelascht war, das „Knie“ genannt wurde (dazu unten bei Anm. 97–100). Die Planke war als Mittelplanke des Koggebodens nichts weiter als eine besonders dicke *bodemdele*, die nicht einmal die für die Navigation wichtigen Eigenschaften eines Kiels hatte, seitliche Abdrift zu minimieren. Die Kogge hatte keinen Kiel, den hatte erst der Holk (Abschnitt 4.2). Die Bezeichnung „Kiel“ erscheint in hansischen Schriftquellen erst im 16. Jahrhundert.⁷⁰

Archäologisch sind die stets gesägten *koghenborde* von den Planken anderer Schiffstypen dank zahlreicher Koggefundes eindeutig an ihrem besonders großen Querschnitt von im Schnitt bis zu 26 x 2 Zoll (65 x 5 cm) zu unterscheiden. Die kennzeichnende große Breite der *koghenborde* wird sogar auf einigen Siegeln deutlich gezeigt (Abb. 12b). Bei der 1380 in Bremen gebauten Kogge waren sie alle von Hand gesägt, sodass ihre Stärke leicht variiert. Deutlich sind dort drei verschiedene Querschnitte unterscheidbar (Abb. 9). Die *koghenborde* der Schiffsseiten sind im Schnitt nur 4 cm (3,5–4,2 cm) stark bei größten Breiten zwischen 50,5 und 65 cm. Die mittlere *bodemdele* ist mit 10,6–10,8 cm doppelt so dick wie die anderen *bodemdelyn* und in der Mitte 47,3 cm breit. Die ersten vier Plankengänge zu ihren beiden Seiten sind im Schnitt 5,3 cm (3,9–6,2 cm) stark bei 45–49,5 cm größter Breite.⁷¹ Alle *bodemdelyn* zusammen bilden den in Kraweeltechnik

⁶⁸ Zitiert nach Hans HORSTMANN, Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter, Bremen 1971, S. 32. Paul HEINSIUS, Das Schiff der hansischen Frühzeit. Weimar 1956, S. 142, nennt entgegen der eindeutigen Quellenaussage „das Kreuz das Zeichen und Symbol der christlichen Seefahrt“.

⁶⁹ ELLMERS, Hansischer Handel (wie Anm. 12). Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 53), S. 400.

⁷⁰ KLUGE, Seemannssprache (wie Anm. 3), S. 440–446.

⁷¹ Alle Maße nach Werner LAHN, Bauteile und Bauablauf. Die Kogge von Bremen, Bd. I (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 30), Hamburg 1992.

gebauten flachen *bodem* („Boden“) und werden nur von den quer darüber mit *hoelten Negelln* befestigten *Bodenwrangen* zusammengehalten. Letztere wurden nicht mit der Säge, sondern mit dem Breitbeil aus eichenen Stammabschnitten zu starken rechteckigen Querschnitten bearbeitet. Ebenso wie bei den oben bei Anm. 48 genannten Binnenschiffen bestand auch bei der Bremer Kogge der *bodem* aus den dickeren, aber schmaleren *bodemdelyn*, und konnte *bodem* für die ganze Kogge stehen⁷², so kennzeichnend war der *bodem* auch für Koggen. Brauchte ein Schiffer im fremden Hafen unvermutet Geld, konnte er sogar eine Art Hypothek auf den *bodem* seines Schiffes aufnehmen. Die daraus abgeleitete Bezeichnung *Bodmerei* für diese Geldleihe wurde beibehalten, als die Seeschiffe nicht mehr den *bodem* hatten.⁷³ So wurde der schuldenfreie Besitz eines Kreiers 1431 mit dem Hinweis angezeigt, dass *dar nene bodemysege upp is*.⁷⁴

Direkt an diesen *bodem* (hier ohne zwischengeschaltete halbe Einbäume) schlossen bei der Bremer Kogge die Seitenwände aus je acht in Klinkertechnik verbauten Plankengängen an, deren *koghenborde* zwischen 2,65 und 9,52 m lang waren. An anderen Koggefundnen hatten die entsprechend breiten *borde* vergleichbare Längen; bei der um 1150 gebauten Kogge von Kollerup war das längste erhaltene *bord* mit 10,20 m noch länger.⁷⁵ Das Hamburger Schifffrecht von 1292 nennt sogar *cocghenbrede* von 40 und von 50 Fuß Länge, das sind 11,42 bzw. 14,28 m.⁷⁶ Zur Stützung der Bordwände schlossen sich an die *Bodenwrangen* die *sitters* und *op langers* („Sitzer und Auflanger“, vgl. Anm. 42) an. Auf alle drei wurden innen als Innenwegerung dünnere Planken in Längsrichtung angebracht, die man *inholt* nannte.⁷⁷ Die ganze Konstruktion wurde wieder mit *hoelten Negelln* zusammengehalten (Abb. 9). Ob auch das *inholt* noch unter dem Namen *koghenborde* mit in den Handel kam, ist nicht sicher.

Für die weitere Behandlung der so fertiggestellten Außenhaut interpretieren sich schriftliche und archäologische Überlieferung gegenseitig. Die *koghenborde* der Bremer Kogge weisen außen leichte Brandflecken auf. Was es damit auf sich hat, ist einem Hanserecess von 1379 zu entnehmen: *Ende oec so es en verbot, dat men ghene scepe branden moet vor die zonne noch naer die zonne* („Und auch ist es ein Verbot, dass man keine Schiffe mit Feuerbränden behandeln soll weder in der Sonne noch nach der Sonne“).⁷⁸ Demnach war es üblich, die äußeren Holzzellen der *koghenborde* durch Übergehen mit Feuerbränden zu verschließen, um sie gegen alles Wasser widerstandsfähiger zu machen. Nur sollte diese Behandlung nicht erfolgen, wenn die Sonne das Holz austrocknete oder

⁷² So 1359 in Brügge, HUB III, Nr. 451 (63), für Kaufleute, die *dat goed ... int Zwin iof up den zelven bodem weder voeren*.

⁷³ HR I, 6, Nr. 557 §22 (1418); HR II, 1, Nr. 321 §22 (1434). Walther VOGEL, Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd.1, Berlin 1915, S. 385 f.

⁷⁴ HUB VI, Nr. 926.

⁷⁵ Per Kohrtz ANDERSEN, Kollerupkoggen, Thisted 1983, S. 29.

⁷⁶ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 400; Th. KIESSELBACH, Grundlagen und Bestandteile des ältesten Hamburgischen Schifffrechts, in: Hansische Geschichtsblätter 28, 1900, S. 49–93, hier S. 90; 1 hamb. Fuß = 28,56 cm.

⁷⁷ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 197. In Lübeck wurde um 1563 von den Kraweelplanken in *Tegelstein Dicke* das *Inholt eine gude Halfie de Dicke* unterschieden.

⁷⁸ HR I, 3, Nr. 324 §14.

es ausgetrocknet hatte, weil dann der Brand zu tief ins Holz ging. Trotzdem wurde die Außenhaut anschließend noch geteert. Auf der noch nicht ganz fertiggestellten Bremer Kogge stand dafür schon ein noch ungeöffnetes Teerfass bereit; es war 74 cm hoch bei 51,5 cm Durchmesser. Auch andere Schiffsneubauten wurden geteert. So verzeichnen Hamburgs Kämmereirechnungen 1318 Ausgaben für das *teeren* einer neuen Schnicke und 1386 8 s. *pro tunna teres* („8 Schilling für eine Tonne Teer“) für ein neues Hukboot.⁷⁹ Den Teer erwarben die Schiffbauer aus dem Hansehandel. Entsprechend häufig wird seit 1252 Teer als zollpflichtiges Handelsgut erwähnt. Auf dem Deckel des Teerfasses für die Bremer Kogge ist 1380 nach dem Ankauf die Handelsmarke des liefernden Kaufmanns durchgestrichen worden.⁸⁰ 1561 wurden für einen Schiffsneubau von 300 Last in Wismar 2 *Lasst Gotlandisch Theer* veranschlagt.⁸¹

Während *koghemasten* nur einmal erwähnt sind, gibt es für *koghenborde* eine überraschend vielfältige archäologische und schriftliche Überlieferung. Archäologisch gibt die Bremer Hansekogge Auskunft über eine weit verbreitete Holzzufuhr für Seeschiffswerften am Unterlauf längerer Flüsse. Da die Kogge noch nicht ganz fertiggestellt war, als sie 1380 wenige Kilometer unterhalb Bremens unterging, lag ihre Bauwerft in Bremen. Nach den Dendrountersuchungen wurden die Eichen für ihre geraden Bauteile im Weserbergland gefällt.⁸² Wie an einer für Floßbindungen typischen Bohrung in einer der Planken zu erkennen ist, waren diese Hölzer als Stämme nach Bremen geflößt worden, was ohne dazwischen eingebundene Nadelholzstämme, wie oben beschrieben, nicht möglich gewesen wäre.⁸³ Handelsgut waren die Stammabschnitte; die eichenen sind in Bremen 1450 als *ekeme blocke* („eichene Blöcke“) überliefert.⁸⁴ Aus *blocken* von bis zu 75 cm Durchmesser wurden alle *koghenborde* im Werftgelände von Hand gesägt. Dann wurde noch an den Kanten das Splintholz sorgfältig abgebeilt.

Schriftlich wird die Bedeutung des Handels mit *koghenborden* in holzarme Regionen anzeigt und ausnahmsweise einmal Einblicke in seine Abläufe gewährt. Die *koghenborde* wurden zwar in Einheiten von hundert Stück gehandelt, aber einzeln verladen. In Hamburg brauchte man für Stücke unter 40 Fuß Länge kein Windegeld zu zahlen. Offenbar waren nur die noch längeren so schwer, dass sie den Einsatz der Winde erforderten. Für ein Stück von 40 Fuß Länge betrug das Windegeld ausgehend 1 flämischen Pfennig und für das 50 Fuß lange Stück 1 englischen Pfennig, was Exporte nach Flandern und nach England andeutet. Beim Import betrug es für ein 40 Fuß langes Stück 1 Hamburger

⁷⁹ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 827, 839.

⁸⁰ Detlev ELLMERS, Lose Funde aus Koggewacks. Archäologische Zeugnisse vom Leben an Bord, in: DSA 18, 1995, S. 207–232, hier S. 211 f.

⁸¹ HUB I, Nr. 432 (Damme 1252); 687 (Stettin 1270: *there* ist zollfrei); 1033 (Dordrecht 1287); HUB II, Nr. 266 §2 (Brabant 1315); 284 (Norwegen 1316, Teer als Ausfuhrgut); HUB III, Nr. 396 (Dordrecht 1358); 499 (Flandern 1360). 1561: OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 199.

⁸² Joseph BAUCH, Die Bauzeit der Bremer Kogge, in: Die Bremer Kogge. Ein Schlüssel zur Schiffahrtsgeschichte (Monographien der Wittheit zu Bremen 8), Bremen 1969 S. 123–126.

⁸³ ELLMERS, Floßholz (wie Anm. 64), S. 48–49.

⁸⁴ ECKHARDT, Mittelalterliche Rechtsquellen (wie Anm. 48), S. 263; *Ok schall nehment ekeme blocke, unde ekeme snedene delen, und ekeme brede van unser stad voren, id en sche by orleve des rades by dren merken.*

Pfennig, sodass nicht deutlich wird,⁸⁵ ob es per Floß von der Elbe kam oder per Seeschiff aus Norwegen, von wo nach demselben Recht Schiffe *mit holte laden* nach Hamburg kamen.⁸⁶ Nach der holländischen Zollordnung von 1389 waren Hansekaufleute dort zollpflichtig für *kocghenborde*, *rachte*, *riemholt* und *knarholt*.⁸⁷ Da der Export von *kocghenbreden*, *remen* und *knarholt* bereits 1292 in Hamburgs Schiffsrecht genannt wird, ist für diese Waren wenigstens ein Jahrhundert lang von sehr stabilen Handelsverhältnissen auszugehen.

Der Deutsche Orden hatte 1386 als Lieferant von Schiffbauholz bereits so große Bedeutung erlangt, dass er in einer Auseinandersetzung mit England gebieten konnte, weder *meste*, *knarholtz*, ... *koggenborte*, *ywenholtz* (für Bogen) *noch andirs keynerleye holtz* dorthin auszuführen, und das Verbot auf der Tagfahrt für alle Hansekaufleute durchzusetzen suchte.⁸⁸ Für diesen Holzexport war eine bis tief ins Ordensgebiet reichende Infrastruktur eingerichtet worden auf der Basis von *snidemolen* („Sägemühlen“) im Flussgebiet der Weichsel, von denen die erste 1338 in Danzig erwähnt ist.⁸⁹ Im Gegensatz zu den 1380 von Hand gesägten *koggenborten* der Bremer Kogge wurden die des Ordens also bereits serienmäßig in gleich bleibender Stärke maschinell produziert. Die meisten Sägemühlen waren Privatbesitz; z. B. kaufte 1407 Peter Cromaw, Hansekaufmann und Ratmann zu Danzig, eine solche Mühle im Land Mazaw (Masowien) von Nicclos Grans, Schultheiß von Neidenburg und ebenfalls Hansekaufmann.⁹⁰

Genauere Informationen sind von den Sägemühlen des Ordens überliefert. Bei der Mühle in der Probstei Plock stand Peter Menzil im Dienst des Ordens (*unser dyner*), der von dort auf der Weichsel um 1400 offenbar regelmäßig *dy dylen vlos* („die Dielen flöste“), die nur lose als Oblast auf einem Floß aus *ronen* („Baumstämmen“) transportiert werden konnten.⁹¹ Einmal ist genauer überliefert, dass er aus dem Verkauf dieser Stämme in Elbing vom dortigen *dyner* 9 Firding erhielt.⁹² So brachte der Orden die im Landesinnern produzierten Hölzer in seinen Seehäfen zum Verkauf, die Stämme zu weiterer Bearbeitung an die Bürger für ihren Eigenbedarf oder ihren Fernhandel, die *dylen* (hier Sammelbezeichnung für alles Schnittholz) vorzugsweise direkt an den Fernhandel. Weiter ist festgehalten, dass der *dyner* Olbrecht Melman in Thorn vom Orden 5 Firding empfing für ein Fass *ozemundis* (Eisen aus Schweden) zu einem Schneideisen für die

⁸⁵ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 400: *Van eneme cocghenbrede XL vote lanc enen Hamborgheren penning in, unde uth enen Vlameschen. Is id L vote lanc, men gift dar vore enen Englichen penning.*

⁸⁶ Ebd., S. 399.

⁸⁷ UB Lübeck IV, Nr. 507, S. 554.

⁸⁸ HR I, 2, Nr. 329.

⁸⁹ Karl-Heinz LUDWIG und Volker SCHMIDTCHEN, *Metalle und Macht 1000 bis 1600. Propyläen Technikgeschichte*, Frankfurt/M. 1992, S. 96.

⁹⁰ Schuldbücher (wie Anm. 13), Bd. 2, S. 382. Zwangsverkauf zur Verringerung der Schulden, die N. beim Orden hatte.

⁹¹ Ebd., Bd. 1, Nr. 2023 und 2034 (nach Elbing), Nr. 2035 (nach Thorn).

⁹² Ebd., Nr. 2034: *Peter Menczil tenetur 9 f., dy ym Olbrecht, unser dyner czum Elbinge, gab von dem gelde, das von den ronen wart, als her dye dylen vlos.*

Sägemühle.⁹³ Um die Mühle funktionsfähig zu halten, erwarb der Orden zur Erneuerung der Schneidvorrichtung das beste verfügbare Eisen aus dem Hansehandel. Eine weitere Sägemühle ließ der Orden 1403 *uff dem vlysse Pancze* neu bauen und teilte sich Besitz und Ertrag mit Peter Menzil und dessen Schwager Niclos Menzil.⁹⁴ Letzterer sollte 1405 alle auf den Orden entfallenden *delin* dieser Mühle für diesen auf der Stadtwiese von Danzig zum Verkauf anbieten, das Schock für 1 ½ Mark ohne Qualitätsnachweis Stück für Stück. Abgerechnet wurde in Elbing.⁹⁵

Danzigs Stadtwiese war der zentrale Holzmarkt im Ordensland, wo alle Handelsformen des Holzes vom Baumstamm bis zur Fassdaube und sogar die Asche zum Verkauf auslagen und *holtczrwaker* (vereidigte Schätzer) die Qualität prüften. Dort sollte der Strausberger Bürger Johannes Thorner durch den Verkauf guter *koggenborte*, das Hundert für 20 Mark, seine Schulden von 50 Mark beim Orden bis Pfingsten 1409 begleichen. Dadurch, dass der Orden seine Schuldner zum Verkauf des geflößten Holzes auf dem großen Holzmarkt anhielt, kam er zu seinem Geld, ohne sich selber um den Verkauf kümmern zu müssen. Dort sollten ebenso die Brüder Johannes und Barthus Smatlach, Bürger und Kaufleute in Warschau, die beim Orden 200 ½ Mark für flandrisches Tuch aufgenommen hatten, zum Ausgleich gutes Wagenschott (dünne Eichentafeln) mit Qualitätsnachweis zugunsten des Ordens verkaufen und zum gleichen Termin abrechnen. Stattdessen brachten sie aus dem Weichselgebiet *koggenborte* für 285 Mark, womit sie zugleich ältere Schulden abtrugen.⁹⁶ Diese Kaufleute versorgten also Danzigs Hinterland mit Westwaren und belieferten den Danziger Markt mit einheimischen Holzprodukten.

Für den Export der *koggenborte* von Danzig liegen mehrere Zeugnisse vor. Der Danziger Bürger Gerhard von der Beke bildete 1405 mit zwei anderen Kaufleuten eine für die Hanse typische *societas* (Handelsgesellschaft), die für 350 Mark 100 Last (ca. 200 t!) Asche nach Flandern exportierte, die dort für die Veredelung der Tuche gebraucht wurde. Im Gegenzug importierte sie in ebenso großem Stil flandrische Tuche. 1314 war Gerhard Bürgermeister in Danzig, aber anscheinend nicht mehr sehr kapitalkräftig, denn er ließ sich für 1 Hundert *koggenborte* vom Orden 21 Mark, konnte sie er aber nicht termingerecht zurückzahlen.⁹⁷ Auch Tideman Ryner, der Krüger vor der Weichselmündung auf dem Westland, ließ sich vom Orden 54 Mark, kaufte dafür 3 Hundert *koggenborte*, das Hundert für 18 Mark, und segelte damit nach Flandern. Seine Erwartungen erfüllten sich wohl nicht ganz, denn er musste vom dortigen Vertreter des Ordens noch einmal Geld im Gegenwert von 10 Mark leihen. Er konnte auch den vereinbarten Rückzahlungstermin zu Michaelis 1412 nicht einhalten, sondern stotterte die Schulden in den nächsten Jahren in Beträgen zwischen 9 und 20 Mark ab.⁹⁸

⁹³ Ebd., Nr. 2042: *Item Olbrecht Melman, unser dyner, tenetur 5 f. vor I vas ozemundis czu eyne snideyzerin uff dy snidemöle. Das entfing her von uns czu Thor.*

⁹⁴ Ebd., Bd. 2, S. 190.

⁹⁵ Ebd., Bd. 2, S. 339: *..., das her uns alle die delin, die do uff der vorschr. snydemoln gefallen, salantwortin uff die stadwez in ken Danczk, das sch. vor 1 ½ m. ungebrackt stucke vor stucke.*

⁹⁶ Ebd., Bd. 2, S. 383 f.

⁹⁷ Ebd., Bd. 2, S. 149 und 395.

⁹⁸ Ebd., Bd. 2, S. 392.

Dieselbe Handelsrichtung ist auch erkennbar für den Schiffer Stortzenbechir, der 1411 mit einem Schiff losfuhr, von dem der Orden $1\frac{1}{2}$ Achtelparten hielt und noch 1 Achtelpart in Form von 3 Hundert *koggenborten* minus $\frac{1}{4}$ zu je 30 Mark übernahm, *als her das schiff widder usrethen wolde*.⁹⁹ Danach lag der Gesamtwert des Schiffes bei 660 Mark, den Kosten für einen kleineren Holk.¹⁰⁰ Claws Gildemeister aus Danzig war Schiffer eines ziemlich großen Holk im Wert von 800 Mark, von denen der Orden mit 200 Mark $\frac{1}{4}$ der Parten hielt. Dieser Schiffer sollte zu Michaelis 1414 die für 2 Hundert *koggenborten* geliehenen 42 Mark an den Orden zurückzahlen.¹⁰¹ Solche Holke suchten von Danzig mit *koggenborten* vor allem Flandern, eventuell auch England auf. Michaelis (29. September) war der Termin, an dem Schiffe aus Flandern oder England erfahrungsgemäß auch unter widrigsten Bedingungen wieder zurückgekehrt waren. Nicht so detailreich sind die Angaben zu dem Schiffer Crymaw, der die geliehenen 10 Mark für $\frac{1}{2}$ Hundert *koggenborte* erst unbekannte Zeit nach Fälligkeit zurückzahlen konnte.¹⁰²

Soweit erkennbar ist, stellte der Orden vor allem Schiffern und anderen im Holzhandel Tätigen Geld zur Verfügung und setzte den Rückzahlungstermin fest. Vier *holtzbraker* („Holzgutachter“) machten ein gemeinsames Geschäft und zahlten anschließend pünktlich zu Michaelis 1412 die 66 Mark zurück, für die jeder 1 Hundert *koggenborte* für $16\frac{1}{2}$ Mark erworben, zu Schiff versandt und demnach auch mit Gewinn am Zielort verkauft hatte. Nicht so erfolgreich war der Makler Arnd Rutenberg, der von den geliehenen 9 Mark für $\frac{1}{2}$ Hundert *koggenborte* zum vereinbarten Termin Pfingsten 1413 erst 6 Mark zurückzahlen konnte.¹⁰³ Zu fünf weiteren Personen, die mit Ordensgeld *koggenborte* meist in geringen Mengen kauften, fehlen nähere Angaben. Die Preise lagen zwischen 16 und 30 Mark für das Hundert, was vor allem auf unterschiedlichen Längen beruhte.¹⁰⁴ Die zufällig erhaltene umfangreiche Überlieferung der Jahre 1409 bis 1414 lässt zumindest ahnen, dass *koggenborte* auch zu den Zeiten ohne schriftliche Erwähnung ein nachgefragtes Handelsgut waren.

Ebenso wie *koggenborte* war bis zum Ende des 13. Jahrhunderts auch der als Hamburger Exportgut mehrfach erwähnte *kanenblock* („Kahnblock“) ein klar definiertes Handelsgut, für das nach Hamburgs Schiffsrecht von 1292 das außerordentlich hohe Windegeld von 18 Pfennig zu zahlen war; der *kanenblock* war also besonders schwer und sperrig.¹⁰⁵ Deshalb traf diese Bestimmung nicht auf die nur 1,40 m langen Kahnblöcke der Blockkähne von der Untertrave zu (vgl. Abb. 7), sondern nur auf solche wie das noch 4,50 m lange Fragment eines Kahnblocks (Abb. 10), der in Bremen, An der Schlachte, ausgegraben wurde. Er hatte den unteren Teil des Hecks einer Kogge von ca. 1170 gebildet und trug ganz achtern eine eiserne Ruderöse. Solche großen

⁹⁹ Ebd., Bd. 2, S. 429.

¹⁰⁰ Nach den Schiffsparten des Ordens kostete der kleinste Holk 452 Mark, ein anderer 640 Mark. Ebd., Bd. 2, S. 430, Nr. 575 und 578.

¹⁰¹ Ebd., Bd. 2, S. 395, 431.

¹⁰² Ebd., Bd. 2, S. 406.

¹⁰³ Ebd., Bd. 2, S. 393.

¹⁰⁴ Ebd., Bd. 2, S. 392–394.

¹⁰⁵ HUB I, Nr. 573 (2); Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 53), S. 401.

kanenblocke waren in gleicher Position und Funktion wie die kleinen *Kahnblöcke* der Fischerkähne Bauteile früher Koggen, die also trotz ihrer Größe nach dem gleichen Bauplan wie die Blockkähne gebaut waren.¹⁰⁶ Wie die anderen großen Koggenteile waren auch die *kanenblocke* ein zollpflichtiges Handelsgut, für das jeweils eine große *Kahneiche* gefällt werden musste. Zur Reduzierung dieses Aufwandes waren schon um 1150 die großen *kanenblocke* durch eine andere Konstruktion ersetzt worden, in der die im nächsten Absatz behandelten großen Knie (Abb. 11) das tragende Element bildeten.¹⁰⁷ Die großen *kanenblocke* verschwanden deshalb aus der schriftlichen Überlieferung, allerdings erst nach 1292.

Eine weitere klar definierte und regelmäßig zugeführte Handelsware steht 1287 in Dordrechts Zolltarif, der „von dem Holz, das flussabwärts mit Flößen kommt, von dem *knye* („Knie“) 4 Holl. Pfennige“ forderte, also doppelt so viel wie für die kleinen Masten der Binnenschiffe.¹⁰⁸ Entsprechend größer müssen diese Knie gewesen sein, sodass sie sich auch klar von den kleinen Knien der Binnenschiffe (Abb. 3) unterscheiden lassen, für die man nicht gut Zoll verlangen konnte. In Kuik waren ab 1285 alle Hölzer zollfrei, die in Schiffen transportiert wurden. Wenn trotzdem das besonders wertvolle *knye houts* („Knieholz“) 2 Kölner Pfennige Zoll kostete, kam es auf Flößen vom Rhein, und zwar wegen der Winkelform stets als Oblast.¹⁰⁹ In den Wäldern bei Wolfenbüttel durften 1586 eichene *Kniehölzer nach des Schiffbauers Anweisungen* geschlagen werden.¹¹⁰ Sie waren Rohlinge, die *Knieholz* im Sinn von Holz für Knie genannt wurden, weil erst der Schiffbauer sie genau an die Gegebenheiten seines Neubaus anpasste. Sie bestanden aus einem Teil des Eichenstammes mit einem davon abzweigenden dicken Ast. Daraus zugeschnittene große Knie bildeten an der Bremer Kogge und den Schiffsfunden derselben Bauweise die beiden Verbindungsstücke zwischen der mittleren *bodemdele* und den Vor- und Achtersteven (Abb. 11) sowie die Bauteile auf den großen Querbalken (Abb. 9), wurden aber auch für alle späteren hölzernen Schiffsbauten an anderen Stellen in großer Zahl benötigt, so 1561 in Wismar *Knehe* für kraweel gebaute Dreimaster.¹¹¹ Da die Dordrechter Zollordnung 1287 auch *kocghemasten* verzeichnet, waren mit den großen *knyen* sicher auch die für Koggen charakteristischen Bauteile gemeint. Große *Kniehölzer* wurden vor allem aus Westfalen auch noch in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts ständig von den Niederlanden über den Rhein als Handelsware importiert.¹¹²

¹⁰⁶ Michael WESEMANN und Carl Christian VON FICK, Die neue Kogge – Ausgrabung und Bautyp (Vorbericht), in: Bremer Archäologische Blätter N. F. 2, 1992/93, S. 36–45. Datierung nach Manfred RECH, Hinweise auf Alltag und Handwerk im mittelalterlichen Bremen, ebd., 5, 1999/2000, S. 29–62, hier S. 52. Zum Bauplan von Kogge und Kahn: ELLMERS, Exponate (wie Anm. 15).

¹⁰⁷ Ältester Nachweis ist die bei Kollerup ausgegrabene Kogge von ca. 1150: Kohrtz ANDERSEN, Kollerupkoggen (wie Anm. 75).

¹⁰⁸ HUB I, Nr. 1033: *Item van houte, dat neder compt met vloten, van der knyē 4 d Holl.*

¹⁰⁹ HUB I, Nr. 992: *Van houte, dat sī in scepe voeren, niets. Van enen knyē houts 2 d Coel.*

¹¹⁰ MÜLLER, Schifffahrt und Flößerei (wie Anm. 31), S. 87.

¹¹¹ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 199 f.

¹¹² Ebd., S. 108.

Auch für weitere Bauteile von Koggen ist die zeitgenössische Bezeichnung überliefert. So wurden die Querbalken tatsächlich *balcen* genannt, wie sich daraus ergibt, dass man die damit gebauten Schiffe 1282 in Dordrecht *doerbalcte scepe* („durchbalkte Schiffe“) nannte.¹¹³ Bei der Bremer Kogge hat man die in Flößen angelandeten Stammabschnitte (mnd. *blocke*) für die gut 7 m langen Querbalken (Abb. 9) sowie für die anderen geraden Bauteile nicht mit der Säge, sondern mit dem Beil so zu rechteckigen Querschnitten abgearbeitet, dass entlang der vier Kanten ein Streifen Splintholz bis zur Waldkante stehen blieb.¹¹⁴ Dadurch hielt man die Durchmesser der verwendeten Stämme und damit auch den Einkaufspreis möglichst gering. Der größte Durchmesser lag bei den *blocken* für die Querbalken bei ca. 52 cm.

Der Steven hieß im 9. Jahrhundert *stamm*,¹¹⁵ in Lübecks Schiffsrecht 1299 aber bereits wie noch heute *steven*.¹¹⁶ So wurden bei den frühen Koggen die beiden *steven* genannt,¹¹⁷ die ihre Bezeichnung behielten, als sie bei den späteren Koggen die von uns heute als Innensteven bezeichneten Bauteile bildeten. Die von uns als Außensteven bezeichneten, außen so deutlich sichtbaren Bauteile (Abb. 11) hießen im Mittelalter jedoch *volgers*. Das Wort steht 1416 in Lübeck zwischen anderen Schiffbauhölzern einer Schiffsladung, d. h. dass *volgers* ebenfalls Handelsgut waren.¹¹⁸ Das Mittelniederdeutsche Wörterbuch definiert sie als Hölzer zur Verstärkung von Vor- und Achtersteven,¹¹⁹ was genau zutrifft auf die dünnen Leisten und ab ca. 1300 auf die für späte Koggen so charakteristischen geraden Balken (Abb. 12), mit denen man die *steven* tatsächlich verstärkte.¹²⁰ Den vorderen *volger* der Bremer Kogge hatte man aus einem wenigstens 8, 42 m langen *block* von ca. 55 cm Durchmesser gebeilt. Als um 1500 Koggen von Holk und Kraweel verdrängt waren,¹²¹ sodass diese Konstruktion nicht mehr gebaut wurde, verschwand auch die Bezeichnung *volger* aus den Schriftquellen.

Als besonders folgenreiche bauliche Veränderung der Koggen zeigt das Danziger Siegel von 1299 (Abb. 12 b) nach englischem Vorbild erstmals zinnenbewehrten *kasteele* („Kastelle“), die im 15. Jahrhundert je nach ihrem Platz auf dem Schiff als *vorkastell*, *achtercastel* und *mers off topkasteel* („Mars oder Topkastell“) überliefert sind.¹²² Für die den Mast umschließenden runden Mastkörbe hat sich die Bezeichnung „Mars“

¹¹³ HUB I, Nr. 1033. Vgl. auch HUB I, Nr. 432, wo der mittelniederdeutsche Facha Ausdruck *doerbalct scip* 1252 ins Latein übersetzt ist als *magna navis trabeata* für Schiffe, die den höchsten Zoll zu zahlen haben.

¹¹⁴ Werner LAHN, Bauteile und Bauablauf. Die Kogge von Bremen, Bd. 1 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 30). Hamburg 1992, unter den genannten Bauteilen.

¹¹⁵ Heliand, Verse 2940 und 2961.

¹¹⁶ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 406, § 17.

¹¹⁷ Archäologisch belegt bei der Kollerupkoggen von ca. 1150 (wie Anm. 75).

¹¹⁸ UB Lübeck V, Nr. 564.

¹¹⁹ August LÜBBEN, Mittelniederdeutsches Handwörterbuch, Darmstadt 1965, S. 489.

¹²⁰ Detlev ELLMERS, Koggen kontrovers, in: Hansische Geschichtsblätter 128, 2010, S. 113–140, hier S. 119–125.

¹²¹ VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 73), S. 495 f.

¹²² Englische Vorbilder: EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 37, 155. HUB V, Nr. 812 (1407): *achter uppe deme castele*; HUB VIII, Nr. 1245 (1463): *mers off topkasteel*; HUB X, Nr. 402, Anm. 3 (1479): *koggen mit vorkastell*.

durchgesetzt (Abb. 21b+c). Von den *kasteelen* der Kogge herab hielten Schützen mit *krucebagen* („Armbrusten“) Angreifer auf Distanz. Schon 1329 belegt das Siegel von Stralsund, dass unter dem Deck des *achtercastels* erstmals ein einigermaßen gegen Wetter geschützter Wohnraum abgeteilt war (Abb. 12c).¹²³ Auf dem Siegel sind zwischen Kasteldeck und der waagerechten Wandverkleidung senkrechte Bretter dargestellt, die in gleicher Position und Form auch an der Bremer Kogge von 1380 angebracht waren und aus Nadelholz bestanden.

Wie eine Hamburger Kämmereirechnung überliefert, zahlte die Stadt 1362 den hohen Preis von *8 lb. 6s. vor twe overlope to buwende in 2 coggonibus* („8 Pfund 6 Schilling für zwei Überläufe zum Einbau in zwei Koggen“)¹²⁴ Als *overlop* wird etwas bezeichnet, das mit dem Überlaufen von Wasser zu tun hat. Bei Koggen konnte ja Regenwasser und überkommendes Meerwasser nicht einfach durch Speigatten in der Bordwand wieder abfließen, weil das Koggedeck nicht wasserdicht war. Alles Wasser lief in die Bilge, aus der es die Seeleute ständig herauspumpen mussten, sonst gerieten sie in Seenot. Deshalb kann mit dem teuren in Koggen einzubauenden *overlop* nur eine Pumpeinrichtung gemeint sein, wie sie auch die Bremer Kogge von 1380 hatte. Davon blieben unter deren Achterkastell jedoch nur die beiden Ablaufkästen (Abb. 18) erhalten, die das immerhin 4 m hochzupumpende Wasser je nach Krängung des Schiffs nach Backbord oder Steuerbord ableiteten. Beide Abflussöffnungen liegen im Waschbord oberhalb der übrigen Beplankung. Die Pumpe selbst wird nach dem Fragment eines längs durchbohrten Balkens aus einem Schiffsfund von Kalmar als eine Saug-Druckpumpe mit zwei hölzernen Steigrohren rekonstruiert.¹²⁵

Ins *achtercastel* der Bremer Kogge war ein weiteres Bauteil eingebaut, dessen Bezeichnung sich aus Hamburgs Schiffsrecht von 1292 ableiten lässt.¹²⁶ Das dort genannte *windeghelt* („Windegeld“) zahlte der befrachtende Kaufmann zusätzlich zu den Frachtkosten. Wie 1273 für Weinfässer überliefert ist, geschah das Ein- und Auswinden bei „Koggen und anderen großen Schiffen ... mit Hilfe von deren Masten und Geräten“.¹²⁷ Das Siegel von Ipswich (Abb. 13a) lässt erkennen, dass für leichtere Gebinde die Rah oben am Mast wie ein Wippkran eingesetzt wurde.¹²⁸ Wenn man die Ware an eine Brasse hängte, konnte man sie durch Ziehen an der anderen Brasse heben und schwenken und durch Nachlassen an der gewünschten Stelle absetzen. Dafür gab es aber kein Windegeld. Für schwereres Gut, wie die genannten Weinfässer, verholte man oben an den Mast einen Block mit durchlaufendem starkem Tau. An dessen einem Ende hakte man das Gut ein und wand es dadurch hoch, dass man das andere Ende um die *winde* unter dem Achterkastell schlang und diese entsprechend drehte.

¹²³ EWE, *Schiffe* (wie Anm. 7), Nr. 51.

¹²⁴ PAULSEN, *Schiffahrt* (wie Anm. 13), S. 829. P. hält sie für „Speigatten“, aber die hätte man viel billiger in die Bordwand eingeschnitten. Koggen hatten jedoch gar keine Speigatten.

¹²⁵ ELLMERS, *Lose Funde* (wie Anm. 80), S. 220 f.

¹²⁶ *Quellen zur Hanse-Geschichte* (wie Anm. 23), S. 400, §16a.

¹²⁷ HUB I, Nr. 716 (in Dordrecht 1273 für das Verladen von Weinfässern): *Item coggones et magnaes naves vina sua licite per malos sue navis et instrumenta, si voluerint, possunt operari.*

¹²⁸ EWE, *Schiffe* (wie Anm. 7), Nr. 76: Siegel von Ipswich, frühes 14. Jh.

Nach diesem Einsatz der *winde* hieß die dafür fällige Gebühr *windeghelt*. Die nur an der Bremer Kogge erhaltene *winde* wurde aus einem Baumstamm als waagerechte Walze von 56,9 cm Durchmesser zugeschnitten, in deren Hirnholz auf beiden Seiten Drehzapfen aus Metall eingelassen waren. Damit lagerte sie in den vorderen Stützen des Achterkastells (Abb. 14). In die Walze waren rundum in regelmäßigen Abständen quadratische Löcher so tief eingestemmt, dass man lose Handspaken hineinstecken konnte, mit denen man die Winde drehte, wie es das Siegel von Winchelsea für den englischen Schiffstyp *keel* beim Aufwinden des Ankers aus dem Grund zeigt (Abb. 13b).¹²⁹ Mit einem Handspaken schaffte man kaum mehr als eine viertel Umdrehung der *winde*, dann musste man ihn umstecken, während die Kameraden die *winde* mit wenigstens zwei weiteren Handspaken in Position hielten. So wurde auch die Rah mit dem großen Segel am Mast hochgewunden.¹³⁰ Diese schwere und zeitaufwändige Arbeit war im Schiffsdienst (für Anker, Segel und des Schiffers eigene Waren) mit der Heuer abgegolten. Nur für das Schwergut der Befrachter zahlten diese den Matrosen das zusätzliche *windeghelt*.

Weniger starken, aber schnelleren Zug übte man mit dem Gangspill aus, dessen hölzerner Drehzapfen bei der Bremer Kogge oben ins Kastelldeck eingelassen war (Abb. 15). Auf einem Stralsunder Kreier wird es 1407 in *kapstange* genannt, die *boven spitz unde beneden, dar id touwe umme gheit, glike dicke* („oben spitz und darunter, wo das Tau herumgeht, gleich dick“) ist¹³¹, was mit dem Befund an der Bremer Kogge gut übereinstimmt. Die Spitze hat Löcher für Handspaken, mit denen man die *kapstange* drehte, indem man um sie herumging. Danach heißt sie heute in Deutschland Gangspill, in England jedoch weiterhin *kapstan*. Wofür man es einsetze, lässt sich aus derselben Quelle ableiten, die angibt: *achter uppe deme castele siin nyne kobilien* angebracht. Die *kobilien* waren die Kavielnägel zum Belegen von Tauern. Da an der Stelle vor allem die Brassens zu belegen waren, ist davon auszugehen, dass die *kapstange* vor allem dazu diente, mittels der Brassens die Rah mit dem großen Segel stets in die optimale Position zum Wind zu ziehen.

Ein besonders wichtiges Bauteil war das Steuerruder, das an jedem Schiff generell *roeder* („Ruder“) hieß, sodass man die verschiedenen Rudertypen jeweils durch einen Zusatz kennzeichnete.¹³² In der Anfangszeit der Hanse führten ihre Koggen noch ein Seitenruder (Abb. 16), das sicher nur als *roeder* bezeichnet wurde. Erst nach Einführung des Heckruders wurde es davon unterschieden, was zuerst 1252 in Damme leider nur lat. überliefert ist als „Ruder, das an der Seite des Schiff's hängt“ im Gegensatz zum „Ruder, das achtern hängt“.¹³³ Für das Heckruder ist der älteste Beleg die in Bremen ausgegrabene Ruderöse einer Kogge von ca. 1170 (Abb. 10). Soweit bisher erkennbar, wurde das Heckruder für die Kogge erfunden und setzte

¹²⁹ Ebd., Nr. 217: Siegel von Winchelsea, 13. Jh.

¹³⁰ HUB II, Nr. 476, Wismarer Zollrolle 1328: *Welik schippman sin seghel windet in dat krutze er denne he thollet heft, de schal dat beteren.*

¹³¹ HUB V, Nr. 812.

¹³² HUB I, 748 (1275): *sleeoproeder, kuelroeder.*

¹³³ HUB I, Nr. 432: *remex in latere navis pendeat – remex retro pendens.*

sich von da aus für alle größeren Seeschiffe durch. Überliefert sind dafür zwei mnd. Bezeichnungen. Lübecks Schiffsrecht nennt es 1299 unspezifisch *sture* („Steuer“).¹³⁴ Zolltarife verwenden das präzise Fachwort *hanghroeder* („Hängeruder“) als Kennzeichen der großen Schiffe einschließlich der Koggen. Sie mussten den doppelten Zoll von den Schiffen zahlen, die es nicht hatten.¹³⁵ Es war mit eisernen *haken* oder *vingerlincen* („Fingerlingen“) in eiserne *hanghels* („Ruderösen“) eingehängt (Abb. 12).¹³⁶ Bei großen Schiffen hieß es auch einfach nur *roer* („Ruder“), weil sich von selbst verstand, dass sie ein Heckruder brauchten.¹³⁷ Die waagerechte Ruderpinne ist 1407 als *helmholt* („Helmholz“) überliefert.¹³⁸

Schließlich nennt eine Hamburger Kämmereirechnung von 1362 in lat. Sprache die verschiedenen Materialien für die Kochstellen auf Koggen. So ein Herd (*fornax*) war ein rechteckiger Kasten aus Holz (*lignum*) mit Eisenteilen (*ferramentis*), nämlich vor allem mit *spikern* zum Zusammennageln der Hölzer. Der Kasten war mit einer dicken Isolierschicht aus Lehm (*argilla que dicitur leem*) gefüllt und mit rechteckigen Ziegelplatten (*lateribus quadratis*) abgedeckt. Darauf wurde genau wie auf häuslichen Herden ein offenes Feuer unterhalten, was aber bei Seegang gefährlich war. Deshalb stand der Herd an Deck und wurde das Feuer nur zur Essensbereitung und nur bei zuträglichem Wetter entzündet. 1362 wurden die gegen Dänemark mobilisierten Koggen mit zusätzlichen Herden ausgestattet, um auch den vielen Kriegern an Bord das Essen zubereiten zu können.¹³⁹ Bei der noch nicht ganz fertig gestellten Bremer Kogge von 1380 war der Herd noch nicht an Bord. 1224 ließen Lübecker Kaufleute sich ein Privileg für Rügen ausstellen, mit dem sie u. a. die Speiseversorgung der Schiffsbesatzungen rechtlich absicherten. Es erließ den Zoll auf Salz zum „Zubereiten der Nahrung“ und gestattete den zollfreien Einkauf von Lebensmitteln und den Holztrieb, der vor allem zur Beschaffung von Feuerholz für den Herd diente. Ob schon die um 1150 gebaute Kogge von Kollerup einen Herd hatte, ist nicht ganz sicher; im Wrack lagen zwar die in die Glut zu stellenden tönernen Kochtöpfe, aber die brauchte man auch, wenn man wie bei den noch älteren Wikingerschiffen nur an Land Feuer machen konnte.¹⁴⁰

3.2. Eisen

Allen genannten hölzernen Bauteilen gab der Schiffbauer mit seinen Gesellen die endgültige Form. Um sie zur Kogge zusammenzufügen, brauchte er aber noch eiserne Bauteile, die er z. T. in großer Zahl bei Schmieden möglichst in seiner Stadt in Auftrag gab. Die oben genannten eisernen *vingerlince* und *hanghels* (Abb. 10) musste der Schmied als Einzelan-

¹³⁴ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 406, §17.

¹³⁵ HUB II, Nr. 668 §5 (1340); HUB VIII, Nr. 290 (1453); HUB I, Nr. 432 (1252), lat.: *remex retro pendens*.

¹³⁶ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 73), S. 456.

¹³⁷ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 207: Mecklenburg, 2. Hälfte 16. Jh.

¹³⁸ HUB V, Nr. 812 (1407).

¹³⁹ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 830.

¹⁴⁰ HUB I, Nr. 174: *cibaria faciente*. ANDERSEN, Kollerupkoggen (wie Anm. 75).

fertigungen genau an die betreffenden Holzteile der Kogge anpassen. Massenware von jeweils gleicher Größe und Form waren dagegen die kleinen *spiker* („Eisennägel“) für die Laschen, über die der Schiffbauer zwei oder drei *koggeborste* zu einem Plankengang verband, sowie die größeren *spiker* (vgl. Anm. 31) und die *sintel* („Kalfatklammern“)¹⁴¹ für die spezifischen Klinkernähte der Koggen (Abb. 17). Allein für die Bremer Kogge wurden ca. 3000 *spiker* und ca. 5000 *sintel* benötigt. Wie die Zollrolle von Damme 1252 zeigt, waren *spiker* auch Fernhandelsgut: Köln versorgte Flandern regelmäßig mit Töpfen voller *spiker*.¹⁴² Weiter wurden in Lübeck um 1563 für den Bau eines Dreimasters 600 große eiserne *Bolten* („Bolzen“) gebraucht.¹⁴³ Bei der Bremer Kogge reichten 1380 vier *bolten*, um deren vorderen *volger* am (inneren) *steven* zu befestigen. In gleicher Position zeigt auch das Stralsunder Siegel von 1329 die Köpfe von vier *bolten* (Abb. 12c), das Elbinger von 1367 dagegen nur drei.¹⁴⁴ Jede Kogge brauchte auch eine Eisenstange für den Wimpel auf dem Mast (Anm. 55).

Schließlich waren eiserne *anker* die größten Schmiedeprodukte für Schiffe.¹⁴⁵ Als die Stadt Hamburg 1374 eine neue Kogge bauen ließ, zahlte sie dem Schmied 28 s. *vor den anker to makende*.¹⁴⁶ Für diese Kogge war also nur ein *anker* neu zu machen. Normalerweise hatten Koggen mehrere; die, von der Hamburgs Kaufmann Vicko von Geldersen ¼ Part besaß, hatte mindestens zwei, denn 1377 musste er für zwei neue *kabel* („Ankertau“) aufkommen. 1375 hatte diese Kogge vor England bereits einen der *anker* verloren, der für 26 Schilling neu gemacht wurde.¹⁴⁷ Der Preis lag nur wenig unter dem oben genannten, sodass wir abschätzen können, in welcher Größenordnung sich der Wert von Koggeankern bewegte. Für jeden eisernen Anker war aber noch ein hölzerner Ankerstock erforderlich, den der Schiffbauer anfertigte, wie der noch unvollendete *stock* an Bord der Bremer Kogge zeigt. Mit 3,18 m Länge war er für den dort ebenfalls gefundenen Eisenanker zu groß. Für diese Kogge waren also wenigstens zwei Anker unterschiedlicher Größe vorgesehen.¹⁴⁸ Materialuntersuchungen an ihren erhaltenen Eisenteilen (*anker*, *bolten* und *sinteln*) ließen sehr differenzierte Schmiedetechniken erkennen.¹⁴⁹

¹⁴¹ LÜBBEN, Mnd. Handwörterbuch (wie Anm. 119), S. 349, 368..

¹⁴² HUB I, Nr. 432: Zoll für *olla Coloniensis, que habet clavos ferreos, obolum*.

¹⁴³ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 198.

¹⁴⁴ EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 42.

¹⁴⁵ HUB III, Nr. 452, § 47, 69 (1359).

¹⁴⁶ PAULSEN, Schifffahrt (wie Anm. 13), S. 830.

¹⁴⁷ VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 73), S. 383 f.

¹⁴⁸ Werner LAHN und Detlev ELLMERS, Ein unfertiger Ankerstock der Bremer Hanse-Kogge, in: DSA 2, 1978, S. 99–110.

¹⁴⁹ Fritz BÖRSIG, Untersuchung von Kalfatklammern der Bremer Hansekogge, in: DSA 2, 1978, S. 87–98; ders., Untersuchung eines eisernen Bolzens der Bremer Hansekogge, in: DSA 3, 1980, S. 27–34; ders., Untersuchung eines mittelalterlichen eisernen Schiffsankers, in: DSA 4, 1981, S. 17–28.

3.3. Takelwerk

Wichtigstes Teil des *Takelwerks* war das von Segelmachern anzufertigende *seghel*,¹⁵⁰ das allein den Wind so nutzen konnte, dass er die Kogge vorwärts schob. Dafür wurde die Oberkante des Segels mit *rabanden* („Rahbändern“)¹⁵¹ an der *raa* festgebunden und von ihr breit gehalten. Alle bildlichen Darstellungen stimmen darin überein, dass Koggen nur einen *mast* und ein Rahsegel hatten. Letzteres wurde mittels des *dreghreeps* (auch als *strykrep* überliefert, heute: „Fall“)¹⁵² am *mast* so hoch gezogen, dass die Segelfläche den Wind einfang, ohne die Arbeiten an Deck zu behindern. Wie das Segeln mit Koggenachbauten zeigte, wurde das *seghel* an Deck an die in Längsrichtung liegende *raa* gebunden, wobei die Vorderkante des Kastells die Länge der *raa* begrenzte. Deshalb brauchten Koggen mit Kastell ein schmaleres, aber höheres *seghel* und einen höheren *mast* (Abb. 12c) als Koggen ohne Kastell mit kurzem, breiten *seghel* (Abb. 12a).¹⁵³ Jedes *seghel* wurde aus mehreren senkrechten Segeltuchbahnen zusammengenäht (Abb. 12a+c), die unter der Bezeichnung *seilclet* („Segelkleid“) 1252 in Damme ein regelmäßig zu verzollendes Handelsgut in Rollenform waren.¹⁵⁴ Es gab sie aus Leinen oder aus Hanf.¹⁵⁵ Um 1563 hieß es in Lübeck von einem Dreimaster, allein *dat grote Segel wolde sein Breit 32 Kleit*.¹⁵⁶ Demnach geben die bildlichen Darstellungen zu wenige zu breite *seilclet* wieder, sind also stilisiert. Die Wandmalerei des 13. Jahrhunderts in Möllns Kirche zeigt ein Koggensegel aus abwechselnd roten und weißen *seilclet* (Abb. 19a).¹⁵⁷ Das war kein Zufall, sind doch in den hansischen Seehäfen rot und weiß die Farben ihrer Wappen, sodass ein Schiff mit solchem Segel seine Zugehörigkeit zur Hanse demonstrierte. Dass ausgerechnet die Nachbauten von Wikingerschiffen mit rotweißen Segeln gefahren werden, ist ein bisher unbemerkter Anachronismus.

Zum Verkleinern der Segelfläche bei Sturm sind zwei verschiedene Methoden überliefert. Die Siegel von La Rochelle (um 1200) und der niederländischen Stadt Sluis (1293) zeigen am Segel die Reffbändsel, mit denen man von unten beginnend zusammengeraffte Partien des Segels festband (Abb. 20a+b). Genauso angeordnet waren die Reffbändsel auch noch auf den Siegeln von Bergen in Norwegen (1299) und im englischen Rye (um 1400).¹⁵⁸ Es ist deshalb davon auszugehen, dass auch die Koggensegel ursprünglich so ausgestattet waren. Die andere Methode bestand darin, ein kürzeres Segel zu führen, das man bei gutem Wetter mit meist zwei unten angebrachten sog. „Bonnets“ verlängerte. Bei Sturm nahm man sie wieder ab. Erstmals

¹⁵⁰ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 406, §18 (Lübeck 1299).

¹⁵¹ HUB IX, Nr. 95.

¹⁵² HUB V, Nr. 812; HUB VIII, Nr. 109; HUB X, Nr. 1097.

¹⁵³ EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 194: Stralsund 1329; Nr. 83: Kiel 1365.

¹⁵⁴ HUB I, Nr. 432: *rotula pannorum malefighes et seilcled*.

¹⁵⁵ Hamburger Kammerechnungen nach PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 821 (1376): *pro panno lines ad dicta vela*; ebd., S. 839 (1396): *pro canaves ad velum*.

¹⁵⁶ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 198.

¹⁵⁷ HEINSIUS, Das Schiff (wie Anm. 68), S. 198 f.

¹⁵⁸ EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 217, 89, 10, 168.

erwähnt wurden sie 1387 in Hamburg anlässlich einer Ausgabe „für ein neues Segel und 2 *bonant* für Schnicken“.¹⁵⁹ Seit 1418 wurden bei hansischen Schiffen Bonnets öfter genannt. Die neue Bezeichnung wurde aus einer romanischen Sprache entlehnt, was für eine Übernahme der Sache nach Vorbildern aus dem Mittelmeer über Westfrankreich spricht. Walther Vogel meinte zwar auf dem Siegel von La Rochelle bereits um 1200 ein Segel mit drei Bonnets zu erkennen, aber dargestellt sind tatsächlich drei Reihen von Reffbändseln (Abb. 20b).¹⁶⁰ Wenn zufällig 1387 in Hamburg ein Segel mit zwei *bonant* für Schnicken überliefert ist, muss man davon ausgehen, dass in hansischen Seehäfen Bonnets das ältere Verfahren auch bei Koggen unbekannte Zeit vorher abgelöst hatten. Diese erste Übernahme einer Anregung über Westfrankreich erfolgte mindestens ein $\frac{3}{4}$ Jahrhundert vor den umwälzenden Änderungen, die Kraweele von dort für Bau und Besegelung hansischer Schiffe auslösten (Abschnitt 4.3).

Eine wichtige Aufgabe beim Segeln mit seitlichem Wind erfüllte auf Koggen der *buekspreet* („Bugsprit“), der schriftlich zwar erst 1452 belegt¹⁶¹, aber bereits auf dem Siegel von Wismar (1256) und dem etwa gleichzeitigen Wandbild von Mölln als lange, dünne Stange abgebildet ist, die in einer auf dem Vorstevan sitzenden Gabel liegt (Abb. 19a). Eine solche hölzerne Gabel von ca. 1200 mit den kennzeichnenden runden Enden wurde in Lübeck ausgegraben (Abb. 19b).¹⁶² Durch ein Auge am vorderen Ende des Bugspriets lief ein leicht durchhängendes Tau, das *bolyne* („Bugleine“) genannt wurde.¹⁶³ Um bei Seitenwind das Rahsegel in Schiffslängsrichtung zu kriegen, musste man eine Brasse nach vorn bringen, an die vom *buekspreet* weit nach vorn gehaltene *bolyne* binden und mit ihr dichten. Die andere Brasse holte man mit der *kapstange* auf dem Achterkstell dicht und konnte so die Rah und damit das Segel im richtigen Winkel zum Wind festsetzen.

Außer dem *seghel* gehörte zum *Takelwerk* das *getauwe* („Tauwerk“)¹⁶⁴, das waren die *touwe* („Tae“) oder *reepe*, die den Mast hielten oder zur Segelführung und zum Winden schwerer Güter nötig waren. Weil *reepe* oder *touwe geslagen* wurden¹⁶⁵, hießen die betr. Handwerker Reepschläger. Die Quellen unterscheiden *henepen unde basten thowe* („Tae aus Hanf und aus Bast“), 1318 sogar am selben Schiff.¹⁶⁶ Wir wissen aber nicht, wo die Bast- und wo die Hanftae eingesetzt wurden. Nur bei der Bremer Kogge von 1380 blieben Reste der den Mast seitlich haltenden Wanten erhalten, die aus Hanf bestanden. Die besonders starken Ankertae wurden als *kabel* von den übrigen *touwen*

¹⁵⁹ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 828: *pro velo novo et 2 bonant ad snickas*.

¹⁶⁰ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 73), S. 484.

¹⁶¹ HUB VIII, Nr. 185, und EWE, Schiffe (wie Anm. 7) Nr. 29: Damme 1309.

¹⁶² Zum ganzen Absatz: Detlev ELLMERS, Bodenfunde und andere Zeugnisse für frühe Schiffahrt der Hansestadt Lübeck, Teil 1: Bauteile von Koggen, in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 11, 1985, S. 155–165, Abb. 69,4–71, Taf. 19–20, hier S. 157–162.

¹⁶³ HRI, 6, Nr. 292: *enen bolynenblok* (1416); HUB IX, Nr. 95: *nye geslagen tow, de to bolynen denen mogen*.

¹⁶⁴ HUB III, Nr. 452 § 47 (Brügge 1359).

¹⁶⁵ HUB IX, Nr. 95: *nye geslagen tow*.

¹⁶⁶ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 827.

unterschieden.¹⁶⁷ In Brügge brauchten Mitglieder der deutschen Hanse ab 1330 nicht auch noch Zoll zu zahlen *van nuwe zeghelen of van tauwen, die zii in Vlaenderen doen copen of maken*, wenn sie schadhaft gewordene Segel oder Taue durch neue ersetzen mussten, womit demnach immer wieder zu rechnen war.¹⁶⁸ Wie der Schifffahrtsalltag aussah, zeigt das Rechnugsbuch des Hamburger Kaufmanns Vicko von Geldersen, der $\frac{1}{4}$ Part einer 1374 fertiggestellten Kogge hielt. Schon 1375 musste er 26 Schilling für einen vor England verlorenen Anker zahlen. 1377 waren es auf sein Part 3 Mark weniger $3\frac{1}{2}$ Schilling „für 2 Kabel (Ankertau) und Taue, Haar und Winnige (Schiemannsgarn)“.¹⁶⁹ Diesmal hatte ein Sturm auch dem Rumpf zugesetzt, denn mit dem Haar waren undicht gewordene Plankennähte neu *to brawende* („zu kalfatern“).¹⁷⁰ Bei der Bremer Kogge von 1380 wie auch bei anderen Koggefundnen war stattdessen Moos das Dichtungsmaterial. Moos (*mus*) wurde 1386 in Hamburg auch beim Bau eines Hukboots verwendet, wofür die Stadt 2 Schilling zahlte.¹⁷¹

Zu Beginn der Hanse war die Kogge noch ein ziemlich kleines Schiff mit Seitenruder (Abb. 16), dessen Bauweise am Schiffsfund von Kollerup (um 1150) abzulesen ist. Hansische Schiffbauer entwickelten es weiter zu einem Schiff mit viel größerer Tragfähigkeit und legten für die zahlreichen Neuerungen die oben aufgeführten mnd. Bezeichnungen fest, die fortan beibehalten wurden, sofern andere Schiffstypen die Neuerungen übernahmen. Bei der Kogge war aber schon vor 1329 (Abb. 12c) die Grenze des Machbaren erreicht. Kaufleute, die seitdem noch leistungsfähigere Schiffe einsetzen wollten, besorgten sie sich außerhalb der Hanse. Das tat bereits vor 1342 der Lübecker Bürger Johann Hoveman und erwarb einen in England zum Großschiff entwickelten Holk, was nur deshalb aktenkundig wurde, weil er gegen dessen entschädigungslose Requirierung Einspruch erhob.¹⁷² So schnell wurde die nicht mehr entwicklungsfähige Kogge zweitrangig, blieb aber bis ca. 1500 immer noch bei vielen Hansekaufleuten im Einsatz.

4. Die schriftliche Überlieferung zu den Bauteilen anderer Seeschiffe

Sehr viele Bauteile der Kogge wurden auch bei anderen Seeschiffen unter Beibehaltung der Bezeichnungen benötigt. Deshalb brauchen nachfolgend nur noch die Teile aufgeführt zu werden, durch die sich die einzelnen Schiffstypen von der Kogge unterscheiden, was wir aber bisher nur von wenigen großen, wie Holk und Kraweel, wissen. Von kleineren Seeschiffen, wie Ewer, Kreier oder Bardse, kennen wir die Bauweise noch nicht, sodass sie hier unberücksichtigt bleiben müssen.

¹⁶⁷ HUB III, Nr. 407, 432.

¹⁶⁸ HUB III, Nr. 497 (g).

¹⁶⁹ VOGEL, Seeschifffahrt (wie Anm. 72), S. 383 f.

¹⁷⁰ PAULSEN, Schifffahrt (wie Anm. 13), S. 836 (Hamburg 1486): *refectiōne vulgariter to brawende*.

¹⁷¹ Ebd., S. 839.

¹⁷² HUB II, Nr. 725.

4.1. Die Schnicke

Die Schnicke ist ein skandinavischer Schiffstyp, wurde aber auch in hansischen Seehäfen nach skandinavischem Muster gebaut und erstmals 1311 für Kriegseinsätze zusammen mit Koggen erwähnt.¹⁷³ Sie hatte geringeren Tiefgang und Freibord als die Kogge und wurde zusätzlich zum Rahsegel auch noch mit *remen* („Riemen“) gerudert¹⁷⁴, sodass sie unabhängig vom Wind z. B. Seeräuber bis in deren Schlupfwinkel verfolgen konnte. Das Hamburger Schiffsrecht von 1292 kennt *remen* unterschiedlicher Länge als Handelsgut.¹⁷⁵ Die längeren wurden auf Schnicken eingesetzt. Für deren relativ schmale Planken, die in skandinavischer Klinkertechnik mit eisernen Nieten verbaut wurden, brauchte man *knarreholt* („Knarrholz“), wie eine Hamburger Kämmereirechnung 1318 ausdrücklich für Schnicken anzeigt.¹⁷⁶ Schon 1292 erscheint es im Hamburger Schiffsrecht als normiertes Handelsgut¹⁷⁷, das eindeutig von den breiteren *koggeborden* und später auch von den dickeren *Kraffels-Delen* zu unterscheiden ist. Wie *knye houts* („Knieholz“) war auch *knarreholt* ein Werkstück, das erst der Schiffbauer endgültig zurichtete. Trotzdem waren Knarrhölzer und Riemen relativ leicht und wurden nicht stückweise, sondern gebündelt verladen und beim Windgeld zu hundert abgerechnet, je nach Länge hundert Riemen für 4 oder 6 Pfennig und hundert Knarrhölzer für 1 oder 2 Schilling. Wegen ihrer skandinavischen Bauweise hatte die Schnicke einen durchgehenden Kiel, der sicher auch in hansischen Seehäfen so genannt wurde. Schriftlich belegt ist *kel* dort aber erst im 16. Jahrhundert.¹⁷⁸

4.2. Der Holk

Als Schiff eines Hansekaufmanns wird der Holk erstmals 1342 für Lübeck genannt.¹⁷⁹ Er war in England, wo er schon 1295 auf dem Siegel von New Shoreham zu sehen ist (Abb. 21 a)¹⁸⁰, zu einem Seeschiff entwickelt worden, das größer gebaut werden konnte und besser segelte als die Kogge, sodass ihn Hansekaufleute zu bevorzugen begannen. Trotzdem entsprechen beim Holk so viele konstruktive Details denen der Kogge, dass es öfter zu Verwechslungen kam. Erst seit die archäologischen Belege für den Holk präzise gegen die für die Kogge abgrenzbar sind¹⁸¹, lassen sich die mnd. Bezeichnungen der

¹⁷³ HUB II, Nr. 201: Wismar unterstützte 1311 seine Verbündeten *in aquis maris et portibus cum quondam navi dicta kogge et botone et cum una snicka et botone*. HUB III, Nr. 277: Lübeck setzte 1353 eine *snicka* gegen die Heiden im Baltikum ein.

¹⁷⁴ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 827.

¹⁷⁵ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 401.

¹⁷⁶ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 827.

¹⁷⁷ Quellen zur Hanse-Geschichte (wie Anm. 23), S. 401.

¹⁷⁸ KLUGE, Seemannssprache (wie Anm. 3), S. 440–446.

¹⁷⁹ HUB II, Nr. 725.

¹⁸⁰ EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 127. Das Schiff wird in der Inschrift als *hulc* bezeichnet.

¹⁸¹ Detlev ELLMERS, Kogge und Holk als Schiffe der Hanse, in: Hanse und Stadt. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag, hg. von Michael Hundt und Jan Lokers. Lübeck 2014, S. 53–67.

für den Holk charakteristischen Bauteile (die bei Koggen nicht vorkommen) bestimmen. Entscheidende Grundlage seiner Konstruktion war der durchgehende Kiel, der auch hier, wie schon bei den Schnicken, trotz fehlender schriftlicher Belege sicher bereits als *kel* bezeichnet wurde. Direkt auf dem Kiel saßen die je aus nur einer breiten *bard* („Bohle“)¹⁸² gefertigten *steven*, von denen der *vorsteven* als konvexer Bogen geschnitten war. Auf bildlichen Darstellungen ist der Holk an diesem Bauteil (Abb. 13 a und 21 b) von der Kogge mit ihrer geraden Vorstevenkonstruktion (Abb. 12 a–c) gut zu unterscheiden. Dieses Kriterium benutzte schon 1365 eine norwegische Urkunde, um *holkastevndr* Schiffe (Schiffe „mit Holksteven“) als zur Landesverteidigung tauglich zu erklären.¹⁸³

Vom Kiel aus wurde die gesamte Beplankung in altbewährter Klinkertechnik so aufgebaut, dass der untere Plankengang schräg an den dicken Balkenkiel anschloss, der dafür über die ganze Länge auf beiden Seiten eine Sponung hatte. Dadurch entstand innen eine diese Bauweise kennzeichnende Kielrinne, sodass der kraweel gebaute *bodem* der Kogge wegfiel. Die neue Konstruktion bewirkte einen größeren Widerstand gegen seitliche Abdrift, sodass der Holk bessere Segeleigenschaften hatte als die Kogge. In Klinkertechnik war der Holk das letzte große Seeschiff der Hanse. Bei den ausgegrabenen Holken von Poel (1369) und vom Gellen (1378) bestanden die erhaltenen unteren Teile sogar ganz aus Kiefernholz, dessen Klinkernähte nicht wie bei englische Holken mit Nieten, sondern wie bei Koggen mit doppelt umgebogenen eisernen *spikern* zusammengehalten wurden.¹⁸⁴ Das zeigt einerseits spätestens seit 1369 ihren Bau auf einer in der Koggetradition arbeitenden hansischen Werft an und andererseits schon eine Verknappung von Eichenholz in den benötigten Dimensionen. Obwohl der Orden selber spätestens ab 1400 nicht mehr in Koggen, sondern nur noch in Holke investierte¹⁸⁵, machte er noch lange gute Geschäfte mit *koggenborden*, die sogar noch 1420 den Gegenstand von Verhandlungen eines Hansetages bildeten.¹⁸⁶ Da es für die Planken des Holk kein eigene Bezeichnung gab, ist davon auszugehen, dass die *koggenborde* auch noch für diesen Schiffstyp gebraucht wurden.

Im Gegensatz zur Kogge wurde die Bordwand des Holk auch noch durch wenigstens ein dickes halbrundes *bergholt* („Bergholz“) verstärkt, das waagrecht über die gesamte Schiffslänge reichte. Die Bezeichnung ist zwar erst 1561 in Wismar überliefert¹⁸⁷, aber die Sache ist archäologisch durch den Schiffsfund von Utrecht schon für den noch nicht zu seiner späteren Größe entwickelten *holc* des frühen Mittelalters nachgewiesen.¹⁸⁸ Im Relief der Stadtsiegel ist es oft deutlicher zu sehen, als die Umzeichnungen erken-

¹⁸² HUB III, S. 474 (1306).

¹⁸³ FALK, Altnordisches Seewesen (wie Anm. 2), S. 88.

¹⁸⁴ Thomas FÖRSTER, Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts von der Insel Hiddensee und der Insel Poel (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 67), Bremerhaven 2009. Zum Schiffstyp: ELLMERS, Kogge und Holk (wie Anm. 181), S. 64 f.

¹⁸⁵ Erste Überlieferung: Schuldbücher (wie Anm. 13), Bd. 1, Nr. 846

¹⁸⁶ HR I, 7, Nr. 275, S. 151, Art. 3.

¹⁸⁷ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 198 f.

¹⁸⁸ Detlev ELLMERS, Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa, Neumünster 1972, S. 59–63.

nen lassen, so um 1400 auf dem Danziger Siegel (Abb. 21b).¹⁸⁹ Das zeigt auch sieben Querbalken (*balken*), deren die Außenhaut durchstoßenden Köpfe stromlinienförmig verkleidet sind und dieselbe nicht wasserdichte Deckskonstruktion wie bei der Kogge anzeigen (Abb. 9). Nur war die Bremer Kogge mit fünf Querbalken viel kleiner als der Danziger Holk. Bei dem im Quartier U34 der IJsselmeerploder ausgegrabenem Holk durchstießen die Querbalken die Außenhaut nicht.¹⁹⁰

Während auf Koggen ab 1329 nur unter dem Achterkastell ein Wohnraum für Kapitän, Steuermann und mitreisende Kaufleute belegt ist (Abb. 12c), zeigt um 1400 die älteste bildliche Darstellung eines Holk der Hanse zusätzlich zum Raum unterm Achterkastell auch unter dem Vorkastell einen kleinen Wohnraum für die Mannschaft (Abb. 21b). Leider zeichnet sich auf den englischen Siegeln die Entstehung dieses Wohnraums nicht ab, sodass nicht erkennbar ist, wann er vor 1400 nach dortigem Vorbild ins Bauprogramm hansischer Schiffbauer übernommen wurde. Erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ist für den Mannschaftsraum im Vorchiff die Bezeichnung *Back* überliefert.¹⁹¹

Schließlich machte der Holk auch noch die wichtigste Verbesserung der Besegelung großer Seeschiffe mit, nämlich die Aufteilung der benötigten Segelfläche auf drei Masten. Statt des einen großen Segels konnten dadurch drei kleinere Segel nacheinander leichter und von weniger Seeleuten bedient werden. Auch konnte man mit dieser Takelage viel besser gegen den Wind kreuzen. Woher die Anregung dazu kam, zeigt sowohl der sprachliche als auch der sachlichen Befund. Den hinteren Mast nannten die Hanseschiffer nämlich *moysanmast*¹⁹² mit einem aus romanischen Sprachen entlehnten Wort. Entsprechend nannten sie das Segel daran *moysansegel*, das ein Lateinersegel (Abb. 20)¹⁹³ war, welches im Mittelmeer bereits eine sehr lange Tradition hatte. Beides können nur die dreimastigen Kraweele von Frankreichs Atlantikküste bis in hansische Seehäfen eingebracht haben, wie 1462 in Danzig das *Groote Kraweel* aus La Rochelle (Anm. 197). Dadurch lernten die Schiffer an Nord- und Ostsee die Vorteile der Dreimasttakelage kennen und übernahmen sie in die Neubauten ihrer Holke.¹⁹⁴ Abgesehen vom *moysanmast* und *moysansegel* übertrugen sie aber auf die übrigen Teile dieser neuen Besegelung Bezeichnungen aus ihrem eigenen mnd. Sprachgebrauch. Der ursprünglich eine, ungefähr mittschiffs stehende Mast war nun der *grote mast* mit dem *grotten segel* (vgl. auch Anm. 152). Für das vordere Rahsegel verwendeten sie trotz der anderen Form die Bezeichnung *vocken segel* des älteren dreieckigen Stagesegels der kleinen Küstenschiffe (vgl. Anm. 56) und

¹⁸⁹ EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 53.

¹⁹⁰ Reinder REINDERS und Rob OOSTING, Mittelalterliche Schiffsfunde in den IJsselmeerpoldern, in: Ländliche und städtische Küstensiedlungen im ersten und zweiten Jahrtausend (Wilhelmshavener Tage 2, 1987), Wilhelmshaven 1989, S. 106–122, Holk S. 112–122.

¹⁹¹ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 203 f.

¹⁹² Inventar des Grooten Kraweels 1464: HUB IX, Nr. 95; ebenso HR II, 6, Nr. 538; 553.

¹⁹³ Wolfgang RUDOLPH, Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten, Hamburg 1987, S. 40.

¹⁹⁴ Archäologisch nachgewiesen am U 34 aus den IJsselmeerpoldern, der wegen der genieteten Klinkernähte nicht auf einer hansischen, sondern am ehesten auf einer englischen Werft gebaut wurde: REINDERS und OOSTING, Schiffsfunde (wie Anm. 190).

nannten den Mast danach *fockemast*.¹⁹⁵ Selbst die Segelstange des neuen *moysansegels* bezeichneten sie nach dem Sprietbaum der älteren Sprietakelage als *moisan spreth*.¹⁹⁶ Die einmal so festgelegten Bezeichnungen wurden in deutschen Seehäfen bis heute für große Segelschiffe beibehalten, wobei *moisan* zu *Besan* verschliffen wurde. Über den Segeln trug jeder Mast einen *Mars* („Topkastell“, Abb. 21b). Trotz dieser Verbesserung waren die Tage des Holk gezählt, denn das die neue Besegelung anregende Kraweel revolutionierte auch die Schiffbautechnik.

4.3. Kraweel gebaute Hanseschiffe des 15. und 16. Jahrhunderts

Anhand von Vorbildern aus Westeuropa eigneten sich hansische Schiffbauer zusätzlich zur althergebrachten Klinkertechnik seit 1464 die neue Kraweeltechnik an, die den Bau stärkerer und größerer Schiffe erlaubte. Die neue Bezeichnung geht auf das in Danzig beschädigt liegen gebliebene *Grote Kraweel* aus La Rochelle zurück, an dem dortige Schiffbauer 1464 die neue Technik lernten, weil sie es wieder aufzimmerten.¹⁹⁷ Mit gleichem Ziel kaufte Hamburg 1466 ein Kraweel in Flandern.¹⁹⁸ Die wichtigsten dafür nötigen neuen Bauteile waren *Kraffels-Delen*, auch *Kauellsplanken genometh* („Kraweeldielen“ bzw. „Kraweelplanken“), die sich vom *knarholt* und von den *koggenborden* deutlich unterschieden durch ihre größere Stärke von *Tegelstein Dicke* (Lübeck um 1563) bzw. *4 Finger dicke* (Wismar 1561). Wegen dieser Stärke wurden die Planken nicht mehr als *borde*, sondern als *delen* bezeichnet. Während die Bremer Kogge 1380 nur 50 Last befördern konnte, wurde 1561 in Wismar ein *Schiff von 300 Lasten* geplant und dafür *250 Kraffels-Delen* und *14 Last Werkh* („Werg“) zum *dichten* („Kalfatern“) der Fugen zwischen den Dielen veranschlagt.¹⁹⁹ Seitdem trat Werg als Dichtungsmaterial an die Stelle von Moos oder Haar bei älteren Schiffen (Anm. 169–171). Nach einer Hamburger Kämmereirechnung zahlte die Stadt 1499 *12 lb. pro 30 Prutzke delen ad usum der Marien* („12 Pfund für 30 preußische Dielen für den Bedarf der Maria“); das war Hamburgs großes Kraweel.²⁰⁰ Der Orden in Preußen hatte also seine Sägemühlen inzwischen auch auf die Produktion dieser Dielen eingestellt, die er als neue Handelsware auf den Markt gebracht hatte.

Da die dicken *Kraffels-Delen* nicht mehr direkt miteinander verbunden werden konnten, sondern nur noch mit *hoelten Negelln* an den Spanten befestigt wurden, mussten diese nun die ganze Konstruktion zusammenhalten. Dafür reichten die wenigen *balken* („Querbalken“) nicht mehr aus, die bei Kogge und Holk die einzigen oberen Querverbindungen des Rumpfes bildeten. Beim Kraweelbau brauchte praktisch jeder Spant eine eigene obere Querversteifung. Wie man das machte, geht in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts aus einer Mecklenburger Liste von Schiff-

¹⁹⁵ Inventar des Grooten Kraweels 1464: HUB IX, Nr. 95.

¹⁹⁶ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 200 (Wismar 1561).

¹⁹⁷ VOGEL, Seeschiffahrt (wie Anm. 72), S. 481.

¹⁹⁸ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 843.

¹⁹⁹ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 196–200.

²⁰⁰ PAULSEN, Schiffahrt (wie Anm. 13), S. 853.

bauteilen mit zugehörigen Skizzen hervor. Quer über den Kiel legte man 36 *Buyk stücke*, an die man zu beiden Seiten insgesamt 72 *Sitters in de Kremmen* („Sitzer in der Krümmung“) anschloss und mit je zwei *op langers* („Auflangern“) verlängerte. Als obere Querverbindung schloss man jeweils einen *balcken tot d'onderste overloop* („Balken für den untersten Überlauf“) auf jeder Seite mit einem kleinen *Knye* („Knie“) oben an die *op langers* an (Abb. 22).²⁰¹ Auf diese Weise erhielt man die bei der Kraweeltechnik unentbehrlichen festen Spantrahmen, deren untere Teile 1561 in Wismar nicht *Buyk stücke*, sondern wie schon bei Binnenschiffen und Koggen immer noch *Bodenwrangen* genannt wurden.²⁰² Die alte Bezeichnung *balken* für die wenigen Querbalken von Kogge und Holk wurde im Kraweelbau überall auf das obere Querholz der Spanten übertragen, das wie die Rippe eines Gewölbes als flacher Bogen zugeschnitten wurde.

Im Gegensatz zur komplizierten Deckunterkonstruktion von Kogge und Holk (Abb. 9) mit den kurzen, quer verlegten Deckbrettern konnten beim Kraweel direkt auf den *balken* lange Decksplanken in Längsrichtung mit *hoelten Negelln* befestigt und genau wie die Beplankung kalfatert werden. Erstmals hatte damit ein Schiff der Hanse ein wasserdichtes Deck, was seit ca. 1470 auf bildlichen Darstellungen die Speigatts anzeigen, die als runde Öffnungen in Deckshöhe alles aufs Deck gelangte Wasser gleich wieder durch die Bordwand ablaufen ließen, ohne dass man pumpen musste (Abb. 23).²⁰³ An diese neue Wasserableitung wurde auch die Verwendung des Wortes *overloop* (wörtl.: „Überlauf“) angepasst. Es bezeichnete nicht mehr die Pumpanlage von Kogge und Holk (Anm. 124), sondern das neue wasserdichte Deck, dessen Planken in Wismar 1561 als *Auerlops Delen* überliefert sind.²⁰⁴ Dabei hieß das Deck zwischen den Kastellaufbauten *d'onderste overloop* („der unterste Überlauf“) und das gleich konstruierte Deck über dem Wohnraum des Achterkastells *de tweede overloop* („der zweite Überlauf“). Darauf wurde noch als weiterer Wohnraum in gleicher Weise *de Hüt* („die Hütte“) oben wasserdicht errichtet. Ebenso wurde auch das Vorkastell gebaut, dessen für die Matrosen bestimmter Wohnraum *back* („Back“) hieß und das Deck darüber *de Schans* („die Schanze“) nach der Funktion als Kastell.²⁰⁵ In der Folgezeit wurde zwar die Bezeichnung *overloop* aufgegeben, aber die Kastelle wurden zu aufwändigen Decksaufbauten für unterschiedliche Raumprogramme weiterentwickelt, wie 1582 das Zertifikationsiegel von Danzig zeigt (Abb. 24)²⁰⁶. 1561 wurden auf einem Schiff von 150 Last für den Herzog von Mecklenburg *100 Wagenschoth tho Pannellwegk* („100 dünne Eichenplatten zur Wandvertäfelung“) eines repräsentiven Raumes vorgesehen.²⁰⁷

²⁰¹ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 202 f.

²⁰² Ebd., S. 199 f.

²⁰³ Kupferstich Flandern um 1470 nach Björn LANDSTRÖM, Das Schiff, Gütersloh 1973, S. 203, Nr. 266.

²⁰⁴ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 200.

²⁰⁵ Ebd., S. 203 f.

²⁰⁶ EWE, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 55.

²⁰⁷ OLECHNOWITZ, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 200.

Schließlich wurde im 16. Jahrhundert die Drei-Mast-Besegelung des Kraweels auch auf hasischen Werften nochmals erweitert. Dafür wurde nach einer Lübecker Überlieferung von ca. 1563 jeder Mast mit einer oben angesetzten *Stenge* (heute noch „Stenge“) verlängert, sodass er über dem bisherigen noch ein zweites Segel tragen konnte. Nach den da oben angebrachten *Marsen* nannte man sie *Furmarssegel*, *Grosses Marssegel* und 2. *Moisan*. Zusätzlich hängte man noch unter den *Bochspret* als weiteres Segel *den Blinden mit deme Bonnetten* („Blinde mit einem Bonnet“).²⁰⁸ Das Schiff auf dem Danziger Zertifikationssiegel von 1582 führt Großmarssegel und Blinde (Abb. 24).

5. Zusammenfassung

Erst als die Schiffsarchäologie seit ca. 1960 auch mittelalterliche und jüngere Schiffsfunde systematisch zu untersuchen begann, konnte die Wörter-und-Sachen-Forschung an die dadurch neu gewonnene Detailkenntnis der Sachen anknüpfen, um sowohl die zeitgleichen Bezeichnungen dieser Sachen zu finden, als auch aufzuzeigen, welche Sache mit einem schriftlich überlieferten Wort genau gemeint war. Schriftlich überliefert sind Bauteile von Hanseschiffen auf zwei auch zeitlich sehr unterschiedliche Weisen. Die ersten von hansischen Schiffbauern aufgestellten Verzeichnisse von Bezeichnungen der für Schiffe erforderlichen Bauteile stammen erst aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Deshalb mussten die älteren Bezeichnungen dieser Teile aus Zollrollen, Schiffsrechten, Schadenslisten und Abrechnungen zusammengetragen werden. Obwohl man Schiffbauteile in allen Fluss- und Seehäfen ständig in großer Zahl benötigte, wurden darin im großen mittelniederdeutschen Sprachgebiet die meisten nur jeweils ein- oder zweimal genannt, noch dazu an ganz verschiedenen Orten. Das dabei wirksame Zufallsprinzip führte zu zwei Ergebnissen. Erstens ließen sich für die meisten Bauteile hansischer Schiffe die mnd. Bezeichnungen bestimmen. Zweitens zeigte sich, dass die meisten älteren Bezeichnungen mit denen des 16. Jahrhundert übereinstimmten. Diese in der Hansezeit festgelegten Bezeichnungen werden zumeist bis heute kontinuierlich weiterverwendet. Nur bei den zur Hansezeit aufgegebenen Teilen ist das nicht der Fall. Nur für die Koggenborde floss die Überlieferung reichlicher. Die großen Bauhölzer der Kogge, wie Koggenborde, große Kahnblöcke, große Knie und Koggemasten, waren ebenso standardisierte Waren für den Fernhandel der Hanse wie die Kraweelplanken für die großen Seeschiffe der späten Hansezeit.

²⁰⁸ Ebd., S. 198.

Abbildungen



Abb. 1: Siegel der Hansestadt Gollnow nach H. Ewe.

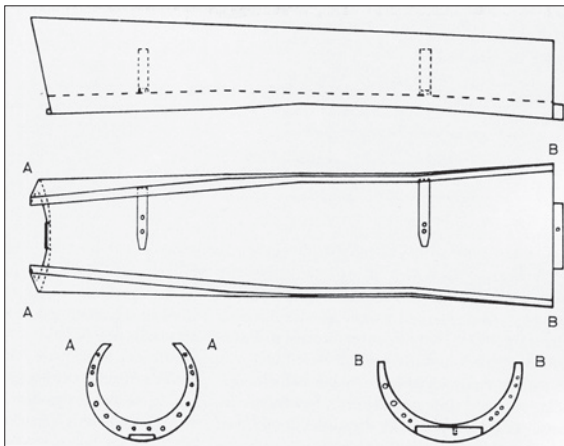


Abb. 2: Baumschiff von Evensen, Zeichnung R. Breden, DSM.

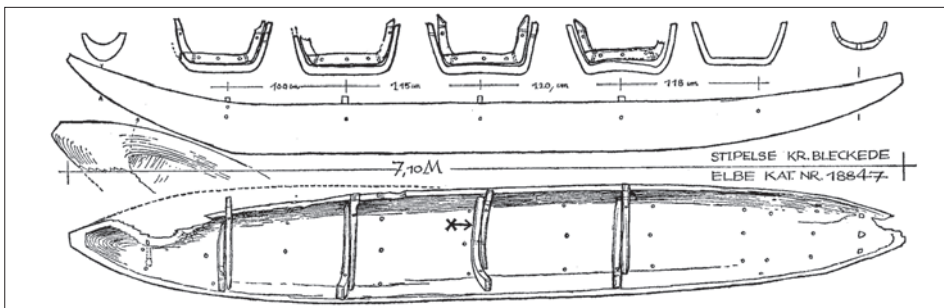


Abb. 3: Einbaum von Stipelse nach Ellmers, Exponate (wie Anm. 15).

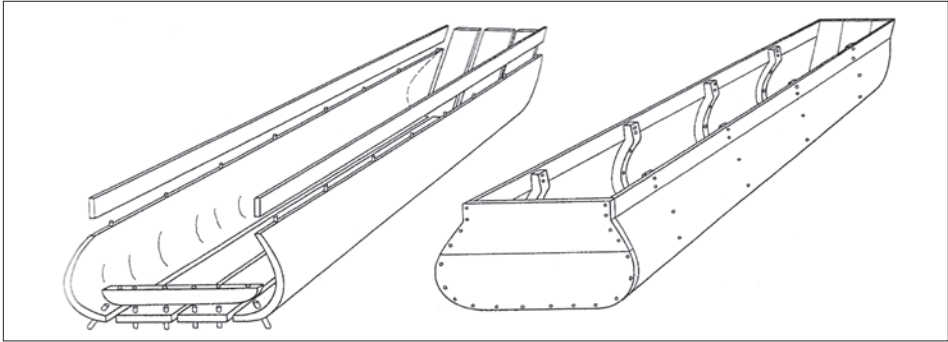


Abb. 4: Oberländisches Schiff von Krefeld, Zeichnung R. Breden, DSM.

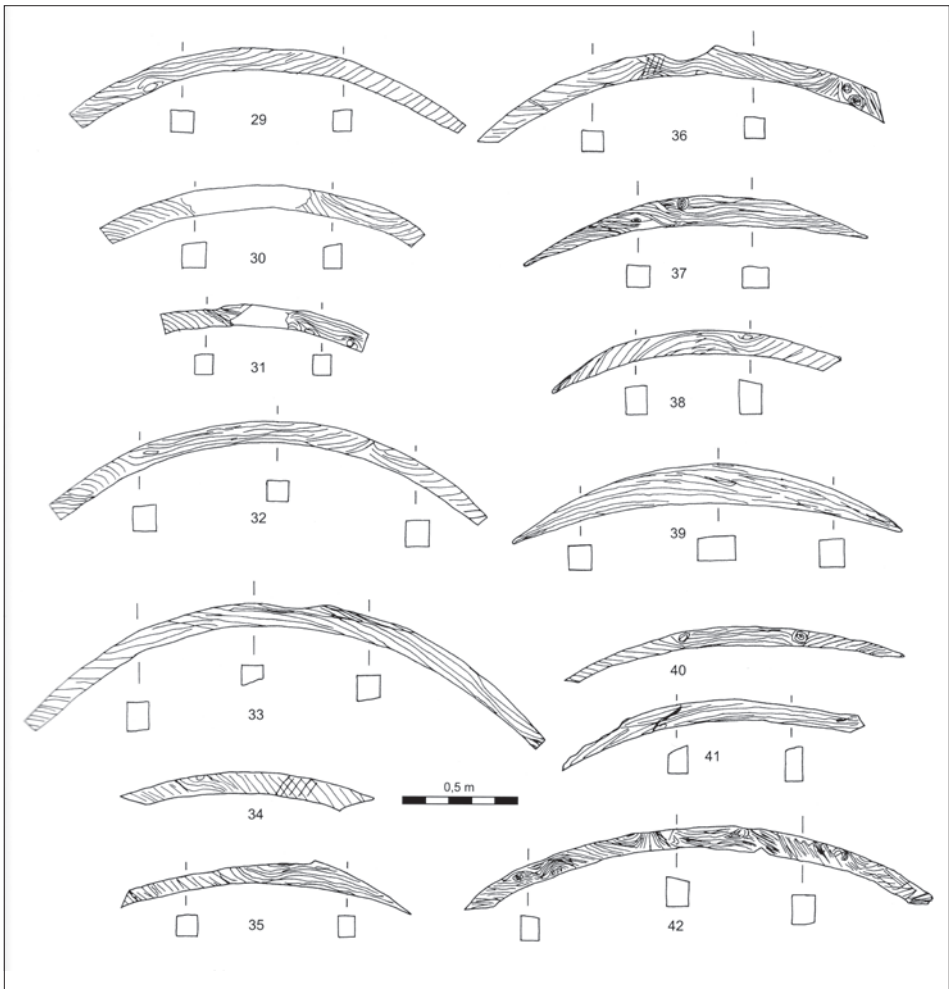


Abb. 5: Ihlow, aus dem Krummholzlager einer Werft nach Ellmers, Krummhölzer (Anm. 41) S. 45.

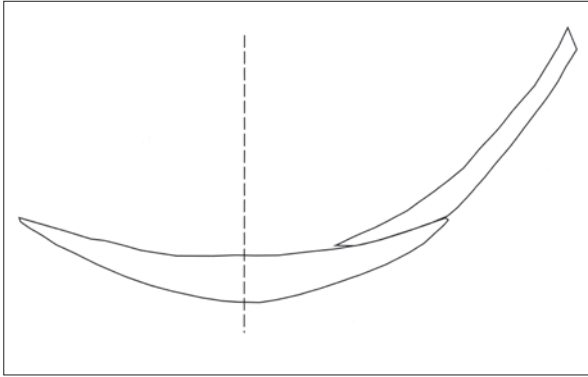


Abb. 6: Ihlow, Bodenwrange mit Auflanger nach Ellmers, Krummhölzer (Anm. 41) S. 76.

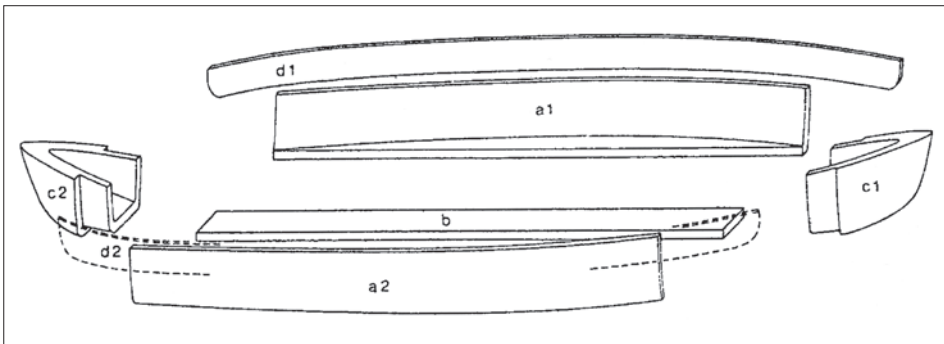


Abb. 7: Bauteile des Blockkahns von der Untertrave, Zeichnung J. Schmidt, DSM.



Abb. 8: Das Elbiger Sekret von 1433 zeigt einen Holk mit der für zusammengesetzte Masten typischen Taumwicklung. Nach Ewe, Nr. 43.

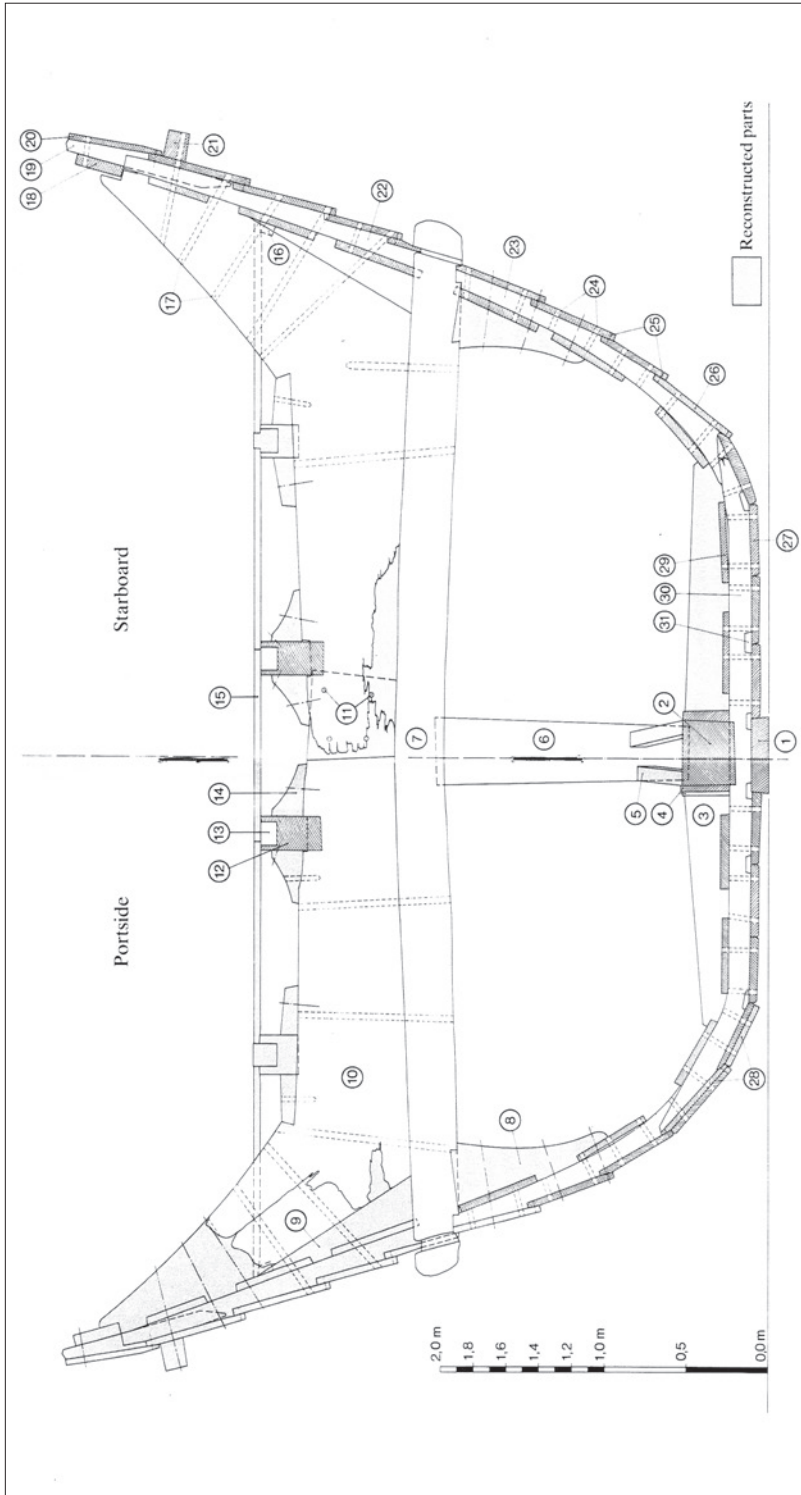


Abb. 9: Bremer Kogge, Querschnitt. Zeichnung W. Lahn, DSM.

- 1** Keel – **2** Inner keel with mast step – **3** Pillar of the mast step – **4** Strengthening of the mast step – **5** Oblique pillar – **6** Pillar of the crossbeam – **7** Crossbeam – **8** Beam knee – **9** Wedge – **10** Bevel knee – **11** Scarph dowel – **12** Longitudinal beam – **13** Beam scarp – **14** Cam – **15** Deck board – **16** Deck ceiling – **17** Dowels – **18** Washboard stringer – **19** Bulwark stanchion – **20** Washboard – **21** Channel wale – **22** Top timber – **23** Futtock – **24** Frame dowel – **25** Nails – **26** Clinkered plank – **27** Carvel plank – **28** Scarphs – **29** Inner plank – **30** Floor timber – **31** Limbers

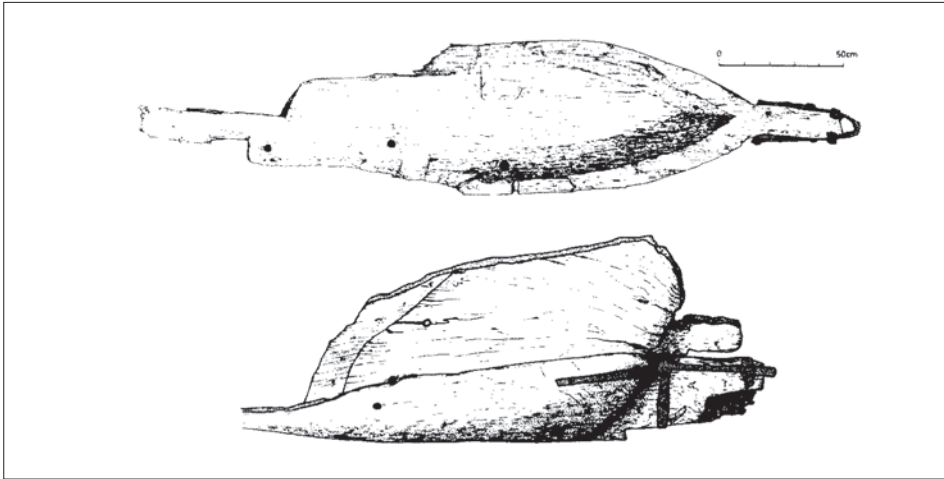


Abb. 10: Bremen, Schlachte, Kahnblockfragment einer Kogge nach Ellmers, Exponate (wie Anm. 15).

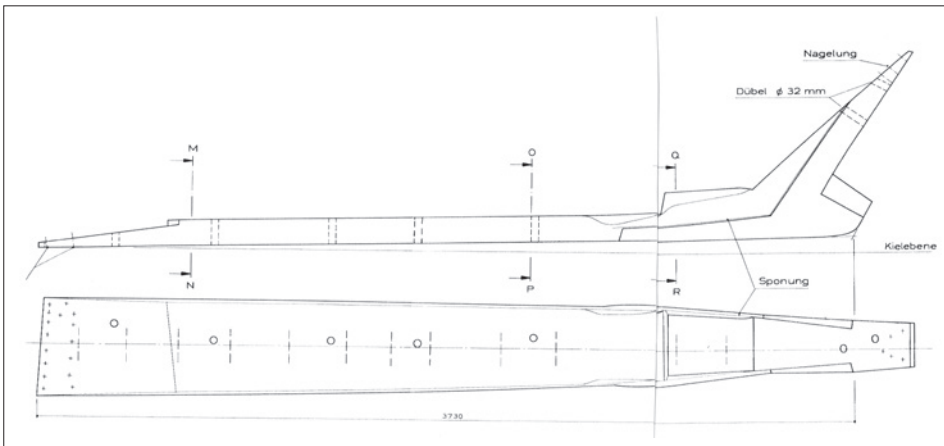


Abb. 11: Bremer Kogge, Längsschnitt. Zeichnung W. Lahn, DSM.



a



b



c

Abb. 12: Siegel von Kiel 1365 (a), Danzig 1299 (b) und Stralsund 1329 (c) nach H. Ewe.



a



b

Abb. 13: Siegel von Ipswich (a) und Winchelsea (b) nach H. Ewe.

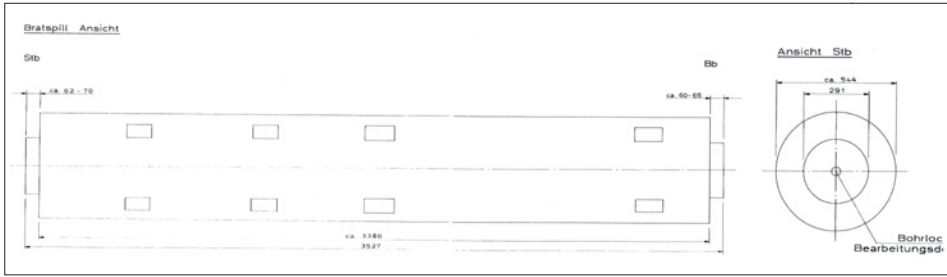


Abb. 14: Bremer Kogge, Winde. Zeichnung W. Lahn, DSM.

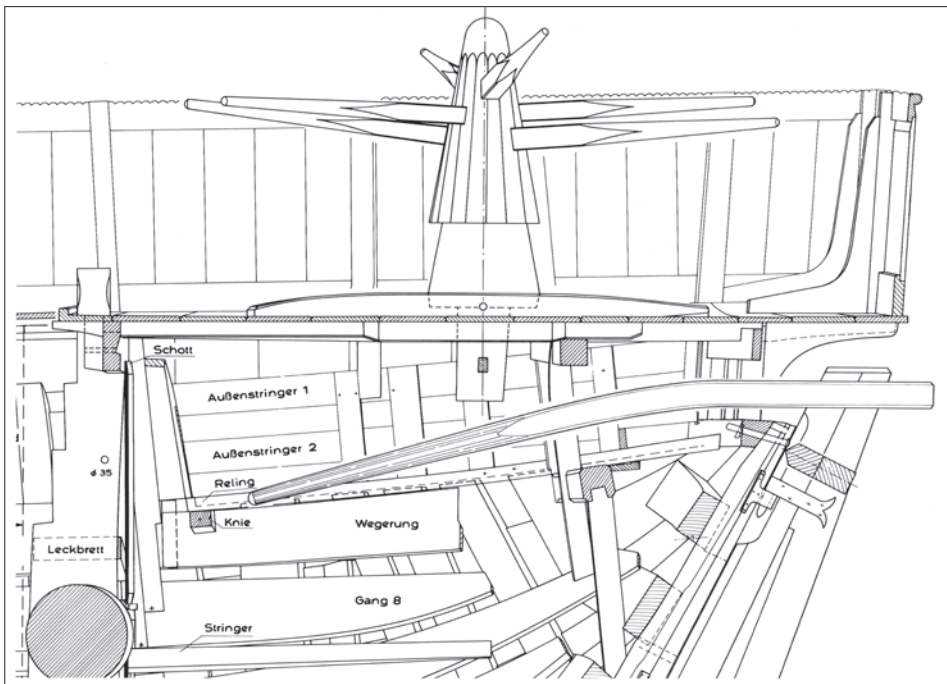


Abb. 15: Bremer Kogge, kapstange. Zeichnung W. Lahn, DSM.



Abb. 16: Frühe Kogge mit Seitenruder auf Lübecks Siegel 1223. Nach H. Ewe.

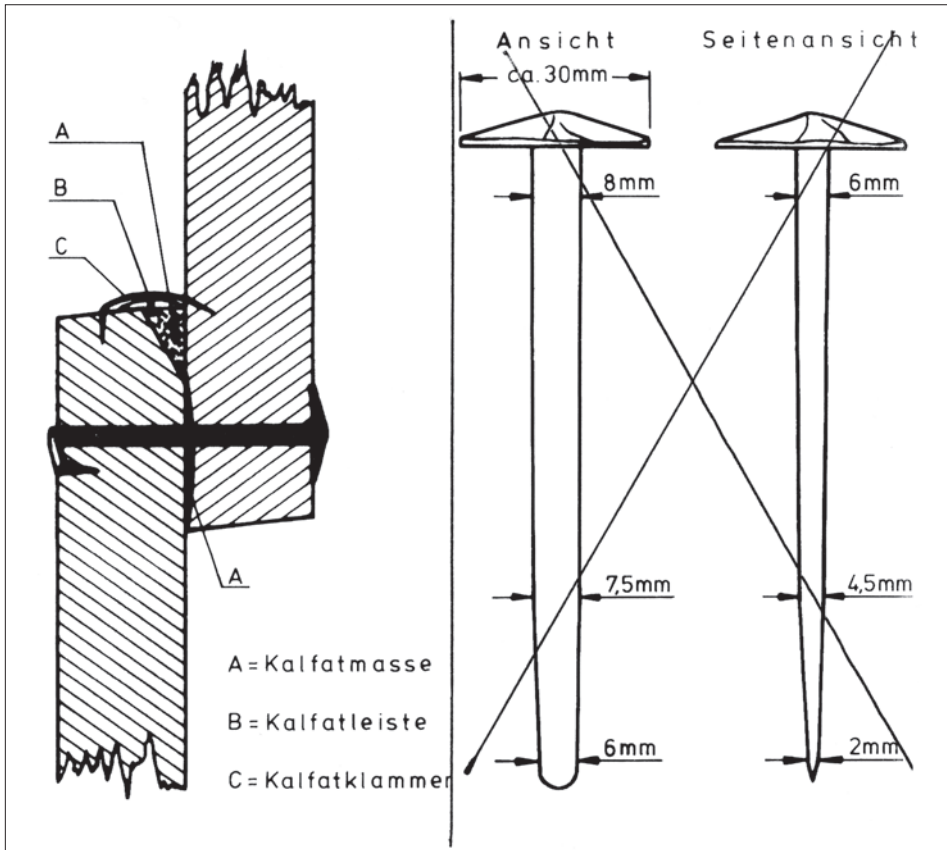


Abb. 17: Die Klinkernaht der Koggen. Zeichnung W. Lahn, DSM.

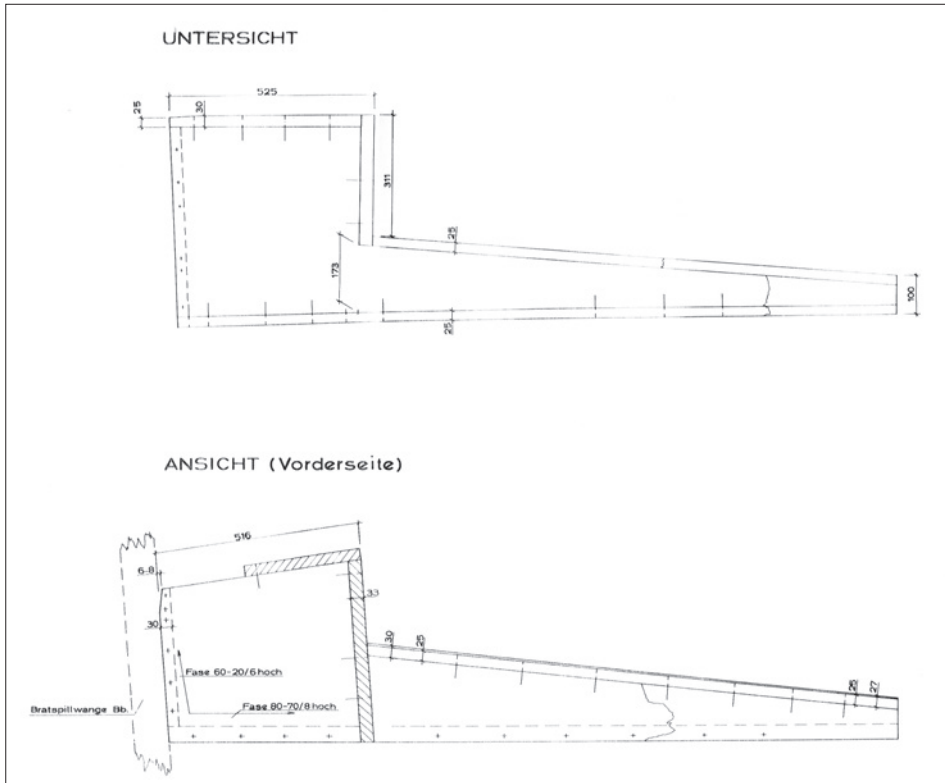


Abb. 18: Ablaufkasten vom *overlop* der Bremer Kogge. Foto Deutsches Schiffahrtsmuseum.

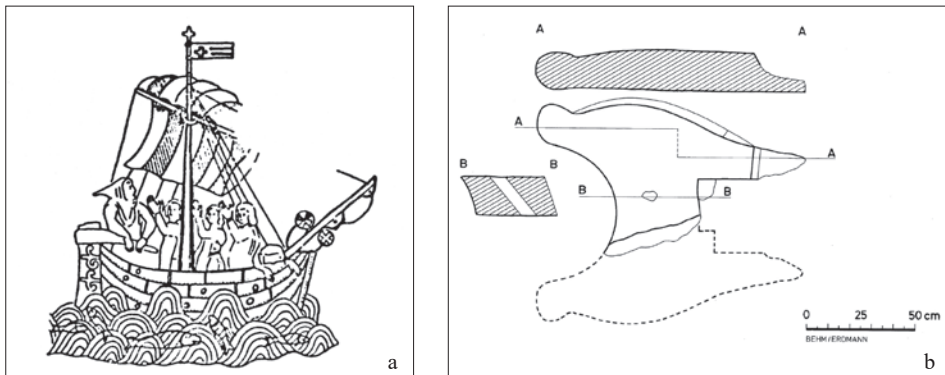


Abb. 19: a. Kogge mit rot und weiß gestreiftem Segel und mit dem von einer Gabel gehaltenen Bugspriet. Wandmalerei in der Kirche zu Mölln (Mitte 13. Jh.). b. Große Holzgabel für den Bugspriet einer Kogge. Bodenfund aus Lübeck (um 1200). a nach Heinsius, *Das Schiff* (wie Anm. 68), S. 198f., b nach Ellmers, *Bodenfunde* (wie Anm. 162), Abb. 69,4.

Die schriftliche Überlieferung zu den Schiffbauteilen von Binnen- und Seeschiffen der Hanse

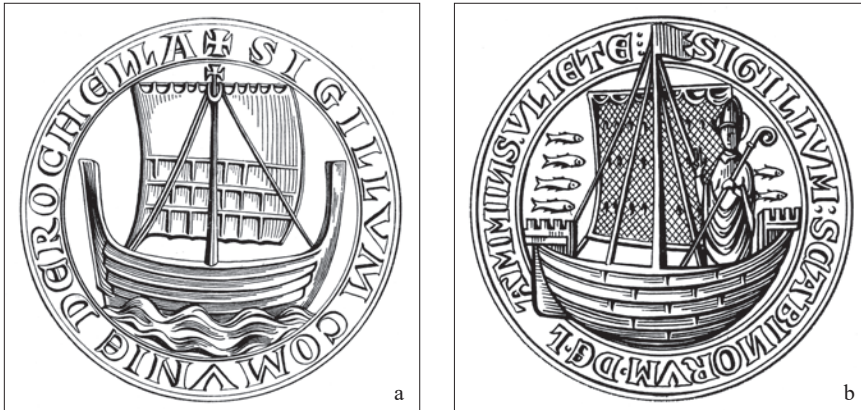


Abb. 20: Segel mit Reffbändseln auf den Siegeln a. von La Rochelle um 1200 und b. von Sluis, NL, 1293. Nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 89 und 177.

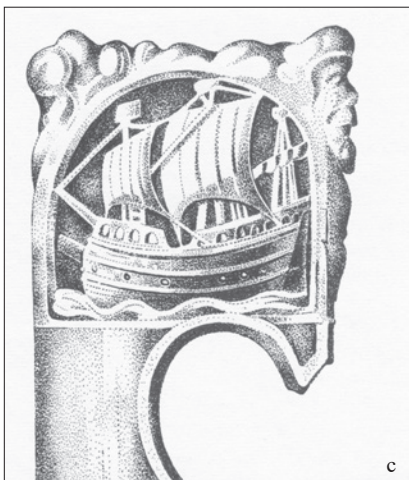
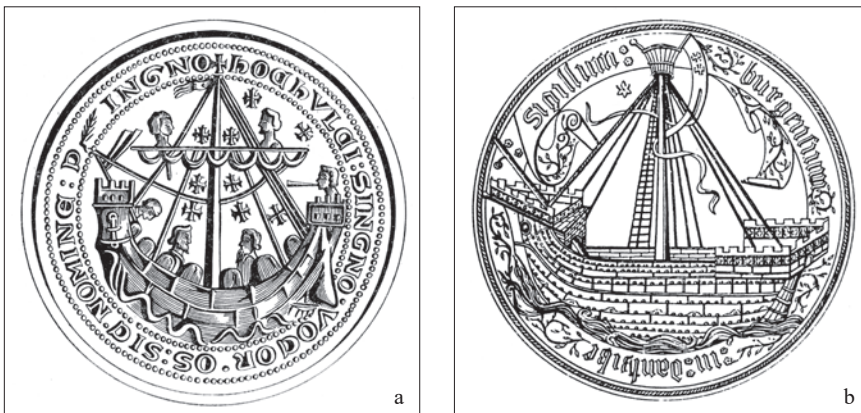


Abb. 21: a. Englischer Holk 1295 auf dem Siegel von New Shoreham. b. Das Siegel von Danzig zeigt um 1400 einen Holk mit bogenförmigem Vorsteven und Bergholz. c. Dreimaster als Emblem der Schiffergesellschaft zu Lübeck. Relief in der Wange der Bank der Aldermänner 1535. a+b nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 127 und 53, c nach Rudolph, Schiff (wie Anm. 193).

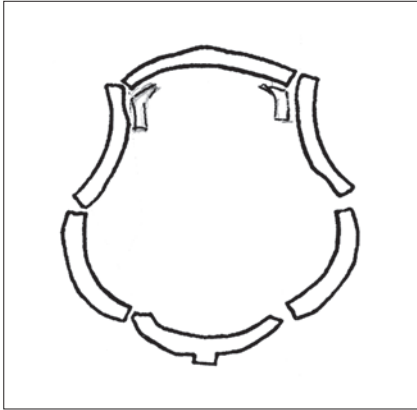


Abb. 22: Prinzipskizze des Spantaufbaus für ein Kraweel.
Nach Olechnowits, Schiffbau (wie Anm. 4), S. 202f.

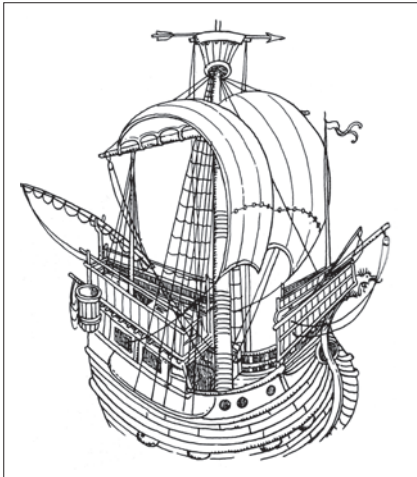


Abb. 23: Kraweel mit runden Speigatts, die ein wasser-
dichtes Deck anzeigen. Kupferstich Flandern um 1470,
nach Landström, Das Schiff (wie Anm. 203).



Abb. 24: Kraweel mit hohen Kastellaubauten, Großmars-
segel und Blinde am Bugspriet. Danziger Zertifikatio-
siegel von 1582 nach Ewe, Schiffe (wie Anm. 7), Nr. 55.

**Besprechung zu: Klaus Brandt (Hrsg.), Hollingstedt an der Treene.
Ein Flusshafen der Wikingerzeit und des Mittelalters für den
Transitverkehr zwischen Nord- und Ostsee***

Nachdem die Ausgrabungsergebnisse in den Ostseehäfen Haithabu (Wikingerzeit) und dem zeitlich anschließenden Schleswig in einer Fülle von Bänden dokumentiert sind, dokumentiert der anzuzeigende Band die archäologischen Befunde in deren Brückenkopf zur Nordsee, dem ca. 18 km weiter westlich gelegenen Hafenplatz Hollingstedt. Dort wurde aber nicht so großflächig gegraben, sodass nur jahrzehntelang gesammelte Lesefunde, Aufschlüsse bei Bauarbeiten, systematische Probebohrungen, etliche Suchgräben und drei relativ kleine Grabungsflächen in ihrer Relation zur Topographie und zur spärlichen schriftlichen Überlieferung ausgewertet werden konnten. So fasst Klaus Brandt, der Leiter des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft unterstützten Projekts, die Forschungsgeschichte eingangs zusammen. Die Grabungsflächen wählte er nach Prospektionen so aus, dass er Aufschluss über hafentechnische Anlagen erwarten konnte, und fand sie in weit größerem Maße und mit aufschlussreicheren Ergebnissen, als er in seiner über hundert Seiten langen Interpretation aller archäologischen Untersuchungen selbst ausführt!

Als Voraussetzung für das Verständnis der archäologischen Befunde analysiert er zuerst die historische Topographie Hollingstedts und erkennt zwei sehr unterschiedliche Ortsteile. An die von Nord nach Süd fließende Treene reicht von Osten ein schmaler Geländesporn heran, auf dessen Höhe nahe am Fluss der Ortsteil Nedderend liegt. Nach dieser Lage kennzeichnet die früheste, vor 1200 überlieferte Namensform „Huhelstath“ ihn als einen Hafenplatz (stath = Gestade) am Hügel. Auch Hollingstedt gehört also zu den Stade-Orte, die wie z.B. Stade und Dorestad zur Wikingerzeit wichtige Hafenplätze im Bereich der südlichen Nordseeküste waren. Auf dem Hügel wurde in der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts die Kirche komplett aus Tuffstein erbaut und St. Nicolaus geweiht, dem Schutzheiligen derer, die mit ihren Schiffen die gefährvollen Reisen wagten. Brandt geht weder auf die alte Namensform noch auf das Patrozinium ein, obwohl beide die von ihm in einem kleinen Schnitt unter der Kirche entdeckten Wohnhäuser als Hafensiedlung charakterisieren. Deren älteste Funde, wie z. B. Scherben friesischer Muschelgruskeramik (spätes 8 bis 10. Jh.) reichen bis weit in die Wikingerzeit zurück. Auch die Flurbezeichnung „Hogestrath“ hat er auf der Flurkarte von 1794 (S. 17) nicht gesehen. Sie bewahrt den Namen jener Straße, die auf dem Rücken des Geländesporns bis heute nach Osten zum anderen

* Schriften des Archäologischen Landesmuseums Bd. 10, Neumünster 2012, 416 Seiten.

Ortsteil und weiter in Richtung Schleswig führt. Auf ihr transportierten die von Brandt aus Schleswigs Stadtrecht (vor 1200) zitierten Lastwagen („plaustra“) die von den Nordseeschiffen am Treeneufer von Hollingstedt angelandeten Waren zu den Ostseeschiffen in Schleswig und umgekehrt.

In dem anderen, größeren Ortsteil sieht Brandt zu Recht die ursprüngliche landwirtschaftliche Siedlung, deren aufgelassenen Friedhof mitten im Dorf er in einem kleinen Schnitt erfasste, der aber nicht bis zum Standort der zugehörigen Pfarrkirche reichte, die auch nicht mehr steht. Dass eine niedrige Tuffsteinmauer eines der Gräber einfasste, spricht für die Verwendung von Tuffstein auch bei dieser Kirche, allerdings in geringerem Umfang als bei der Kirche am Hafen. Denn nur so ist zu erklären, weshalb man nach Aufhören des Transithandels noch im Mittelalter die Pfarrrechte einschließlich der Bestattungsrechte trotz exzentrischer Lage auf die massivere Kirche am Hafen übertrug und die Pfarrkirche abriß. Das Patronat, das Anfang des 16. Jahrhunderts der Herzog von Schleswig ausübte, lag nach Brandt (S. 81) ursprünglich in Königshand, da in Hollingstedt Königsgut belegt ist. Es gehörte aber entgegen Brandts Meinung zur Pfarrkirche im Dorfzentrum und wurde erst nach deren Aufgabe auf die Kirche St. Nicolai übertragen. Denn diese war nach den Gepflogenheiten des hohen Mittelalters eine der typischen Kaufmannskirchen, die keine eigene Parochie hatte, sondern nur den Bedarf jener Kaufleute abdeckte, die mit ihren Schiffen den Ufermarkt besuchten. Sie unterhielten sie mit ihren Gebühren, um sich darin nicht nur des göttlichen Beistands für ihre gefährvollen Reisen zu versichern, sondern auch Waren zu lagern, sodass sich die Überlieferung bilden konnte, dieser Bau habe englischen Kaufleuten als Speicher gedient, worauf Brandt mit Recht verweist. Auch war den anreisenden Kaufleuten sehr daran gelegen, im Todesfall in der geweihten Erde bei oder sogar in der Kirche bestattet zu werden. Wollten ansässige Kaufleute dort ebenfalls bestattet werden, brauchten sie einen Dispens von der Pfarrkirche.

Südlich der Hafensiedlung erstreckte sich am Flussufer ein zugehöriger Ufermarkt, wie Brandt in zwei Grabungsflächen mit den dafür typischen Gegenständen und Befunden archäologisch nachwies, die er sehr umsichtig beobachtete und sorgfältig dokumentierte, ohne jedoch sein Grabungsergebnis als Ufermarkt zu erkennen. Dabei waren Ufermärkte die von ihm gesuchten, für die Wikingerzeit und das hohe Mittelalter typischen hafentechnischen Anlagen, die speziell auf die Kaufleute ausgerichtet waren, die ihre Waren noch mit eigenen Fahrzeugen selber transportierten. Denn zum Warenaustausch konnten die mit Wagen fahrenden Händler nur auf Ufermärkten mit den ihr Schiff selber steuernden Kaufleuten zusammentreffen. Diese Schiffer, die zugleich auch Kaufleute waren, werden nachfolgend als Handelsschiffer bezeichnet. Ufermärkte sind z. B. 898 in London als „*ripa emtoralis*“, 1181 in Bremen als „*ad nostra littora peregrinam vertunt navem*“ und 1229 in Visby als „gotisches Ufer“ schriftlich überliefert.

In Hollingstedt entdeckte Brandt entlang des Flussufers eine niedrige Uferbefestigung aus dünnen, mehrfach nachgesetzten Pfählen, an die landseitig anschließend eine breite Lage parallel dazu verlegter Stämmchen und Äste den feuchten Boden besser begehrbar machte. Weiter landeinwärts stieg der Boden in sanfter Böschung an, auf der eiserne Kalfatklammern und Niete anzeigen, dass dort Schiffe vor allem zum Nachkalfatern undicht gewordener Schiffsnähte aufs Trockene gezogen wurden.

Einen Teil der Böschung überbaute man später mit einer durch massive Pfosten abgestützten Plattform. Der einzige dendrochronologisch datierbare Pfosten war im Winter 1161/62 gefällt worden und gibt wenigstens einen Anhaltspunkt für die Zeitstellung der Anlage, deren gesamte Pfostenstellung später in etwas anderer Anordnung noch einmal erneuert wurde. Wie Georadarmessungen zeigen, waren südlich davon in gleichem Abstand vom Fluss weitere Plattformen gleicher Größe errichtet worden. In den Zwischenräumen behielt man die Böschung bei. Auf der einen aufgedeckten wurden nach Aufbringung einer Kiesschüttung weiterhin Schiffe repariert.

Auf der höher gelegenen freien Fläche weiter landeinwärts spiegeln die Objekte und Befunde ein vielfältiges Marktgeschehen, zu dem es im 12./13. Jahrhundert auch gehörte, kleine Areale mit Zäunen abzugrenzen und das eine oder andere leicht gebaute Häuschen mit Herdstelle aufzustellen. Die stets zu Gruppen zusammengeschlossenen Kaufleute erwarben nach schriftlicher Überlieferung auf diesen Märkten solche Areale, die „Vitten“ hießen, um sie langfristig so zu nutzen, dass sie dort während der Saison in Zelten oder Buden Handel trieben. In Hollingstedt zeigen die seit der frühen Wikingerzeit kontinuierlich importierte rheinische Keramik und im 12. Jahrhundert die Lieferungen rheinischen Tuffsteins, dass dort die 1246 erstmals genannte Kölner Gilde der Dänemarkfahrer („*fraternitas Danica*“) die wichtigste Kaufmannsgruppe war. Nach Ausweis der Funde muss sie noch viel älter sein als die Privilegien, die ihr die dänischen Könige seit 1134/36 gewährten. Wie man an deren günstigen Regelungen bei Schiffbruch erkennt, kamen ihre Mitglieder zu Schiff. Ob auch Kaufmannsgruppen aus anderen Rheinstädten Hollingstedt aufsuchten, lässt die Überlieferung nicht erkennen. Aber Kaufmannsgruppen aus Friesland sind dort durch Muschelgruskeramik und vor 1200 durch ihre Erwähnung im Schleswigs Stadtrecht ebenso belegt, wie skandinavische und vielleicht sogar englische Handelsschiffer durch die dort gefundenen Niete ihrer Schiffe, wobei wenige Specksteinstücke Norweger anzeigen. Die dortige Nicolai-Kirche gründeten jedoch rheinische Handelsschiffer nach dem Vorbild der ihrem Heiligen in ihrer Heimat seit dem 11. Jahrhundert geweihten Kirchen.

Im Grabungsausschnitt waren die z. T. öfter erneuerten Zäune der „Vitten“ und eine Bude auf die Fluchten der Plattform ausgerichtet, wurden aber nach unbekannter Zeit wieder aufgegeben, denn ein Fächer von Wagenspuren lief über ihre Standorte hinweg. Eine intensive Nutzung des Marktgeländes wird auch dadurch angezeigt, das sich ein Kulturboden bildete mit vielen Artefakten, Knochenresten von Mahlzeiten und Spuren von Feuerstellen ohne zugehörige Häuser, woraus Brandt mit Recht auf Zelte schließt. Selbst einen Brunnen zur Versorgung von Menschen und Zugtieren mit Trinkwasser hatten offenbar Kaufleute gegraben, denn er war mit einem Fass ausgesteift, ihrem wichtigsten Transportbehälter. Soweit die Form erkennbar ist, könnte es ein Weinfass sein. Leider ist die Holzart nicht angegeben; Tanne würde Import aus dem Rheinland anzeigen, woher jedenfalls die meisten Importe kamen, deren Bruchstücke auf dem Markt in den Boden gerieten. Über diesen Markt wurde auch der Transerverkehr nach und von Schleswig abgewickelt, denn wie die Richtung der Wagenspuren zeigt, führen die Lastwagen von der Kaufmannssiedlung über den Markt nahe an die im Fluss liegenden Schiffe heran. Nach Brandt endete ihr Weg an den Plattformen. Aus-

führlich erörtert er auch die Befunde zur Wassertiefe für die im Fluss ankommenden und dort liegenden Schiffe, zitiert einen Bericht von 1584, nach dem die Flutwelle bis Hollingstedt reichte, und versucht die Höhe der für die Schifffahrt auf der Treene wichtigen Tidewelle für ältere Zeiten zu berechnen.

Welche Schiffe dort landeten, erarbeitet Eicke Siegloff in seinem ebenfalls mehr als hundert Seiten langen Beitrag über „maritimes Kulturgut“, das er als Hinterlassenschaften mit direktem Bezug zur Schifffahrt definiert. In Hollingstedt sind das eiserne Schiffbauteile und zugehöriges Werkzeug, von denen 57 Teile von Schiffsnieten anzeigen, dass dort Fahrzeuge der vor allem durch die Wikingerschiffe bekannten anglo-skandinavischen Schiffbautradition repariert wurden. Die 190 Kalfatklammern, die mittelniederdeutsch „sintel“ hießen und deshalb von Siegloff stets so genannt werden, findet er dagegen bei all den Schiffsfunden wieder, für die er die archäologische Definition „Kollerup-Bremen“ vorschlägt nach dem in dieser Bauweise bisher ältesten Schiffsfund von Kollerup um 1150 und nach dem am besten erhaltenen von Bremen 1380. Diese Definition ist sehr glücklich gewählt, denn sie schließt bei gleich gebliebenem Konstruktionskonzept alle in 230 Jahren eingeführten baulichen Verbesserungen ein. Zugleich entspricht der Bauzustand von Kollerup dem auf dem Lübecker Siegel von 1281 und der von Bremen dem auf dem Stralsunder Siegel von 1329; die Schiffe beider Siegel sind aber schriftlich als Koggen überliefert. Siegloffs Definition erklärt, weshalb das so ist und wie demnach Koggen im archäologischen Fundgut aussehen und von allen anderen Schiffsfunden sicher zu unterscheiden sind. Das ist weit über den Zusammenhang mit Hollingstedt hinaus für die archäologische wie für die historische Mittelalterforschung ein entscheidender Fortschritt. Nur wenn künftig ein Archäologe seinen Schiffsfund der Bauweise Kollerup-Bremen zuweisen kann, darf der Historiker sicher sein, dass es sich um eine Kogge handelt und kann sie in sein Geschichtsbild integrieren. Da sowohl die Friesen als auch die Kölner in Koggen zur See fuhren, wie im frühen 13. Jahrhundert mehrfach schriftlich bezeugt ist, bestätigen die vielen Hollingstedter Sintel erneut deren aufgezeigte wichtige Rolle für den dortigen Markt. Die Sintel kennzeichnen als Überbleibsel der Seeschiffe ihrer Zeit diesen Markt zugleich als Seehafen, nicht als Flusshafen, wie der Untertitel des Buches angibt. Trotz seiner Lage an der Elbe gilt ja auch Hamburgs Hafen als Seehafen.

Mit der Analyse der für die Bauweise Kollerup-Bremen typischen Sintel gewinnt Siegloff für Hollingstedt neue Einblicke in das Hafengeschehen. Wie die Sintel zeigen, landeten dort viel mehr Koggen als skandinavische Schiffe, während in Schleswig, wo die Serie der bisher gefundenen Sintel um 1100 beginnt, das Verhältnis genau umgekehrt war. Den langlebigen ältesten Sinteltyp 1A, dessen frühestes Exemplar in Duisburg ins späte 8. Jahrhundert datiert ist, der aber noch bis ca. 1100 benutzt wurde, weist er in Hollingstedt mit 45 Exemplaren nach, das sind 11 Stück pro ½ Jahrhundert. Der ihn ablösende Typ 1B, den es nur bis ca. 1150 gab, liegt 26 mal vor. Die folgenden bis ca. 1225 reichenden Typen sind noch häufiger vertreten. Damit zeigt Siegloff eine steigende Konjunktur an, die ab ca. 1200 ausdünnte und mit nur noch einem Exemplar eines Typs nach 1225 endete. Er sah aber nicht, dass die nach Denaren Karls des Großen um 800 in Haithabu geprägten ältesten skandinavischen Münzen außer Wikingerschiffen

auch Schiffe mit eindeutigen Merkmalen der Bauweise Kollerup-Bremen zeigen, also Koggen wiedergeben. Damit bestätigen die Münzen Siegloffs Ergebnis zu den beiden Hollingstedt anlaufenden Schiffsarten, zeigen aber zugleich, dass sie dort schon um 800 so regelmäßig landeten, dass sie auf den für den Handel bestimmten Geprägen dargestellt wurden. Der Hafенbetrieb begann dort also früher, als aus den langlebigen ältesten Tongefäßen aus dem rheinischen Badorf und aus Friesland (mit Muschelgrus) erschlossen werden konnte, die demnach dort schon in ihrer Frühphase in den Boden gerieten. Da Sintel erst kurz vor 900 aufkamen, wurden Koggen vorher offenbar ohne Sintel gebaut, wie sich in Dorestad zeigt, wo in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts zwar die für die Bauweise Kollerup-Bremen typischen doppelt umgebogenen Nägel, aber keine Sintel gefunden wurden.

Auch eine weitere Konsequenz seiner Analyse der Sintel hat Siegloff nicht bedacht. Auf den damit angezeigten Koggen gab es vor dem frühen 14. Jahrhundert keine Wohnräume; auch ist noch unklar, wann die ersten Kochherde an Bord kamen. Besatzung und Mitreisende schliefen unterwegs auf dem offenen Deck in Schlafsäcken aus Fell. Auf den Ufermärkten zogen sie es vor, in dort aufgestellten Zelten mit ihren Schlafsäcken zu übernachten und tagsüber an Land warme Speisen zuzubereiten. Selbst wenn die Handelsschiffer nach Schleswig weiterreisten, mussten sie zumindest einen Teil der Mannschaft zur Bewachung ihrer Schiffe auf dem Hollingstedter Markt zurücklassen. Auf diese Weise konnte sich der dort angetroffene Kulturboden bilden. Darin wurden Kastenschlösser, Vorhängeschlösser und Schlüssel gefunden, wie sie u. a. zur schon im wikingerzeitlichen Haithabu nachgewiesenen Seekiste gehörten, in der jeder Seefahrer seine Kleidung und andere Habe verwahrte und die er mit einem Schloss gegen unbefugten Zugriff abzusichern hatte. In den Marktzelten dienten diese Kisten auch als Sitzgelegenheiten. Brandt sieht in den Schlössern auch Zeugnisse für verschlossene Behältnisse, in denen Gelder wohlverwahrt als Transfergut zu dem zweifellos bedeutenderem Markt in Schleswig weitergeleitet wurden, ohne den Besitzer zu wechseln (S. 55). Weil nämlich nur vier Münzen gefunden wurden, und zwar alle am Fluss, nicht auf dem eigentlichen Marktgelände, folgert er: „In erster Linie wurden dort Waren vom Schiff aufs Land und umgekehrt verladen, ohne dass dort in größerem Umfang Kauf oder Verkauf stattfand.“ (S. 46) Immerhin zeigen diese Münzen unterschiedliche Handelsverbindungen an, denn sie stammten aus Straßburg (900–11), Ribe (1146–57), Viborg (1202–41) und Berwick (1249–86).

Trotz dieser Einschränkung belegen die Befunde von der Uferbefestigung am Fluss bis zu Brunnen, Haus und Zäunen zumindest für das 12./13. Jahrhundert einen voll ausgebildeten Ufermarkt mit eigenem Marktbetrieb. Aus den älteren Perioden bis zur frühen Wikingerzeit wurden auf der höheren Fläche keine Strukturen gefunden, sondern nur Objekte in solcher Anzahl, dass auf der freien Fläche kontinuierlich Markt betrieben worden sein muss. Zur gleichen Zeit bestand auch die Siedlung im Bereich der (erst im 12. Jahrhundert errichteten) Kaufmannskirche und nahm die verkehrstechnische Schlüsselposition ein zwischen dem flussseitigen Ende der von Schleswig kommenden „Hogestrath“ und dem sich südlich davon am Fluss entlangziehenden Ufermarkt, denn die Lastwagen erreichten ihn nur von dieser Siedlung aus. Demnach hatten die dort wohnenden Kaufleute die Schlüsselposition inne im Transportgeschäft für alle Waren,

die fremde, am Ufermarkt anlandende Handelsschiffer nach Schleswig befördert haben wollten. Man darf den Bedarf an bespannten Lastwagen nicht unterschätzen, denn selbst die Ladung einer kleinen Kogge von 10 – 15 Last (ca. 20 – 30 t) musste auf 10 – 15 Wagen je durch wenigstens einen Fuhrknecht transportiert werden. Es ist davon auszugehen, dass die ersten Kaufleute sich dort in der frühen Wikingerzeit ansiedelten, als sich der Ufermarkt bereits einige Zeit eingespielt hatte, und u. a. dafür sorgten, dass Fuhrknechte, Zugtiere und Wagen in ausreichender Zahl vorgehalten wurden. Wie sie das organisierten und mit den Vieh züchtenden Bauern zusammenarbeiteten, ist nicht überliefert. Umso verwunderlicher ist das Fehlen jeglicher wikingerzeitlicher Funde zwischen Fluss und Plattform einschließlich. Brand glaubt, dass diese Fundschicht bei Anlage der Plattform abgegraben wurde. Aber warum sollte man dort, wo man den Untergrund durch eine Holzlage und Sand- und Kiesschüttung besser begehbar machen musste, vorher noch einen mit Objekten durchsetzten Laufhorizont abgraben? Ist es nicht eher wahrscheinlich, dass eine Flussbettverlagerung die ältere Fundschicht erodierte?

Außerhalb dieses Ufermarktes deckte Brand noch eine zweite Schiffslände auf, die an einem nach Osten von der Treene abzweigenden schmalen Nebenarm mit geringer Wasserführung lag, und rechnet überzeugend aus, dass dort nur kleinere Boote mit Nutzung hoher Tide verkehren konnten. Entsprechend fand er dort weder Sintel noch Schiffsnieten, aber über hundert Scherben von Importkeramik und viele Tuffsteinbrocken und schließt daraus auf eine Funktion im Transithandel mit Schleswig, wofür er folgerichtig weiter flussabwärts eine Umladestelle vom Seeschiff auf die Boote sucht. Da die importierte Keramik zusammen mit der einheimischen und anderen Funden nicht gleichmäßig verteilt war, sondern sich auf einem Geländestreifen konzentrierte, folgert er: „Die Massierung von Keramik und liegenden Hölzern deuten darauf hin, dass dieser Geländestreifen besonders häufig als Zugang zum Nordufer des Wasserlaufs benutzt wurde.“ (S. 69) Er sieht aber nicht, dass die Richtung des Streifens ihn als kürzeste Wegverbindung vom Zentrum des landwirtschaftlichen Ortsteils zum Wasser ausweist. Dieser Zusammenhang erklärt aber die fundamentalen Unterschiede zu dem für damalige Seeschiffe durchaus erreichbaren Ufermarkt am Hauptarm der Treene. Der Geländestreifen führte durch feuchtes Gelände, auf dem Brandt einen so stark zertretenen Boden dokumentiert, dass dort Wagen überhaupt nicht fahren konnten. Er war als Fußweg auf weichem Untergrund, den unsystematisch hingeworfene Äste und Baumstämme sowie Siedlungsabfall (Steine, Tonscherben, Knochen) begehbarer machen sollten, für Transithandel ebenso ungeeignet wie die Bootslände. Auf ihm gelangten nur die Bauern des Dorfes zu ihren eigenen kleinen Booten, für die der Nebenarm als Liegeplatz gerade ausreichte. Um ihre Fischereirechte auf der Treene wahrzunehmen, brauchten sie sogar nur Einbäume, wie sie z. B. vor Haithabu gefunden wurden.

Die von Dirk Heinrich auf ebenfalls über hundert Seiten präsentierten Ergebnisse seiner Untersuchungen an den Tierknochen, die sowohl auf dem Ufermarkt als auch bei der Bootslände der Bauern gefunden wurden, bringen weitere willkommene Klärung zur Beziehung zwischen den so unterschiedlichen Nutzergruppen. Fische sind wegen der Vergänglichkeit ihrer Skeletteile deutlich unterrepräsentiert. Immerhin zeigen drei Reste von Süßwasserfischen auf dem Marktgelände, dass die Bauern einige mit ihren Booten gefangene Fische den Marktbesuchern verkauften. Dagegen waren sie

anscheinend zur Jagd auf große Wildtiere nicht berechtigt, denn bei ihrer Bootslände fand sich nur ein Knochen vom Niederwild (Hase). Die Marktbesucher werden die wenigen Hirsche, Rehe und Wildschweine aus anderen Quellen bezogen haben. Abgesehen von diesen wenigen Ausnahmen kam die Fleischnahrung beider Verbrauchergruppen nur von Haustieren. An Rinderknochen erkennt Heinrich einen weiteren kennzeichnenden Unterschied zwischen beiden Landeplätzen. Die auf dem Markt überwiegend gefundenen Knochen älterer Bullen oder Ochsen führt er auf ausrangierte Zugtiere zurück, zumal er an einigen Knochen Spuren starker Beanspruchung fand. Ochsen waren in der Lage, in langsamer Gangart schwere Lastwagen zu ziehen und brauchten bis Schleswig ca. 6 Stunden, wie Brandt ausrechnet. Dagegen wurden auf dem Weg zur Bootslände Knochen älterer Milchkühe gefunden. Sie kamen aus dem typisch bäuerlichen Rinderbestand aus einem Zuchtbullen und sonst nur Kühen für Milch und Tierzucht. Heinrich wundert sich nur, dass dort nicht wie allgemein üblich viele Kälber geschlachtet wurden. Aber die Bullenkälber konnten die Bauern hier gut zu Zugtieren heranziehen und den Kaufleuten verkaufen, während sie die Kuhkälber für sich selber zu Milchkühen aufzogen.

Von allen Haustieren lagen am Markt so viele Kopfteile, dass die Marktbesucher von den Bauern des Dorfes und wohl auch der näheren Umgebung durchweg lebende Tiere erworben und auf dem Markt auch geschlachtet haben müssen. Heinrich zählt dort Knochen von mindestens 39 Rindern, 22 Schweinen und 20 Schafen und Ziegen. Verteilt auf die mehr als hundert Jahre der betr. Fundschicht scheint das nicht viel zu sein. Aber die Grabungsfläche war ja nur ein kleiner Ausschnitt aus dem ganzen Markt, sodass die Zahlen um einen noch nicht abschätzbaren Betrag zu vervielfältigen sind. Zusätzlich ist noch zu berücksichtigen, dass die Handelsschiffer ihren Reiseproviant ergänzen mussten. Damit zeichnet sich ab, dass die Bauern dort mit ihren Schlachttieren ebenso gut wie mit den Zugtieren ins Geschäft kamen, das wahrscheinlich weitgehend ohne Geld erfolgte mit Vieh gegen Ware. Wie sehr sie für ihren Eigenbedarf an Handelswaren von dem nahen Markt profitierten, zeigt ihr relativ hoher Bestand an Importkeramik, mit dessen unvermeidlichem Bruch und dem der heimischen Tonware sie den Zugang zu ihrer Schiffslände verbesserten. Ebenso nutzten sie Tuffbrocken, zu denen sie kamen, als ihr königlicher Patronatsherr ihre Hand- und Spanndienste zum Transport der am Treeneufer angelieferten Tuffsteine für den Bau der Pfarrkirche in Anspruch nahm und sie den dafür nicht verwendbaren Bruch entsorgten.

Schließlich gab es auf dem Marktgelände keine Funde, die dort die auf anderen Ufermärkten tätigen professionellen Handwerker anzeigen. Die Schiffe wurden von den Seefahrern selber repariert. Die wenigen Knochengenstände waren hauptsächlich Kämmen als Ware des Detailhandels oder als persönlicher Besitz der Marktbesucher. Bei allen Seeleuten waren Brettspiele sowohl an Bord wie auch während ihrer langen Aufenthalte in den Marktzelten sehr beliebt. Sie brachten die Spielsteine mit oder machten sie sich selber zurecht, wie auch in Hollingstedt einige Exemplare zeigen sowie ein Knochenstück, aus dem zwei ausgeschnitten waren.

Unter den Ufermärkten war der von Hollingstedt sicher ein Sonderfall, weil er im Schatten des zweifellos viel bedeutenderen Marktes in Schleswig stand. Er hatte aber nicht nur die oben erkannten Funktionen, den ankommenden Handelsschiffern den

Warentransport nach Schleswig zu ermöglichen, den Schiffsmannschaften längere Landaufenthalte zu bieten und den Bauern der Umgebung einen Markt für kleinteiligen Detailverkauf von Fernhandelswaren anzubieten. Weil die zu Schiff ankommenden Kaufmannsverbänden die Kaufmannskirche erstellten und viele Jahre regelmäßig ihre „Vitten“ aufsuchten, muss der Ufermarkt auch den Fernhändlern untereinander diverse Möglichkeit zu den besonders lukrativen Geschäften mit Fernhandelsgut in großen Mengen geboten haben. Sicher warteten nicht alle in Schleswig ansässigen Kaufleute, bis ihnen die in Hollingstedt eingetroffenen Handelsschiffer die mitgeführten Westwaren vor die Haustür brachten, sondern suchten sich bereits in Hollingstedt aus den Schiffsladungen das aus, was sie an den Ufern der Ostsee gut absetzen konnten. Dadurch hatten sie den entscheidenden Handelsvorteil gegenüber all jenen Ostseeanrainern, die mit ihren Schiffen Schleswig anliefen und nur dort Westwaren erstehen konnten. Auch die in Hollingstedt ansässigen Kaufleute werden sich mit gleichem Ziel am dortigen Markt bedient haben. Damit boten beide den dort anlandenden Nordseeschiffen die Chance, ihre Waren schon auf diesem Markt abzusetzen.

Brandt weist sich in dieser ergebnisreichen Publikation als hervorragender Ausgräber aus, dem es gelang, den intendierten Aufschluss über hafentechnische Anlagen besser zu realisieren, als er selbst in seiner Auswertung beschrieb. Obwohl er den Ufermarkt nicht erkannte, hat er doch die ihn betreffenden Fundstücke und Befunde so detailliert dokumentiert und von zwei weiteren Autoren so gut aufarbeiten lassen, dass sich daraus das Marktleben in einer solchen Vielfalt ableiten ließ, wie sie bisher noch für keinen anderen Ufermarkt archäologisch erarbeitet wurde.

Angehängt sind zwei kürzere Beiträge, die den im Buchtitel genannten Zeitabschnitt nicht direkt betreffen, sondern die Wasserführung der Treene in anderen Zeiträumen zum Gegenstand haben. Guus J. Borger stellt die kurze Geschichte der 1599/1600 angelegten Hollingtedter Graft dar, die nach der Abdämmung der Treenemündung Hochwasser ableiten sollte, um Überschwemmungen der Treeneniederung abzuwenden. Jan M. van Mourik untersuchte das Absinken der Oberfläche im Treenetal während des Spätholozäns.

Verzeichnis der Veröffentlichungen von Detlev Ellmers*

Hanse

- Die Entstehung der Hanse, in: HGbl. 103, 1985, S. 3–40.
- Die Hanse in der Geschichtsmalerei des 19. und 20. Jahrhunderts, in: Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert, hg. von Antjekathrin Graßmann (Hansische Studien Bd. 17). Trier 2001, S. 123–142.
- Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild, in: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, hg. von Rolf Hammel-Kiesow und Michael Hundt. Lübeck 2005, S. 413–425.

Kaufleute

- Das Schiff als Zeichen in Mittelalter und Neuzeit. Bürgerliche Selbstdarstellung im Flussgebiet der Weser, in: DSA 19, 1996, S. 221–257.
- Seeschiffe im Binnenland als Zeichen der Kaufleute, in: DSA 28, 2005, S. 375–396.
- Gemälde und Fayencen statt Zinn. Hollands Einfluss auf die Repräsentation norddeutscher Kaufleute und Schiffer im 17. und 18. Jahrhundert, in: DSA 32, 2009, S. 9–50.

Schiffahrt

- Hansische Umschau, Schiffahrt und Schiffbau, in: HGbl. 97, 1977, S. 115–143 bis 125, 2008, S. 251–270. [Stichwörter:] Binnenschiffahrt; Hafen; Hafenkran; Hochseeschiffahrt; Küstenschiffahrt; Navigation 2: Schiffahrtspraxis; Schiffahrt; Transport und Verkehr zu Wasser; Treidlerei; Werft, in: Enzyklopädie der Neuzeit. Stuttgart 2005–2011.
- Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 3). Neumünster 1972.
- Schiffe der Hanse, in: Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten, 12. bis 17. Jahrhundert. Köln 1973, S. 57–64.
- Nautical archaeology in Germany I. Notes of discoveries made in the Federal Republic since 1945, in: International Journal of Nautical Archaeology 3, 1974, S. 137–145.
- Nautical archaeology in Germany II. Second report with notes and bibliography on the latest finds in the Federal Republic, in: Ebd., 4, 1975, S. 335–343.
- Ein Teller mit Schiffsdarstellung von 1612 aus Witzenhausen, in: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters 7, 1979, S. 185–187.

* Berücksichtigt sind nur die Veröffentlichungen mit einem Bezug zur hansischen Geschichte.

Verzeichnis der Veröffentlichungen von Detlev Ellmers

- Werra-Schifffahrt um 1600, in: Deutsche Schifffahrt 2, 1980, H. 2, S. 23–24.
- Schifffahrt (Mittelalter) Literaturbericht in: Dahlmann-Waitz, Quellenkunde zur Deutschen Geschichte, 10. Aufl., Lfg. 39, 1981, Nr. 259/56-90.
- Schiffe auf der Weser zur Hansezeit. Neue Ergebnisse der Schiffsarchäologie mit besonderer Berücksichtigung Südniedersachsens, in: Detlev Ellmers und Klaus Friedland, Städtebund und Schifffahrt zur Hansezeit in Südniedersachsen. Herzberg 1981, 21–49.
- Ein Stück Werrakeramik aus dem Hafen von Bergen, in: Sjøfartshistorisk Årbok 1983, S. 175–180.
- 200 Jahre Schiffsarchäologie im Flussgebiet der Weser, in: DSA 8, 1985, S. 43–94.
- Am Anfang war die Kogge. Archäologen erkunden die Schifffahrt des Mittelalters, in: Die großen Abenteuer der Archäologie, Bd. 6, hg. von Hans Georg Niemeyer und Rudolf Pörtner. Salzburg 1985, 2174-2192.
- Wege und Transport: Wasser, in: Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland, Bd. 3. Braunschweig 1985, Sp. 1694f.
- Die Niederlande in Schifffahrt und Handel in Nordwesteuropa im Mittelalter. Die Aussagen der Siegel mit Schiffsdarstellungen, in: Handel en Wandel in de Dertiende Eeuw, hg. von Detlev Ellmers u.a. (Publicatie Nr. 26 van de Stichting-Comité Oud Muiderberg). Amsterdam 1986, S. 29–48.
- Die mittelalterlichen Stadtsiegel mit Schiffsdarstellungen an der südlichen Ostseeküste, in: Schiffe und Seefahrt in der südlichen Ostsee, hg. von Helge Bei der Wieden. Köln, Wien 1986, S. 41–88.
- Schiffsarchäologische Experimente in Deutschland, in: Experimentelle Archäologie in Deutschland, hg. Mamoun Fansa. Oldenburg 1990, S. 192–200.
- Schiffsarchäologie am Rhein, in: 2000 Jahre Rheinschifffahrt, hg. von Ulrich Löber. Koblenz 1991, S. 29–47.
- Binnenschifffahrt, in: Europäische Technik im Mittelalter 800–1400. Tradition und Innovation, hg. von Uta Lindgren. Berlin 1996, S. 337–344.
- Schiffsarchäologie in Deutschland, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen 1. Quartal 1997, S. 23–25.
- Schifffahrt auf Fluss und Meer im Nibelungenlied, in: Das Nibelungenlied und seine Welt. Ausstellung im Badischen Landesmuseum. Karlsruhe 2003, S. 125–132.
- Siebentausend Jahre transkontinentale Binnenschifffahrt. Beweglichkeit auf den Flüssen Europas, in: pax et gaudium 13, 2003, S. 46–50.
- Logistik des spätmittelalterlichen Seetransports in Mitteleuropa, in: Seetransport in Geschichte und Gegenwart, hg. von Hans-Joachim Braun (Die Technikgeschichte als Vorbild moderner Technik, Bd. 30). Freiberg 2005, S. 57–76.
- Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer Christoph Schwinges (Vorträge und Forschungen, Bd. 66). Ostfildern 2007, S. 161–183.
- Einmal Rostock – Malmö und zurück. Die Abrechnung einer Seereise aus dem Jahr 1375, in: HGBll. 126, 2008, S. 247–266.

Schiffbau

- Schiffsarchäologie in Deutschland: Fellboote, Einbäume, Schiffe – 10 000 Jahre Schiffbau, in: Archäologie in Deutschland, H. 2, 1986, S. 28–37.
- Gli arsenali della città anseatiche, in: Arsenali e città nell' Occidente europeo, hg. von Ennio Concina. Rom 1987, S. 199–203.

Verzeichnis der Veröffentlichungen von Detlev Ellmers

- Zusammen mit Uwe Schnall, Schiffbau und Schiffstypen, in: Europäische Technik im Mittelalter 800–1400. Tradition und Innovation, hg. von Uta Lindgren. Berlin 1996, S. 403–418.
- Shipbuilding, in: Medieval Archaeology. An Encyclopedia, hg. von Pam I. Crabtree. New York, London 2001, S. 310–314.
- Hansischer Handel mit Schiffbauholz. Ein Beitrag zur Wörter-und-Sachen-Forschung, in: Wirtschaft – Gesellschaft – Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel, hg. von Hans-Peter Baum u. a. Stuttgart 2006, S. 63–78.

Flößerei

- Flößerei in Vorgeschichte, Römerzeit und Mittelalter, in: Flößerei in Deutschland, hg. von Hans-Walter Keweloh. Stuttgart 1985, S. 12–33, 159 f.
- Was ein halbes Loch über Floßholz für den Schiffbau um 1380 verrät, in: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 19, 2012, S. 48–49.
- Flößerei auf der Weichsel um 1400, in: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 21, 2014, S. 51–57.

Kogge

- Vom Einbaum zur Kogge. Steinzeitfischer und Hansekaufleute, in: Deutsches Schiffahrtsmuseum (museum 1/77). Braunschweig 1977, S. 14–21.
- Zusammen mit Werner Lahn, Ein unfertiger Ankerstock der Bremer Hanse-Kogge, in: DSA 2, 1978, S. 99–110.
- Das Seitenruder früher Koggen arbeitete wie ein Seitenschwert, in: Deutsche Schifffahrt 1, 1979, H. 2, S. 21.
- The cog of Bremen and related boats, in: The Archaeology of Medieval Ships and Harbours, hg. von Sean McGrail (BAR International Series 66). Oxford 1979, S. 1–15.
- Das Schiff auf dem Dreikönigsaltar der Johanniskirche zu Rostock, in: Schriften zur Mecklenburgischen Geschichte, Kultur und Landeskunde 5, 1981, S. 9–16.
- Die Geschichte des Schiffstyps Kogge, in: Die Hansekogge von 1380, hg. von Klaus-Peter Kiedel und Uwe Schnall. Bemerhaven 1982, S. 59–67.
- The Bremen Cog and Related Finds, in: 5th International Congress of Maritime Museums, Proceedings 1984. Hamburg 1985, S. 188–197.
- Frisian and Hanseatic Merchants sailed the Cog, in: The North Sea. A Highway of Economic and Cultural Exchange, hg. von Arne Bang Andersen u. a. Stavanger, Oslo 1985, S. 79–96.
- Bodenfunde und andere Zeugnisse für frühe Schifffahrt der Hansestadt Lübeck, Teil 1: Bauteile von Koggen, in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 11, 1985, S. 155–165, Abb. 69, 4–71, Taf. 19–20.
- Schiffe in schriftlicher, bildlicher und Sachüberlieferung am Beispiel der Kogge, in: Menschen, Dinge und Umwelt. Neue Fragen der Geschichtswissenschaft an die Umwelt, hg. von Ulf Dirlmeier und Gerhard Fouquet (Siegener Abhandlungen zur Entwicklung der materiellen Kultur, Bd. 5). St. Katharinen 1989, S. 66–101.
- Einleitung zu: Werner Lahn, Die Kogge von Bremen Bd. 1, Bauteile und Bauablauf. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 30). Hamburg 1992, S. 9–16.
- Kogge-Bibliographie, ebd., S. 21–25.

- Die Kogge als Symbol für die Schifffahrt in Europa, in: 27. Deutscher Seeschiffahrtstag. Bremerhaven 1992, S. 75–79.
- The Cog as a Cargo Carrier, in: Conway's History of the Ship, Bd. 3: Cogs, Carvels and Galleons. The Sailing Ship 1000–1600. London 1994, S. 29–46.
- Welche Schiffstypen stellen die Haithabu-Münzen des frühen 9. Jahrhunderts dar?, in: *Offa* 56, 1999, S. 367–373.
- Mittelalterliche Koggesiegel – ein Diskussionsbeitrag, in: Häfen – Schiffe – Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, hg. von Konrad Elmshäuser (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 58). Hamburg 2002, S. 161–164.
- Die Bremer Hansekogge von 1380, in: Welterbeantrag: Das Rathaus und der Roland auf dem Marktplatz in Bremen. Bremen 2003, S. 128 f.
- The Hanseatic Cog of Bremen AD 1380, in: *drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona*, Dez. 2005, S. 59–72.
- Koggen kontrovers, in: *HGBll.* 128, 2010, S. 113–140.
- Kogge und Holk als Schiffe der Hanse, in: Hanse und Stadt. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag, hg. von Michael Hundt und Jan Lokers. Lübeck 2014, S. 53–67.

Andere Schiffstypen

- Zusammen mit Renate Pirling, Ein mittelalterliches Schiff aus dem Rhein, in: 600 Jahre Stadt Krefeld (Die Heimat 42). Krefeld 1972, S. 45–48.
- Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10 000 Jahre Boote in Deutschland (Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums 7). Bremerhaven 1976
- Ein deutsches Hanseschiff in der spanischen Armada von 1588 und die Entdeckung seines Wracks, in: *Stallings maritimes Jahrbuch* 1976, S. 7–9.
- Ein Nachen mit Streichruder aus der Lippe bei Hünxe, in: *Bonner Jahrbücher* 178, 1978, S. 43–51.
- Mittelalterliche Schiffe am Rhein, in: *Beiträge zur Rheinkunde* 42, 1980, S. 3–14.
- Zusammen mit Dietrich Zippel, Der Einbaum von Mandelsloh, in: *Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen*, 3. Quartal 1983, S. 99–103.
- Punt, Barge or Pram – Is there one tradition or several?, in: *Maritime Archaeology and Ethnology*, hg. von Sean McGrail. London 1984, S. 153–172.
- Die Schiffsmühle von Mandelsloh, in: *Mandelsloh 985-1985. Beiträge zur älteren Geschichte des Dorfes und seiner Umgebung*. Neustadt a. Rbge. 1985, S. 31–37.
- Vom Fellboot zur Gierfähre. Die Entwicklung der Fähren von den Anfängen bis zur frühen Neuzeit, in: *Deutsche Schifffahrt* 9, 1987, H. 1, S. 19–22.
- Modell eines Lastkahns mit Bugpforte aus Krefeld. Original 13./14. Jh., in: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*, hg. von Jörgen Bracker, Bd. 2. Hamburg 1989, S. 361.
- Modell eines Oberländers aus Krefeld. Original 13./14. Jh., ebd., S. 361 f.
- Modell eines Prahms aus Falsterbo. Original um 1300, ebd., S. 192.
- Wie realistisch ist das Goldene Schiff? Schiffbaugeschichtliche Anmerkungen zu einem Tafelaufsatz, in: *Das Goldene Schiff von Uelzen. Vergangenheit und Gegenwart eines Wahrzeichens*, hg. von Hans-Jürgen Vogtherr. Uelzen 1995, S. 27–41.

Verzeichnis der Veröffentlichungen von Detlev Ellmers

- Kahn, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. Aufl., Bd. 16, 2000, S. 163 – 165.
- Zur Herkunft des spätmittelalterlichen Schiffstyps Holk, in: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters 27/28, 1999/2000, S. 113 – 122.
- Baumschiff und Oberländer. Archäologie, Ikonographie und Typenbezeichnung einer mittelalterlichen Binnenschiffsfamilie, in: Häfen – Schiffe – Wasserwege. Zur Schifffahrt des Mittelalters, hg. von Konrad Elmsläuser. Hamburg 2002, S. 97 – 106.
- Prahm, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. Aufl., Bd. 23, 2003, S. 363 – 367.
- Kahn, Prahm und andere flachbodige Schiffstypen. Ein Beitrag zur Wörter-und-Sachen-Forschung, in: Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen, hg. von Klaus Brandt und Hans Joachim Kühn. Neumünster 2004, S. 55 – 69.
- Die Schiffe der Hanse und der Seeräuber um 1400, in: Störtebecker – 600 Jahre nach seinem Tod, hg. von Wilfried Ehbrecht (Hansische Studien XV). Trier 2005, S. 153 – 168.
- Utrecht-Schiff, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. Aufl., Bd. 31, 2006, S. 583 – 587.

Leben an Bord

- Lose Gegenstände aus Koggewracks. Archäologische Zeugnisse vom Leben an Bord, in: DSA 18, 1995, S. 207 – 231.
- Wikingerschiffe, Koggen, Holken und Dreimaster. Menschen auf See im Mittelalter, in: Mensch und Natur im mittelalterlichen Europa. Archäologische, historische und naturwissenschaftliche Befunde, hg. von Konrad Spindler. Klagenfurt 1998, S. 101 – 128.
- Alltag auf Koggen – nach Bildern, Funden und Texten, in: Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsrarchäologie, hg. von Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 60). Hamburg 2003, S. 162 – 193.
- Mit Seekiste und Bettzeug an Bord. Das Reisegepäck der Seefahrenden vom Mittelalter bis zum frühen 20. Jahrhundert, in: HGBll. 127, 2009, S. 1 – 52.

Navigation

- Der Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste. Die älteste astronomische Navigationsmethode, in DSA 4, 1981, S. 153 – 167.
- Das Hafenzeichen von Travemünde, in: Lübeck 1226. Reichsfreiheit und freie Stadt, hg. von Olof Ahlers u. a. Lübeck 1976, S. 57 – 61.
- Ergebnisse der Versuchsfahrten mit Kogge-Nachbauten, in: Von der Altsteinzeit über „Ötzi“ bis zum Mittelalter. Ausgewählte Beiträge zu experimentellen Archäologie in Europa von 1990 – 2003. Oldenburg 2005, S. 57 – 60.

Hafentechnik

- Schiffslandeplätze und Handelsorte im frühen Mittelalter, in: Bergen als Handelszentrum des beginnenden Spätmittelalters, hg. von Klaus Friedland (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F. 17). Köln 1971, S. 21 – 40.
- Hafentechnik und ihre Bedeutung für die Siedlungsgenese, in: Berichte zur deutschen Landeskunde 52, 1978, H. 2, S. 177 – 202.

Verzeichnis der Veröffentlichungen von Detlev Ellmers

- Post-Roman waterfront installations on the Rhine, in: *Waterfront archaeology in Britain and Northern Europe* (CBA Research Report 41). Oxford 1981, S. 88–95.
- Mittelalterliche Hafeneinrichtungen am Rhein, in: *Beiträge zur Rheinkunde* 33, 1981, S. 36–46.
- Der mittelalterliche Hafen von Lehe, in: *Jahrbuch der Männer vom Morgenstern* 62, 1983, S. 45–73.
- Warenumschlag zwischen Schiff und Wagen im Wasser, in: *DSA* 6, 1983, S. 209–241.
- Von der Schiffslände zum Hafenbecken. Hafenbautechnik an der Nord- und Ostsee von den Anfängen bis zum ausgehenden Mittelalter, in: *Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft* 40, 1983/84, S. 5–19.
- Der Leher Hafen im Mittelalter, in: Lina Delfs, *Schiffahrt auf der Geeste* (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 17). Hamburg 1986, S. 172–185.
- Hafenanlagen in Stade. Fragen und Probleme, in: *Auf den Spuren des alten Stade. Ein Arbeitsbericht zur Stadtkernforschung der letzten Jahre*. Red. Jürgen Bohmbach. Stade 1986, S. 47–58.
- Die Ergebnisse der Hafearchäologie im Überblick, in: *Küsteningenieurwesen im Wandel der Zeit*. Stade 1986, S. 45–49.
- Development and Usage of Harbour Cranes, in: *Medieval Ships and the Birth of Technological Societies* Bd. 1, Northern Europe, hg. von Chritiane Villain-Gandossi. Malta 1989, S. 43–69.
- Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute, in: *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte* 20, 1990, S. 101–108.
- Kran und Waage am Hafen, in: „Vom rechten Maß der Dinge“. *Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte*. Festschrift für Harald Witthöft zum 65. Geburtstag, hg. von Rainer S. Elkar u. a. St. Katharinen 1996, S. 145–165.
- Hafenbau, in: *Europäische Technik im Mittelalter 800–1400. Tradition und Innovation*, hg. von Uta Lindgren. Berlin 1996, S. 105–110.
- Late Medieval Harbours: Function and Costruction, in: *Essays in Hanseatic History: The King's Lynn Symposium* 1998, hg. von Klaus Friedland und Paul Richards. Dereham 2005, S. 37–50.

Hafenstadt

- Die Rolle der Binnenschiffahrt für die Entstehung der mittelalterlichen Stadt, in: *Frühgeschichte der europäischen Stadt*, hg. von Hansjürgen Brachmann und Joachim Herrmann (Schriften zur Ur- und Frühgeschichte, Bd. 44). Berlin 1991, S. 137–147.
- Bodenfunde und andere Zeugnisse für frühe Schiffahrt der Hansestadt Lübeck, Teil 2: Bauteile und Ausrüstungsgegenstände von Wasserfahrzeugen aus den Grabungen Alfstr. 38 und Untertrave / Kaimauer, in: *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte* 18, 1992, S. 7–21, Taf. 1–2.
- Der archäologische Nachweis von Fremden in mittelalterlichen Hafenorten, in: *Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum*. Festschrift für Günther Fehring, hg. von Manfred Gläser. Rostock 1993, S. 271–276.
- Schiffsteile aus Altstadtgrabungen. Ein archäologischer Beitrag zur Wirtschafts-, Technik- und Sozialgeschichte von Hafenstädten, in: *Zwei hanseatische Städte Bremen und Danzig im Laufe der Jahrhunderte*, hg. von Andrzej Groth, Gdańsk 1994, S. 21–38.
- Prunkgefäße schiffahrtsbezogener Berufe im 17. bis 19. Jahrhundert, in: *Auf See und an Land. Beiträge zur maritimen Kultur im Ost- und Nordseeraum*. Wolfgang Rudolph zum 75. Geburtstag. Red. Wolfgang Steusloff. Rostock 1997, S. 213–234.

Nachweis der Erstveröffentlichungen

- Dreimaster, Bootshaken, gekrönter Stockfisch – Die Wappen der Schiffergesellschaft als Programm, in: Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schiffergesellschaft zu Lübeck 1401–2001, hg. von Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck 2001, S. 21–27.
- Die Seehäfen der Hanse als Dienstleistungszentren eines weitgespannten Transportnetzes, in: HGBll. 123, 2005, S. 109–128.

Sonstiges

- Walther Vogel als Schifffahrts- und Hansehistoriker, in: HGBll. 116, 1998, S. 137–153.
- Wie verlässlich ist das Artlenburg-Privileg überliefert?, in: HGBll. 132, 2014, S. 119–126.

Nachweis der Erstveröffentlichungen

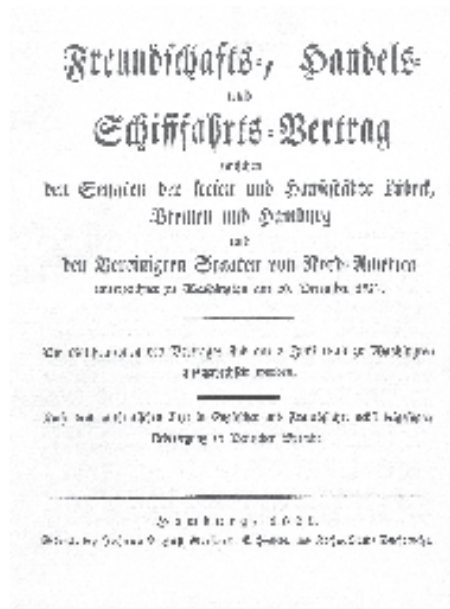
- Der Nachtsprung an eine hinter dem Horizont liegende Gegenküste. Die älteste astronomische Navigationsmethode, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 4, 1981, S. 153–167.
- Development and Usage of Harbour Cranes, in: Medieval Ships and the Birth of Technological Societies, Bd. 1: Northern Europe, hg. von Christiane Villain-Gandossi, Malta 1989, S. 48–69.
- Alltag auf Koggen – nach Bildern, Funden und Texten, in: Die Kogge. Sternstunden der deutschen Schiffsarchäologie, hg. von Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 60), Hamburg 2003, S. 162–193.
- Ergebnisse der Versuchsfahrten mit Kogge-Nachbauten, in: Von der Altsteinzeit über „Ötzi“ bis zum Mittelalter. Ausgewählte Beiträge zur experimentellen Archäologie in Europa von 1990–2003. Red. Frank Both und Dirk Vorlauf (Experimentelle Archäologie in Europa, Sonderband 1), Oldenburg 2005, S. 57–60.
- Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter, in: Straßen und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer Christoph Schwinges (Vorträge und Forschungen, Bd. 66), Ostfildern 2007, S. 161–183.
- Besprechung zu: Klaus Brandt (Hg.), Hollingstedt an der Treene. Ein Flußhafen der Wikingerzeit und des Mittelalters für den Transitverkehr zwischen Nord- und Ostsee (Schriften des Archäologischen Landesmuseums, Bd. 10), Neumünster 2012, in: Germania 93, 2015, S. 402–408.

HANSISCHE STUDIEN BAND XXIV

herausgegeben von
Rolf Hammel-Kiesow, Heiko Herold und Claudia Schnurmann

Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790

HANSISCHE STUDIEN XXIV



HANSISCHE STUDIEN BAND XXV

herausgegeben von
Rolf Hammel-Kiesow und Stephan Selzer

**Hansischer Handel im
Strukturwandel**

HANSISCHE STUDIEN XXV



ISSN 1617-061X Preis 31,80 Euro

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER
Jahrgang 134/2016

herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein

**Hansische
Geschichtsblätter**



**Herausgegeben vom
Hansischen
Geschichtsverein**

134. Jahrgang 2016

c a l l i d u s .

ISSN 0073-0327 Preis 42,00 Euro

