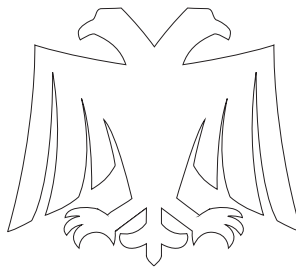


HANSISCHE STUDIEN

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

BAND XXX



2021

c a l l i d u s .

Märkte, Messen und Waren im hansischen Handel

herausgegeben von

Rudolf Holbach und Jürgen Sarnowsky

2021

c a l l i d u s .

Prof. Dr. Franz Irsigler
zur Vollendung des 80. Lebensjahres
gewidmet vom Hansischen Geschichtsverein

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung der VGH-Stiftung und des Stadtarchivs Hannover.



Stadtarchiv | Hannover

Impressum

© 2021 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
Rudolf Holbach, Jürgen Sarnowsky

Umschlagfoto
„Van allerhande plychten unde schulden“, Viehmarkt in Hamburg
Staatsarchiv Hamburg, 111-1 Senat, Nr. 92693: Stadtrecht, 1497 [Altsignatur: Cl. VII Lit. L a Nr. 2 Vol. 1 c],
<http://diglib.hab.de/?db=mss&list=ms&id=ed000058>, image 426

Verlag / Gesamtherstellung
callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen, Wismar

Printed in the EU, 2021
ISSN 1617-061X
ISBN 978-3-940677-08-2

Inhalt

Vorwort der Herausgeber	IX
-------------------------------	----

Aufsätze

Rudolf Holbach Märkte, Messen und Waren als Thema der hansischen Geschichte	1
Carsten Jahnke Die schonischen Messen. Eine freie Marktwirtschaft in einem angeblich rigiden System	33
Volker Henn Über Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden im späten Mittelalter	67
Rudolf Holbach „Deshalb liegt das ganze Vermögen der Friesen im Vieh.“ Zur spätmittelalterlichen Wirtschaft Ostfrieslands und ihren Beziehungen zum Hanseraum	97
Stephan Selzer Als Hansehistoriker an sächsischen Geleitstellen: Wagen, Waren und Fuhrleute im Landverkehr zwischen Süd und Nord um 1500	129
Angela Huang Von Grautuch und Leinwand: Die Stellung der Produktionslandschaften des Hanseraums im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Textilhandel	157
Jürgen Sarnowsky Südwaren auf den Märkten im südöstlichen Ostseeraum	187
Cezary Kardasz Der Export von Holz und Waldwaren aus dem südlichen Ostseeraum im Spätmittelalter	203
Niels Petersen Raum und Zeit im Landverkehr um 1500. Die Viabundus-Karte des vormodernen Verkehrs in Norddeutschland	229
Register	253
Verzeichnis der Autoren	265

Vorwort

Die 135. Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins vom 10. bis 13. Juni 2019 in Hannover, die in enger Kooperation mit dem Stadtarchiv Hannover und mit finanzieller Unterstützung der VGH Stiftung und der Stadt Hannover stattfand, war – passend für die Messestadt Hannover – dem Thema „Messen, Märkte und Waren im hansischen Handel“ gewidmet. Mit der Ausnahme des Abendvortrags von Carola Piepenbring-Thomas, der an anderer Stelle erschienen ist, konnten alle auf der Tagung gehaltenen Vorträge im vorliegenden Band veröffentlicht werden. Dafür danken wir den Autorinnen und Autoren herzlich.

Unser besonderer Dank gilt Frau Dr. Cornelia Regin, die wesentlich zum Erfolg der Tagung und der daraus hervorgegangenen Publikation beigetragen hat. Wir danken zudem der VGH-Stiftung und der Stadt Hannover, die durch ihre Förderung auch das Erscheinen dieses Bandes unterstützten, sowie dem callidus. Verlag (Wismar), der den Druck des Bandes auf bewährte Weise sorgfältig betreut hat.

Der Hansische Geschichtsverein widmet den Band Herrn Prof. Dr. Franz Irsigler, der maßgeblich zu den Forschungen über mittelalterliche Messen und Märkten beigetragen hat und im September 2021 sein 80. Lebensjahr vollendet.

Rudolf Holbach und Jürgen Sarnowsky
Oldenburg und Hamburg, im Mai 2021

Märkte, Messen und Waren als Thema der hansischen Geschichte

Rudolf Holbach

1.

„Im Jahr 1412 da hatte ich zu Antwerpen auf den Markt am 21. September 2 Fässchen Muskatblumen und 2 Fässchen grünen Ingwers und 2 Stück Aloe. Dies hat gekostet nach Antwerpen zu führen und wieder her 17 Schilling 8 Groten mit Hausmiete“.¹ Eine solche Eintragung in den Handelsbüchern des Hildebrand Veckinchusen verweist bereits auf wichtige Aspekte, die im Zusammenhang mit dem Thema der Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins in Hannover eine Rolle zu spielen hatten. So geht es um einen Fernhandel treibenden Kaufmann, der an verschiedenen Standorten präsent sein musste und dessen Leben entsprechend „stressig“ war,² um besondere Zeiten des Einkaufs und Absatzes und um dessen Verdichtung an einem wichtigen Standort. Denn es ist die Rede von einer der bedeutendsten nordwesteuropäischen Fernhandelsmessen des Mittelalters mit zwei Terminen im Jahr, auf denen auch hansische Kaufleute aktiv wurden.³ Weiterhin werden mit Gewürzen und Aloe spezielle Fernhandelswaren und mit deren Erwerb bzw. Vertrieb verbundene Kosten verzeichnet, die sich auf den Transport und den Aufenthalt vor Ort beziehen.

Die Einrichtung von z. T. aufeinander abgestimmten Messen und größeren wie kleineren Märkten stellte und stellt ein wichtiges Instrument zur Beschaffung und Distribution von Produkten dar, mit der Verdichtung von Handelsströmen unter Zusammenführung von Angebot und Nachfrage, mit der Bereitstellung einer Infrastruktur, mit mehr oder weniger gut funktionierenden Sicherheitsgarantien, mit rechtlichen Vergünstigungen sowie der Möglichkeit zum Aufbau von Partnerschaften und gezielter persönlicher Begegnung. Sie erleichterte aber ebenso, gerade im Mittelalter, die Kontrolle des Handels und seine fiskalische Erfassung bzw. Abschöpfung durch Abgaben sowie im Konfliktfall die Behinderung eines unerwünschten Personen- wie Warenverkehrs bis hin zur Inbesitznahme fremden Eigentums.

Der heutige Messestandort Hannover bot sich in besonderer Weise für eine Pfingsttagung an, die sich mit diesem gesamten Themenkomplex befasste. Zwar darf der

¹ Lesnikov/Stark 2013, S. 42 (Af 3, 24v).

² So Irsigler 2002, S. 46. Zu Hildebrand Veckinchusens Präsenz in Frankfurt Rothmann 1998, S. 539–553.

³ Beispiele bei Ennen 1996. Ebenso finden sich die Veckinchusen in Bergen op Zoom. Zu dessen Bedeutung für die Hanse knapp Kortlever 2001, bes. S. 630f., 637f.

Begriff des Marktes umfassend im Sinne von organisierten wirtschaftlichen Austauschbeziehungen unterschiedlicher Art verstanden werden. Er kann sich dadurch auch auf Geldgeschäfte oder Dienstleistungen beziehen, und es kann ein Markt außerdem virtuell stattfinden.⁴ In unserem Zusammenhang ging es aber um die durch (begrenzten) Wettbewerb geprägte,⁵ freiwillige Interaktion⁶ zwischen verschiedenen Tausch- oder besser Vertragsparteien⁷ und um den Umschlag von in der Regel präsenten Waren⁸ an realen, räumlich und zeitlich begrenzt für den Handel vorgesehenen Orten.⁹ Dabei galt es das große Spektrum der Verkaufs- und Kaufgelegenheiten und des Angebots im Auge zu behalten, ohne dass eine differenzierte Typologie angestrebt werden konnte. Mittelalterliche Märkte und Messen unterscheiden sich ja wesentlich in ihrer Dauer bzw. Frequenz (Wochenmarkt, Jahrmarkt, Messe), im Einzugsbereich und in ihren Dimensionen, d. h. in der Ausdehnung und Gestaltung des Umschlagplatzes selbst, in der Anzahl, Menge und Art der angebotenen Waren sowie bei den Teilnehmern am Marktgeschehen. Deren Spektrum konnte von einheimischen Anbietern oder Konsumenten bis zu weit angereisten Fremden, von Bauern aus der Umgebung, städtischen Handwerkern und kleineren Händlern bis eben zu Fernhandelskaufleuten reichen.¹⁰ Mit den Begriffen „Umschlagsmarkt“ für spezielle Produkte des Fernhandels, „Zentralmarkt“ als „Form des vollen Marktaustauschs in zentralen Orten“, „Gewerbemarkt“ als „Sammel- und Verteilermarkt“ für die gewerblichen Erzeugnisse einer Stadt oder Region,¹¹ „Stationsmarkt“ als „Versorgungsmarkt an Rastorten des Fernverkehrs“ oder dem auf Naturalien aus der Grundherrschaft bezogenen „Sammelmarkt“ wollte bereits Peter Schöller seinerzeit verschiedene „Typen primärer Marktformen im Spätmittelalter“ unterscheiden.¹² Michel Pauly differenzierte je nach Dauer und Einzugsbereich zwischen meist eintägigen ländlichen Märkten, den mehrtägigen Jahrmärkten in größeren Marktflecken und Städten, den länger als eine Woche dauernden urbanen Jahrmärkten sowie schließlich den am internationalen Handel teilhabenden oder davon

⁴ Siehe etwa Definition bei Keuschnigg/Wolbring 2019, S. 19.

⁵ Aspers 2015, S. 22.

⁶ Dazu im Anschluss an Max Weber u. a. Swedberg 2009, S. 158; auch Aspers 2015, S. 20.

⁷ Priddat 2012, S. 67f., weist darauf hin, dass die ältere „tauschtheoretische Fundierung“ mittlerweile „durch den Transaktionsbegriff ersetzt“ worden sei, die „Basiseinheit der Märkte“ aber die „bilaterale Transaktion in der Form eines Vertrages sei“; dazu auch Priddat 2019, S. 138f.

⁸ Den Unterschied der Präsenz der Waren auf Märkten und Messen zum Handel auf Börsen als Informations- und Vertragsabschlussorten betont im Anschluss an Max Weber Flume 2019, S. 16 u. 18. Freilich konnten auch auf mittelalterlichen Messen und Märkten bereits Lieferverträge und damit Geschäfte auf erst zu produzierende Ware abgeschlossen werden.

⁹ Für Letzteres auch Definition bei Jeggle 2004, S. 109f.

¹⁰ Dazu allg. Löchel 2003, S. 120–122.

¹¹ Zur Bedeutung von Märkten und Messen für die gewerbliche Produktion u. a. Veronesi 2006.

¹² Schöller 1962, S. 85f. Rothmann 2001, S. 104 sowie Rothmann 2018, S. 199, versucht im Anschluss daran eine funktionale Einteilung periodischer Märkte nach sieben, sich freilich überlagernden Typen und nennt den lokalen grundherrschaftlichen Sammeljahrmarkt, den lokalen Versorgungsjahrmarkt, den verkehrsgeographisch bedingten Stationsjahrmarkt, den regionalen Gewerbejahrmarkt, den lokalen und regionalen Ergänzungsjahrmarkt, den überregionalen Verteilermarkt (=Messe) sowie als Sonderentwicklung die überregionalen Wechselmessen.

dominierten Messen.¹³ Franz Irsigler schlug darüber hinaus vor, bei der Typologie den räumlichen und zeitlichen Ansatz durch „die Analyse der Marktinteressenten und sie verbindenden typischen Transaktionsformen“ zu ergänzen.¹⁴ Die Messen lassen sich dabei zwar nicht deutlich, zumindest nicht nur durch eine längere Dauer, von den größeren Jahrmärkten trennen. Sie ragten aber doch als „periodische Zusammenkünfte von Berufskaufleuten“¹⁵ und Fernhandelsplätze besonderer Bedeutung mit spezieller Privilegierung und Zollreduzierung, zeitlicher Abstimmung, guter Infrastruktur, Sicherheitsgarantien und Regelungen des Marktgeschehens, mit eigener Gerichtsbarkeit und Kreditsystem heraus.¹⁶ Manfred Straube plädierte in einer kritischen Auseinandersetzung mit den angebotenen Definitionen und den in seinen Augen etwas zu formalen Unterscheidungen von Messe und Jahrmarkt außerdem für den Begriff „Großer Markt“ bei solchen Orten wie Leipzig, an denen zu entsprechenden Terminen „vorwiegend Waren gehandelt wurden, die nicht dem lokalen Bereich entstammten“.¹⁷ Die Unschärfe von „vorwiegend“ und „lokaler Bereich“ verweist dabei auf die Schwierigkeiten einer sauberen Trennung.¹⁸

In den großen Städten konzentrierte sich für einzelne Erzeugnisse teilweise der Handel auch an besonderen Plätzen wie beim Hamburger Pferde-, Fisch- und Hopfenmarkt oder beim Kölner Waidmarkt, und es entwickelten sich Sonder- bzw. Spezialmärkte.¹⁹ Diese finden sich z. T. auch in kleineren Orten, als Naturalmärkte gerade dort, „wo ein Austausch zwischen Agrar- und solchen Gewerberegionen stattfand, die sich selbst nicht ausreichend versorgen konnten“.²⁰ Die Größe und Bedeutung der Märkte und Messen hing ab von natürlichen Bedingungen wie den topographischen Voraussetzungen, von den klimatischen Einflüssen oder dem Vorkommen bestimmter Ressourcen in der Nähe wie Bodenschätzen und landwirtschaftlichen Erträgen, namentlich auch aus Sonderkulturen,²¹ ebenso vom Siedlungsgefüge und der Nähe zu Produktionszentren und -landschaften, von Wasserverbindungen und vom Straßennetz, von den Herrschaftsverhältnissen oder von anderen durch

¹³ Pauly 2001; deutsch Pauly 2007a; Pauly 2007b, S. 287.

¹⁴ Die Spannweite reichte ebenfalls von Jahrmärkten „mit kleinregionaler oder nur lokaler Bedeutung“ bis zu den großen internationalen Messen, Erwähnung fanden aber auch Spezialmärkte; Irsigler 2007, S. 20–23; siehe auch bereits Irsigler 2001, S. 66–68.

¹⁵ So die ältere Definition von Pirenne 1933; Pirenne 2009, S. 98.

¹⁶ Siehe Kriterien bei Irsigler 1996, S. 12f.; auch Henn 2001, S. 271; Brübach 1994, S. 25–42; Denzel 2018b, bes. S. 370–374.

¹⁷ Straube 2018, S. 19, insgesamt S. 16–21. Als Sondertyp von Umschlagplätzen in großen Hafenstädten schlägt Denzel noch die Begriffe „Schiffsmessen“ oder „Seemessen“ vor; Denzel 2018b, S. 375.

¹⁸ „Große Märkte“ sieht er aber insgesamt geprägt „von einer Vielzahl von Fernhandelsgütern, von engen Verflechtungen mit Produktionszentren und eingebunden in ein europaweites Handelsnetz“; Straube 2018, S. 20. Daher ist ihm der Aspekt des Warentransports besonders wichtig.

¹⁹ Dazu Ehmann 1987, S. 284f.; von Lehe 1966, S. 35f., 37–40, 44f., 87f.; Kuske 1913, S. 81, 115–118; allg. Ehmann 1987, S. 5f., für Münster S. 245f.; für Königsberg und Danzig Sarnowsky 2002, S. 57.

²⁰ Reininghaus 2018, S. 986f. für Kornmärkte in Westfalen. Für die Gewerbe waren zugleich spezielle Rohstoffmärkte wichtig.

²¹ Deren Bedeutung für spezialisierte Jahrmärkte betont Irsigler 2007, S. 13.

Menschen geschaffenen bzw. genutzten Umständen bis hin zur Infrastruktur.²² Zu berücksichtigen ist bei ihrer historischen Betrachtung somit eine Fülle von Themenkomplexen,²³ von denen einzelne im Folgenden angesprochen werden sollen, andere zumindest erwähnt seien. Dazu gehören auch spezielle, nicht nur handelsbezogene Formen der Nutzung von Märkten, die von der Wasserversorgung, Lagerung von Dingen²⁴ oder Entsorgung von Abfällen bis hin zu öffentlichen Inszenierungen wie der Ratssetzung oder zur Funktion als Treff- bzw. Anlaufpunkt bei Umzügen und Prozessionen reichten.²⁵ Die sozialen²⁶ und kulturellen Funktionen von Märkten nehmen in modernen kulturwissenschaftlich ausgerichteten Untersuchungen zu Recht einen größeren Stellenwert ein.²⁷ Sie standen im Kontext unserer auf die hansische Wirtschaft bezogenen Tagung freilich weniger im Fokus der Betrachtung. Gleichwohl müssen die als Marktkultur verstandenen „Verhaltensweisen, Dispositionen, normativen Werte und Orientierungen der Akteurinnen und Akteure“ mit bedacht werden.²⁸ Denn Transaktionen werden „nicht notwendig durch Preisoptima und rationale Strategien bestimmt“²⁹ und „verteilen“ auch ihrerseits „Währungen“ wie Reputation und soziale Akzeptanz.³⁰

Im Zusammenhang mit den Bedingungen und Entwicklungen der Kontakte zwischen Anbietern und Abnehmern im hansischen Kontext bedarf es insgesamt nicht nur des Blicks auf bedeutende Zentren saisonaler Verdichtung (wie die von Carsten Jahnke behandelten Messen von Schonen³¹), die zugleich verschiedene Wirtschaftsräume miteinander verbinden konnten,³² und auf Hansestädte selbst als Orte der Begegnung von Wirtschaftsträgern. Vielmehr erscheint es sinnvoll, sowohl „nichthansische“ Plätze in angrenzenden Regionen wie Friesland einzubeziehen,³³ die Produkte für den hansischen Handel bereitstellten oder sie aus ihm bezogen, als auch im freilich kaum definierbaren hansischen „Kernbereich“ und an dessen „Rändern“, wo Jahrmärkte

²² Dazu u. a. Irsigler 1996, S. 22; Irsigler 2007, S. 10–17; einen Faktorenkatalog bietet auch Rothmann 2001, bes. S. 95–97; Rothmann 2018, S. 184–186.

²³ Ein entsprechender Katalog findet sich bei Irsigler 2007, S. 1 f.

²⁴ Zu entsprechenden Verboten in Hamburg bei Strafe der Konfiszierung z. B. Bolland 1960, 5, Art. 33 (1372).

²⁵ Siehe etwa Hinweise bei Röber 2006, S. 147; Freitag 2013, S. 40. Zur Beobachtung einer Veränderung von Rathaus und Marktplatz zu Orten der Herrschaft, einhergehend mit einem Verständnis des Rats als Obrigkeit, für Osnabrück Andermann 2016; siehe auch Igel 2013.

²⁶ Für die Märkte als Chancen für Arme, speziell Frauen, Fontaine 2011; zu den Auswirkungen des Messegeschehens auf Arme für Leipzig Bräuer 1999.

²⁷ Dazu der instruktive Forschungsüberblick und die gesamten Ausführungen bei Fenske 2006.

²⁸ Fenske 2006, S. 6; Fenske 2010, S. 479; siehe auch S. 480 mit dem wichtigen Hinweis, dass es bei Marktkultur neben „Vergnügen und Amusement der Marktbesucher“ um „die Durchsetzung bzw. Verhandlung von gesellschaftlichen Normen, von politischer oder ökonomischer Macht“ geht.

²⁹ Priddat 2019, S. 141.

³⁰ Priddat 2019, S. 151.

³¹ Siehe Beiträge in diesem Bande.

³² Dies betont auch Carsten Jahnke und benutzt für Schonen den Begriff „Ausgleichsmesse“.

³³ Dazu mein eigener Beitrag in diesem Bande.

Brückenfunktionen übernehmen konnten,³⁴ Orte von geringerer Bedeutung und das Nebeneinander und Ineinandergreifen von größeren und kleineren Marktgelegenheiten mit zu berücksichtigen. Denn nur dieses ermöglichte die Versorgung mit Gütern (als mit einem Wert versehenen, nachgefragten Produkten)³⁵ auch in abgelegenen Räumen sowie ihre breitflächige Verteilung. Wenn es in Stendal im Jahre 1400 heißt, dass Krämer mit Gewürzen (*de de krude hebbem*) von Köln, Magdeburg oder aus welchen Landen sie kämen, mit den einheimischen Krämern auf dem Jahrmarkt und an einem Markttag in jeder Woche *stan vnde vtlegghen* dürften,³⁶ ist dies ein Beispiel für die Kette der Distribution vom Fern- in den Lokalhandel und zugleich das Miteinander unterschiedlicher Händlergruppen an einem Standort beim saisonalen wie beim regelmäßigen Marktgeschehen.³⁷

2.

Eine vergleichende Betrachtung und Bewertung der Marktgelegenheiten im hansischen Aktionsraum mit ihren Akteuren und Waren konnte im Rahmen der Tagung in Hannover allenfalls punktuell erfolgen und bleibt als Aufgabe der Forschung bestehen. Dabei stellt sich zunächst die Frage nach der Entstehung, Verteilung und Frequenz der Märkte,³⁸ woraus sich unterschiedliche Kauf- und Absatzchancen bzw. Alternativen für den Handel ergaben.

In diesen Zusammenhängen bieten sich im Vergleich u. a. folgende Fragen an: Seit wann bestanden überhaupt die einzelnen Märkte bzw. wann werden sie erstmals erwähnt, aus welchen Motiven – die indessen oftmals schwierig zu ermitteln sind –³⁹ wurden sie geschaffen oder in entsprechender Weise privilegiert⁴⁰ und wie fügten sie sich mit ihrer Terminierung und überhaupt ins jährliche Marktgeschehen ein?⁴¹ Standen Marktgründungen und Marktprivilegierungen im Zusammenhang mit einer prosperierenden Wirtschaft und einer aufstrebenden Produktion oder waren sie Defensiv- oder Überlebensmaßnahmen angesichts einer schwierigen Konkurrenzsituation bzw. eines schwindenden Handelsvolumens?⁴² In letzterem Kontext ist etwa daran zu erinnern, dass in Thorn erst in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts als Reaktion auf einen „abflauenden Handel“, auf die „Einführung des Stapelrechts“ und auf den „Rückzug der Thorner Kaufleute aus dem hansischen

³⁴ Beispielhaft Looper 2003.

³⁵ Zum Güterbegriff Brodbeck 2015.

³⁶ Helbig 1952, Nr. 99 S. 17.

³⁷ Für die Verzahnung von Fern- und Lokalhandel in Soest Reininghaus 2018, S. 984.

³⁸ Hierzu liegen bereits einzelne Untersuchungen vor, z. B. für Westfalen Reininghaus 2018, S. 974.

³⁹ Siehe Volker Henn in diesem Bande.

⁴⁰ Dazu der Überblick bei Irsigler 1999.

⁴¹ Die Forderung einer entsprechenden Prüfung stellt auch Irsigler 2007, S. 1.

⁴² Siehe Epstein 2001, bes. S. 74f.

Handel“ drei Jahrmärkte etabliert wurden,⁴³ ebenso wie sich überhaupt in Preußen⁴⁴ und in weiteren Regionen die Zahl der Märkte „fast inflationär“ erhöhte,⁴⁵ während anderswo Marktgelegenheiten reduziert wurden oder sich Hoffnungen auf mehr als unrealistisch erwiesen.⁴⁶ Stuart Jenks hat für England einerseits im Zuge einer Hierarchisierung von einem „Märktsterben des Spätmittelalters“ gesprochen, aber andererseits eine neue Blüte von Jahrmärkten im 15. Jahrhundert beobachtet, bei denen die Preisdifferenz von Groß- und Einzelhandel Gewinne versprach.⁴⁷ Dass Markt- und Messegründungen und -förderungen nicht immer den gewünschten Erfolg hatten, ist hinlänglich bekannt. Volker Henn hat sich so mit missglückten Ansätzen u. a. in Zutphen, Köln und Hamburg befasst, wo das Privileg Karls IV. 1365 zu einem dreiwöchigen Warenangebot in der Pfingstzeit auf wenig Enthusiasmus stieß.⁴⁸ Nicht zuletzt konnte sich die Qualität einzelner Standorte durch die Verlagerung von Verkehrswegen, einen Wandel ökologischer Bedingungen⁴⁹ oder eine neue Konkurrenzsituation erheblich verändern, so dass einzelne Messen und Märkte in eine Krise gerieten, während andere aufstiegen.⁵⁰ Insgesamt ist also nicht nur zu berücksichtigen, ob sich die Kauf- und Verkaufsgelegenheiten vermehrten oder aber verringerten. Vielmehr ist auch danach zu fragen, inwieweit und warum es Veränderungen in der Bedeutung der Standorte gab, zu Verlegungen bei Orten und Terminen kam, man sich neuen Gegebenheiten anpasste oder eine allzu große „Pfadabhängigkeit“ im Handel oder der Produktion⁵¹ zur Krise führte.

Welche Beachtung selbst dem Nichterscheinen von Händlern aus Hansestädten auf kleineren Märkten zu schenken ist, zeigt sich in Preußen, wo die Kaufleute der Großstädte weitgehend auf den Jahrmarkthandel an kleineren Standorten des Landes verzichtet hatten. Dort erschienen im endenden 14. Jahrhundert aber in zunehmendem Maße am Direkthandel interessierte Fremde, speziell Engländer und Oberdeutsche. Dies führte wiederum zu hansestädtischen Versuchen, die Aktivitäten solcher Konkurrenten zu beschränken.⁵²

⁴³ Czaja 2000, S. 322; siehe für die Entwicklung und speziell zu 1472 auch Sarnowsky 2002, S. 60f.; Czacharowski 2007, S. 237.

⁴⁴ Sarnowsky 2002, S. 61–63.

⁴⁵ Reininghaus 2018, S. 973, 984. Rothmann 2018, S. 188, macht für die Verdichtung hauptsächlich das erneute Bevölkerungswachstum verantwortlich.

⁴⁶ So in Oldenburg; s. Holbach 2018, S. 13.

⁴⁷ Jenks 2014, S. 74, 76 für England. Für eine Zunahme auf dem Kontinent Epstein 2001.

⁴⁸ Henn 1996, S. 205–212, 218f.; knapp zur Erklärung auch Irsigler 1999, S. 212; zum Privileg Fahlbusch u. a. 1992, Nr. 227 S. 246f.

⁴⁹ Zur Diskussion über einen Wandel in Holland Dijkman 2011, S. 11; van Bavel u. a. 2012, S. 367–370.

⁵⁰ Dazu u. a. Holbach in diesem Bande mit Blick auf die Märkte an der Ems.

⁵¹ Siehe allg. Holbach 2016, S. 34.

⁵² Czaja 2000, S. 324f. Siehe auch Sarnowsky in diesem Bande. Zu unterschiedlichen Interessen von Hochmeister, Ständen und Städten im 15. Jh. hinsichtlich des Gästehandels speziell der Holländer s. Holbach 1998, S. 105f.

3.

Die topographische Lage (Straßenmarkt, Ufermarkt etc.), die bauliche Gestaltung und räumliche Gliederung von Märkten in ihrer Veränderung sind spezielle Themen, die zumindest für verschiedene Umschlagplätze im hansischen Wirtschaftsraum wie Halle,⁵³ Hildesheim,⁵⁴ Minden⁵⁵ oder Osnabrück⁵⁶ und besonders früh schon für Lübeck⁵⁷ und Magdeburg⁵⁸ von archäologischer bzw. historischer Seite angegangen worden sind,⁵⁹ aber ebenfalls noch weiter untersucht werden müssten. Die Größe des Areals und seine Erweiterungen, die Straßenführung, die Anordnung von Verkaufsständen, die Entstehung von Waagen oder Einrichtungen zur Qualitätskontrolle und die gesamte Platz- und Randbebauung bzw. -gestaltung spiegeln ebenso wirtschaftliche Bedürfnisse, soziale Verhältnisse wie repräsentative Absichten (z. B. bei Rathaus oder Brunnenanlagen) wider. Aber auch das Fehlen von Einrichtungen oder das Vorhandensein von Alternativen sagt etwas aus, wie das Beispiel der mit dem Stapel verbundenen Kaufhäuser zeigt, die im hansischen Binnenland teilweise vorhanden waren, anderenorts aber durch kostengünstige Warenlager bei befreundeten Kaufleuten ersetzt werden konnten.⁶⁰

Im hansegeschichtlichen Kontext ist von weit größerem Interesse die Reichweite der Märkte, geht es also um die räumliche wie soziale Herkunft der Beteiligten und um die Frequenz ihrer Marktkontakte.⁶¹ Dabei wäre auch zu prüfen, inwieweit sich die These einer Distributionsrevolution des 15. Jahrhunderts, die Stuart Jenks formuliert hat,⁶² durch veränderte Einzugsbereiche mit einer Verengung der Handelshorizonte, durch das Fernbleiben von Kaufleuten und dann das Verschwinden von nicht mehr lohnenden Märkten belegen lässt. Woher kamen die Besucher und Waren hansestädtischer Märkte⁶³ und wohin zogen die Bürger bzw. Händler einer bestimmten Hansestadt, um Waren zu erwerben – so scheinen die Lübecker Höker um 1500 zum Kauf von Käse, Hering oder Schollen nach Hamburg und zum Erwerb von Dorsch und anderem Fisch nach Fehmarn und Dänemark gereist zu sein.⁶⁴ An welche fremden Kaufleute gab es Einladungen mit rechtlichen Vergünstigungen und Zusicherungen von Geleit, was Rückschlüsse auf den potentiellen Einzugsbereich gerade kleinerer Märkte erlaubt? So wünschte man sich in

⁵³ Meller 2008.

⁵⁴ Achilles 1989; Borck 1989.

⁵⁵ Kaspar 2006.

⁵⁶ Igel 2002; Igel 2006.

⁵⁷ Rörig 1971; Mührenberg 1993; Mührenberg 1994; Mührenberg 1998; Christensen 1998.

⁵⁸ Nickel 1964.

⁵⁹ Allg. Röber 2006, S. 147f.; Freitag 2013, S. 41–48.

⁶⁰ Selzer 2019.

⁶¹ Zur Typologie von Anbietern und Nachfragern grundsätzlich Irsigler 2007, S. 20–23.

⁶² Jenks 2014; Jenks 2015.

⁶³ Für Hamburg von Lehe 1966, S. 26f., 32–34.

⁶⁴ Wehrmann 1864, S. 236.

Vechta 1369 den Besuch der Kaufleute aus Herford.⁶⁵ Wem begegnete man jeweils vor Ort, wie groß war der Radius, aus dem die Marktbesucher kamen,⁶⁶ und wie setzten sich diese zusammen?⁶⁷ Dass dies eine schwierige und oft kaum beantwortbare Frage ist, machen u.a. die Ausführungen von Volker Henn in diesem Band deutlich. Welche auswärtigen Anbieter z.B. zum Detailverkauf von Tuch den Lüneburger Michaelismarkt besuchten und wo sie positioniert wurden, zeigen die Bestimmungen für den Gewandschnitt dort um 1400:⁶⁸ Wir finden hier Händler namentlich aus Hamburg und Stade, Braunschweig, Hannover, Uelzen, dem rheinischen und hessischen Raum sowie aus Holland. Im Zusammenhang mit dem Besuch aller Märkte sind als weitere wichtige Aspekte die Verkehrs- und Transportwege, die Verkehrsmittel, die Art, Organisation und die Anteile des Frachtverkehrs zu Wasser und zu Lande sowie die Transportleistungen zu beachten.⁶⁹ Auskünfte über das Fuhrgewerbe erhalten wir, wie auch der Beitrag von Stephan Selzer zeigt, gerade aus den Quellen zum Geleit.⁷⁰ Seine Ausführungen machen ebenso wie die von Niels Petersen zugleich die Probleme einer Erforschung des vormodernen Verkehrs sehr deutlich. Welche Chancen in diesem Zusammenhang eine digitale Erfassung und Kartierung bieten, stellt Petersen freilich ebenfalls heraus. Insgesamt lässt sich erkennen, dass gerade dem Landverkehr viel mehr Aufmerksamkeit als bislang zuteilwerden muss und beim Transport der kürzeste Weg nicht immer der beste war.⁷¹

4.

Die Antworten auf etliche zuvor gestellte Fragen müssen angesichts der sehr unterschiedlichen Stadt-, Messe-/Markt- und Kaufmannstypen⁷² – den Hansekaufmann schlechthin findet man ja nicht – stark variieren. Natürlich spielen bei der Präsenz hansestädtischer Bürger auf den Märkten die Faktoren der eigenen Nähe oder Ferne zu den Standorten, der familiären und sonstigen Verbindungen, der Handelspraktiken und Spezialisierungen bei den Waren eine wesentliche Rolle und wirkten sich auch dahingehend aus, inwieweit Handelspartner einander kannten, sich wiederholt begegneten und sich vertrauten.⁷³ Wenn das Handlungsbuch des Hamburgers Vicko von Geldersen den Hinweis auf ein Geschäft mit Tuch aus Tourcoing zwischen ihm und Johann von Wesel auf dem Markt

⁶⁵ Fahlbusch u. a. 1992, Nr. 228 S. 247 f.

⁶⁶ Für die Reichweite westfälischer Märkte Reininghaus 2018, S. 984–986.

⁶⁷ Zur Problematik ihrer Erfassung für die Messen Ranft 2001.

⁶⁸ Bodemann 1883, S. 75 f.; Park 2005, S. 47; Holbach 2015, S. 167.

⁶⁹ Siehe Straube 2018, S. 36–41. Beispielhaft für die Beziehungen zwischen Lüneburg und Leipzig Witthöft 1999.

⁷⁰ Zu handelsgeschichtlichen „Massenquellen“ allg. Rauscher/Serles 2015.

⁷¹ Auch dies betont besonders Petersen.

⁷² Irsigler 1985; Irsigler 1998.

⁷³ Zur Frage der Anonymität von Kaufgeschäften und der Annahme eines „Stammpublikums“ in Hildesheim Fenske 2010, S. 484 f.

von Lüneburg enthält, erscheint dies jedenfalls kaum überraschend, zumal es sich hier um jene Gegend handelt, aus der die Familie Geldersen ursprünglich stammte.⁷⁴

Besondere Aufmerksamkeit verdienen neben der Herkunft und Spezialisierung der Besucher⁷⁵ sowie dem Umfang ihres Handels der Charakter und die Vielfalt der auf den Märkten angebotenen oder erworbenen Waren, bis hin zu den diversen Fisch- und speziell Heringsorten auf dem Lübecker Markt 1507 mit dem Aalborger Sommerhering als Beispiel⁷⁶ oder dem schwedischen Käse in Lüneburg 1454.⁷⁷ Dabei kann zwischen regional vorhandenen und von weither beschafften Produkten wie dem auf dem Hamburger Jahrmarkt verkauften, jedoch in Brügge erworbenen Tuch des Vicko von Geldersen,⁷⁸ zwischen leichten und schweren, einfach oder nur mit einigem Aufwand transportierbaren Gütern, sehr marktgängigen⁷⁹ und schwieriger abzusetzenden Artikeln, zwischen Massenprodukten für den alltäglichen Konsum und knappen Luxusgütern bzw. inferioren und bei höherem Einkommen nachgefragten superioren Erzeugnissen, zwischen Rohstoffen, Halbfertigwaren und Endprodukten, zwischen homogenen und qualitativ heterogenen Angeboten unterschieden werden und wäre dies, soweit möglich, in der Frequenz, Quantität und Qualität zu vergleichen.⁸⁰ In diesem Band werden immerhin verschiedene Erzeugnisse, die im hansischen Handel eine Rolle spielten, angesprochen oder stehen gar im Mittelpunkt: so das Holz bei Cezary Kardasz, der dazu immerhin etliches Zahlenmaterial liefern kann, Textilien bei Angela Huang, die die bislang zu wenig beachtete Exportbedeutung der Grautuch- und Leinenproduktion im Hanseraum herausstellt, oder Südwaren bei Jürgen Sarnowsky.

Von einer hansischen Warenkunde, die höchst wünschenswert wäre, sind wir indessen noch weit entfernt;⁸¹ ebenso gibt es bislang erst eine Annäherung an die Endverbraucher.⁸² Welch aussagekräftige Quellen für die Warenströme neben kaufmännischen Niederschriften gerade Rechnungen und sonstige Aufzeichnungen zu Zoll und Geleit bieten, hat Manfred Straube am Beispiel Mitteldeutschlands eindrucksvoll gezeigt⁸³ und wird auch von Stephan Selzer in diesem Band vorgeführt. Zugleich machen aber dessen Ausführungen und auch die von Cezary Kardasz sehr deutlich, welche großen Schwierigkeiten bei der vergleichenden Erfassung von Handelsgütern auf Grund der disparaten und z. T. wenig aussagekräftigen Aufzeichnungen mittelalterlicher und

⁷⁴ Nirnheim 1895, S. 86 Nr. 533.

⁷⁵ Zu den Schwierigkeiten hierbei und vorhandenen Quellen s. Beitrag von Volker Henn.

⁷⁶ Wehrmann 1864, S. 236 f.

⁷⁷ Bodemann 1883, S. 105.

⁷⁸ Dazu von Lehe 1966, S. 20.

⁷⁹ Marktgängigkeit nennt Max Weber das „Maß von Regelmäßigkeit, mit welcher jeweils ein Objekt marktmäßiges Tauschobjekt zu werden pflegt“; Weber 1972, S. 43.

⁸⁰ Zum Warenangebot als Forschungsgegenstand auch Bemerkungen bei Straube 2018, S. 28–30.

⁸¹ Dazu die Anregungen von Gelius 2006.

⁸² Hammel-Kiesow 1999; siehe auch Sammelband: Selzer 2018 (zum norddeutschen Raum Beiträge von Rabeler, Igel sowie aus archäologischer Sicht von Ring). Zum Deutschen Orden als Endverbraucher im vorliegenden Band Jürgen Sarnowsky.

⁸³ Straube 1996; Straube 2015.

frühneuzeitlicher Schreiber auftreten. Zumindest dann, wenn die Waren und Mengen spezifiziert aufgeführt, ihre Eigentümer (und nicht nur die Transporteure) sowie die Herkunft und genauen Zeiten ihres Transports oder Absatzes benannt werden, lässt bzw. ließe sich annähernd feststellen, wie der Anteil einzelner Produkte zueinander war, in welche Richtungen ihre Distribution erfolgte, welche saisonalen Schwankungen es dabei gab und inwieweit sich der Messehandel bei einer hansestädtischen Gruppe von „mit hochwertigen und Luxusgütern handelnden Kaufleuten“ konzentrierte bzw. umgekehrt Massengüter nicht termin- und messegebunden gehandelt wurden.⁸⁴ Auf verschiedenen Märkten überwiegen, was indessen kaum überraschend ist, bestimmte Warengruppen deutlich, so auf den Jahrmärkten im Deutschordensland Preußen zunächst Textilien, Fleisch und Vieh.⁸⁵ Teilweise änderten sich Bezugsorte bzw. Bezugsregionen im Laufe der Zeit.⁸⁶

Nicht zuletzt von solchen Faktoren hingen auch die Umsätze und Marktanteile der Handeltreibenden von der Polypolie bis zur Möglichkeit der Monopolbildung ab. Für die Akteure, deren Praktiken und die Beziehungen zueinander und zu Dritten⁸⁷ ist zudem die Organisation des Handels bis hin zu Formen der Vergesellschaftung⁸⁸ und zu Finanztechniken und Praktiken des Kredits zu bedenken,⁸⁹ etwa von einem Markt zum anderen wie bei einem Pelzverkauf des Hildebrand Veckinchusen, dem Kasin Reymeslaghe hierfür halb auf dem Markt von Turnhout, halb auf dem von Antwerpen bezahlen sollte.⁹⁰ Zu prüfen wäre insgesamt, ob es auf den Märkten bei differierenden Waren zu unterschiedlichen Organisationsformen beim Handel kam, so z. B. zu Lieferverträgen, und inwieweit bei Krediten auch kleinere Standorte für die Abrechnung und Begleichung von Schulden genutzt wurden.⁹¹ Generell ist beim Marktgeschehen auf Währungen und das eingesetzte Geld ebenso wie auf Maße und Gewichte zu achten.⁹²

5.

Die Entwicklung und Bedeutung von Messen und Märkten, deren Prosperität und Wachstum, Fortbestand oder aber Dahinschwinden waren, wie schon angedeutet, in erster Linie von den nur z. T. stabilen natürlichen, humanen oder finanziellen Ressourcen – auch als Produktionsfaktoren –, von dem Angebot bzw. der Nachfrage

⁸⁴ Letzteres die Annahme von Irsigler 2002, S. 35.

⁸⁵ Czaja 2000, S. 323. Zu einer Tendenz zur Spezialisierung von Märkten auch Volker Henn in diesem Bande.

⁸⁶ Dies gilt etwa für das Holz; s. Beitrag von Cezary Kardasz.

⁸⁷ Dazu auch Jeggle 2015 sowie Schläppi 2015.

⁸⁸ Dazu vor allem Cordes 1998.

⁸⁹ Allg. Denzel 2001. Für Jahrmärkte in Polen bereits Samsonowicz 1991; zu Hildesheim im 17./18. Jh. Fenske 2010.

⁹⁰ Lesnikov, S. 59 (Af 1 Fol. 38r Z. 3–4).

⁹¹ Für Preußen Sarnowsky 2002, S. 65.

⁹² Dazu Straube 2018, S. 30f. Zu Münze und Markt Derschka 2006.

vor Ort und vom verkehrsmäßigen Anschluss an größere Wirtschaftslandschaften mit Produzenten und Konsumenten sowie vom Stellenwert im Gesamtgefüge von Umschlagplätzen bedingt.⁹³ Gerade Letzteres hat bei unseren Betrachtungen eine wesentliche Rolle zu spielen, wobei die aufeinander abgestimmten Systeme von größeren Messen und Märkten und die Hierarchie der Standorte bereits von verschiedener Seite und speziell von Franz Irsigler untersucht wurden.⁹⁴ Für einzelne Räume, z. B. die Landschaft zwischen Weser und Elbe, waren sie auch Gegenstand der Emdener Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins 2001⁹⁵ und werden in diesem Band speziell für die östlichen Niederlande thematisiert.⁹⁶ Dass es großen Städten trotz ihrer wirtschaftlichen Potenz jedoch keineswegs gelingen musste, einen Wirtschaftsraum als größeres Hinterland dauerhaft an sich zu binden, hat Heidelore Böcker an Marktbindungen im südlichen Ostseeraum aufgezeigt.⁹⁷ Noch etwas genauer zu prüfen wäre, wie sich die Hierarchie und terminliche Abfolge von Messen und Märkten insgesamt auf das Kaufen und Verkaufen der hansischen Kaufleute auswirkte. So hat Stuart Jenks im 15. Jahrhundert eine starke Orientierung des Londonhandels am kontinentalen Messegeschehen beobachtet.⁹⁸ Von Interesse ist ferner, inwieweit einzelne Märkte als Zwischenstationen für bestimmte Waren fungierten und hier Groß- oder Zwischenhändler aktiv wurden.⁹⁹

6.

Aus ihren unterschiedlichen Voraussetzungen ergibt sich grundsätzlich eine Asymmetrie der beteiligten Akteure, je nachdem ob sie über bessere Finanz- und Wirtschaftsgrundlagen, größere und effizientere Netzwerke oder mit besonderen Rechten einhergehende Gruppenzugehörigkeiten,¹⁰⁰ präzisere oder schnellere Informationen verfügten bzw. ob ihnen Alternativen bei ihrem Handel zur Verfügung standen.¹⁰¹ Selbst wenn der Markt als ein „Verfahren“ verstanden wird, das in hohem Maße „auf der Offenheit, den Vergleichsmöglichkeiten und der Allokation über Preise

⁹³ Siehe auch Irsigler 2001, S. 57f.

⁹⁴ Z. B. Irsigler 2001. Siehe ebenfalls Hinweise bei Rothmann 2001, S. 92, 101 f. Wenig Systematik bei der Verteilung über das Jahr gab es nach Benders bei den geldrischen Märkten, wo auch lediglich Zutphen und Arnheim etwas herausragten; Benders 2001, hier bes. S. 659. Zur Entwicklung von Hierarchien im Hanseraum wichtig Jenks 2014, bes. S. 65, 75 f.

⁹⁵ Dazu Henn 2001; Holbach 2001; Irsigler 2002; Sarnowsky 2002; Eiden 2002; Looper 2003. Siehe ferner etwa Brübach 1996.

⁹⁶ Siehe Beitrag von Volker Henn.

⁹⁷ Böcker 2001, bes. S. 186f.

⁹⁸ Jenks 1996a, S. 62.

⁹⁹ Für die Südwaren siehe Sarnowsky in diesem Bande, u. a. zu Lemberg als Durchgangsstation.

¹⁰⁰ Die Notwendigkeit einer Beachtung gruppenbasierten Handels als Markt-Level betont auch Aleksandrova 2021, S. 125.

¹⁰¹ Allg. Neckel 2015, S. 94.

beruht“,¹⁰² ist er ja keine sozial- und machtfreie Zone¹⁰³ und stellt sich somit die Frage nach den Zugangsbedingungen und Spielräumen zum gewinnbringenden Handel, auch durch Lenkung von Warenströmen, nach der Konkurrenz, Konkurrenzfähigkeit und ebenso der Konkurrenzregulierung durch rechtliche Vorgaben. Marktverordnungen und sonstigen Regelungen, die wie bei Stapelrecht, Zoll, Geleit, Qualitätsrichtlinien und anderem Teilnehmer oder Waren betrafen, muss jedenfalls in der hansegeschichtlichen Forschung auch in Zukunft besondere Aufmerksamkeit zuteilwerden.¹⁰⁴ Wie weitgehend und wirksam war die Bindung des Warenverkehrs an bestimmte Standorte bis hin zu einer Stapelpolitik?¹⁰⁵ In welchem Maße wurde überhaupt Nichtmitgliedern von Sonderrechte beanspruchenden Gemeinschaften – als Beispiel für letztere seien die Gewandschneidergilden genannt – bzw. Auswärtigen der Zugang zu den Märkten geöffnet oder der Umgang mit bestimmten Waren erlaubt?¹⁰⁶ Wurden sie stattdessen – zum Schutz der einheimischen Händler – beschränkt, indem man ihnen wie z. B. fremden Krämern in Rostock 1383 nur dreimal jährlich ein Angebot gestattete?¹⁰⁷ Inwieweit wurden Marktbesuchsverbote bei zwischenstädtischen Konflikten eingesetzt, was z. B. zwischen Hildesheim und Hannover geschah?¹⁰⁸

Beim Gästerecht finden sich bekanntlich verschiedene Einschränkungen für den Kauf und Verkauf, die Butenhanzen, aber eben auch auswärtige Kaufleute aus Hansestädten betrafen.¹⁰⁹ Dennoch ist eine differenzierte Handhabung bei den Vorgaben und zugestandenen Handelsmöglichkeiten für hansische und nichthansische Kaufleute zu erkennen.¹¹⁰ Bei jeglichem protektionistischen Verhalten hat der historische Betrachter zudem das Problem, dass es kaum der Hanse als solcher zugeordnet oder gar mit einer grundsätzlichen Haltung, wie es die Vorstellung einer „Messefeindlichkeit“ suggeriert,¹¹¹ verbunden werden darf. Viel stärker sind stattdessen vorübergehende taktische Interessen sowie regionale oder lokale Umstände und vor Ort wirkende Kräfte zu bedenken, die zu flexibleren Verhaltensweisen beitrugen.¹¹²

¹⁰² Definition bei Spremann/Gantenbein 2013, S. 258, auch S. 17.

¹⁰³ Zur Kritik an andersartigen älteren Markttheorien, die sich freilich weniger auf konkrete Märkte als auf den Glauben an den freien Markt beziehen, etwa Ötsch 2019.

¹⁰⁴ Siehe Forderung bei Straube 2018, S. 24; die Bedeutung des „rechten“ Ablaufs bei Geschäften für das mittelalterliche Denken betont auch Kypta 2021, S. 12.

¹⁰⁵ Siehe z. B. Beitrag zu Friesland mit Blick auf Emden. Allgemein zum Stapel Gönnerwein 1939.

¹⁰⁶ Zur Rolle der Zünfte und kaufmännischen Vereinigungen in Bezug auf den Markt s. z. B. die Arbeiten von Sheilagh Ogilvie; stellvertretend Ogilvie 2011; zur Marktmanipulation etwa Ogilvie 2019, bes. S. 172–231.

¹⁰⁷ Fahlbusch u. a. 1992, Nr. 219 S. 241.

¹⁰⁸ Holbach 2017, S. 56 f.

¹⁰⁹ Für Hamburg z. B. Bolland 1960, 15 Art. 1–2; 17, Art. 34, 42 Art. 16; für Preußen Sarnowsky 2002, S. 67 f.

¹¹⁰ Jenks 1996b.

¹¹¹ Dazu Irsigler 2002, bes. S. 36, 46, 50.

¹¹² Jenks 1996b. Dies macht in seinem Beitrag über die IJsselstädte ebenfalls sehr deutlich Loooper, 2003, hier bes. S. 7, 11.

Der Erfolg oder Misserfolg von Messen und Märkten hing jedenfalls nicht zuletzt vom rechten Maß zwischen Freiheit¹¹³ und Gebundenheit und insgesamt vom Grad aktiver herrschaftlicher und städtischer bzw. genossenschaftlicher Unterstützung (oder Beeinträchtigung) ab, speziell bei der rechtlichen und infrastrukturellen Ausstattung. Dies gilt nicht nur in der Gründungssituation, sondern auch weiterhin. Denn Märkte können nur dann „Effizienzvorteile realisieren“, „wenn das fundamentale Ungewissheits- und Koordinationsproblem eingedämmt werden kann“ und „wenn die ökonomischen Interaktionen in soziale Strukturen oder Institutionen ‚eingebettet‘... sind“.¹¹⁴ Diese sollten und sollen eine größere Erwartungssicherheit schaffen, rechtswidriges Verhalten verhindern bzw. allzu risikoreich machen, aber auch niemanden vom Marktbesuch abschrecken und zu Verkäufen oder Käufen am Markt vorbei ermuntern.¹¹⁵ Dazu sind neben einem Vertrauen der Marktteilnehmer untereinander, das grundsätzlich auch durch „gemeinsam geteilte Normvorstellungen“ sowie die „Orientierung an kulturellen Konventionen und Narrationen“ erreicht werden kann,¹¹⁶ verbindliche Regeln notwendig,¹¹⁷ selbst wenn diese öfter gebrochen werden konnten und können und immer wieder neu erlassen oder ausgehandelt werden müssen.¹¹⁸ Die vergleichende Untersuchung der Einbettung von Märkten ist gerade mit Blick auf die Senkung von Transaktionskosten beim historischen Zugriff unerlässlich. Sie kann sich u. a. auf Verordnungen, auf Kontrollpersonal und -einrichtungen (wie die Legge), aber auch auf eine mit dem Marktgeschehen verbundene sonstige schriftliche, mündliche oder symbolische Kommunikation beziehen,¹¹⁹ die – z. B. über performative Akte zur Sichtbarmachung von Reputation – zur Aneignung oder Behauptung von Marktchancen beitragen konnte.¹²⁰

¹¹³ Für ein hohes Maß in Schonen siehe Beitrag von Carsten Jahnke.

¹¹⁴ Kraemer 2014, S. 202; Keuschnigg/Wolbring 2019, S. 20–24.

¹¹⁵ Siehe etwa Rössner 2017, S. 13. Zum Zusammenhang von embeddedness, trust sowie malfeasance bereits Granovetter 1985, bes. S. 487–493; zur Problematik sozialer Einbettung ferner etwa Deutschmann 2007; zu der Kontingenz von Märkten, dem Problem der Unsicherheit und Destabilisierung, der Erreichung von Vertrauen und Marktstabilisierungsprozessen allg. etwa auch Becker/Diaz-Bone/Gaßmann 2007, bes. S. 30–32; Beckert 2007; Skok 2018.

¹¹⁶ Allg. Kraemer 2014, S. 202; zur Bedeutung von Konventionen Salais 2007; zur „Économie des conventions“ auch Jeggle 2009, S. 6–14. Zum Vertrauen als Kategorie allg. Fiedler 2001; für die Hanse Selzer/Ewert 2001.

¹¹⁷ Zu Eigentumsrechten, staatlichen Strukturen und Tauschregeln als grundlegenden Elementen für Marktsituationen gemäß Neil Fligstein s. Swedborg 2009, S. 154.

¹¹⁸ In diesem Kontext für die frühe Neuzeit am Beispiel der Fleischversorgung Schläppi 2011; s. etwa auch Jeggle 2009, S. 5. Dass auch die Untersuchung des Missbrauchs von Ehrbarkeit und Vertrauen zur Täuschung anderer ein Thema sein kann, betont Aleksandrova 2021, S. 138.

¹¹⁹ Freitag 2013, S. 49–52; Munro 2001. Zur Bedeutung der Qualitätskontrolle u. a. Jeggle 2015, S. 75 f.; zu gewerblicher Produktion und Legge Jeggle 2011. Zu Ordnungen, Marktaufsicht und Personal etwa auch Park 2005, bes. S. 52–69. Für das Personal in Hildesheim im 17./18. Jh. Fenske 2004, S. 333. Eine Senkung der Transaktionskosten gerade durch die Ausbreitung regionaler Märkte sah gegeben Epstein 1994, bes. S. 468; zum Thema der Transaktionskostensenkung durch Märkte ferner etwa Dijkman 2011, bes. S. 17 f., 36–41; Epstein 2000, S. 59.

¹²⁰ Zu diesem Aspekt unter Anschluss an Bourdieu allg. Kraemer 2014, S. 223–230.

Dabei geht es nicht zuletzt um städtische Führungsgruppen und Herrschende, bei deren Beziehungen zu den auf ihren Märkten Handel treibenden Kaufleuten jeweils auch das Prinzip der Reziprozität zu berücksichtigen ist,¹²¹ sowie um ihre Motive zur Stärkung eigener Standorte der Wirtschaft.¹²² Bei den laikalen adeligen oder kirchlichen Herrschaftsträgern sind – neben der Verbesserung der eigenen finanziellen Situation über Abgaben wie Akzise, Zoll oder Geleitgebühr – für die Förderung von Märkten, die ihnen eine bessere Erfassung und Steuerung des Handels erlaubten, und für eine „Verkehrspolitik“ bei Land- und Wasserstraßen jeweils auch weitergehende territoriale oder sonstige Ziele zu bedenken.¹²³ Die Frage, inwieweit durch die stärkere herrschaftliche Durchdringung von Räumen mit dem Aufbau von Landesherrschaften sich überhaupt die Koordinaten für den Handel änderten,¹²⁴ stellt sich auch mit Blick auf die Märkte und wird in diesem Band – u. a. für Friesland – zumindest am Rande thematisiert.¹²⁵

Insgesamt sind jedenfalls alle Ansätze von an Abgaben interessierten Landesherren wie Städten zu beachten, ihre eigenen Messen und Märkte oder diejenigen befreundeter Orte zu stärken und eine Frequentierung anderer zu verhindern, wenn dies als nachteilig empfunden wurde. So schrieb der Magdeburger Rat 1462 an seinen Erzbischof Friedrich von Beichlingen, dass er dessen Wunsch nachkomme und seine Kaufleute und Bürger dazu anhalte, den neuerdings von Herzog Friedrich von Sachsen eingerichteten Neujahrsmarkt in Leipzig zu meiden. Denn er trage zur *vordruckinge und vornichtinge* der guten Freunde von Halle bei, zu deren Markt man stattdessen fahren wolle.¹²⁶ Umgekehrt verbot sein Nachfolger 1499 den Seinigen mit Blick auf die Leipziger Privilegien, zwei neue Jahrmärkte in Magdeburg aufzusuchen, und drohte Kaufleuten, die dorthin zögen, den Ausschluss von den Leipziger Messen an.¹²⁷

7.

Gerade die letzten Bemerkungen verweisen darauf, wie sehr der Markterfolg von der Stärke oder Schwäche benachbarter Standorte, von Strategien und Taktiken im Umgang mit solchen Konkurrenten sowie von der Fähigkeit zur Lösung von Konflikten und Beseitigung von Problemfeldern abhängen konnte. Letzteres gilt extern, von der

¹²¹ Allg. Keuschnigg/Wolbring 2019, S. 20f. Eine Einbindung von Amtsträgern aus der Kaufmannschaft selbst in die betreffende landesherrliche Verwaltung hat konstatiert für Bayern Hesse 2007, S. 253–255. Dies wäre auch für den Hanseraum weiter zu untersuchen. Dass politisches und ökonomisches Agieren nicht zu trennen sind und „the interaction between people at all levels“ stattfindet, „defined by collective agreements and the current balance of power in a given society“; betont zu Recht Aleksandrova 2021, S. 129.

¹²² Dazu die Bemerkungen von Rössner 2017, S. 189.

¹²³ Zum Geleit knapp Rothmann 2018, S. 185 f.; zur Problematik von „Verkehrspolitik“ für andere Räume z. B. Hesse 2007. Über das Ökonomische hinausgehende herrschaftliche Intentionen bei den Märkten betonte besonders Epstein 1994, S. 468; Epstein 2000, S. 81 f.

¹²⁴ Dies spielt eine Rolle u. a. bei Epstein 2000.

¹²⁵ Siehe meinen eigenen Beitrag.

¹²⁶ Hertel 1894, Nr. 841 S. 769 f.; Helbig 1952, Nr. 143 S. 84 f.

¹²⁷ Helbig 1952, Nr. 144 S. 85 f.; dazu und zu schon früheren Konflikten (1448) auch Wittek 2009, S. 41 f.

bereits erwähnten Ausschlusspolitik gegenüber fremden Kaufleuten und Waren wie den Verboten fremder Biere¹²⁸ bis hin zur Vermeidung von Gewalt und Straßenraub,¹²⁹ spielt aber auch intern eine wesentliche Rolle, waren doch Märkte zugleich Schauplatz von Machtkämpfen und von Streitigkeiten anderer Art.¹³⁰

Neben der Bereitstellung einer räumlichen, personellen und technisch-organisatorischen Infrastruktur ging es für die Städte also – wie schon angedeutet wurde – nicht nur immer wieder um einen Interessenausgleich mit anderen Standorten und ebenso mit Adeligen. Trotz eventuell gewollter Unterschiede und Besserstellung bestimmter Kaufleute¹³¹ musste man vielmehr auch vor Ort akzeptable Bedingungen für alle beteiligten Händlergruppen mit ihren Waren schaffen und – wie schon angedeutet – für die Einhaltung der Regeln beim Handel und die Abstellung von Missbräuchen bei Angebot und Nachfrage sorgen.¹³² So galt es z.B. Vorwegkäufe, insbesondere durch Gäste,¹³³ zu verhindern, Standards bei den Gütern zu gewährleisten¹³⁴ und im Zusammenhang damit Händler wie Konsumenten zu schützen, in deren Sinne einer Überhöhung von Preisen entgegenzuwirken, den Verkäufern zugleich aber ein ausreichendes Angebot und genügend Gewinnchancen zu ermöglichen. Wie regelte man also den Warenverkauf, so in Rostock 1360 mit Mengenbegrenzungen zwischen Flandernfahrern und Krämern betreffend Öl, Mandeln und Reis?¹³⁵ Gab es die uneingeschränkte Erlaubnis oder Einschränkungen für den Absatz bestimmter Waren? Als Beispiel für eine differenzierte Regelung sei hier nur auf Greifswald hingewiesen, wo um 1400 der Verkauf von Wachs aus Livland ohne Weiteres erlaubt war, aber niemand Krämerwaren anbieten durfte, wenn er sie nicht aus Flandern bezogen hatte. Gewürz aus Flandern hingegen durfte von dessen Importeuren nicht unterhalb eines Pfundes ausgewogen werden, für andere auf dem Markt stehende Krämer galt eine Mindestmenge von einem Viertelpfund.¹³⁶

Wie wurden auf der Messe und auf dem hansestädtischen oder von hansischen Kaufleuten besuchten Markt überhaupt Konflikte zwischen den Beteiligten gelöst, etwa bei Schulden und Zahlungsverzug?¹³⁷ Die Einbeziehung des Handelsrechts und der Handelsgerihtbarkeit gehört jedenfalls zur Betrachtung hinzu.¹³⁸ Welche Mittel wandte man konkret vor und auf den Märkten an, um die Qualitäten von Produkten zu sichern,¹³⁹ Betrügereien zu verhindern und Kunden zu schützen? Dies war u. a. durch schriftliche Nachweise von

¹²⁸ Für Hildesheim Holbach 2017, S. 62.

¹²⁹ Dazu z. B. Reininghaus 2018, S. 981. Zu Wachdiensten an den Toren s. Anm. 49 im Beitrag von Henn.

¹³⁰ Über „Macht als umstrittenes Kapital“ Fenske 2006, S. 138–183.

¹³¹ Allg. Kraemer 2014, S. 211–217.

¹³² Siehe auch Rössner 2017, S. 191–193.

¹³³ Für Hamburg Bolland 1960, 15, Art. 1; 17, Art. 34; 22, Art. 1–2 u. ö.

¹³⁴ Für Tuch z. B. Holbach 2015.

¹³⁵ Fahlbusch u. a. 1992, Nr. 226 S. 245 f.; HUB 3 Nr. 474 S. 234 f.

¹³⁶ Krause/Kunze 1900, S. 168.

¹³⁷ Für Frankfurt Rothmann 2008.

¹³⁸ Allg. und speziell mit Blick auf Wechselsmärkte Jeggle 2016, S. 51–54.

¹³⁹ Für den Markt wichtig war nicht nur die Qualität der Produkte, sondern auch die der Produzenten und deren Reputation; Jeggle 2009, S. 23 f.

Kaufleuten über ihre Herkunft und Waren möglich, z.B. beim Gewürzhandel in Hamburg 1483,¹⁴⁰ und vor allem bei einer Sortenvielfalt und der Gefahr von Verwechslungen wichtig. Als Beispiel können hier die Lübecker Bestimmungen für die Höker 1507 dienen. Sie legten genau fest, wie die guten Heringe gekennzeichnet sein sollten, nämlich mit dem *dubbelden cirkell*. Weiterhin bestimmten sie, an welcher Stelle des Marktes die verschiedenen Fischarten verkauft werden durften. Denn es waren nur die mit dem doppelten Kreis gekennzeichneten Schonenschen und Flämischen Heringe in der sog. Schonenschen Reihe zugelassen, während man die Sorten ohne Qualitätszeichen am Boden, wie den *wraggherinck*, *Schonschen unde Vlameschen*, *ock den Belteschen*, *Moenschen*, *Wyttowschen* Hering, weiter nach hinten zu rücken hatte und der Helgoländer Hering *nur up deme ronstene*, *dar de fruwen myt den potten sitten*, angeboten werden sollte.¹⁴¹

8.

Die schon erwähnten ungleichen Chancen der Akteure auf den Märkten ergaben sich nicht nur aus rechtlichen Vorgaben, die einzelne von ihnen begünstigten, sondern in starkem Maße auch aus ihren größeren oder kleineren ökonomischen Ressourcen, ihrem sozialen Status und ihrer mehr oder weniger ausgeprägten Teilhabe an verschiedenen Netzwerken.¹⁴² Dabei konnten sich, was beim hansischen Handel für verschiedene Waren zu beobachten ist, über die Besetzung von Lücken („structural holes“)¹⁴³ zwischen sonst nicht in Kontakt stehenden Anbietern und Abnehmern besondere Vorteile ergeben. Eine Ökonomie über Netzwerke, die „temporär stabil, potentiell disponibel“ sind,¹⁴⁴ lässt sich als vorteilhafte Form des Zusammenwirkens und „Spiels“¹⁴⁵ jedenfalls nicht nur in der modernen Wirtschaft beobachten,¹⁴⁶ sondern wird in jüngerer Zeit ebenso für das Mittelalter und gerade für die Hanse betont.¹⁴⁷ Sie implizierte zugleich die Einhaltung bestimmter Verhaltensnormen durch die Beteiligten,¹⁴⁸ führte, weil es das Erkennen und Sanktionieren von Fehlverhalten erleichterte,¹⁴⁹ zu mehr

¹⁴⁰ Sie sollten, wenn sie aus einer *Dudeschen henße stad* kamen, sich bestätigen lassen, dass sie Bürger und *van schiklicher handeling* und ihre Waren unverfälscht seien; Bolland 1960, 78, Art. 1.

¹⁴¹ Wehrmann 1864, S. 237.

¹⁴² Allg. u. a. Aspers 2015, S. 33–37; Diaz-Bone 2019; Priddat 2019.

¹⁴³ Zu diesem Begriff Burt 1995.

¹⁴⁴ Kabalak/Priddat 2011, S. 252 und insgesamt. Für die historische Netzwerkforschung etwa Düring u. a. 2016.

¹⁴⁵ In diesem Kontext Priddat 2019, S. 141.

¹⁴⁶ Bei der Betrachtung von Unternehmen als Governance-Entrepreneurs führt Stefan Hielscher als historisches Beispiel gerade die Hanse an und betont deren Rolle als Informationsnetzwerk, als Garant der Wirtschaftsordnung und durch militärische Operationen der „öffentlichen Ordnung“; Hielscher 2015, S. 185–187, 191. Zur berechtigten Kritik an einem Fortschrittsnarrativ (Bedeutungszunahme von Märkten, Liberalisierung, Öffnung, Integration) in Bezug auf die Marktentwicklung im Laufe der Geschichte Rössner 2017, S. 185, 187.

¹⁴⁷ Z.B. Selzer/Ewert 2001; Selzer/Ewert 2007; Ewert/Selzer 2010; Ewert/Selzer 2015.

¹⁴⁸ Dazu u. a. Engel 2010.

¹⁴⁹ Allg. Keuschnigg/Wolbring 2019, S. 22.

Handlungssicherheit und förderte das gegenseitige Vertrauen als Schlüsselkategorie auch des hansischen Handels.¹⁵⁰ Für die Märkte und Messen wäre im Einzelnen weiter zu überprüfen, inwieweit sich die Netzwerke hansestädtischer Bürger auf die Präsenz bzw. Vertretung der Akteure vor Ort und auf den Transport, die Lagerung und den Absatz von Waren auswirkten, für den man bekanntlich auf Verwandte, Geschäftspartner oder befreundete Berufsgenossen vor Ort zurückgreifen konnte. Über häufigere Kontakte und Mehrfachgeschäfte konnten sich ebenfalls besondere Beziehungen und Vertrauensverhältnisse zwischen Handelspartnern unterschiedlicher Provenienz ergeben, mit denen man nicht anderweitig verknüpft war. Da es dennoch Enttäuschungen und Fehlverhalten zwischen einander Bekannten geben konnte und man immer wieder auch Fremden begegnete, sind genauso jene Maßnahmen zu berücksichtigen, die die vertrauensvolle Begegnung von Handelspartnern zusätzlich zu unterstützen vermochten. So sind denn auch jene Personen einzubeziehen, die als spezielle Vermittler beim Handel fungierten, die über Kenntnisse der Waren und Kontakte zu Anbietern wie Abnehmern verfügten und für einen reellen Ablauf von Geschäften sorgen sollten.¹⁵¹

9.

Diese Fragen und Beispiele mögen genügen, um den Facettenreichtum des Tagungsthemas von Hannover anzudeuten, und sollen zugleich als Anregung zu fortgesetzter Beschäftigung mit den Märkten, Messen und Waren im hansischen Wirtschaftsraum verstanden werden. Denn noch eine Reihe weiterer Probleme wären anzugehen, z.B.: Inwieweit wirkte der hansische Handel stimulierend oder aber hemmend auf Marktentstehung, Marktgeschehen und Stadtentwicklung in verschiedenen Räumen ein, z.B. in Skandinavien?¹⁵² Wie war es im Hinblick auf Messen und Märkte mit der Solidarität innerhalb der Hanse bestellt, deren geringer Verfestigungsgrad statt institutioneller Mechanismen eher Egoismus bzw. eine Helfermoral mit Reziprozitätserwartung nahelegte?¹⁵³ Gab es Einbrüche beim Marktgeschehen und was sind die Gründe hierfür?¹⁵⁴ Inwieweit lässt sich eine Auswirkung von besonderen Ereignissen wie Kriegen,¹⁵⁵ Seuchen, Katastrophen¹⁵⁶ oder überhaupt von Witterungseinflüssen¹⁵⁷

¹⁵⁰ Selzer/Ewert 2001. In diesem Zusammenhang ferner oben Anm. 116 sowie Bergier 2001, bes. S. 845 f.

¹⁵¹ Auf deren Bedeutung weist hin auch Kypta 2021, S. 13, unter Bezug auf Börner/Quint 2010.

¹⁵² Siehe Bemerkung bei Hietala/Lilja 2007, S. 179. Für Dänemark Riis 2007, bes. S. 231–233.

¹⁵³ Zur Problematik von Solidarität und Märkten Pies 2015b, bes. S. 121.

¹⁵⁴ Dass der Bevölkerungsrückgang des 14. Jh.s und die sog. „Agrarkrise“ „nicht mit einer allgemeinen Schwäche des Marktgeschehens“ einhergingen, betont Rothmann 2018, S. 187. Dass es insgesamt immer wieder „rise and decline“ und keine kontinuierliche Entwicklung hin zu einer freien Marktwirtschaft gab, hat Bas van Bavel herausgestellt; zu diesem zyklischen Modell van Bavel 2016.

¹⁵⁵ Mehrfach fiel durch solche Umstände die Magdeburger Herrenmesse aus; Wittek 2009, S. 35.

¹⁵⁶ Dazu, allerdings für den Ostalpenraum, Rohr 2013.

¹⁵⁷ Hinweise bei Stark 2002, S. 230. Zur Marktmeteorologie allg. Fenske 2006, S. 86–93.

auf die hansestädtischen Märkte beobachten und wie reagierte man auf besondere Herausforderungen? Aufmerksamkeit müsste auch den Preisen und ihrer Entwicklung geschenkt werden. Schwierig dürfte es angesichts der Quellenlage indessen sein, für das Mittelalter Preisgefälle zwischen Märkten und „Wertschöpfungsketten“¹⁵⁸ durch Transaktionen auf verschiedenen Märkten zu verfolgen.¹⁵⁹

Bei der Betrachtung von Märkten im Hanseraum als „komplexe Figurationen sozialer Interaktion“¹⁶⁰ könnten in der weiteren Forschung dann auch die kulturellen Funktionen von Märkten stärker behandelt werden. Denn wenn man Markt im umfassenden Sinne als Möglichkeit wirtschaftlichen wie sozialen Austauschs versteht, ist er als Ort der Kommunikation – die auch zur Weitergabe wirtschaftlich relevanter Informationen diene –¹⁶¹ ja eine Stätte willkommener, bisweilen auch weniger willkommener kultureller Begegnung.¹⁶² Jedenfalls wäre die Nutzung der jeweiligen Marktplätze zu städtischen, herrschaftlichen oder kirchlichen Inszenierungen, z. B. beim Strafvollzug oder bei Prozessionen, als sichtbare Austragungsorte von Konflikten oder als Möglichkeiten zum Feiern und zur Unterhaltung im Zusammenhang mit kulturwissenschaftlichen Fragestellungen zu berücksichtigen.¹⁶³ Welche Faszination schon ein Markt an sich mit seiner bunten Vielfalt auf die Besucher ausüben konnte, hat Franz Irsigler seinerzeit mit einem Zitat aus dem Parzivalroman des Chrétien de Troyes illustriert.¹⁶⁴ Gerade Jahrmärkte zogen Unterhaltungskünstler an, boten einen Rahmen für Events wie den Rostocker Glückshafen 1519 zum Pfingstmarkt,¹⁶⁵ gaben Gelegenheit zum Spiel.¹⁶⁶ So ist in Stralsund im 16. Jahrhundert von einem Wilhelm de Voss die Rede, *so up allen jarmarkit eine spielschüll und glück plecht tho holden*.¹⁶⁷ Wie sehr gerade der nur an besonderen Tagen stattfindende periodische Markt als positives Ereignis empfunden wurde, macht eine Aussage des Kölner Chronisten Hermann Weinsberg zum Kölner Schützenfest von 1581 deutlich: *Da waren vil kraim an der hetken, vil spilbanen, vil bougen, peifen, violen, wart wein und beir gezapt und vil freude, wie auf einem jarmarkt*.¹⁶⁸

¹⁵⁸ Priddat 2019, S. 144.

¹⁵⁹ Preise und Geld als entscheidend für jeden Marktaustausch, zugleich die Schwierigkeiten ihrer Erforschung betonen auch Brugger u. a. 2019, S. 104–106.

¹⁶⁰ Jeggle 2015, S. 71 im Anschluss an Aspers; s. auch Jeggle 2009, S. 5.

¹⁶¹ Generell Jeannin 2001.

¹⁶² Dazu ist auch an Berufsgruppen wie Prostituierte, Betrüger, Diebe oder Berufsspieler zu denken. Siehe u. a. Czaja 2000, S. 328.

¹⁶³ Beispielhaft für das niederösterreichische Scheibbs im 18. Jh. Scheutz 2004. Im Zusammenhang mit der Rechtssymbolik sei die Marktfahne erwähnt; für Hamburg siehe Bolland 1960, 139 Art. 92; 145 Art. 99. Zu Marktkreuzen siehe etwa die Beiträge von Volker Henn und Carsten Jahnke in diesem Bande.

¹⁶⁴ Irsigler 1996, S. 1.

¹⁶⁵ Holbach 2014, S. 367–370.

¹⁶⁶ Für Magdeburg Wittek 2009, S. 43 f.; für Leipzig Hauffe/Höer/Klücklich 1999. Für Hildesheim Fenske 2004, S. 337 sowie ausführlich Fenske 2006, S. 94–137. Für die frühe Zeit bereits Pauly 2007b, S. 303 f.

¹⁶⁷ StA Stralsund, Rep. 3, Nr. 1451.

¹⁶⁸ <http://www.weinsberg.uni-bonn.de/Edition/Liber_Senectutis/Liber_Senectutis.htm> zum 1. August 1581.

Bibliographie

Quellen

StA Stralsund – Stadtarchiv Stralsund, Rep. 3: Gerichtswesen der Stadt Stralsund, Nr. 1451.

Bodemann 1883 – Eduard BODEMANN (Bearb.), *Die älteren Zunfturkunden der Stadt Lüneburg* (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 1), Hannover 1883.

Bolland 1960 – Jürgen BOLLAND (Bearb.), *Hamburgische Burspraken 1346 bis 1594. Mit Nachträgen bis 1699* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 6), Hamburg 1960.

Fahlbusch u. a. 1992 – Friedrich Bernward FAHLBUSCH u. a. (Bearb.), *Urkunden zur Geschichte des Städtewesens in Mittel- und Niederdeutschland*, Bd. 2 (Städteforschung C/4), Köln u. a. 1992.

Helbig 1952 – Herbert HELBIG (Hg.), *Quellen zur älteren Wirtschaftsgeschichte Mitteldeutschlands*, Teil II (Studienbücherei 10), Weimar 1952.

HUB – Hansisches Urkundenbuch, 11 Bde., Halle u. a. 1876–1939.

Hertel 1894 – Gustav HERTEL (Bearb.), *Urkundenbuch der Stadt Magdeburg*, Bd. 2 (Geschichtsquellen der Provinz Sachsen und angrenzender Gebiete 27), Halle 1894.

Krause/Kunze 1900 – Oskar KRAUSE/Karl KUNZE (Hgg.), *Die älteren Zunfturkunden der Stadt Greifswald*, Teil 1, in: *Pommersche Jahrbücher* 1, 1900, S. 97–167.

Lesnikov 1973 – Michail P. LESNIKOV, *Die Handelsbücher des hansischen Kaufmannes Hildebrand Veckinchusen* (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte 19), Berlin 1973.

Lesnikov/Stark 2013 – Michail P. LESNIKOV/Walter STARK (Hgg.), *Die Handelsbücher des Hildebrand Veckinchusen. Kontobücher und übrige Manuale* (QDHG N. F. 67), Köln u. a. 2013.

Nirrnheim 1895 – Hans NIRRNHEIM (Bearb.), *Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen*, Hamburg u. a. 1895.

Wehrmann 1864 – C[arl] WEHRMANN (Hg.), *Die älteren Lübeckischen Zunftrollen*, Lübeck 1864.

Literatur

Achilles 1989 – Walter ACHILLES, *Der historische Marktplatz – Gestalt und Bebauung*, in: Achilles u. a. 1989, S. 23–58.

Achilles u. a. 1989 – Walter ACHILLES u. a., *Der Marktplatz zu Hildesheim. Dokumentation des Wiederaufbaus*, Hildesheim 1989.

Aleksandrova 2021 – Maria ALEKSANDROVA, Markets and their Agents in History: Some Theoretical Reflections, in: Skambraks/Bruch/Kypta 2021, S. 121–144.

Andermann 2016 – Ulrich ANDERMANN, Rathaus, Recht und politische Öffentlichkeit. Wandlungsphänomene aus rechthistorischer Perspektive, in: *OsnMitt.* 121, 2016, S. 9–20.

Aspers 2015 – Patrik ASPERS, *Märkte* (Wirtschaft und Gesellschaft), Wiesbaden 2015.

van Bavel 2016 – Bas VAN BAVEL, *The invisible hand? How market economies have emerged and declined since AD 500*, Oxford 2016.

van Bavel u. a. 2012 – Bas VAN BAVEL u. a., The organisation of markets as a key factor in the rise of Holland from the fourteenth to the sixteenth century: a test case for an institutional approach, in: *Continuity and Change* 27, 3, 2012, S. 347–378.

Beckert 2007 – Jens BECKERT, Die soziale Ordnung von Märkten, in: Beckert/Diaz-Bone/Ganßmann 2007a, S. 43–62.

Beckert/Diaz-Bone/Ganßmann 2007a – Jens BECKERT/Rainer DIAZ-BONE/Heiner GANSSMANN (Hgg.), *Märkte als soziale Strukturen* (Theorie und Gesellschaft 63), Frankfurt a. M. u. a. 2007.

Beckert/Diaz-Bone/Ganßmann 2007b – Jens BECKERT/Rainer DIAZ-BONE/Heiner GANSSMANN, Einleitung. Neue Perspektiven für die Marktsoziologie, in: Beckert/Diaz-Bone/Ganßmann 2007a, S. 19–39.

Benders 2001 – Jeroen A. BENDERS, ‚Item instituimus ibidem singulis annis nundinas‘. Fairs in the principality of Guelders, 1294–1543, in: Cavaciocchi 2001, S. 645–667.

Bergier 2001 – Jean François BERGIER, Marchands en foires, entre confiance et concurrence, in: Cavaciocchi 2001, S. 837–846.

Böcker 2001 – Heidlore BÖCKER, Marktbindungen im „Kernraum“ der Hanse. Akzeptanz und Widerstand bei der Einordnung in ein System, in: Olaf B. RADER (Hg.), *Turbata per aequora mundi. Dankesgabe Eckhard Müller-Mertens* (Monumenta Germaniae Historica Studien und Texte 29), Hannover 2001, S. 167–187.

Börner/Quint 2010 – Lars BÖRNER/Daniel QUINT, *Medieval Matching Markets*. School of Business & Economics. Discussion Paper 2010/31 <<https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1727700>>.

Borck 1989 – Heinz-Günther BORCK, Marktplatz und Stadtgeschichte am Beispiel der Stadt Hildesheim, in: Achilles u. a. 1989, S. 9–22.

Bräuer 1999 – Helmut BRÄUER, Leipzigs Messen und die armen Leute während der frühen Neuzeit. Beobachtungen, Anregungen, Fragen, in: Zwahr/Topfstedt/Bentele 1999, S. 317–328.

Märkte, Messen und Waren als Thema der hansischen Geschichte

Brodbeck 2015 – Karl-Heinz BRODBECK, Güterbegriff und Marktbegriff. Zu den Grundlagen der Theorie des Marktes, in: Walter Otto ÖTSCH u. a. (Hgg.), *Markt! Welcher Markt?. Der interdisziplinäre Diskurs um Märkte und Marktwirtschaft* (Kritische Studien zu Markt und Gesellschaft 8), Marburg 2015, S. 27–50.

Brübach 1994 – Nils BRÜBACH, *Die Reichsmessen von Frankfurt am Main, Leipzig und Braunschweig (14.–18. Jahrhundert)* (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 55), Stuttgart 1994.

Brübach 1996 – Nils BRÜBACH, Kauffschlag und Herrenmesse – Messen und Jahrmärkte und ihre Funktion für den Raum zwischen Weser und Elbe, in: Puhle 1996, S. 375–395.

Brugger u. a. 2019 – Eva BRUGGER u. a., Introduction into the Study of Markets, in: Ulla KYPTA/Julia BRUCH/Tanja SKAMBRACKS (Hgg.), *Methods in Premodern Economic History. Case studies from the Holy Roman Empire, c. 1300–c. 1600* (Palgrave Studies in Economic History), Cham 2019, S. 99–130.

Burt 1995 – Ronald S. BURT, *Structural holes: the social structure of competition*, Cambridge/Mass. u. a. 1995.

Cavaciocchi 2001 – Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee secc. XIII–XVIII* (Istituto Internazionale di Storia Economica „F. Datini“ Prato Serie II – Atti delle „Settimane di Studi“ e altri Convegni 32), Prato 2001.

Christensen 1998 – Margit CHRISTENSEN, Zur Bebauung und zur Handels-, Produktions- und Wohnnutzung des Marktes bis um 1800, in: Siewert 1998, S. 46–59.

Cordes 1998 – Albrecht CORDES, *Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum* (QDHG N. F. 45), Köln u. a. 1998.

Czacharowski 2007 – Antoni CZACHAROWSKI, Jahrmärkte und Messen im mittelalterlichen Polen, in: Irsigler/Pauly 2007, S. 235–241.

Czaja 2000 – Roman CZAJA, Jahrmärkte im Ordensland Preußen im Mittelalter, in: Bernhart JÄHNIG/Georg MICHELS (Hgg.), *Das Preußenland als Forschungsaufgabe. Eine europäische Region in ihren geschichtlichen Bezügen. Festschrift für Udo Arnold zum 60. Geburtstag* (Einzelschriften der Historischen Kommission für west- und ostpreußische Landesforschung 20), Lüneburg 2000, S. 319–328.

Denzel 2001 – Markus A. DENZEL, Der Beitrag von Messen und Märkten zum Integrationsprozess des internationalen bargeldlosen Zahlungsverkehrssystems in Europa (15.–18. Jahrhundert), in: Cavaciocchi 2001, S. 819–835.

Denzel 2018a – Markus A. DENZEL (Hg.), *Europäische Messegeschichte. 9.–19. Jahrhundert*, Köln u. a. 2018.

Denzel 2018b – Markus A. DENZEL, Das System der Messen in Europa – Rückgrat des Handels, des Zahlungsverkehrs und der Kommunikation (9. bis 19. Jahrhundert), in: DENZEL 2018a, S. 369–431.

Derschka 2006 – Harald DERSCHKA, Münze und Markt. Der gemeinsame Beitrag von Archäologie und Numismatik zur Kenntnis des Münzhandwerks und der Marktwirtschaft im Mittelalter, in: *ZAM* 34, 2006, S. 173–180.

Deutschmann 2007 – Christoph DEUTSCHMANN, Unsicherheit und soziale Einbettung: Konzeptionelle Probleme der Wirtschaftssoziologie, in: Beckert/Diaz-Bone/Ganßmann 2007a, S. 79–93.

Diaz-Bone 2010 – Rainer Diaz-BONE, Märkte als Netzwerke, in: Christian STEGBAUER/Roger HÄUSSLING (Hgg.), *Handbuch Netzwerkforschung* (Netzwerkforschung 4), Wiesbaden 2010, S. 615–626.

Dijkman 2011 – Jessica DIJKMAN, *Shaping Medieval Markets. The Organisation of Commodity Markets in Holland, c. 1200–c. 1450* (Global Economic History Series), Leiden u.a. 2011.

Düring u. a. 2016 – Marten DÜRING u. a. (Hgg.), *Handbuch Historische Netzwerkforschung. Grundlagen und Anwendung* (Schriften des Kulturwissenschaftlichen Instituts Essen (KWI) zur Methodenforschung 1), Münster 2016.

Ebeling u. a. 2001 – Dietrich EBELING u. a. (Hgg.), *Landesgeschichte als multidisziplinäre Wissenschaft. Festgabe für Franz Irsigler zum 60. Geburtstag*, Trier 2001.

Ehmann 1987 – Eugen EHMANN, *Markt und Sondermarkt. Zum räumlichen Geltungsbereich des Marktrechts im Mittelalter* (Nürnberger Werkstücke zur Stadt- und Landesgeschichte 40), Nürnberg 1987.

Eiden 2002 – Herbert EIDEN, Die Hanse, die Leipziger Messen und die ostmitteleuropäische Wirtschaft, in: *HGBll.* 120, 2002, S. 73–95.

Engel 2010 – Alexander ENGEL, Homo oeconomicus trifft ehrbaren Kaufmann. Theoretische Dimensionen und historische Spezifität kaufmännischen Handelns, in: Häberlein/Jeggle 2010, S. 145–172.

Ennen 1996 – Edith ENNEN, Die Rheinlande, Mittel- und Osteuropa im Antwerpener Messenetz, in: Johanek/Stoob 1996, S. 87–104.

Epstein 1994 – S[tephan] R. EPSTEIN, Regional fairs, institutional innovation, and economic growth in late medieval Europe, in: *EcHistRev.* 47,3, 1994, S. 459–482.

Epstein 2000 – S[tephan] R. EPSTEIN, *Freedom and Growth. The rise of states and markets in Europe, 1300–1750*, London u.a. 2000.

Epstein 2001– Stephan R. EPSTEIN, Fairs, Towns and States in Renaissance Europe, in: Cavaciocchi 2001, S. 71–90.

Ewert/Selzer 2010 – Ulf Christian EWERT/Stephan SELZER, Wirtschaftliche Stärke durch Vernetzung. Zu den Erfolgsfaktoren des hansischen Handels, in: Häberlein/Jeggle 2010, S. 39–69.

Märkte, Messen und Waren als Thema der hansischen Geschichte

Ewert/Selzer 2015 – Ulf Christian EWERT/Stephan SELZER, Social Networks, in: Donald J. HARRELD, *A Companion to the Hanseatic League* (Brill's Companions to European History 8), Leiden u. a. 2015, S. 162–193.

Fenske 2004 – Michaela FENSKE, Marktkultur in der Frühen Neuzeit. Ein Werkstattbericht, in: Susanne RAU/Gerd SCHWERHOFF (Hgg.), *Zwischen Gotteshaus und Taverne. Öffentliche Räume in Spätmittelalter und Früher Neuzeit* (Norm und Struktur 21), Köln u. a. 2004, S. 327–338.

Fenske 2006 – Michaela FENSKE, *Marktkultur in der Frühen Neuzeit. Wirtschaft, Macht und Unterhaltung auf einem städtischen Jahr- und Viehmarkt*, Köln u. a. 2006.

Fenske 2010 – Michaela FENSKE, Kredit im Kontext der frühneuzeitlichen Marktkultur. Zahlungspraktiken auf einem Jahr- und Viehmarkt, in: Häberlein/Jeggle 2010, S. 477–492.

Fiedler 2001 – Martin FIEDLER, Vertrauen ist gut, Kontrolle ist teuer. Vertrauen als Schlüsselkategorie wirtschaftlichen Handelns, in: *Geschichte und Gesellschaft* 27, 2001, S. 576–592.

Flume 2019 – Johannes W. FLUME, *Marktaustausch. Grundlegung einer juristisch-ökonomischen Theorie des Austauschverkehrs* (Jus Privatum 235), Tübingen 2019.

Fontaine 2011 – Laurence FONTAINE, Märkte als Chance für die Armen in der Frühen Neuzeit, in: *ZAA* 59, 2, 2011, S. 38–53.

Freitag 2013 – Werner FREITAG, Städtische Märkte in der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt. Topographie, Funktionalität und symbolische Kommunikation, in: Lukas MORSCHER/Martin SCHEUTZ/Walter SCHUSTER (Hgg.), *Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Treffpunkte, Verkehr und Fürsorge* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 24), Innsbruck u. a. 2013, S. 39–58.

Gelius 2006 – Rolf GELIUS, Vom Nutzen einer hansischen Warenkunde, in: *HGBll.* 124, 2006, S. 93–113.

Gönnenwein 1939 – Otto GÖNNENWEIN, *Das Stapel- und Niederlagsrecht* (QDHG N. F. 11), Weimar 1939.

Granovetter 1985 – Marc GRANOVETTER, Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness, in: *American Journal of Sociology* 91, 1985, S. 481–510.

Häberlein/Jeggle 2010 – Mark HÄBERLEIN/Christof JEGGLE (Hgg.), *Praktiken des Handels. Geschäfte und soziale Beziehungen europäischer Kaufleute in Mittelalter und früherer Neuzeit* (Irseer Schriften N. F. 6), Konstanz 2010.

Hammel-Kiesow 1999 – Rolf HAMMEL-KIESOW, Wer kaufte die Waren im hansischen Handel? Eine Annäherung an die Endverbraucher, in: Nils JÖRN/Detlef KATTINGER/Horst WERNICKE (Hgg.), „*kopet uns verk by tyden*“. *Beiträge zur hansischen und preußischen Geschichte. Walter Stark zum 75. Geburtstag*, Schwerin 1999, S. 73–80.

Hauffe/Höer/Klücklich 1999 – Katja HAUFFE/Ines HÖER/Yvonne KLÜGLICH, Messevergnügungen, in: Zwahr/Topfstedt/Bentele 1999, S. 301–316.

Henn 1996 – Volker HENN, Missglückte Messegründungen des 14. und 15. Jahrhunderts, in: Johaneck/Stoob 1996, S. 205–222; Wiederabdruck in: Henn 2009, S. 269–288.

Henn 2001 – Volker HENN, Jahrmärkte und Messen im Weser-Elbe-Raum im späten Mittelalter, in: Ebeling u. a. 2001, S. 269–292; Wiederabdruck in: Henn 2009, S. 325–348.

Henn 2009 – Volker HENN, *Aus rheinischer, westfälischer und hansischer Geschichte*, Trier 2009.

Hesse 2007 – Christian HESSE, Handel und Straßen. Der Einfluss der Herrschaft auf die Verkehrsinfrastruktur in Fürstentümern des spätmittelalterlichen Reiches, in: Rainer Christoph SCHWINGES (Hg.), *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter* (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, S. 229–256.

Hielscher 2015 – Stefan HIELSCHER, Unternehmen als Governance-Entrepreneure: Die politische Rolle moderner Unternehmen im Kontext der kommerziellen und industriellen Revolution, in: Pies 2015a, S. 181–193.

Hietala/Lilja 2007 – Markets and Urbanization in Finland and Sweden prior to 1800, in: Irsigler/Pauly 2007, S. 177–206.

Holbach 1998 – Rudolf HOLBACH, Die preußischen Hansestädte und die Niederlande, in: Zenon Hubert NOWAK/Janusz TANDECKI (Hgg.), *Die preußischen Hansestädte und ihre Stellung im Nord- und Ostseeraum des Mittelalters*, Toruń 1998, S. 91–111.

Holbach 2001 – Rudolf HOLBACH, Jahrmärkte und Handelsbeziehungen zwischen Weser und Ems im späten Mittelalter, in: Ebeling u. a. 2001, S. 223–268.

Holbach 2014 – Rudolf HOLBACH, „Der erste Zettel kriegt einen silbernen Becher von 10 Gulden“: Zum Verhältnis von Fest, Feiern, Spiel und materieller Kultur in spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Städten, in: Michael HUNDT/Jan LOKERS (Hgg.), *Hanse und Stadt. Akteure, Strukturen und Entwicklungen im regionalen und europäischen Raum. Festschrift für Rolf Hammel-Kiesow zum 65. Geburtstag*, Lübeck 2014, S. 367–381.

Holbach 2015 – Rudolf HOLBACH, Cloth Production and Cloth Trade in Hanseatic Towns with Regional and Non-regional Products Reflected in Normative and Other Sources, in: Huang/Jahnke 2015, S. 167–188.

Holbach 2016 – Rudolf HOLBACH, Mittelalterliche Zünfte und Handwerker im Lichte wirtschafts-, sozial- und kulturwissenschaftlicher Theorien, in: Eva JULLIEN/Michel PAULY (Hgg.), *Craftsmen and Guilds in the Medieval and Early Modern Periods* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beih. 235), Stuttgart 2016, S. 15–36.

Märkte, Messen und Waren als Thema der hansischen Geschichte

Holbach 2017 – Rudolf HOLBACH, Hildesheim, Hanse, Handelsnetz, in: Monika E. MÜLLER/Jens REICHE (Hgg.), *Zentrum oder Peripherie? Kulturtransfer in Hildesheim und im Raum Niedersachsen (12.–15. Jahrhundert)* (Wolfenbütteler Mittelalter-Studien 32), Wiesbaden 2017, S. 53–74.

Holbach 2018 – Rudolf HOLBACH, Oldenburg und die Hanse im späten Mittelalter, in: *Oldenburger Jahrbuch* 118, 2018, S. 9–34.

Huang/Jahnke 2015 – Angela Ling HUANG/Carsten JAHNKE (Hgg.), *Textiles and the Medieval Economy. Production, Trade and Consumption of Textiles, 8th–16th Centuries* (Ancient Textiles Series 16), Oxford u. a. 2015.

Igel 2002 – Karsten IGEL, Von der Straße zum Platz. Der Osnabrücker Markt – Ein Stadt-Raum im Wandel, in: Wolfgang SCHLÜTER (Hg.), *Mercatum et Monetam. 1000 Jahre Markt-, Münz- und Zollrecht in Osnabrück* (Schriften zur Archäologie des Osnabrücker Landes 3), Bramsche 2002, S. 171–196.

Igel 2006 – Karsten IGEL, Vom Gewerberaum zum Repräsentationsraum. Der Altstädter Markt in Osnabrück zwischen dem 13. und dem 16. Jahrhundert, in: *ZAM* 34, 2006, S. 203–214.

Igel 2013 – Karsten IGEL, Platz für die Herrschaft. Raumgestalt(ungen) und politische Öffentlichkeit im spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Osnabrück, in: *OsnMitt.* 118, 2013, S. 9–33.

Igel 2018 – Karsten IGEL, Die Kirche auf dem Markt. Geistliche Institutionen als Konsumenten in mittelalterlichen Städten, in: Selzer 2018, S. 155–178.

Irsigler 1985 – Franz IRSIGLER, Kaufmannstypen im Mittelalter, in: Cord MECKSEPER (Hg.), *Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650. Ausstellungskatalog*, Bd. 3, Stuttgart-Bad Cannstadt 1985, S. 385–397.

Irsigler 1996 – Franz IRSIGLER, Jahrmärkte und Messesysteme im westlichen Reichsgebiet bis ca. 1250, in: Johanek/Stoob 1996, S. 1–33; Wiederabdruck in: Irsigler 2006, S. 395–428.

Irsigler 1998 – Franz IRSIGLER, Erscheinungsbild und Erfahrungswelt des hansischen Kaufmanns, in: Horst WERNICKE/Nils JÖRN (Hgg.), *Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtsgeschichte* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 31), Weimar 1998, S. 11–21; Wiederabdruck in: Irsigler 2006, S. 457–467.

Irsigler 1999 – Franz IRSIGLER, Markt- und Messeprivilegien auf Reichsgebiet im Mittelalter, in: Barbara DÖLEMAYER/Heinz MOHNHAUPT (Hgg.), *Das Privileg im europäischen Vergleich*, Bd. 2 (Studien zur europäischen Rechtsgeschichte 125), Frankfurt am Main 1999, S. 189–214.

Irsigler 2001 – Franz IRSIGLER, La fonction des foires dans l'intégration des économies européennes au moyen âge, in: Cavaciocchi 2001, S. 49–69.

Irsigler 2002 – Franz IRSIGLER, Messehandel – Hansehandel, in: *HGBll.* 120, 2002, S. 33–50.

Irsigler 2006 – Volker HENN u.a. (Hgg.), *Miscellanea Franz Irsigler. Festgabe zum 65. Geburtstag*, Trier 2006.

Irsigler/Pauly 2007 – Franz IRSIGLER/Michel PAULY (Hgg.), *Messen, Jahrmärkte und Stadtentwicklung in Europa. Foires, marchés annuels et développement urbain en Europe* (Beiträge zur Landes- und Kulturgeschichte 5), Trier 2007.

Jancke/Schläppi 2015 – Gabriele JANCKE/Daniel SCHLÄPPI (Hgg.), *Die Ökonomie sozialer Beziehungen. Ressourcenbewirtschaftung als Geben, Nehmen, Investieren, Verschwenden, Haushalten, Horten, Vererben, Schulden*, Stuttgart 2015.

Jeannin 2001 – Pierre JEANNIN, La diffusion de l'information, in: Cavaciocchi 2001, S. 231–262.

Jeggle 2004 – Christof JEGGLE, Nahrung und Markt in Ökonomien städtischer Gewerbe in der Frühen Neuzeit. Methodische Überlegungen am Beispiel des Leinengewerbes in Münster/Westfalen, in: Robert BRANDT/Thomas BUCHNER (Hgg.), *Nahrung, Markt oder Gemeinnutz. Werner Sombart und das vorindustrielle Handwerk*, Bielefeld 2004, S. 94–130.

Jeggle 2009 – Christof JEGGLE, *Leinen aus Münster/Westfalen im 16. und 17. Jahrhundert*, Diss. Berlin 2009.

Jeggle 2011 – Christof JEGGLE, Gewerbliche Produktion und die Regulierung von Märkten. Das Leinengewerbe in Münster/Westfalen in der Frühen Neuzeit, in: Müller/Schmidt/Tissot 2011, S. 91–104.

Jeggle 2015 – Christof JEGGLE, Ressourcen, Märkte und die Ökonomie sozialer Beziehungen, in: Jancke/Schläppi 2015, S. 65–88.

Jeggle 2016 – Christof JEGGLE, Gute Ordnung der Wechselsmärkte? Marktexpansion und Handelsgerechtheit im 17. Jahrhundert, in: Sandra RICHTER/Guillaume GARNER (Hgg.), *„Eigennutz“ und „gute Ordnung“. Ökonomisierungen der Welt im 17. Jahrhundert* (Wolfenbütteler Arbeiten zur Barockforschung 54), Wiesbaden 2016, S. 49–66.

Jenks 1996a – Stuart JENKS, England und die kontinentalen Messen im 15. Jahrhundert und die Entstehung der Merchant Adventurers, in: Johaneck/Stoob 1996, S. 57–86.

Jenks 1996b – Stuart JENKS, Zum hansischen Gästerecht, in: *HGBll.* 114, 1996, S. 3–60.

Jenks 2005 – Stuart JENKS, Transaktionskostentheorie und die mittelalterliche Hanse, in: *HGBll.* 123, 2005, S. 31–42.

Jenks 2014 – Stuart JENKS, Die Distributionsrevolution des 15. Jahrhunderts, in: *HGBll.* 132, 2014, S. 47–78.

Jenks 2015 – Stuart JENKS, The Missing Link: The Distribution Revolution of the 15th Century, in: Huang/Jahnke 2015, S. 230–252.

Märkte, Messen und Waren als Thema der hansischen Geschichte

Johanek/Stoob 1996 – Peter JOHANEK/Heinz STOOB (Hgg.), *Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit* (Städteforschung A/39), Köln u. a. 1996.

Kabalak/Priddat 2011 – Alihan KABALAK/Birger P. PRIDDAT, Märkte als Beziehungen – Netzwerkkapitalismus?, in: Birger P. PRIDDAT (Hg.), *Zu wenig Kapitalismus?*, Marburg 2011, S. 237–264.

Kaspar 2006 – Fred KASPAR, Das komplexe Funktionsgeflecht eines mittelalterlichen Markts. Das Beispiel Minden an der Weser, in: *ZAM* 34, 2006, S. 191–202.

Keuschnigg/Wolbring 2019 – Marc KEUSCHNIGG/Tobias WOLBRING, *Wirtschaftssoziologie: Städte, Märkte, Netzwerke*, Paderborn 2019.

Kortlever 2001 – Yolande E. KORTLEVER, The Easter and Cold Fairs of Bergen op Zoom (14th–16th centuries), in: Cavaciocchi 2001, S. 625–643.

Kraemer 2014 – Klaus KRAEMER, Who gets What and Why? Märkte und Unternehmen als Arenen sozialer Ungleichheit, in: Dieter BÖGENHOLD (Hg.), *Soziologie des Wirtschaftlichen. Alte und neue Fragen*, Wiesbaden 2014, S. 199–237.

Kuske 1913 – Bruno KUSKE, Die Märkte und Kaufhäuser im mittelalterlichen Köln, in: *JbKölnGV* 2, 1913, S. 75–133.

Kypta 2021 – Ulla KYPTA, How to Study the Premodern Market: The Concept of Market Exchange, in: Skambraks/Bruch/Kypta 2021, S. 8–25.

Löchel 2003 – Horst LÖCHEL, *Mikroökonomik. Haushalte, Unternehmen, Märkte*, Wiesbaden 2003.

Looper 2003 – Bert LOOPER, Holland, die IJssel und die Hanse. Jahrmärkte als Brücken und Barrieren, in: *HGBll.* 121, 2003, S. 1–11.

Meller 2008 – Harald MELLER (Hg.), *Der Marktplatz von Halle. Archäologie und Geschichte* (Archäologie in Sachsen-Anhalt, Sonderbd. 10), Halle 2008.

Mührenberg 1993 – Doris MÜHRENBURG, Der Markt zu Lübeck. Ergebnis archäologischer Untersuchungen, in: *Beiträge zur Archäologie von Slawen und Deutschen* (Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 23), Bonn 1993, S. 83–154.

Mührenberg 1994 – Doris MÜHRENBURG, Der Schrang zu Lübeck. Fronerei und Fleischmarkt, in: *Archäologische und baugeschichtliche Untersuchungen auf dem Lübecker Stadthügel* (Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 24), Bonn 1996, S. 7–51.

Mührenberg 1998 – Doris MÜHRENBURG, Forschungsergebnisse der Archäologie, in: Siewert 1998, S. 39–45.

Müller/Schmidt/Tissot 2011 – Margrit MÜLLER/Heinrich R. SCHMIDT/Laurent TISSOT (Hgg.), *Regulierte Märkte: Zünfte und Kartelle. Marchés régulés: Corporations et cartels* (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 26), Zürich 2011.

Munro 2001 – John H. MUNRO, The ‚New Institutional Economics‘ and the Changing Futures of Fairs in Medieval and Early Modern Europe: the Textile Trades, Warfare, and Transaction Costs, in: Cavaciocchi 2001, S. 405–451.

Neckel 2015 – Sighard NECKEL, Die Ungleichheit der Märkte, in: Steffen MAU/Nadine M. SCHÖNECK (Hgg.), *(Un-)Gerechte (Un-)Gleichheiten* (Edition Suhrkamp 2684), Berlin 2015, S. 93–103.

Nickel 1964 – Ernst NICKEL, *Der „Alte Markt“ in Magdeburg* (Ergebnisse der archäologischen Stadtkernforschung in Magdeburg 2), Berlin 1964.

Ötsch 2019 – Walter Otto ÖTSCH, *Mythos Markt. Mythos Neoklassik. Das Elend des Marktfundamentalismus*, Marburg 2019.

Ogilvie 2011 – Sheilagh OGILVIE, *Institutions and European Trade: Merchant Guilds, 1000–1800* (Cambridge Studies in European History), Cambridge 2011.

Ogilvie 2019 – Sheilagh OGILVIE, *The European Guilds. An Economic Analysis* (The Princeton Economic History of the Western World 78), Princeton 2019.

Park 2005 Heung-Sik PARK, *Krämer und Hökergerossenschaften im Mittelalter. Handelsbedingungen und Lebensformen in Lüneburg, Goslar und Hildesheim* (Göttinger Forschungen zur Landesgeschichte 8), Bielefeld 2005.

Pauly 2001 – Michel PAULY, Les marchés annuels en Europe aux XIVe–XVIe siècles. Études régionales et essai de classification, in: Cavaciocchi 2001, S. 669–683.

Pauly 2007a – Michel PAULY, Jahrmärkte in Europa vom 14. bis zum 16. Jahrhundert. Regionale Untersuchungen und der Versuch einer Typologie, in: Irsigler/Pauly 2007, S. 25–40.

Pauly 2007b – Michel PAULY, Der Beitrag der Messen und Märkte zur mittelalterlichen Integration Europas, in: Irsigler/Pauly 2007, S. 285–314.

Pies 2015a – Ingo PIES (Hg.), *Der Markt und seine moralischen Grundlagen. Diskussionsmaterial zu einem Aufsatz von Jeff R. Clark und Dwight R. Lee* (Angewandte Ethik Marktwirtschaft und Moral 1), Freiburg u.a. 2015.

Pies 2015b – Ingo PIES, Solidarität unter Fremden – Zur moralischen Leistungsfähigkeit des Marktes, in: Pies 2015a, S. 111–122.

Pirenne 2009 – Henri PIRENNE, *Stadt und Handel im Mittelalter*, Köln 2009.

Märkte, Messen und Waren als Thema der hansischen Geschichte

Priddat 2012 – Birger P. PRIDDAT, Märkte, Verträge, Netzwerke: Kompossibilität. Über Verträge als kollaborative Interaktionen, in: Andrea ENGELS/Lisa KNOLL (Hgg.), *Wirtschaftliche Rationalität. Soziologische Perspektiven* (Wirtschaft + Gesellschaft), Wiesbaden 2012, S. 67–82.

Priddat 2019 – Birger P. PRIDDAT, Märkte als transaktionale Netze. Zu einer ökonomischen Theorie marktlicher Transaktion, in: David J. PETERSEN u. a. (Hgg.), *Perspektiven einer pluralen Ökonomik* (Wirtschaft und Gesellschaft), Wiesbaden 2019, S. 137–155.

Puhle 1996 – Matthias PUHLE (Hg.), *Hanse – Städte – Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser um 1500*, Bd. 1 (Magdeburger Museumsschriften 4), Magdeburg 1996.

Rabeler 2018 – Sven RABELER, Konsumenten, Märkte, Städte. Konsumbeziehungen als Faktor der Urbanisierung im norddeutschen Raum während des 12. und 13. Jahrhunderts, in: Selzer 2018, S. 87–116.

Ranft 2001 – Andreas RANFT, Die Besucherstruktur der spätmittelalterlichen Messen. Eine Problemskizze, in: Cavaciocchi 2001, S. 869–885.

Rauscher/Serles 2015 – Peter RAUSCHER/Andrea SERLES (Hgg.), *Wiegen – Zählen – Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert)* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25), Innsbruck 2015.

Reininghaus 2018 – Wilfried REININGHAUS, *Die vorindustrielle Wirtschaft in Westfalen. Ihre Geschichte vom Beginn des Mittelalters bis zum Ende des Alten Reiches*, Bd. 3 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen N. F. 32), Münster 2018.

Riis 2007 – Thomas RIIS, Foires, marchés annuels et développement urbain au Danemark jusqu'au milieu du XVIIe siècle, in: Irsigler/Pauly 2007, S. 207–233.

Ring 2018 – Edgar RING, Städtischer Konsum und archäologisches Fundgut. Das Beispiel Lüneburg, in: Selzer 2018, S. 241–262.

Röber 2006 – Ralph RÖBER, Markt und Handwerk. Quellenkritische und forschungsgeschichtliche Betrachtungen, in: ZAM 34, 2006, S. 147–151.

Rörig 1971 – Fritz RÖRIG, Der Markt von Lübeck. Topographisch-statistische Untersuchungen zur deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, in: Ders., *Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte*, hg. von Paul KAEGBEIN, Wien u. a. 1971, S. 36–133.

Rössner 2017 – Philipp Robinson RÖSSNER, *Wirtschaftsgeschichte neu denken. Mit einer Darstellung der Ursprünge moderner ökonomischer Theorien*, Stuttgart 2017.

Rohr 2013 – Christian ROHR, Angebot, Nachfrage und Kaufverhalten angesichts von Naturkatastrophen des Mittelalters und der Frühen Neuzeit, in: Monika FRASS (Hg.), *Kauf, Konsum und Märkte. Wirtschaftswelten im Fokus – Von der römischen Antike bis zur Gegenwart* (Philippika 59), Wiesbaden 2013, S. 183–211.

Rothmann 1998 – Michael ROTHMANN, *Die Frankfurter Messen im Mittelalter* (Frankfurter Historische Abhandlungen 40), Stuttgart 1998.

Rothmann 2001 – Michael ROTHMANN, Überall ist Jahrmarkt und Entwicklungstendenzen der Institution des periodischen Marktes in Zentraleuropa vom 14. bis zum 17. Jahrhundert, in: Cavaciocchi 2001, S. 91–108.

Rothmann 2008 – Michael ROTHMANN, Schulden vor Gericht: Die Frankfurter Messegerichtsbarkeit und der Messeprozess in Mittelalter und beginnender Früher Neuzeit, in: Anja AMEND u. a. (Hgg.), *Die Reichsstadt Frankfurt als Rechts- und Gerichtslandschaft im Römisch-Deutschen Reich* (Bibliothek Altes Reich 3), München 2008, S. 285–303.

Rothmann 2008 – Michael ROTHMANN, Marktkonzepte im mittelalterlichen Europa unter besonderer Berücksichtigung des Heiligen Römischen Reiches, in: Denzel 2018a, S. 181–202.

Salais 2007 – Robert SALAIS, Die „Ökonomie der Konventionen“: Eine Einführung mit Anwendung auf die Arbeitswelt, in: Beckert/Diaz-Bone/Ganßmann 2007a, S. 95–112.

Samsonowicz 1991 – Henryk SAMSONOWICZ, Die Rolle des Kredits im Wirtschaftsleben des spätmittelalterlichen Polen, in: Michael NORTH (Hg.), *Kredit im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Europa* (QDHG N. F. 37), Köln u. a. 1991, S. 159–170.

Sarnowsky 2002 – Jürgen SARNOWSKY, Märkte im mittelalterlichen Preußen, in: *HGBll.* 120, 2002, S. 51–72.

Scheutz 2004 – Martin SCHEUTZ, Öffentliche Räume. Der Scheibbser Wochen- und Jahrmarkt im 18. Jh. als Schauplatz von Konflikten, in: Susanne RAU/Gerd SCHWERHOFF (Hgg.), *Zwischen Gotteshaus und Taverne. Öffentliche Räume in Spätmittelalter und Früher Neuzeit* (Norm und Struktur 21), Köln u. a. 2004. S. 303–326.

Schläppi 2011 – Daniel SCHLÄPPI, Marktakteure und -beziehungen ohne „Markt“? Frühneuzeitliches Handeln und Aushandeln im Licht ökonomischer Theorien, in: Müller/Schmidt/Tissot 2011, S. 121–139.

Schläppi 2015 – Daniel SCHLÄPPI, Ökonomie als Dimension des Relationalen. Nachdenken über menschliches Wirtschaften jenseits disziplinärer Raster und Paradigmen, in: Jancke/Schläppi 2015, S. 37–64.

Schöller 1962 – Peter SCHÖLLER, Der Markt als Zentralisationsphänomen. Das Grundprinzip und seine Wandlungen in Zeit und Raum, in: *WestF* 15, 1962, S. 85–92.

Selzer 2018 – Stephan SELZER (Hg.), *Die Konsumentenstadt – Konsumenten in der Stadt des Mittelalters* (Städteforschung A/98), Köln u. a. 2018.

Selzer 2019 – Stephan SELZER, kophus, sellebode, nedderlage, spiker. Bemerkungen zu Institutionen des hansischen Handels und ihrer Erforschung, in: Heidrun OCHS/Gabriel ZEILINGER (Hgg.), *Kaufhäuser an*

Märkte, Messen und Waren als Thema der hansischen Geschichte

Mittel- und Oberrhein im Spätmittelalter. Funktionen und Funktionalisierungen (Schriften zur südwestdeutschen Landeskunde 80), Ostfildern 2019, S. 85–100.

Selzer/Ewert 2001 – Stephan SELZER/Ulf Christian EWERT, Verhandeln und Verkaufen, Vernetzen und Vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels, in: *HGBll.* 119, 2001, S. 135–161.

Selzer/Ewert 2007 – Stephan SELZER/Ulf Christian EWERT, Netzwerkorganisation im Fernhandel des Mittelalters: Wettbewerbsvorteil oder Wachstumshemmnis, in: Hartmut BERGHOFF/Jörg SYDOW (Hgg.), *Unternehmerische Netzwerke. Eine historische Organisationsform mit Zukunft?*, Stuttgart 2007, S. 45–70.

Siewert 1998 – Horst SIEWERT (Hg.), *Zehn Jahre Weltkulturerbe. Hansestadt Lübeck* (Denkmalpflege in Lübeck 2), Lübeck 1998.

Skambraks/Bruch/Kypta 2021 – Tanja SKAMBRAKS/Julia BRUCH/Ulla KYPTA (Hgg.), *Markets and their Actors in the Late Middle Ages*, Berlin u. a. 2021.

Skok 2018 – Robert SKOK, *Marktstabilisierungsprozesse. Theoretische Erklärungsmodelle für Produzentenmärkte am Beispiel des Marktes für biologische Lebensmittel* (Wirtschaftssoziologie und Politische Ökonomie 3), Baden-Baden 2018.

Spremann/Gantenbein 2013 – Klaus SPREMMANN/Pascal GANTENBEIN, *Finanzmärkte. Grundlagen, Instrumente, Zusammenhänge*, Konstanz u. a. 2013.

Stark 2002 – Walter STARK, Über marktbezogenen Warenverkehr und Handelsgewinne im hansischen Rußlandhandel, in: Norbert ANGERMANN/Klaus FRIEDLAND (Hgg.), *Novgorod. Markt und Kontor der Hanse* (QDHG N. F. 53), Köln u. a. 2002, S. 227–236.

Straube 1996 – Manfred STRAUBE, Der hansische Binnenhandel – die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Thüringen und den Seestädten zu Beginn der frühen Neuzeit, in: Puhle 1996, S. 396–405.

Straube 2015 – Manfred STRAUBE, *Geleitswesen und Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Thüringen, Kleine Reihe 42), Köln u. a. 2015.

Straube 2018 – Manfred STRAUBE, Aktuelle Fragen der deutschen und internationalen Messegeschichte, in: Denzel 2018a, S. 15–42.

Swedborg 2009 – Richard SWEDBORG, *Grundlagen der Wirtschaftssoziologie* (Wirtschaft und Gesellschaft), Wiesbaden 2009.

Veronesi 2006 – Marco VERONESI, Die Bedeutung periodischer Märkte für das städtische Handwerk im Spätmittelalter, in: *ZAM* 34, 2006, S. 163–171.

Weber 1972 – Max WEBER, *Wirtschaft und Gesellschaft. Studienausgabe*, Tübingen ⁵1972.

Wittek 2009 – Gudrun WITTEK, *Die Magdeburger Messe im Mittelalter. Gründungsfest – Heiligenkult – Jahrmarkt – Volksfest* (Magdeburger Museumshefte 23), Magdeburg 2009.

Witthöft 1999 – Harald WITTHÖFT, Lüneburg – Leipzig und zurück. Faktorei und Spedition, Niederlage und Stapel – Frachtverkehr im Einzugsbereich einer Messestadt (15. bis 19. Jahrhundert), in: Zwahr/Topfstedt/Bentele 1999, S. 205–221.

Zwahr/Topfstedt/Bentele 1999 – Hartmut ZWAHR/Thomas TOPFSTEDT/Günter BENTELE (Hgg.), *Leipzigs Messen 1497–1997. Gestaltwandel – Umbrüche – Neubeginn*, Teilbd. 1 (Geschichte und Politik in Sachsen 9), Köln u.a. 1999.

Die schonischen Messen.

Eine freie Marktwirtschaft in einem angeblich rigiden System

Carsten Jahnke

1. Einleitung

Im Bereich der (Hanse-)Historiographie nehmen die Schonischen Messen eine eher untergeordnete Zwitterstellung ein. Auf der einen Seite stehen sie im Schatten der großen Kontore und erhalten nicht die selbe Aufmerksamkeit wie diese,¹ auf der anderen Seite werden sie als ‚hansische Messen‘ vereinnahmt und damit zumeist als eine deutsch-hansische Einrichtung aufgefasst. Allerdings wird diese Einteilung weder der internationalen Bedeutung dieser Messen gerecht, noch ist deren Organisationsform jemals unter modernen wirtschaftstheoretischen Aspekten betrachtet worden.

Darüber hinaus gibt es für die Hanseforschung im Allgemeinen sowie für die Schonischen Messen im Besonderen ein erhebliches Sprach- und Verständigungsproblem. So werden die deutschen Forschungen zu den Messen in Skandinavien zumeist ignoriert, wie auch die intensive und blühende internationale Forschungslandschaft zur Wirtschaftsgeschichte die neueren Erkenntnisse der deutschen Hanseforschung nicht zur Kenntnis genommen hat und auf dem Stand der Forschung von 1930 oder der englischen Übersetzung von Dollingers „Le Hanse“ aus dem Jahr 1970 verhaftet bleibt. Deshalb nimmt es nicht Wunder, wenn z. B. die Hanse bei Sheilagh Ogilvie als eine monopolistisch-bürokratische und inflexible (Kaufleute-)Gilde erscheint,² deren rückwärtsgewandte Wirtschaftsmethoden dem Handel und der Entwicklung entgegenstünden, oder, wenn Oscar Gelderblom konstatiert, dass in „the eleventh and twelfth centuries the expansion of Mediterranean trade led to the concentration of hundreds, sometimes thousands of traders in Venice, Genoa, Constantinople, and Cairo. . . . Local markets of this size did not exist in Northern Europe before 1300. Instead, the periodic fairs of Champagne, and to a lesser extent those of Flanders, South-East England, and the Rhineland, allowed face-to face meetings of foreign traders during a limited time“.³ Innerhalb eines monopolistischen ‚Hansestaates‘ gab es weder Raum für freie

¹ So widmet z. B. Dollinger 1989 den Kontoren ein eigenes Kapitel, wohingegen die Schonischen Messen unter dem Abschnitt ‚Dänemark‘ abgehandelt werden, S. 313 ff.

² Ogilvie 2011, S. 323–326 und passim.

³ Gelderblom 2013, 42.

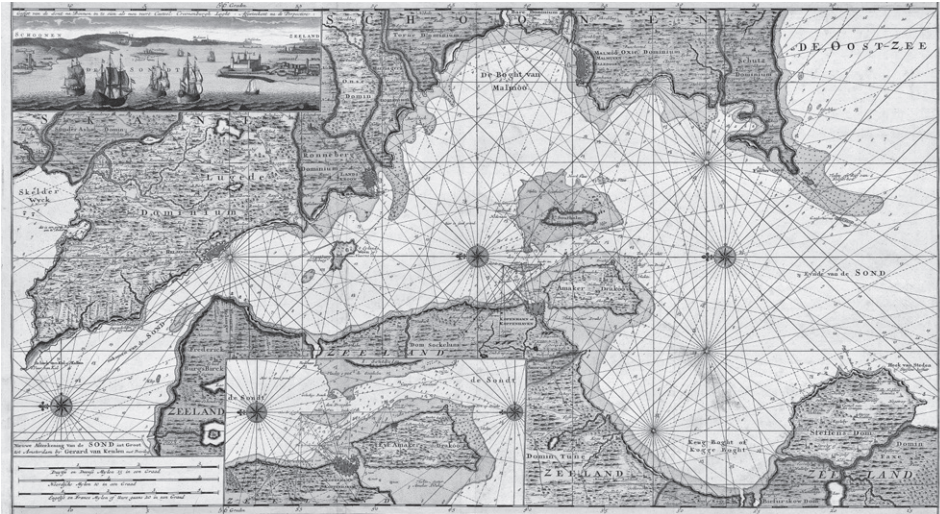


Abb 1: Der Öresund. Johannes van Lootsman, Caspar Keulen, Nieuwe Afteekening van de Sond int Groot, Amsterdam 1718. Mit freundlicher Genehmigung der kgl. Bibliothek Kopenhagen, dk003969.tif In der oberen Kartusche sieht man im Vordergrund Schloß Kronburg, im Hintergrund, am Ende des Sundes, Falsterbo.

Wirtschaftsentfaltung noch bedeutende Messen von internationalem Charakter, so der Tenor der zumeist angelsächsischen Forschung.

Der folgende Beitrag soll diese *communis opinio* zumindest in Ansätzen infrage stellen. Es soll im Folgenden gezeigt werden, dass die Messen erstens in ihrer institutionellen Verfasstheit den Kriterien der modernen Marktwirtschaft vollends entsprachen, dass diese zweitens eine erhebliche Anzahl internationaler und nicht nur ‚hansischer‘ Kaufleute anzogen und dass diese drittens auch, zumindest bis zum Beginn des 15. Jh.s, ein internationales und offenes Verbindungsglied zwischen verschiedenen Wirtschaftsgebieten und darüber hinaus darstellten. Insofern kann der systemische Charakter dieser Messen mit dem der Champagne-Messen durchaus gleichgestellt werden.

Im Folgenden sollen nach einer kurzen historischen Einführung in die Messen die wesentlichen Institutionen,⁴ die die Transaktionskosten der Messen bestimmten, sowie die Marktverhältnisse näher untersucht werden. Der Begriff des ‚Marktes‘ soll dabei in folgender Weise definiert werden: „Markets are defined as systems for exchanging and allocating resources by way of monetary transactions, with prices primarily determined by the forces of supply and demand, and with multiple, competing buyers and sellers who mainly geared towards maximizing their own utility or profit. A major general assumption – mostly implicit – is that markets defined in this way are a modern phenomenon. This modernity would hold even more for market economies, that is, economies which use the market as their main coordination and allocation system,

⁴ North 1985.

and not only for output, but also for the production factors: land, labour, and capital, with the owners of these factors of production being able to trade these in the market“.⁵

Die Analyse wird dabei besonderen Wert auf die Frage der freien Konkurrenz in Bezug auf Angebot und Nachfrage sowie der Freiheit und Verfügbarkeit von Arbeitskraft und Kapital legen. Alles in allem soll gezeigt werden, dass die Schonischen Messen aufgrund national-historiographischer Entwicklungen sowie sprachlicher Barrieren einer Vergessenheit anheimgefallen sind, die ihrer Bedeutung nicht entspricht.

2. Die historische Entwicklung der Schonischen Messen

2.1 Die frühe autochthone Entwicklung

Die Schonischen Messen⁶ waren eine Produktionsmesse, deren Anfänge weit in die vorhansische Zeit zurückreichten. Schon in der sog. Vikerzeit (ca. 800–1050) gehörte der Konsum von frischem und eingelegtem Hering zum normalen Alltag.⁷ Aufgrund von biologisch-ozeographischen Gegebenheiten wandert ein Stamm des Nordseeherings im Herbst vom Kattegat durch den Öresund in die Ostsee, um dort zu laichen.⁸ Bei der Passage des Öresundes ist der Fisch aufgrund der Enge und geringen Tiefe des Sundes relativ einfach zu fangen und dieses ist mit einfachen, offenen Booten von Land aus möglich. Das bedeutet, dass zum Fang des Heringes im Öresund weder große technisch-nautische noch materielle Investitionen vonnöten waren.

Der einfache Zugang zum Ausgangsprodukt führte dazu, dass sich viele Menschen der umliegenden Regionen im Herbst in die Öresundsregion begaben, um dort einen Wintervorrat zu fischen. Da Dänemark gleichzeitig salzarm ist, Salz aber eine wesentliche Voraussetzung zur Konservierung des gefangenen Fisches darstellte, kam es schon zu dieser Zeit zu regen Kontakten u. a. mit slawischen Salzproduzenten an der südlichen Ostseeküste, wie eine Passage aus der Saga von Olav dem Heiligen verdeutlicht:

[König Olav sandte seine Krieger von Kalmar aus über Land weiter.] Aber Harek von Þjóttu blieb bei seinem Beschluss, eine List anzuwenden, und segelte westlich um Schonen herum, bis er nach Halör kam. Es war am Abend und er hatte guten Wind; er ließ Segel und Masten niederlegen und das ganze Schiff oberhalb der Wasserlinie mit grauem Zelttuch bedecken. Er ließ das Schiff vorne und achtern rudern, aber die meisten Männer ließ er sich im Rumpf verstecken. Als nun die Wächter des Königs Knut von Dänemark dieses sahen, fragten sie sich, was das wohl für ein Schiff wäre, und sie vermuteten, dass es mit Salz oder Hering beladen sei, da es eine nur so kleine Besatzung habe und nur wenige es rudern würden und

⁵ Van Bavel 2016, S. 3.

⁶ Siehe zu den Schonischen Messen umfassend Jahnke 2009; Jahnke 2000, Schäfer 1927.

⁷ Enghoff 2016. Enghoff 1996, S. 2f.

⁸ Siehe einleitend Hoffmann 2009, S. 43.

*es so grau und nichtssagend aussähe, als wäre es von der Sonne verbrannt worden, und es zudem so tief im Wasser läge.*⁹

Aus diesen Kontakten entstand der Markt von Halör, dem älteren Namen für Skaneyr, der ‚Schadensinsel‘, nach der ‚Skandinavien‘ seinen Namen erhalten hat.¹⁰ Dieser Markt hatte sich schon im Laufe des frühen Mittelalters zu einem der bedeutendsten innerskandinavischen Marktplätze entwickelt, wie die um 1200 aufgezeichnete Færeyinga Saga beschreibt:

Und den folgenden Sommer zog Thrond Thorbjørnson von der Insel Østerø auf den Færøerinseln mit einigen Männern auf einem Handelsschiff südwärts nach Dänemark und kam diesen Sommer nach Halör. Dort waren viele Menschen und es wird gesagt, dass, solange dort Markt sei, sich hier die größte Menschenmenge von allen nordischen Landen sammeln würde. Dänemark wurde zu diesem Zeitpunkt von König Haraldr Gormsson genannt Blauzahn regiert. Und König Haraldr hielt sich diesen Sommer mit großem Gefolge in Halör auf.

Es werden auch zwei der Hirðsmenn (Gefolgsleute) des Königs erwähnt, die mit ihm dort zusammen waren, der eine hieß Sigurðr und der andere Hárekr. Diese Brüder gingen auf dem Handelsplatz umher, um den besten und größtmöglichen Goldring zu erwerben. Sie kamen zu einer Bude, die besonders schön eingerichtet war. Dort saß ein Mann, der begrüßte sie höflich und fragte, was sie wohl zu kaufen wünschten. Sie sagten, dass sie einen großen und guten Goldring kaufen wollten, und er sagte, dass es (hier) eine große Auswahl gäbe. Sie fragten ihn nach seinem Namen, und er nannte sich Hólmgeir der Reiche. Dieser wies nun seine Kostbarkeiten vor und zeigte ihnen einen Ring, der so kostbar und so teuer war, dass sie nicht sehen konnten, wie sie auf der Stelle das verlangte Silber für ihn beschaffen könnten. Sie erbaten sich eine Frist bis zum folgenden Tag und erhielten diese. [Am folgenden Morgen verließ Sigurðr die Bude der Brüder, während Hárekr zurückblieb. Es kommt zu einem listigen Diebstahl des Silbers von Sigurðr und Hárekr.] Sie beklagten sich darüber beim König, dem klar wurde, dass das Silber gestohlen worden sei. Er erließ sofort ein Reiseverbot, so dass kein Schiff davonselgen durfte, bis die Sache

⁹ Saga Ólafs hins helga, § 168: *Hárekr gerði sem hann hafði sagt, at hann beið byrjar, ok sigldi síðan vestr fyrir Skáni, til þess er hann kom austan at Hólunum, ok var þat aptan dags, en byrr var á blásandi. Þá lét hann ofan leggja seglit ok svá viðu, taka ofan veðrvitann ok sveipa skipit alt fyrir ofan sjá með grám tjöldum, ok lét róa í nökkurum rúnum fram ok apr, en lét flesta menn sitja lágt í skipinn; ok sá varðmenn Knúts konungs skipit, ok ræddu um sín i milli, hvat skip þat mundi vera, ok gátu þess, at vera mundi flutt salt eða sild, er þeir sá fju mennina en lítinn róðrinn, en skipit syndist þeim grátt ok bráðlaust, ok sem skipit mundi skinit af sólu, ok sá þeir, at skipit var sett mjök.*

¹⁰ Sverris Saga, § 107: *Þa spurdi Hreiðarr ef konungr villdi gefa orlofbondasonum edr kaupmannasonum at fara ef þeir villdi enn konungr kuez þat gera mundu. Feck Hreiðarr ser sueit nockura ok for or landi vm sumarit ok sudr til Haaleyrrar þa er þar var markadr ok kaupstadr.*

„Da fragte Hreiðar der Königsbote den König, ob er ihm nicht Urlaub geben könne, wenn die Bauernsöhne oder Kaufleute mit ihm fahren wollten. Dieses gestand der König ihm zu. Und Hreiðar sammelte eine Besatzung und verliess das Land im Sommer und segelte südwärts nach Holar, da war Markt (markadr) und [rechtlich befriedeter] Handel (kaupstadr).“



Abb. 2: Blick über das Vittenfeld von Skanör, von der kgl. Burg aus gesehen. Im Hintergrund das Backdjupet und die Halbinsel Hovbacken. Foto: Carsten Jahnke 2018.

*aufgeklärt sei. Doch fanden viele – ganz richtig – dass es doch recht unglücklich sei, sich dort aufhalten zu müssen, nun, wo der Markt zu Ende sei.*¹¹

Bis ins 12. Jh. hatte sich hier eine institutionalisierte Messe entwickelt. Diese war als *kaupstadr* definiert, das heißt, dass dort *friði ok kaupstefnu*,¹² Marktfrieden und Marktmöglichkeiten, gegeben waren. Dieser Marktfrieden wurde durch die (sagenhafte) Anwesenheit König Haraldrs Blauzahn garantiert, der auch die Rechtssicherung ausübte, was auf einen vollentwickelten institutionalisierten Marktplatz hinweist.¹³ Der Name

¹¹ Færeyinga Saga, Kap. 2: *Um sumarið eftir för Þrándur með byrðingsmönnum suður til Danmerkur og kom á Haleyri um sumarið. Þar var þá fjölmenni sem mest, og svo er sagt, að þar kemur mest fjölmenni hingað á norðurlönd meðan stendur markaðurinn. Þá réð fyrir Danmörk Haraldur konungur Gormsson er kallaður var blátönn. Haraldur konungur var á Haleyri um sumarið og fjölmenni mikið með honum. Tveir hirðmenn konungsins eru nefndir, er þar voru þá með honum; hét annar Sigurður, en annar Hárekur. Þessir bræður gengu um kaupstaðinn jafnan og vildu kaupa sér gullhring þann er beztan fengu þeir og mestan. Þeir komu í eina búð þar er harðla vel var um búit. Þar sat maður fyrir og fagnaði þeim vel og spurði hvað þeir vildi kaupa. Þeir sögðust vilja kaupa gullhring mikinn og góðan. Hann kvað og gott val mundu á vera. Þeir spyrja hann að nafni, en hann nefndist Hólmgæir auðgi. Brýtur hann nú upp gersimar sínar og sýnir þeim einn digran gullhring, og var það gersimi sem mest, og mat svo dýrt að þeir þóttust eigi sjá hvort þeir munu allt það silfur fá, er hann mælti fyrir; þegar í stað, og beiddu hann fresta til morgins, en hann játaði því. Nú gengu þeir í burt við svo búit, og leið af sú nótt. ... Nú þræta þeir um þetta. Eftir það segja þeir konungi til. Konungur skilur nú, og aðrir menn, að þeir eru stolnir fœnu. Nú leggur konungur farbann, svo að engi skip skulu sigla burt svo búit. Þetta þótti mörgum manni vanhagur mikill, sem var, að sitja um það fram, er markaðurinn stóð.*

¹² Siehe hierzu Jahnke 2019a, S. 68.

¹³ Siehe hierzu Jahnke 2019b, S. 182–187.

für die Rechtssatzung des Marktes, *modbók*, wie wir ihn aus dem 13./14. Jh. kennen,¹⁴ ist ebenfalls ein Beleg für diese frühe Marktsicherung. Der *mot* war die Gerichtsstätte am Thing, aber auch am Mast oder der Laufplanke eines Schiffes, an der sich die vier Abteilungen eines vikingerzeitlichen Handelsschiffes trafen.¹⁵ Die Rechtssatzung der Handelsschiffe sowie die des Marktes scheinen daher in einer gewissen Kontinuität gestanden zu haben. Der Markt war temporär, aber durch feste Buden, *búð*, strukturiert, was auf eine innere Marktordnung sowie eine gewisse Kontinuität hinweist. Er war zudem international frequentiert,¹⁶ und die Handelswaren umfassten neben Salz und Hering auch Sklaven oder Luxuswaren wie Gold.¹⁷

2.2 Die sächsisch-westfälischen Kaufleute und der Heringsfang im Ostseeraum

Zur selben Zeit, als die Messe von Halör entstand, stieg im christlichen Sachsen und Westfalen der Bedarf an Fastenspeisen, vor allem an Fisch. Die christlichen Fastengebote schufen eine künstliche Nachfrage, die jetzt auch durch den Import von Seefisch gedeckt wurde. Aufgrund der geringen Haltbarkeit von Seefischen und dem relativ hohen Preis von Süßwasserfischen stieg beim Import der Anteil von konservierten Fischen proportional zur Entfernung von der Küste,¹⁸ bis im 10./11. Jh. auch inländische Orte wie Breslau oder St. Gallen mit konserviertem Hering versorgt wurden.¹⁹ Der Blick der sächsischen und westfälischen Kaufleute wandte sich daher zum einen in die Nordseeregion, zum anderen aber auch schon frühzeitig in den Ostseeraum. Es ist daher kein Wunder, wenn schon für das Jahr 1124 in der Vita des Bischofs Otto von Bamberg der Heringsreichtum Pommerns hervorgehoben wird.²⁰

Die sächsischen Kaufleute hatten mit den Salzvorkommen in Lüneburg ein Pfund, mit welchem sie aufgrund der herausragenden Qualität besonders gut wuchern konnten.²¹ Von Lüneburg und der Grenzstation Bardowick aus führt der beste Weg über die Elbfurt bei Artlenburg in den Norden und endet dort, wo Lübeck entstehen sollte.²² Die Nachfrage nach Salz und Hering auf beiden Seiten der sächsisch-slawischen Grenze führte so seit dem 10./11. Jh. zu einem konstanten Handelsaustausch, der zum einen die neue Siedlung Lübeck beflügelte und der zum anderen zur

¹⁴ Jahnke 2000, S. 41–46. Eine Übersicht der *Modbøger* findet sich u. a. in: Danske Rigslovgivning, Nr. 54–60, S. 185–226.

¹⁵ Falk 1912, 25. Siehe generell Jahnke 2017.

¹⁶ Jahnke 2000, S. 64–69.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Van Neer/Ervynck 2016, S. 160–167, und vor allem Clavel 2001, S. 137 u. 168–172.

¹⁹ Jahnke 2009, S. 158 ff.

²⁰ Herbordi Vita Ottonis, Lib. II, Cap. 41, S. 102.

²¹ Witthöft 1976.

²² Jahnke 2019c, S. 4–7.

Herausbildung einer Heringsmesse auf der noch slawischen Insel Rügen und dem benachbarten Festland führte.²³

Die rügischen Heringsmärkte wurden schon in vorchristlicher Zeit nicht nur von sächsisch-westfälischen, sondern auch von pommerschen und oderaufwärts beheimateten Kaufleuten besucht.²⁴ Auf diesen Märkten entwickelte sich ein institutioneller Rahmen, der zum ersten die Rechtssicherheit, zum zweiten den Handelsaustausch und die damit verbundenen Unkosten, zum dritten die äußeren organisatorischen Rahmenbedingungen und zum vierten die Qualität sicherte und damit Transaktionskosten senkte.²⁵ Neben der Sicherung der Zufahrtswege zu den Heringsmärkten und Markt- und Erbfragen und -abgaben ist vor allem auf die Entwicklung der sogenannten ‚*Vitten*‘,²⁶ abgegrenzte Marktgebiete, auf denen Kaufleute ihre eigenen Buden besaßen und die einen eigenen Rechtsstatus entwickelten, hinzuweisen.²⁷ Auf den rügischen Heringsmärkten wurden die institutionellen Instrumente entwickelt, die die Schonischen Messen international erfolgreich machen sollten.

3. Die sächsisch-westfälisch-lübischen und die westlichen Kaufleute und die Schonischen Messen

Die Stadt Lübeck war als sächsisch-westfälischer Exporthafen, vor allem für Salz, und als Importhafen für (rügischen) Hering konzipiert worden. Doch mit der festen Etablierung von sächsisch-westfälischen Kaufleuten in der Stadt griffen diese auch weiter in den Ostseeraum hinaus. Spätestens am Ende des 12. Jh.s scheinen sie sich in größerer Zahl auf den Schonischen Messen eingefunden zu haben, wo sie nicht nur Salz, sondern auch Tuche und andere Luxuswaren anboten. Arnold von Lübeck berichtet hierüber fast klagend für die Zeit um 1180, dass dieses fast als eine göttliche Ungerechtigkeit zu bezeichnen sei:

De honestate Danorum. Siquidem Dani usum Teutonicorum imitantes, quem ex longa cohabitatione eorum didicerunt, et vestitura et armatura se ceteris nationibus coaptant; et cum olim formam nautarum in vestitu habuissent propter navium consuetudinem, quia maritima inhabitant, nunc non solum scarlatto, vario, grisio, sed etiam purpura et bisso induuntur. Omnibus enim divitiis abundant propter piscationem, que quotannis in Scania exercetur, ad quam omnium circumquaque nationum negotiatores properantes aurum et argentum et cetera queque preciosa illuc deferunt, et comparatis halecibus

²³ Siehe für Stralsund jetzt Jens Christian Holst 2015, S. 3 mit weiteren Hinweisen. Für Rügen Jahnke 2000, S. 15–38.

²⁴ Jahnke 2000, S. 32 ff.

²⁵ Jahnke 2000, S. 28–31.

²⁶ Das Wort ‚*Vitte*‘ stammt aus dem Altnordischen und bezeichnet ein Stück Land am Wasser [mit Frischwasserzugang], siehe s.v. fit sb. f., im Ordbog over det norrøne prosasprog, <http://onp.ku.dk/onp/onp.php?o20888>.

²⁷ Jahnke 2000, S. 28–31.

*eorum, que illi gratis ex divina habent largitate, quasi pro vili quodam commercio sua optima, nonnunquam etiam se ipsos naufragando relinquunt.*²⁸

Für die Lübecker Kaufleute war deren Etablierung auf den Messen allerdings eine Win-win-Situation. Nicht nur, dass sie hier den begehrten Hering erwerben konnten, sie konnten ihre Handelsbilanz auch durch den Absatz von Salz und Import(luxus)waren ausgleichen. Zudem erschlossen sie durch ihre Verbindungen nach Mittel- und Westdeutschland ein großes und finanzstarkes Absatzgebiet, das ihre Stellung auf den Messen kontinuierlich verbesserte. Im Laufe des 13. Jh.s kamen neben den Lübeckern dann auch sächsisch-westfälische Kaufleute aus den „neuen“ Städten des Ostseeraumes auf die Messen. Dabei kann cum grano salis festgehalten werden, dass die Kaufleute des westlichen Ostseeraumes bis zu einer Linie Stettin–Åhus in Schonen auf den Messen präsent waren.²⁹

Der Zustrom sächsisch-westfälischer Kaufleute auf die Schonischen Messen erhöhte deren Attraktivität für Kaufleute aus dem Bereich der West- und Zuidersee.³⁰ Waren die Messen seit dem 10. Jh. ein etablierter Handelsort für die Nordseeanrainer aus Skandinavien gewesen, hatten die Kaufleute aus der Westsee zuvor englische³¹ und norwegische Heringsfanggebiete besucht.³² Spätestens seit dem Beginn des 13. Jh.s wandten sich englische, holländische und auch flämische Kaufleute den Schonischen Messen zu. So wurden u. a. 1249, als die Lübecker die Stadt Kopenhagen überfielen,³³ auch Londoner Kaufleute dort geschädigt,³⁴ und 1251 erhielten die Kaufleute von der Westsee ein besonderes Zollprivileg auf den Messen, das sogenannte „Ummelandfahrerprivileg“.³⁵

Mit dem Zuzug der westlichen Kaufleute auf die Messen erhielten diese neben den zwei Grundkomponenten der Heringsproduktion und des innerskandinavischen Warenabsatzes eine dritte wichtige Rolle. Da die Messen genau an der Schnittfläche

²⁸ Arnold von Lübeck, Liber III, Cap. 5: „Über die Ehre der Dänen. Die Dänen, welche nun die Sitten der Deutschen nachahmen, die diese deshalb besonders gut kennen, da sie in deren Nachbarschaft wohnen, adaptieren nun die Kleidung und die Waffen anderer Völker. Zuvor waren sie es gewohnt, sich wie Seeleute zu kleiden, denn sie wohnen nahe der Küste und waren allzeit mit ihren Schiffen beschäftigt. Aber nun kleiden sie sich nicht nur in Scharlachrot und buntgemusterte Stoffe und graue Pelze, sondern auch in Purpur und feines Leinen. Der Grund dafür ist in der Tatsache zu finden, dass sie wegen der Fischerei, die jedes Jahr um Schonen herum stattfindet, sehr reich geworden sind. Während der Fischereisaison kommen Kaufleute von überall her mit Gold, Silber und anderen Schätzen dorthin, um den Hering von den Dänen zu kaufen – Hering, den diese ohne Mühe aus der unendlichen Gnade Gottes fangen können, während die Kaufleute, um überhaupt ein gutes Geschäft machen zu können, ihr Bestes anbieten und manchmal sogar ihr Leben im Schiffbruch riskieren müssen.“

²⁹ Jahnke 2020a vor allem in Hinblick auf die Anwesenheit preußischer Kaufleute auf den Messen.

³⁰ Die moderne Bezeichnung Nordsee ist eine preußische Erfindung des 19. Jh.s. Die mittelalterliche und frühneuzeitliche korrekte Terminologie ist Ostsee, Westsee für das Meer zwischen dem Ärmelkanal bis nach Skagen, die Südsee (Zuidersee) als Nebenmeer der Westsee sowie die Nordsee mit den sieben Eilanden im Norden. S. Jahnke 2016b, S. 196 f.

³¹ Siehe u. a. Kowaleski 2016; Riddler/Trzaska-Nartowski 2009.

³² Nedkvitne 2014, S. 296, 515 ff. et passim. Jahnke 2000, S. 283–292.

³³ Detmar-Chronik von 1101–1395, § 259, S. 331; UBStL I, Nr. CLXXII, S. 158 f. sowie Nr. CCI, S. 186.

³⁴ UBStL I, Nr. CLXXVIII, S. 165.

³⁵ Dipl. Dan. II, 1, Nr. 50, S. 50 f., Original eines in Skanör ausgestellten Privileges aus dem Stadtarchiv von Kampen sowie Nr. 52, S. 52 f., Originalprivileg aus dem Stadtarchiv von Kampen. Nr. 51, S. 51 f., Vidisse des Privileges Nr. 50 durch das Franziskanerkonvent in Lund aus dem Stadtarchiv von Utrecht.

zwischen den Wirtschaftsräumen der West-, Nord- und Ostsee lagen, wurden diese zur Schalt- und Clearingstelle zwischen dem Ost- und dem Westhandel. Hier konnten die Kaufleute Geschäfte zwischen den zwei Wirtschaftsräumen abschließen, ihre eigenen Waren absetzen und gleichzeitig die begehrte Fastenspeise erwerben. Dieses machte die Schonischen Messen zu einem solch bedeutenden Umschlagplatz, dass die anderen Heringsfanggebiete der Westsee zwischen dem 13. und der Mitte des 15. Jh.s wesentlich an Bedeutung verloren.

4. Die institutionelle Sicherung der Messen und die Maßnahmen zur Senkung der Transaktionskosten

4.1. Die institutionellen Rahmenbedingungen

4.1.1 Der äußere Rahmen

Über die innere Struktur der Messen vor der Mitte des 13. Jh.s ist wenig bekannt, aber das oben angeführte Zitat aus der *Færeyinga Saga* zeugt von einer festen Marktstruktur mit Buden etc. Spätestens mit dem Eindringen sächsischer Kaufleute auf die Messen scheinen auch deren, auf Rügen entwickelten, Rechts- und Ordnungsvorstellungen dort Einzug gehalten zu haben. Das erste Mal wird dieses explizit erwähnt, als König Erich V. Glipping den Städten Hamburg und Kiel in Hedeby/Schleswig 1283 *unum fundum siue locum in nundinis nostris Scaniensibus in quo tabernas suas possint construere et comode inhabitare annis singulis tempore nundinarum predictarum* verlieh.³⁶ Zusammen hiermit folgen hier, wie auch in früheren Fällen besondere Rechtssatzungen (siehe unten Abschnitt 4.2).

Die seit 1283 direkt nachweisbaren ‚Vitten‘ auf Schonen waren klar durch Grenzsteine markierte Gebiete, deren ‚Spatien‘ (Budenstellen) in öffentlichem, aber vor allem auch in frei handelbarem Privatbesitz waren.³⁷ Der Besitz der Spatien wurde in einem kgl. Grundbuch verzeichnet, welches heute leider verloren ist. Aber 1366 ließ z. B. Lambert von Hamm aus Lübeck *de wantboden laten scriuen, de ik eme [Heinrich Smylow] | verkoft hebbe, in des coninghes boke van Denemarken, als eyn lant recht tho seghet oppe dem lande tho Schonen*.³⁸ Desweiteren führten die Vögte eigene Besitzverzeichnisse.³⁹ Diese Buden konnten vorgefertigt von den Heimatorten auf die Vitten gebracht werden⁴⁰ und blieben dort über den Winter.⁴¹

³⁶ Dipl. Dan. II, 3, Nr. 68 f, S. 78 f. „Ein Stück Landes oder Ortes auf Unseren Schonischen Messen, auf welchem sie ihre Buden bauen und jedes Jahr zur Zeit der oben genannten Messen ungestört bewohnen können.“

³⁷ Siehe z. B. Lübecker Niederstadtbuch, S. 157 Nr. 3, S. 172.

³⁸ UBS^tL III, Nr. DLXXVIII, S. 611.

³⁹ Schäfer 1927, Beilage III, Lübsche Schonenfahrordnung von 1504, hier § 17, S. 124.

⁴⁰ Siehe u. a. Archiv der Hansestadt Lübeck Pfundzollliste 1399, fol. 124r.: *In navi Sukeland: Jacob Jerchowe: i boda sua p[er]tinen[tur] Thidema[n] Nye[n]borgh*.

⁴¹ Siehe u. a. HR III, 1, Nr. 55, S. 37–40, hier § 12, S. 38; HR III, 6, Nr. 512, S. 463–467, hier §§ 1–35.

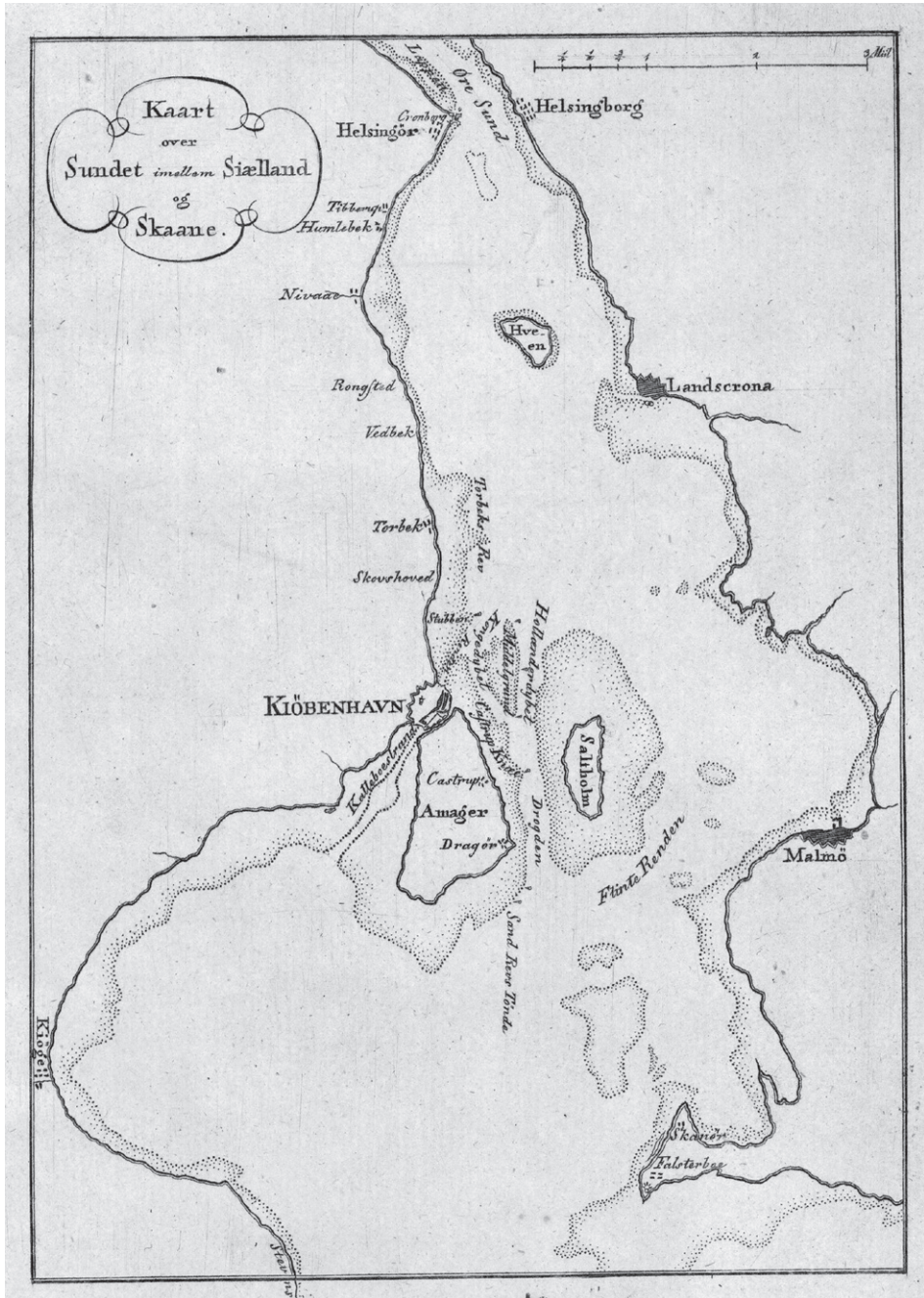


Abb. 3: Kart over Sundet imellem Siælland og Skaane, 1840. Mit freundlicher Genehmigung der kgl. Bibliothek Kopenhagen, dk007505.tif.

schen, preußischen, dänischen, holländischen und flämischen Städten erworben. Eine englische Vitte kann bisher nicht nachgewiesen werden, wie auch die norwegischen Kaufleute keine eigene Vitte erworben zu haben scheinen. Die Kaufleute aus nicht-vittenbesitzenden Städten konnten aber in den Vitten anderer Städte unterkommen, so wie die Preußen z. B. 1307 auf der Kampener Vitte handelten,⁴⁶ oder die Engländer auf den Vitten der Hansestädte vertreten waren.⁴⁷ Auch versuchte die Krone, für diese Kaufleute eine neutrale Plattform zu bieten (s. u.).

Die ältesten Vitten finden sich in Skanör, an der Nordseite der Halbinsel Halör, gegenüber der alten königlichen Anlaufstelle von Foteviken. Am Ende oder zur Mitte des 13. Jh.s entstand dann der Markt von Falsterbo am Südende der Halbinsel. Die erste nachweisbare Stadt hier war u. U. 1283 Kiel.⁴⁸ Es ist aber davon auszugehen, dass die geographisch am besten platzierte und größte Lübecker Vitte hier wohl die älteste darstellt. Auf Falsterbo fanden sich vor allem dänische Vitten und die der wendischen (und später preußischen) Städte, eine Aufteilung, die sich auch (und vor allem) aus der übergeordneten geographischen Lage ergeben haben wird.

Parallel zur Entwicklung in Skanör und Falsterbo gab es auch Vitten im Gebiet des späteren Ellenbogens/Malmös. Diese wurden von der Stadtentwicklung Malmös überrollt und im Laufe des Mittelalters in die Stadt inkorporiert und verloren ihre Sonderstellung.⁴⁹ In Malmö fanden sich zahlreiche Kaufleute aus Städten an der Westsee sowie vor allem wendische Händler.⁵⁰

Zur Mitte des 14. Jh.s versuchten das Roskilder Domkapitel sowie König Valdemar Atterdag aus tagespolitischen Gründen, die Messe auf die Westseite des Sundes zu ziehen. Sie promovierten daher einen Markt im Ort Dragør auf der Insel Amager. Seit 1341 sind hier zahlreiche Städte aus verschiedenen Bereichen nachzuweisen, die hier häufig eine „Zweit“-Vitte errichteten.⁵¹

Darüber hinaus gab es offizielle Messeplätze noch im neugegründeten Landskrona sowie in den Städten Trelleburg, Ystad (Ustede) und Simrishamn (Sommershafn).⁵² Diese Städte zusammen machten die Schonischen Messen als Institution aus.

4.1.2 Der ‚Land‘-besitz

Die Schonischen Messen waren eine Produktions-, Verarbeitungs- und Warenmesse. Diese drei Bereiche lagen dabei in verschiedenen (Rechts-)Gebieten.

⁴⁶ Dipl. Dan., Nr. 13220307001, online: <http://diplomatarium.dk/dokument/13220307001>, zugegriffen: 8. Dezember 2020.

⁴⁷ HRI, 2, Nr. 190, S. 207–211, hier § 7, S. 210.

⁴⁸ Dipl. Dan. II, 3, Nr. 69, S. 78 f. Im Privileg selbst wird nicht erwähnt, wo auf den Schonischen Messen die Vitte sein sollte.

⁴⁹ Jahnke, 2000, S. 146–157.

⁵⁰ Jahnke 1997.

⁵¹ Jahnke 2000, S. 135–146.

⁵² Jahnke 2000, S. 158–171.

Die schonischen Messen. Eine freie Marktwirtschaft in einem angeblich rigiden System

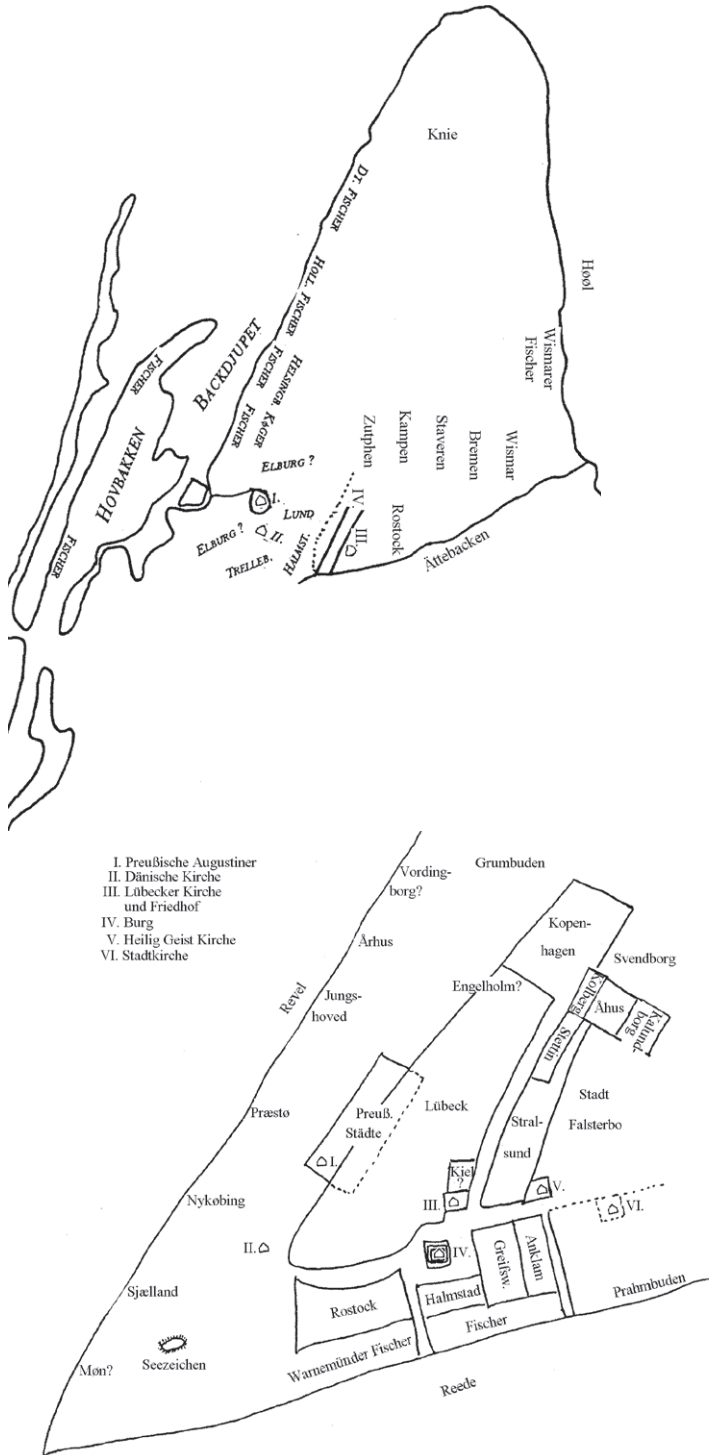
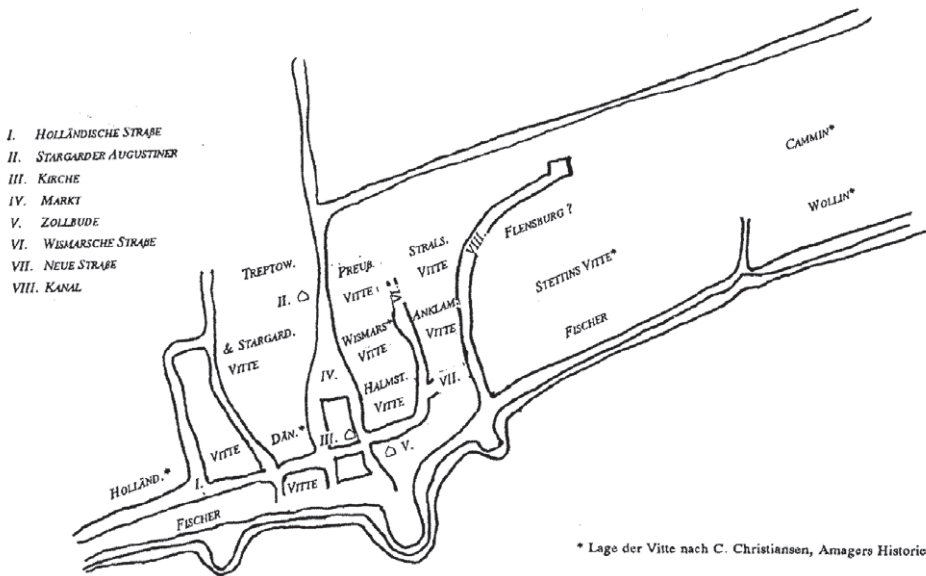


Abb. 5a/b: Die bisher platzierbaren Vitten auf den Feldern von Skanör und Falsterbo, nach Jahnke 2000.



* Lage der Vitte nach C. Christiansen, Amagers Historie.

Abb. 6: Das Vittenfeld von Dragør, nach Jahnke 2000.

Die ‚Produktion‘ des Herings, d. h. die Fischerei, fand im Öresund statt. Noch im 11. Jh. hatte König Knud der Große (reg. 1018–1035) versucht, den Sund – und damit verbunden die Heringsfischerei – zu einem kgl. Regal zu erklären. Die Knytlínga Saga⁵³ vermerkt hierzu, dass: *þá mælti konúngur: þá köllumst ek eiga Eyrarsund, vil ek þá banna yðr allt fiskifáng, þat sem þér hafit þar áðr haft.*

Jedoch konnte die Krone diese Prerogative nicht durchsetzen, dem König blieb nur das Recht über alle Flüsse. Hierdurch war die Fischerei auf dem Öresund frei und für alle zugänglich. Allerdings muss man, um auf den Sund zu gelangen, den das Meer säumenden Strand passieren – und dieser verblieb seit dem 11. Jh. in kgl. Besitz. Über das Strandrecht versuchte die Krone nun, regulierend auf die Fischerei einzuwirken und diese zu besteuern.⁵⁴ D. h., dass die Produktionsfläche frei und allgemein zugänglich war, da der Zugang aber über und die Verarbeitung auf dem Land stattfand, konnte die Krone durch das Strandrecht hier Rechte ausüben.

An allen Messeorten ergab sich so eine Zweiteilung: Die Fischer lagerten (selbstverständlich) am Strandbereich in sogenannten Fischerlagern. Diese lagen auf königlichem Land und unterstanden dem königlichen Recht. Die Kaufleute dagegen errichteten ihre Vitten hinter dem Strandwall auf festem Land, welches sich teilweise in königlichem, teilweise in privatem/institutionellem Eigentum befand. Während der Zeit der Messen von August bis Oktober/November ging der Besitz und das

⁵³ Knytlínga Saga, Kap. 28, <http://www.heimskringla.no/wiki/Knytl%C3%ADngasaga>. „da verkündete der König: Ich erkläre hiermit, dass ich den Öresund besitze und ich will Euch [den schonischen Bauern] die Fischerei verbieten, die Ihr bis jetzt dort gehabt habt.“

⁵⁴ Niitemaa 1955, S. 16 u. 29 ff.

Nutzungsrecht dieser Vitten in die Hand der Kaufleute und ihrer Städte über. Der Landbesitz dort, die *Spatien*, war frei verhandel- und vererbbar.

Die Verarbeitung des Fisches fand auf den Vitten in gesonderten Gebäuden, dem *styrterom*, statt. Diese waren in allgemeinem Besitz und frei zugänglich. Der Abfall, *Grum*, wurde durch eine kgl. Institution gesammelt und außerhalb der Vitten verarbeitet.

4.1.3 Die Arbeitskräfte und Kaufleute

Auf den Schonischen Messen waren drei Gruppen in der Produktion und Verarbeitung beschäftigt wohingegen der Handel zu einem großen Teil in den Händen der Kaufleute lag.

Die Fischerei auf dem Sund war frei und wurde hauptsächlich durch frei organisierte Fischergruppen, den sogenannten *nótlag*, von kleinen Booten aus mit Treibnetzen oder vom Strand aus durch Stellnetze betrieben.⁵⁵ Die Fischer rekrutierten sich zum einen aus der Landbevölkerung der umliegenden Landschaften und Inseln Schonen, Seeland, Lolland und Falster. Zum anderen reisten Stadtbewohner, Schulkinder, Knechte etc. zur Herbstzeit auf die Messen, um sich dort frei zu verdingen.⁵⁶ Für das Jahr 1380 schätzt Philippe de Mézières die Anzahl der Fischerboote auf 40.000,⁵⁷ eine Annahme, die wohl etwas zu hoch gegriffen ist. Im Jahr 1530 wurden aber allein in Falsterbo noch 7.515 Boote registriert.⁵⁸ Jedes dieser Boote hatte mindestens 5 Mann Besatzung, so dass sich 1530 mindestens 37.575 Fischer in Falsterbo aufhielten, de Mézières käme mit seiner Zahl auf 200.000 Mann.

Neben dem Erwerb des Herings von freien Fischern versuchten die Kaufleute auch, durch ein Verlagssystem Fischer aus ihren Heimatorten an sich zu binden.⁵⁹ Diese wurden mit Produktionsmitteln und/oder Kapital ausgestattet und hatten ihren Fang einem bestimmten Kaufmann abzuliefern, *nen vischer [schal] sinen heringk veilen edder verkopen anders wan sinen rechten schiphern und sinen rechten Copmanne*, wie es die Stettiner Ordnung für Dragør aus dem Jahr 1470 ausdrückt.⁶⁰ So hatte z. B. 1398 der Lübecker Großkaufmann Werner Hoep sieben Schuten zum Heringsfang in Malmö und in Falsterbo verlegt,⁶¹ die ihn mindestens mit 23 ½ Last und einer

⁵⁵ Jahnke 2000, S. 179 ff.

⁵⁶ Stoklund 2000, 93–107; Jahnke 2000, S. 181–185.

⁵⁷ Jorga 1896, S. 248, Erläuterung des *Songe du vieil pèlerin*. „Comme le hareng n'arrive dans le détroit, d'après son propre témoignage, que pendant les mois de septembre et d'octobre, nous avons la date approximative de son passage par le Sund. [...] Il parle de 40.000 barques, de cinq cents navires plus gros, qui recueillaient et salaient „en quaques“ le hareng: le nombre des pêcheurs s'élevait à plus de trois cent mille. Une partie habitait à terre, dans des huttes, sur les côtes de la Suède, où elles s'étendaient sur quinze lieues de terrain, toute la longueur du canal.“

⁵⁸ Knudsen 1836, S. 313, nach einer Mitteilung Tyge Krabbes an König Friedrich I.

⁵⁹ Jahnke 2000, S. 185 f. u. 262 f.

⁶⁰ Nicolaisen, 1907, Nr. XVIII, S. 133–139, Modbog Dragør, hier § 41, S. 137.

⁶¹ Archiv der Hansestadt Lübeck, Pfundzollliste 1398, foll. 235v., 236v. sowie Übersicht auf fol. 288r.

Tonne Hering versorgten sowie selbst noch einmal 11 ½ Last und vier Tonnen nach Lübeck brachten.⁶²

Jedes nótlag war dabei nicht nur eine Produktionsgemeinschaft, sondern durfte ½ Last gesalzenen Hering (6 Tonnen) zollfrei für sich beanspruchen.⁶³ Das heißt, dass die Falsterboer Fischer 1530 allein über 3.700 Last (45.090 Tonnen) Hering für sich selbst produzierten und dann noch dem König 7.703 Tonnen⁶⁴ (c. 64 l Last) an Königshering bezahlt hatten, die dieser in den Handel brachte. Gleichzeitig benötigten die Fischer für ihren eigenen Anteil Salz zum Pökeln, wie sie auch die Dinge des täglichen Lebens und andere Waren auf den Messen erwarben, selbst wenn der Kleinhandel mit den Fischern eigentlich untersagt war.⁶⁵ Allein die Versorgung der Fischer wie auch der Umsatz, den diese auslösten, war ein Wirtschaftsfaktor an sich.

Die Fischer verkauften ihren Fang am Strand (s. u. Kap. 4.1.4). Von dort aus brachten ihn Wagenkerle mit ihren Wagen zu den Verarbeitungsplätzen. Auch diese durften ½ Last Hering per Saison für sich selbst beanspruchen.⁶⁶ Sie waren als Arbeitskraft frei, wenngleich ihre Ausrüstung besonderen Regulierungen unterlag.⁶⁷ Als Arbeitskraft ebenso frei waren die Fischweiber, die gællekoner, die das Sortieren, die Verarbeitung, das Einlegen und Eintonnen der Heringe übernahmen. Auch sie stammten zumeist aus dem näheren Umland und zogen zur Messezeit auf die Marktplätze.⁶⁸

Wieviele Kaufleute sich zur Messezeit auf Schonen und an den anderen Orten aufgehalten haben, ist nicht genau zu bestimmen. Die Schonenzollliste aus Malmö aus dem Jahr 1375 verzeichnet allein 1.193 verschiedene Personen, die Waren aus der Stadt in den südlichen Ostseeraum und nach Dänemark exportiert hatten, darunter wahrscheinlich aber auch einige Fischer.⁶⁹ Daneben verließen noch 26 Handelsschiffe Malmö in Richtung Westsee, darunter 15 aus Kampen und fünf aus Flandern.⁷⁰ Im Jahr 1384 reisten die Schonenvögte Kampens und Elburgs mit 12 (Fischer)Schuten von den Messen nach Lübeck.⁷¹ Und im Jahr 1398 fuhren allein 10 Schiffe mit Ladungen von 94 Kaufleuten⁷² von Lübeck aus nach Ystad, 103 Schuten (beladen mit Salz und Tuchen) und zwölf Schiffe mit Ladungen von 93 Kaufleuten nach Dragør, 41 Schiffe mit Ladungen von 276 Kaufleuten nach Falsterbo, 13 Schiffe mit Ladungen von 51 Kauf-

⁶² Archiv der Hansestadt Lübeck, Pfundzollliste 1398, foll. 236v., 267v., 268v., 269v., 270v., 271r., 275v., 276r., 278r., 288r. u. 297v.

⁶³ Danske Rigslovgivning, Nr. 54, Modbog nach 1389, hier § 13, S. 188.

⁶⁴ Knudsen 1836, S. 313.

⁶⁵ Danske Rigslovgivning, Nr. 54, Modbog nach 1389, hier § 44, S. 194 f.

⁶⁶ Danske Rigslovgivning, Nr. 54, Modbog nach 1389, hier § 13, S. 188.

⁶⁷ Ebd., § 17, S. 189.

⁶⁸ Jahnke 2000, S. 219 f.

⁶⁹ Jahnke 1997.

⁷⁰ Jahnke 1997, S. 88 f.

⁷¹ Archiv der Hansestadt Lübeck, Pfundzollliste 1384/85, erschlossen unter Einordnung von Teilen der angeblichen Pfundzollliste von 1380, hier fol. [48r.].

⁷² Es sind hier die Namen der Kaufleute per Schiff zusammengerechnet. Kaufleute, die mehrere Ladungen auf verschiedenen Schiffen verteilt hatten, konnten an dieser Stelle nicht herausgerechnet werden.

leuten und 39 Schuten nach Skanör und 30 Schiffe mit Ladungen von 194 Kaufleuten und 40 Schuten nach Malmö.⁷³ Gleichzeitig wurden zu Laurentius 1403 allein sieben Schiffe in Kingston upon Hull in England mit Tuchen und anderen Handelswaren für die Schonischen Messen abgefertigt.⁷⁴ Auch wenn die präsentierten Zahlen nur Zufallswerte aus sehr wenigen Orten darstellen, so läßt sich ermessen, dass die Zahl der auf den Messen anwesenden Personen (Kaufleute, Fischer, Servicedienstleister) bei mindestens 50.000, wenn nicht bis zu 100.000 pro Jahr anzusiedeln ist.

4.1.4 Die Rahmenbedingungen des Handels: Der Warenverkehr I

Auf den Messen war ein freier und unbegrenzter Warenverkehr vorgesehen. Da städtische Strukturen von Anbeginn an weitestgehend fehlten, waren die Messen ein Ort des Handels zwischen „Gast und Gast“. Allerdings sollten sich Kaufleute aus vittenlosen Städten auf königlichem Gebiet aufhalten.⁷⁵ Auch gab es keine *hóstelliers* oder andere Formen der Beschränkung. Gleichzeitig galt ein absolutes Friedensgebot zwischen den Parteien: *Vnde weret, dat hir iennich dat land sochte mit synre kopenscop edder mit redelikem werue, dat syn here vientschop hadde mit anderen heren edder mit steden, wo it deme ryke nicht ane gha edder entegen sy, uth wat landen he is edder van wannen he kome, he schal hir veilich wesen also lange, also desse tiike keren vnde des koninges land vnd[e] water.*⁷⁶

Einzig an Orten, an denen im Laufe des Mittelalters urbane Strukturen das Messegesehen überlagerten, wurde der freie Handel eingeschränkt. So versuchte vor allem Malmö erfolgreich, die Kaufleute anderer schonischer Städte vom Handel mit den fremden Kaufleuten auszuschließen und eine Art Stapel zu errichten.⁷⁷

Daneben war der eigentliche Heringshandel so organisiert, dass der Erwerb absolut frei und keinen Einschränkungen unterworfen war. Fischer durften ihren Fang weder im Voraus noch auf dem Wasser an die Kaufleute verkaufen. Zudem wurden die Handelsbedingungen genauestens geregelt. Zum Zeitpunkt der Rückkehr der Fischer von ihrem Fangzug mußte der Strand leer sein, kein Kaufmann durfte sich dort aufhalten. Waren die Fischer alle am Strand angekommen, wurde durch Hissen eines Korbes oder Balles der Markt eröffnet – die Kaufleute stürmten an den Strand, wobei ihnen das Tragen von Waffen strengstens untersagt war.⁷⁸ Hierdurch wurde eine allgemeine Chancengleichheit und ein freier Markt gewährleistet. Einzig durch den

⁷³ Archiv der Hansestadt Lübeck, Pfundzolllisten 1398, Ystad foll. 144r.–146r.; Dragør 152v.–156r.; Falsterbo 212r.–219v.; Skanör 245r.–247v. u. Malmö/Ellenbogen 249r.–253r. sowie 252v., 257r. u. 258r.–261r.

⁷⁴ Calendar of Close Rolls, 4 Henry IV, S. 101 für vier Schiffe aus Kingston upon Hull und S. 106 für Schiffe aus „Caumfere“.

⁷⁵ Danske Rigslovgivning, Nr. 54, modbog nach 1389, hier § 32, S. 188.

⁷⁶ Danske Rigslovgivning, Nr. 55, modbog 1407–1412, hier § 57, S. 199 f.

⁷⁷ Jahnke 2000, S. 154–157.

⁷⁸ Jahnke 2000, S. 218.

Verlag eigener Fischer konnte ein Kaufmann sich die Zufuhr der Rohware zu einem konstanten Preis sichern, seine Gewinne oder Verluste hingen dabei aber immer von den Marktschwankungen ab.

Auch das Machtverhältnis zwischen Fischern und Kaufleuten wurde reguliert, so dass z. B. feste Zahlungsfristen an die Fischer vorgesehen waren, wie auch die Fischer bei Strafe angehalten wurden, die volle vereinbarte Menge zu liefern. Zudem war den Kaufleuten der Handel mit ungesalzenem Fisch untersagt, um Handelsverwerfungen zu verhindern.⁷⁹

4.1.5 Die Rahmenbedingungen des Handels: Der Warenverkehr II

Darüber hinaus war der Transport auf die und von den Messen im Normalfall international und relativ offen. So ist es generell schwer oder so gut wie unmöglich, eine „hansische“ oder „rein städtische“ Seefahrt oder ein hansisches „Monopol“ zu konstatieren, da sowohl die Besatzungen wie auch die Schiffer international waren.⁸⁰ Zwar gab es in Krisensituationen immer wieder Bestrebungen, den Transport auf die Messen einzuschränken und Konkurrenten Transportkapazität vorzuenthalten – doch blieben das eben doch Krisensituationen. Schaut man sich Alltagsquellen an, so hatten z. B. 1392 Bürger aus York auf Schonen 47 Last Hering auf einem Schiff aus Amsterdam eingeschifft,⁸¹ der Genuese Johann Gistorf 50 Last auf einem Schiff aus Zierikzee,⁸² die *draper* aus Great Yarmouth 1379 auf einem Schiff aus „Estland“ (Livland)⁸³ wie auch 1385 die Engländer John Beke und William Burnham.⁸⁴ Zwischen Schonen und Lübeck verkehrten 1398 u. a. auch Schiffe aus Assens und Malmö.⁸⁵ Im Jahr 1403 kamen von den sieben nach Schonen in Kingston upon Hull ausgerüsteten Schiffen zwei aus Hull, zwei aus Kingston upon Hull, drei aus „Caumfere“ und eines, der Marienknecht, aus Oslo.⁸⁶

4.2 Die rechtlichen Rahmenbedingungen

4.2.1 Der übergeordnete Rahmen: Die Modbøger

Die dänische Krone sicherte den allgemeinen Rechtsfrieden auf den Messen, die mit der Verlesung des Modboges durch den kgl. Vogt eröffnet wurden. Die Modbøger sicherten dabei den allgemeinen Rahmen des Handelsgeschehens, d. h. die Fischerei,

⁷⁹ Jahnke 2000, S. 219.

⁸⁰ Jahnke 2008, S. 61–64.

⁸¹ Calendar of Close Rolls, 15 Richard II, S. 426.

⁸² Calendar of Close Rolls, 9 Richard II, S. 17.

⁸³ Calendar of Close Rolls, 3 Richard II, S. 276.

⁸⁴ Calendar of Close Rolls, 8 Richard II, S. 509.

⁸⁵ Archiv der Hansestadt Lübeck, Pfundzollliste 1398, foll. 239v., Schiffer Lasse Switzenss[on] van Assense; 267v. Schiffer Lullenhusen de Malmö.

⁸⁶ Calendar of Close Rolls, 4 Henry IV, S. 101 u. 106.

das Zusammenleben der Fischer aus verschiedenen Gegenden, das Zusammenarbeiten zwischen Fischern, Wagenkerlen und Kaufleuten, den Frieden der Kaufleute untereinander und die Zollbestimmungen der Krone. Darüber hinaus war die Krone für den Marktfrieden im allgemeinen zuständig wie auch für die Sicherung des Marktplatzes außerhalb der Marktsaison.⁸⁷ Kopien dieser Bücher wurden auch den Vögten der städtischen Vitten ausgehändigt, die so Einblick in das Rechtshandeln der Krone erhielten.

Des Weiteren gaben die Modbøger die allgemeinen Regeln für den Heringshandel sowie die Verarbeitung des Herings vor, ohne allerdings auf die konkrete Qualitätssicherung einzugehen. Ebenso versuchte die Krone, den Kleinhandel der Bauern und Fischer auf den Messen einzuschränken sowie die Dienstleistungen auf der Messe (Krüge, Schneider, Schenken etc.) zu regulieren.

Im Laufe des 13. und 14. Jh.s hatten die dänischen Könige allerdings viele Rechte an die Kaufleute abgeben müssen, die sich die Hoheit in Handelsangelegenheiten sowie in Gerichtssachen bis hin zu Fällen über Hals und Hand sichern konnten.⁸⁸

4.2.2 Die Vogteigerichte

Das bedeutete, dass die internen Angelegenheiten der Kaufleute während der Messezeit spätestens seit dem 13. Jh. autonom von den Kaufleuten selbst, vertreten durch die Schonenvögte der Städte, geregelt wurden. Nach einem Privileg aus dem Jahr 1251⁸⁹ hatte schon König Valdemar Sejr (reg. 1202–1241) den Lübeckern gewisse Rechte eingeräumt, *omnia iura et easdem libertatis ciuibus Lubicensibus a patre nostro felicis recordacionis Woldemaro et a nobis concessa*, die nun auch an die Wismarer übertragen wurden. Das bedeutet, dass auf den Messen das Heimatrecht der Kaufleute angewandt wurde. So enthält das Rechtsbuch des lübischen Schonenvogtes Henning Heise aus dem Jahr 1542 folgende Abschnitte:

1. *Das hogeste rechte boeck* [der Stadt Lübeck]
2. *Dat nedderste rechteboeck* [der Stadt Lübeck]
3. *Des keyzers rechte boeck van erffschyckkyng*
4. *Dat alder oldeste Bee effte waterrechte boeck van wysbw*

Hiermit war ein städtischer Vogt für alle Fragen des Straf-, Zivil-, Erb- und Seerechtes gewappnet. Der Vorteil für die Kaufleute war dabei, dass sie im institutionellen Rahmen der heimischen Gerichtsordnung blieben, sie also nicht dem Risiko und den Unkosten einer fremden Gerichtsordnung ausgesetzt waren.

Die Gerichtsbarkeit über nicht-dänische Kaufleute wurde dabei zuerst von den städtischen Vögten selbst, in überregionalen Fällen von einem Vogtgericht ausgeübt.

⁸⁷ Siehe u. a. HR III, 1, Nr. 55, S. 37–40, hier § 12, S. 38.

⁸⁸ Zur rechtlichen Entwicklung siehe Jahnke 2000, S. 193–206.

⁸⁹ Dipl. Dan. II, 1, Nr. 47, S. 47 f.

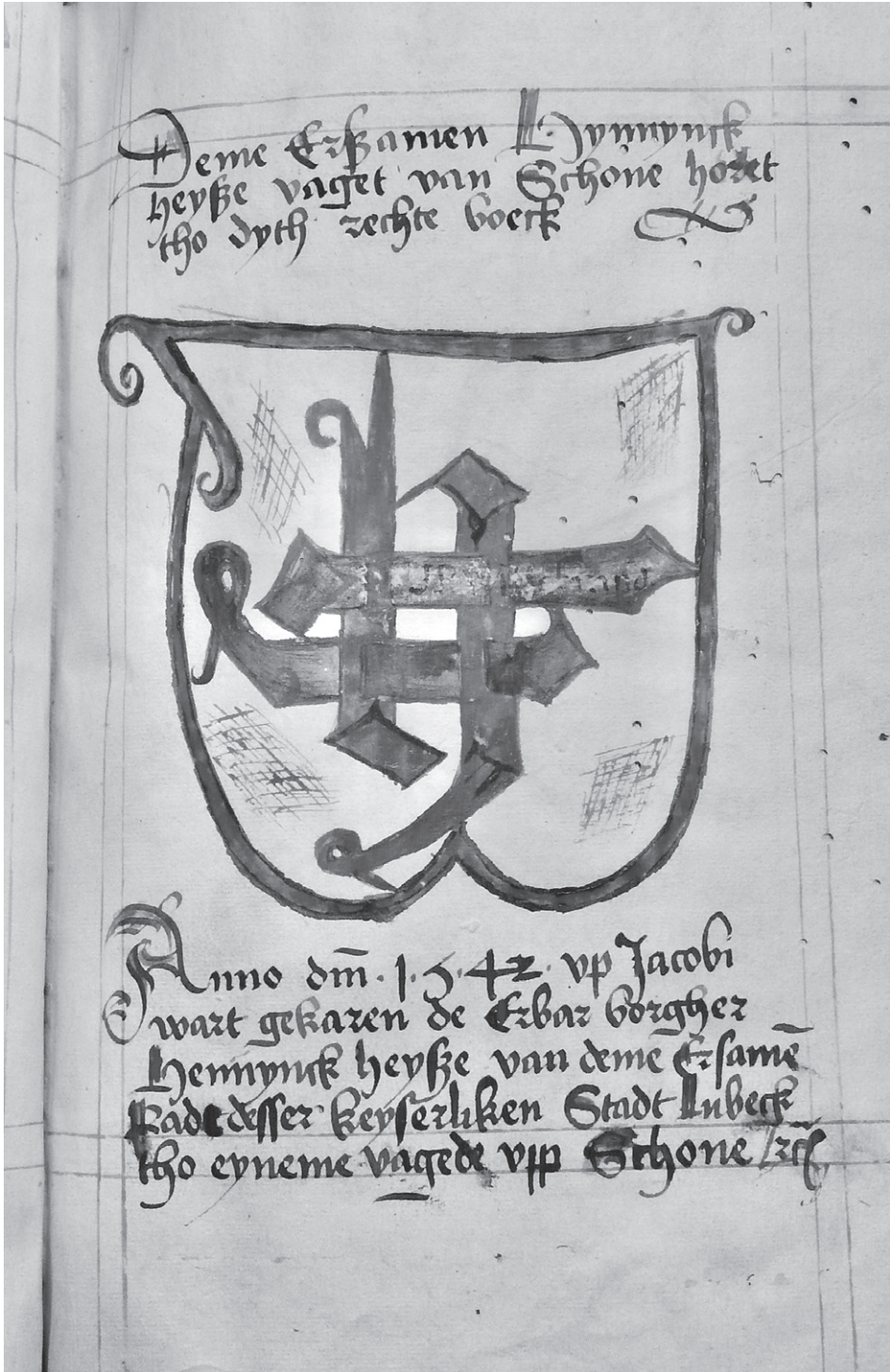


Abb 7: Rechtsbuch des lübischen Schonenvogtes Henning Heise, kgl. Bibliothek Kopenhagen, Thott 342, 2'.

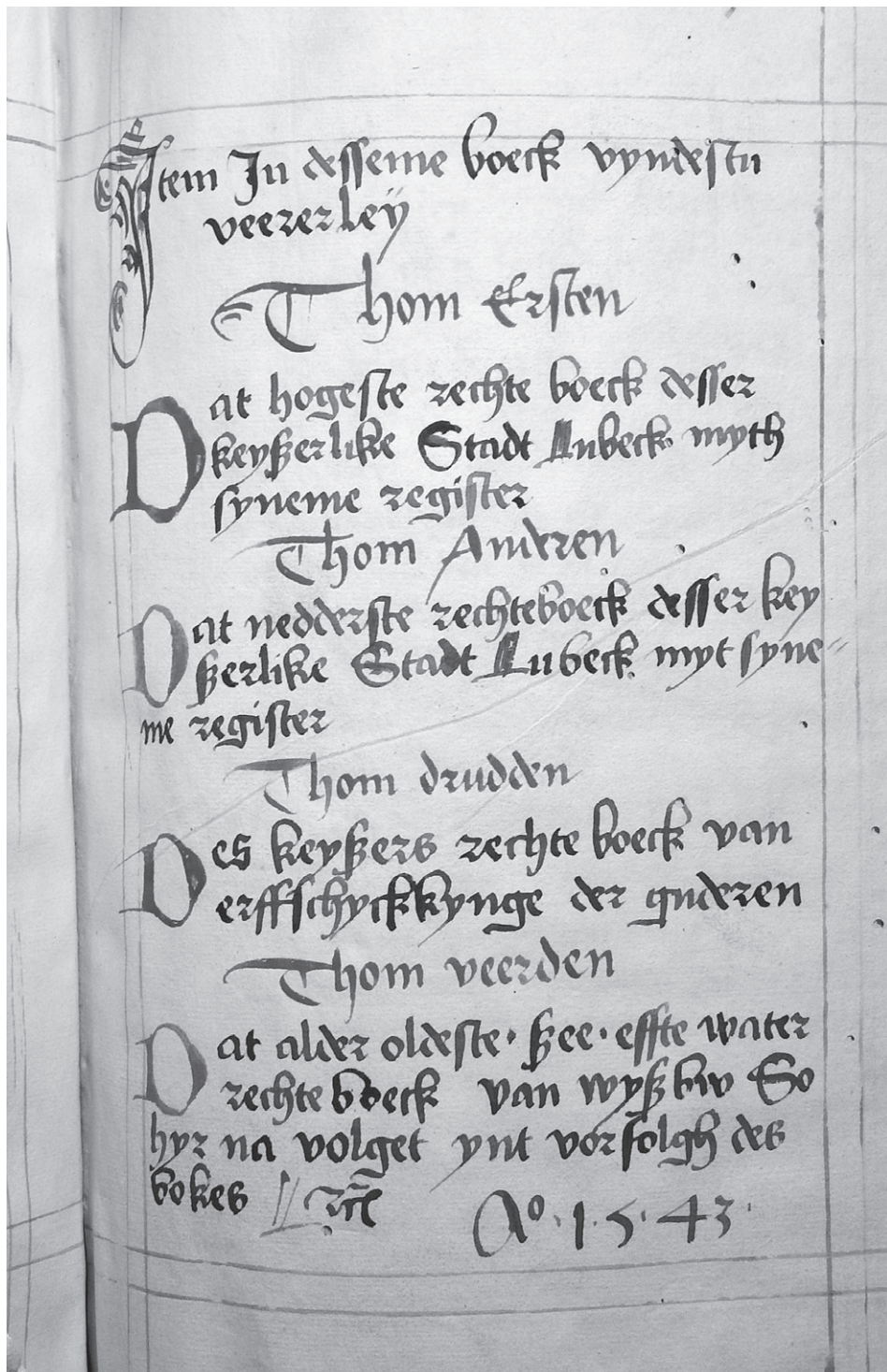


Abb. 8: Rechtsbuch des lübisches Schonenvogtes Henning Heise, kgl. Bibliothek Kopenhagen, Thott 342, 2.

*Item concordaverunt, quod omnis advocatus Theutonicus in Schania judicabit super omnes, qui jacent cum eo super vittam suam, sit undicumque sit.*⁹⁰ Damit fielen auch die „fremden“ Kaufleute unter die Gerichtsbarkeit der städtischen Vögte.

4.3 Weitere Institutionen zur Reduzierung der Transaktionskosten – Normierungen

Die bedeutende Stellung der Schonischen Messen im internationalen Warenverkehr beruhte zum einen auf dem schieren Umfang der Messe vor allem im 14. Jh. Der steigende Umsatz der Messe aber war zum anderen das Resultat einer weiteren Entwicklung: der konsequenten Normierung und Qualitätskontrolle des dort verarbeiteten Herings. Diese Normierungen sicherten eine solch hohe Qualität des Fertigproduktes, dass Schonischer Hering im 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jh.s andere Heringssorten vom europäischen Markt verdrängen konnte.

Die Normierungen setzen bereits beim Fang und den Fangmethoden ein.

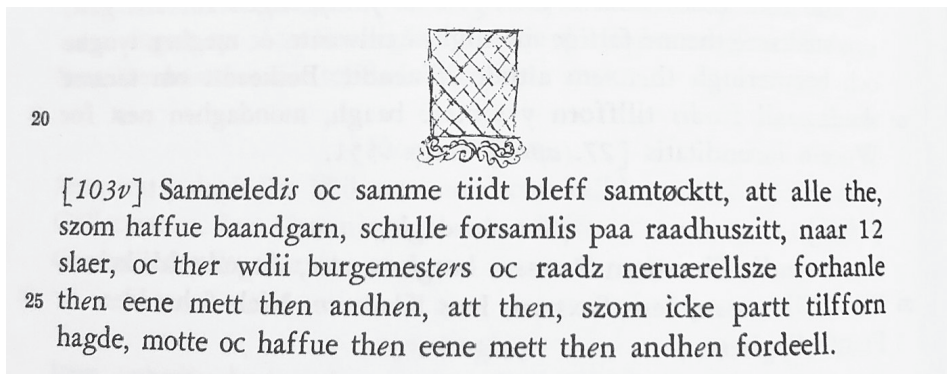


Abb. 9: Auszug aus dem Stadtbuch von Helsingør, 1549–1556, S. 158.

Die Krone regulierte zum einen durch die Modbøger die Art der Fischerei, und, vertreten u. a. durch die Stadträte von Helsingør und Malmö,⁹¹ auch die Art der Netze und die Maschengröße. Hierdurch wurde eine Mindestgröße und -qualität für den Fang festgelegt.

Des Weiteren hatten die wendischen Kaufleute darauf gedrungen, eine Standardgröße für Salz- und Heringstonnen einzuführen, für die Heringstonnen das *Rostocker Band*.⁹² Diese Einheitsbestrebungen führten dazu, dass die auf Schonen produzierten Tonnen im Schnitt zwischen 830 und 840 Heringe enthielten.⁹³ Dies wurde zum

⁹⁰ HRI,1, Nr. 489, § 14, S. 448.

⁹¹ Siehe u. a. Helsingør Stadsbog 1549–1556, S. 158.

⁹² Held 1919; Cieslak 1952, S. 161–168.

⁹³ Jahnke 2000, S. 220, Note 18.



Abb. 10: Die Heringsschau und das Verbrennen verdorbenen Herings, Stadtarchiv Volkach, Volkach B2, sog. Volkacher Salbuch fol. 454v., 1504. Mit freundlicher Genehmigung des Stadtarchives Volkach.

Standardmaß nicht nur im Hanseraum, sondern u. a. auch in England und Flandern.⁹⁴ Weiterhin wurde die Qualität der Lake und der Packung reguliert,⁹⁵ und ein Europa umspannendes Qualitätssicherungssystem, die Heringswracke, eingeführt, welches die Reklamation von verdorbenem Hering ermöglichte.⁹⁶

Auch wenn das System vor allem von wendischen Kaufleuten entwickelt wurde, so setzte es doch Maßstäbe in ganz Europa. So exportierten z. B. die Kaufleute von Harderwijk große Mengen Herings von Schonen an die Zuiderzee, von wo aus sie u. a. Köln belieferten.⁹⁷ Kölner Kaufleute fuhren aber auch selbst auf die Messen,⁹⁸ und die Stadt war der zentrale Heringshandelsplatz für den mittel- und oberdeutschen Raum bis über die Alpen hinweg nach Italien.⁹⁹ Köln fragte z. B. 1421 bei Lübeck das genaue Heringstonnenmaß an,¹⁰⁰ erhielt es aus Brielle und sandte dieses dann weiter

⁹⁴ Freundl. Mitteilung von Prof. Dr. Stuart Jenks, Erlangen. Siehe u. a. Jenks, 1992b, S. 304. Siehe auch mit verschiedenen Zahlen Hocquet 1996, S. 183 f.

⁹⁵ Jahnke 2000, S. 220 f.

⁹⁶ Jahnke 2000, S. 221 f.

⁹⁷ Bosch 2018, S. 16 f.

⁹⁸ Kuske 1905, S. 235.

⁹⁹ Brunnmayr 2020. Kuske 1905, S. 230 ff.

¹⁰⁰ Quellen zur Geschichte des Kölner Handels I, Nr. 658, S. 227.

an Amsterdam.¹⁰¹ Es ist davon auszugehen, dass auch die im fränkischen Salbuch aus Volkach beschriebene Heringsschau auf eben jenes Tonnenmaß Bezug nimmt.

Die Normierung griff aber noch weiter nach Europa aus. Dabei versorgten z. B. die Flamen den Markt von Lissabon mit schonischem Hering,¹⁰² wie auch die Pariser *Ordonnance concernant le commerce des harengs selon leur qualité* aus dem Jahr 1399 ausdrücklich auf den über Flandern importierten Hering verweist,¹⁰³ so dass die *harengers* in Les Halles in Paris selbstverständlich auch in diesen Normen gedacht und gehandelt haben werden, wie auch die *draper* of Great Yarmouth 1379 auf Schonen Hering für den englischen Markt erwarben,¹⁰⁴ oder 1383 Hering von den Schonischen Messen über England nach Bordeaux exportiert wurde.¹⁰⁵ Der Heringshandel war kein hansischer Handel per se, sondern ein internationales Phänomen. So wollte z. B. 1386 der Genueser Kaufmann Johann de Gisors/Gistorf 50 Last Hering, *recently bought [from] the same at Schonen (Lescone)*, auf einem Schiff aus Zieriksee nach Middelburg oder London exportieren, welches aber abgefangen und nach Lynn gebracht worden war.¹⁰⁶ Für diesen Kaufmann bürgten die Londoner Genuesen, die auch für den Handel in den Mittelmeerraum standen, während Johann de Gisors mit der Wahl von Middelburg oder London die nordwesteuropäischen Mittelmärkte bedienen wollte.

5. Die Schonischen Messen als freier, internationaler Markt im 14. und 15. Jahrhundert

Wie die kurzen Ausführungen zeigen sollten, entsprachen die institutionellen Rahmenbedingungen der Schonischen Messen im 14. und 15. Jh. in gerade idealer Weise den Vorstellungen moderner Ökonomen von einem freien Markt. Auf dieser Produktionsmesse waren die Produktionsmittel wie die Arbeitskraft frei, der Preis der Halbfertigware frei und verhandelbar, die Produktion qualitätsgesichert, die Maße standardisiert, die Kaufleute autonom und der Handel frei und die Kaufmannschaft international – und das alles auf einer Messe, die das Epitheton des „Hansischen“ verliehen bekommen hat.

Die Schonischen Messen waren zuerst einmal eine innerskandinavische Versorgungsmesse, die sich dann zu einer Ausgleichsmesse zweier großer, internationaler Wirtschaftsräume entwickelt hatte. Dieses, zusammen mit dem hohen Qualitätsstandard der dort hergestellten Fastenspeise begründete den Ruhm dieser Messen.

Die wendischen Städte haben diese Entwicklung wesentlich beeinflusst. Ihr Eindringen auf die Messen scheint deren Charakter noch weiter internationalisiert zu haben. Doch haben die späteren Hansestädte diese Messe weder initiiert noch zu Anfang dominiert.

¹⁰¹ Quellen zur Geschichte des Kölner Handels I, Nr. 719, S. 244. S. a. Nr. 742, S. 253 f.

¹⁰² Marques 1959, S. 108.

¹⁰³ Lespinasse 1886, *Marchands et Vendeurs de Poisson de Mer*, Nr. IV, S. 417.

¹⁰⁴ *Calendar of Close Rolls*, 3 Richard II, S. 276.

¹⁰⁵ *Calendar of Close Rolls*, 7 Richard II, S. 339 f.

¹⁰⁶ *Calendar of Close Rolls*, 9 Richard II, S. 17 u. 56. *Calendar of the Patent Rolls*, 10 Richard II, S. 323.

Allerdings waren es die Qualitätssicherungs- und Standardisierungsmaßnahmen, die die wendischen Städte in Gang gesetzt, durchgeführt und aufrechterhalten haben, die den Ruf des schonischen Herings begründeten. Hering gab und gibt es überall in Europa¹⁰⁷ – qualitätsvoller Salzhering kam im 14. Jh. nur aus Schonen. Lübeck und die wendischen Städte profitierten ohne Zweifel am Salz- und Heringshandel zu dieser Zeit und versuchten selbstverständlich, ihre Stellung auf den Messen zu sichern. Es soll dabei aber nicht vergessen werden, dass diese Messen für die Kölner auch einen Weinmarkt, für Nürnberger¹⁰⁸ und die Engländer und Flamen einen Tuchmarkt und für die skandinavischen Städte auch einen Versorgungsmarkt im Allgemeinen darstellten. Es ist vor allem ein historiographisches Problem, dass das Ummelandfahrerprivileg eine genauere Zollerhebung für den Westhandel unnötig machte¹⁰⁹ und dass die westlichen Städte sich eben nicht am Pfundzoll der wendischen Städte beteiligt hatten – unseren Hauptquellen zum schonischen Handel.

Insofern leidet auch die bisherige Bewertung des Handelsumfanges der Messen an einer gewissen Schiefelage. So wurden z. B. in der Schonensaison 1375 von den 26 Schiffen aus Malmö und von den anderen Fangplätzen allein 30.000 Tonnen Hering nach Sluis gebracht, ebenso viel wie 1377.¹¹⁰ Dieser Wert steht vereinzelt da, wir wissen nicht, wieviel Hering in diesem Jahr u. a. nach London, Antwerpen, Middelburg, Bordeaux oder Lissabon geliefert wurde. Wir können diesen Wert natürlich mit den 71.230 Tonnen vergleichen, die 1398 nach Lübeck importiert wurden,¹¹¹ aber wir wissen wenig über das Verhältnis von Sluis zu anderen Märkten an der Westsee und über den Wert der noch auf den Messen gehandelten Waren. Erst, wenn wir in der Lage sind, auch die Bedeutung z. B. des Wein-, Salz- oder Tuchhandels auf den Messen genauer zu erfassen, werden wir den Handelsumfang richtig bestimmen können.

6. Der Niedergang der Schonischen Messen

Die Bedeutung der Schonischen Messen als Übergangsstelle zwischen dem Ost- und Westseeraum sollte im 15. Jh. ihren langsamen Niedergang herbeiführen, da Lübeck und die wendischen Städte versuchten, diese Position für sich allein zu beanspruchen. Als die Städtekoalition aus preußischen, züiderseeischen und wendischen Städten 1370 König Valdemar Atterdag besiegt hatte, übernahmen die Koalitionäre aus verschiedenen Motiven heraus die königliche Oberhoheit über die Messen.¹¹² Dabei hatten die wendischen und die preußischen Städte schon 1369 folgende Überlegungen angestellt:

¹⁰⁷ Barrett 2016, S. 5; Kowalewski 2016; Gautier 2007, S. 7–12.

¹⁰⁸ Siehe zu Nürnberg u. a. Archiv der Hansestadt Lübeck, Pfundzollliste 1398, fol. 217v. sowie Nordmann 1933, S. 7.

¹⁰⁹ In diesem wurde ein Zollsatz per Schiff und nicht per Kaufmann und Warenmenge festgelegt.

¹¹⁰ Jahnke 2000, S. 421.

¹¹¹ Ebd.

¹¹² Siehe hierzu Jahnke 2020, S. 307 ff. sowie Jahnke 1997, S. 6–13.

*Vortmer schal nyn Schotte, Enghels ofte Wale haryng solten uppe Schone ofte solten laten myd syme ghelde. Ok schal se nyn voghet uppe syner vyttten holden (edder mit sik liggen laten) unde steden en haryng tho soltende. Were yeny ch voghet, de hir ane breke, de scholde broken hebben yeghen de meynen stede veftych mark sulvers.*¹¹³

Für die wendischen Städte galt es, eine zentrale Vermittlerstelle im Handel zwischen Ost- und West sowie im lukrativen Heringsgeschäft einzunehmen, wohingegen die preußischen Städte hier ein Druckmittel in ihrer Auseinandersetzung um englische Privilegien in Preußen sahen.¹¹⁴ Diese Haltung sollte dann nach der Übernahme der Verwaltung in die Tat umgesetzt werden, wie ein Beschluss aus dem Jahr 1377 verdeutlicht.¹¹⁵ Nur konnte man jetzt versuchen, den Kreis noch weiter auszudehnen. 1378 traf es die Brabanter und Flamen,¹¹⁶ und 1379 forderten die Städte:

*Vortmer schal me breve senden den vøgheden to Helzingheborch, dat ze op dat land to Schone nene Engelsche, Vlaminghe, Walen ofte andere lude, de in der stede recht nicht behoren, ze zyn, we ze zyn, leyden scholen vor moord, dootslach, dūfte ofte rōf.*¹¹⁷

Hiermit hatten die verwaltenden Koalitionäre versucht, einen Messebann über die wichtigsten der nicht niederdeutsch sprechenden Kaufmannsgruppen des Westseeraumes auszusprechen, dieses sollte später auch z. B. auf die Norweger und selbst auf die Holländer ausgedehnt werden.¹¹⁸ Es wundert daher nicht, dass sich in England z. B. die Kaufleute, *de Merchantz de la terre travaillant d'en en an devers les partie de Scone pur achater Harang illoeques*,¹¹⁹ seit 1371 regelmäßig bei der Krone und im Parlament über die Probleme auf den Schonischen Messen beklagten.¹²⁰ Dabei hatten sie nach der Pfundzollrechnung von 1371 über 79 v. H. der Zollabgaben der Brabanter, Flamen und Engländer auf den Messen geleistet.¹²¹ Der Messebann ließ sich aber nicht vollends durchführen. Noch 1405 wurden die Hansestädte von Königin Margarethe ermahnt, „*nenen unwillen [to] makede mit den Engelschen*“, doch ohne Erfolg.¹²² Der englische Tuch- und Heringshandel auf Schonen¹²³ nahm in den folgenden Jahren zwar ab, konnte allerdings nicht gänzlich unterdrückt werden. Noch 1490 wurde z. B. den Engländern in einem Handelsvertrag der Zugang zu den Schonischen Messen ausdrücklich bestätigt.¹²⁴

¹¹³ HRI, 1., Nr. 510, S. 467–479, hier § 11, S. 470.

¹¹⁴ Jahnke 2020, S. 307 ff.

¹¹⁵ HRI, 2, Nr. 150, S. 159 ff., hier § 10, S. 161.

¹¹⁶ HRI, 2, Nr. 157, S. 171 f., hier § 10, S. 172.

¹¹⁷ HRI, 2, Nr. 190, S. 207–211, hier § 7, S. 210.

¹¹⁸ Jahnke 2000, S. 90–94.

¹¹⁹ Parliament Rolls, 45 Edward III, für 1371, S. 306.

¹²⁰ Jenks 1992, S. 482 ff.

¹²¹ HRI, 3, Nr. 50, S. 45 f. Jenks 1992, II, S. 482 Anm. 30.

¹²² HRI, 5, Nr. 255, S. 182–185, hier § 3, S. 183; siehe auch Nr. 302, §§ 1–3 u. 5.

¹²³ Vgl. Dansk Rigslovgivning: Modbog von ca. 1407–1412, S. 198–201, hier § 62, S. 201 (Deutsche Fassung), dass. § 56, S. 213 (Dänische Fassung). Vor allem Kaufleute aus Lynn waren am Tuch- und Heringshandel auf Schonen beteiligt. Vgl. Jenks 1992, I, S. 418.

¹²⁴ Siehe Riis 1988, Bd. I, S. 19 Anm. 27.



Abb. 11: Abraham Ortelius, *Septentrionalium regionum descriptio*, Antwerpen 1570–1584. Mit freundlicher Genehmigung der kgl. Bibliothek Kopenhagen, dk002361.tif. Die dänischen Sunde und Belte liegen genau zwischen den Wirtschaftszonen des Ostsee- und des West- und Nordseeraumes.

Der Ausschluss der westerseeischen Kaufleute änderte den Charakter der Messe im Laufe des 15. Jh.s zusehends. Von einer allgemeinen Warenmesse wurde sie zu einem Heringsmarkt unter wendischer Dominanz degradiert. Da der Warenaustausch als wichtiger Anreiz zum Messebesuch fehlte, wandten sich die Kaufleute wieder nähergelegenen Heringsfanggebieten zu.¹²⁵ Die Verarbeitung des dortigen Fanges musste zwar erst qualitätsmäßig auf das schonische Niveau gebracht werden, aber nachdem im Laufe des 15. Jh.s vor allem in Holland und England ein Qualitätsmanagement erfolgreich implementiert werden konnte, gab es für die westseeischen Kaufleute keinen Anreiz mehr, in großer Zahl die Schonischen Messen zu besuchen.¹²⁶ Zudem wird z. Zt. in der Forschung diskutiert, ob es in der Blütezeit der Messen im 14. Jh. zu einer Überfischung der dortigen Bestände gekommen sei, der die Fangergebnisse maßgeblich beeinflusst habe. Allerdings sind die Zahlengrundlagen für diese Überlegungen mehr als unsicher, so dass diese Überlegungen im Bereich der Spekulation bleiben müssen.

Festzuhalten bleibt, dass die Schonischen Märkte im Laufe des 15. Jh.s stetig an Marktanteilen sowohl im Bereich des Hering- als auch des Salzhandels verloren.¹²⁷ Damit wurde auch für die hansischen Kaufleute der Besuch des schonischen Herings-

¹²⁵ Siehe z. B. Rorke 2005, S. 152.

¹²⁶ Siehe zusammenfassend Jahnke 2000, S. 90–119, sowie jetzt Laget 2018.

¹²⁷ Siehe u. a. Rorke 2005, S. 157.

marktes immer unattraktiver, bis sie ganz ausblieben. Nur die wendischen Städte schickten noch Vögte dorthin, um durch Präsenz ihr Recht aufrechtzuerhalten – doch ohne ökonomische Auswirkungen. Im September 1648 entsandte der lübische Rat den Baumeister Hinrich Bomgarden noch einmal nach Falsterbo, um eine Bestandsaufnahme der übrig gebliebenen, lübischen Gebäude zu machen und Renovierungen vorzubereiten,¹²⁸ und am 1. März 1653 wurde der Lübecker Jachim Reyer nach Schonen gesandt, um die lübische Kirche zu renovieren.¹²⁹ Doch dieser Impuls verlief im Sande, und am 24. Mai 1663 ordnete die neue schwedische Landesherrschaft an, alle ausländischen Gebäude in den eroberten Gebieten einzuziehen und zugunsten der Krone abzubrechchen.¹³⁰ Mit diesem Edikt war das Ende der Schonischen Messen endgültig besiegelt.

7. Die Schonischen Messen im hansischen und internationalen Kontext

Die Schonischen Messen waren – wie viele andere mittelalterliche Messen auch – Austauschplätze im Übergangsbereich verschiedener Handelsgebiete. Die Schonischen Messen hatten dabei zwei Standortvorteile, die sie bis ins 15. Jh. besonders erfolgreich machten: Zum einen konnte der Warenaustausch mit dem Erwerb einer unentbehrlichen Fastenspeise ergänzt werden. Diese konnte zwar auch an anderen Orten gefangen und verarbeitet werden, aber das von den wendischen Städten initiierte Qualitätssicherungssystem verschaffte dem schonischen Hering einen herausragenden Marktvorteil. Zum anderen entstanden die Messen auf offenem (Strand-)Feld und wurden nicht durch urbane Entwicklungen und Privilegierungen beschränkt. Das führte dazu, dass diese Messen nach modernem Verständnis als ein freier und nur den Kräften des Marktes unterworfenen Handelsplatz zu bezeichnen sind.

Der Erfolg dieser Messen zeichnet sich auch durch die schiere Menge der sie besuchenden Menschen aus. Zwar beruhen die Zahlen nur auf allgemeinen Schätzungen, doch ist davon auszugehen, dass zwischen fünfzig und einhunderttausend Menschen jährlich am Öresund zusammenströmten, um Fisch zu fangen und zu verarbeiten, um Waren zu handeln, Informationen auszutauschen, aber auch, um sich zu vergnügen und zu konsumieren. Die Schonischen Messen waren daher nicht nur ein wichtiger Faktor im skandinavischen Messekalender und -system, sondern auch ein Hub von europäischer Bedeutung.

Im Gegensatz zur *communis opinio* waren diese Messen zuerst einmal keine hansische Erfindung. Die sächsisch-westfälischen Kaufleute hatten die Messen schon vorgefunden und sie erst mit ihren Mitteln weiter ausgebaut. Allerdings sahen sich (und waren) die wendischen Städte in derselben Rolle als Vermittler zwischen dem Ostsee- und dem Westseeraum wie die Messen. Insofern ist das Bestreben der Städte, diese Aufgabe der Messen am Ende des 14. Jh.s einzuschränken, aus ihrer Sicht verständlich. Allerdings

¹²⁸ Archiv der Hansestadt Lübeck, *Externa Suecica*, Nr. 489, Bausachen der Lübecker Häuser in Falsterbo und Ystad.

¹²⁹ Jahnke 2016.

¹³⁰ Weibull 1877, S. 13.

hatte dies als sekundäres Ergebnis eine Verlagerung der Heringproduktion zur Folge, welches auf Dauer die wendischen Städte nachhaltig schädigte. Der Heringshandel ging im gleichen Takt an die holländischen Kaufleute über, in dem der Salzhandel sich auf die Biskayaroute verlagerte. Gleichzeitig blieben die westerseeischen Kaufleute nun nicht mehr im Öresund stehen, sondern schufen (unter Umgehung der wendischen Städte) eine direkte Route vom Ostseeraum in die Westsee. Damit hatten die kurzsichtigen taktischen Maßnahmen um 1370 langanhaltende strategische Folgen.

Die Geschichte der Schonischen Messen kann daher durchaus als Kampf der freien Marktwirtschaft mit Protektionismus gesehen werden. Inwieweit allerdings die Hanse als Organisation hierin etwas zu sagen hatte, bleibt mehr als unsicher.

Quellen und Literaturverzeichnis

Ungedruckte Quellen

Archiv der Hansestadt Lübeck

Externa Suecica, Nr. 489, Bausachen der Lübecker Häuser in Falsterbo und Ystad.

Pfundzollliste 1384/85.

Pfundzollliste 1398.

Pfundzollliste 1399.

Gedruckte Quellen

Arnold von Lübeck – Georg Heinrich PERTZ (Hg.), *Arnoldi Abbatis Lubecensis Chronica* (MGH SSrG 14), Hannover 1868.

Calendar of Close Rolls, 4 Henry IV – *Calendar of the close rolls... [of] Henry IV*, Vol. II, prepared under the superintendence of the Deputy Keeper of the Records, London 1929.

Calendar of Close Rolls Richard II – *Calendar of the close rolls preserved in the Public Record Office, Richard II*, prepared under the superintendence of the Deputy Keeper of the Records, 5 Bde., London 1914–1925.

Lübecker Niederstadtbuch – Ulrich SIMON (Hg.), *Das Lübecker Niederstadtbuch 1363–1399* (QDHG 56), Köln 2006.

Danske Rigslovgivning – Aage ANDERSEN (Hg.), *Den Danske Rigslovgivning 1397–1513*, København 1989.

Detmar-Chronik – Karl KOPPMANN (Hg.), *Die Chroniken der niedersächsischen Städte, Lübeck*, Bd. 1 (Die Chroniken der deutschen Städte 19), Leipzig 1884.

Dipl. Dan. – *Diplomatarium Danicum*, Bd. I, 1–IV,4, København 1957–1994, sowie die Nachträge unter <https://diplomatarium.dk>.

Færeyinga Saga – *Færeyinga Saga*, Ólafur Halldórsson bjó til prentunar, http://www.heimskringla.no/wiki/Færeyinga_saga.

Sverris saga – *Flateyjarbók*, *Sverris saga Sigurdarsonar*, [http://www.heimskringla.no/wiki/Sverris_saga_\(Flateyjarbók\)](http://www.heimskringla.no/wiki/Sverris_saga_(Flateyjarbók)).

Helsingør Stadsbog 1549–1556 – Erik KROMAN (Hg.), *Helsingør Stadsbog 1549–1556*. Rådstueprotokoll og Bytingbøg, København 1971.

Herbrordi Vita Ottins – Georg Heinrich PERTZ (Hg.), *Herbordi Dialogus de Vita Ottonis episcopi Babenbergensis* (MGH SSrG 33), Hannover 1868.

HR – Hanserezesse, *Die Recesse und andere Akten der Hansetage*, Abt. I–III, Leipzig 1870–1913.

HUB – *Hansisches Urkundenbuch*, Bd. 1–7, 1 u. 8–11, Halle u. a. 1876–1939.

Knudsen 1836 – H. KNUDSEN (Hg.), Cantsler Claus Giodsens Optegnelser, især om de danske og norske Lehn paa Kong Frederik den Førstes Tid, in: *Nye Danske Magazin* 6, 1836, S. 288–330.

Knytlínga Saga, <http://www.heimskringla.no/wiki/Knytl%C3%ADngasaga>.

Lespinasse 1886 – R. de LESPINASSE (Hg.), *Les métiers et corporations de la ville de Paris*, Bd. 1, *XIVe–XVIIe siècles*, *Ordonnances générales, Métiers de l'alimentation*, Paris 1886.

Quellen zur Geschichte des Kölner Handels – Bruno KUSKE (Hg.), *Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter*, 4 Bde. (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichte 33), Bonn 1923–1934.

Saga Ólafs hins helga – N. LINDER/H. A. HAGGSON (Hgg.), *Saga Ólafs hins helga*, *Heimskringla*, *Snorra Sturlusonar*, København 1869–1872, https://heimskringla.no/wiki/Saga_Ólafs_hins_helga.

UBStL – *Urkundenbuch der Stadt Lübeck*, Bd. 1–11, Lübeck 1843–1932.

Parliament Rolls, Edward III – *Rotuli Parliamentorum; ut et petitiones, et placita in Parlamento tempore Edwardi R. III*, 5 Bde., London 1767–1777.

Literatur

Barrett 2016 – James H. BARRETT, Studying Medieval Sea Fishing and Fish Trade: How and Why, in: James H. BARRETT/David C. ORTON (Hgg.), *Cod and Herring, the archaeology and history of medieval sea fishing*, Oxford 2016, S. 110.

Die schonischen Messen. Eine freie Marktwirtschaft in einem angeblich rigiden System

van Bavel 2016 – Bas VAN BAVEL, *The invisible Hand? How market economies have emerged and declined since AD 500*, Oxford 2016.

Bosch 2018 – Rudolf A.A. BOSCH, De laatmiddeleeuwse vishandel in Harderwijk. Een analyse op basis van een vijftiende-eeuws rentenregister, in: *Bijdragen en mededelingen, Historisch jaarboek voor Gelderland* 109, 2018, S. 13–45.

Brunmayr 2020 – Nicolas BRUNMAYR, Herring Trade, Quality Controls and Diplomacy in Cologne in the Fifteenth Century, in: *German History*, 38, 4, 2020, ghaa065, <https://doi.org/10.1093/gerhis/ghaa065>, 6. Oktober 2020.

Cieslak 1952 – Edmund CIESLAK, Regulamentacja Handlu Rybami przez zwiazek miast Hanzeatyckich w XIV i XV w., in: *Przegląd Zachodni*, 8, 1/2, 1952, S. 146–175.

Clavel 2001 – Benoît CLAVEL, *L'animal dans l'alimentation médiévale et moderne en France du Nord (XIIIe–XVIIe siècles)*, in: *Revue archéologique de Picardie*, Numéro spécial 19, 2001.

Dollinger 1989 – Philippe DOLLINGER, *Die Hanse*, Stuttgart⁴ 1989.

Enghoff 1996 – Inge BØDKER ENGHOFF, Denmark's first fishing industry?, in: *Maritime Newsletter from Roskilde, Denmark* 6, May 1996, S. 2–4.

Enghoff 2016 – Inge BØDKER ENGHOFF, Herring and Cod in Denmark, in: James H. BARRET/David C. ORTON (Hgg.), *Cod and Herring, the archaeology and history of medieval sea fishing*, Oxford 2016, S. 133–155.

Falk 1912 – Hjalmar FALK, Altnordisches Seewesen, in: *Wörter und Sachen*, Band IV, 1912, S. 1–121.

Gautier 2007 – Alban GAUTIER, Du hareng pour les princes, du hareng pour les pauvres (IXe–XIIIe siècle), in: *Deshima*, № 1, 2007, S. 1–14.

Gelderblom 2013 – Oscar GELDERBLOM, *Cities of Commerce, The institutional foundations of international trade in the Low Countries, 1250–1650*, Princeton 2013.

Held 1919 – Otto HELD, Hansische Einheitsbestrebungen im Maß- und Gewichtswesen bis zum Jahr 1500, in: *HGBll.* 24, 1918, S. 127–167.

Hocquet 1996 – Jean Claude HOCQUET, Métrologie de la pêche. Les poissons du Nord, hareng et morue, in: *Cahiers de metrologie* 14–15, 1996, S. 177–188.

Hoffmann 2009 – Richard C. HOFFMANN, Puzzling out medieval herring from a pan-European perspective, in: *The 15th Fish Remains Working Group International Congress of Archaeozoology, Poznań-Toruń, Poland, 3–9 September, Papers*, S. 43 ff.

Holst 2015 – Jens Christian HOLST, *Hansestadt Stralsund, Mühlenstraße 23, „Kampischer Hof“*, Ergebnisbericht zur Baualterskartierung, Fassaden und Grundrisse, Manuskript 2015.

Jahnke 1997 – Carsten JAHNKE, Die Malmöer Schonenzollliste des Jahres 1375, in: *HGBll.* 155, 1997, S. 1–107.

Jahnke 2000 – Carsten JAHNKE, *Das Silber des Meeres, Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien vom 12. bis zum 16. Jahrhundert* (QDHG 49), Köln u. a. 2000.

Jahnke 2008 – Carsten JAHNKE, Hansisches und anderes Seerecht, in: Albrecht CORDES (Hg.), *Hansisches und hansestädtisches Recht* (Hansische Studien 17), Trier 2008, S. 41–67.

Jahnke 2009 – Carsten JAHNKE, The Medieval Herring Fisheries in the Baltic Sea, in: Louis J. SICKING/ Darlene ABREU-FERREIRA (Hgg.), *Beyond the Catch. Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900–1850* (The Northern World, 41), Leiden 2009, S. 157–186.

Jahnke 2016a – Carsten JAHNKE, A church landscape that disappeared – Hanseatic merchants, churches and the Scanian fairs, in: Jes WIENBERG u. a. (Hgg.), *Mellan slott och slag. Vänbok till Anders Ödman* (Lund Studies in Historical Archaeology 17), Lund 2016, S. 97–103.

Jahnke 2016b – Carsten JAHNKE, Die “Nordsee“, ein verbindendes oder trennendes Element?, in: Michael BORGOLTE/Nikolas JASPERT (Hgg.), *Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume* (Vorträge und Forschungen 83), Ostfildern 2016, S. 195–211.

Jahnke 2017 – Carsten JAHNKE, The maritime law of the Baltic Sea, in: Michel Balard (Hg.), *La Mer dans l’Histoire – Le Moyen Âge; The Sea in History – The medieval World*, (La Mer dans l’Histoire 2), Woodbridge 2017, S. 572–584.

Jahnke 2019a – Carsten JAHNKE, Livonija no skandināvu un Hanzas perspektīvas. Kontakti Baltijas jūras telpā viduslaikos, in: Andris LEVĀNS/Ilgvars MISĀNS/Gustavs STRENGA (Hgg.), *Viduslaiku Livonija un tās vēsturiskais mantojums*, Riga 2019, S. 64–89.

Jahnke 2019b – Carsten JAHNKE, Customs and toll in the Nordic Area c. 800–1300, in: Helle VOGT/ Bjørn POULSEN/Jón Viðar SIGURDSSON (Hgg.), *Nordic Elites in transformation c. 1050–1250*, Bd. 1 (Routledge Research in Medieval Studies), Oxon u. a. 2019, S. 183–211.

Jahnke 2019c – Carsten JAHNKE, Introduction, “The Queen of the Baltic Coast”, in: Carsten JAHNKE (Hg.), *A companion to the medieval Lübeck* (Brill’s Companions to European History 18), Leiden 2019, S. 1–17.

Jahnke 2020 – Carsten JAHNKE, Der Deutsche Orden, die preußischen Städte und die Schonesischen Messen an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert, in: Jürgen SARNOWSKY u. a. (Hgg.), *Studies on the Military Orders, Prussia, and Urban History: Essays in Honour of Roman Czaja on the Occasion of His Sixtieth Birthday. Beiträge zur Ritterordens-, Preußen- und Städteforschung. Festschrift für Roman Czaja zum 60. Geburtstag*, Debrecen 2020, S. 301–316.

Die schonischen Messen. Eine freie Marktwirtschaft in einem angeblich rigiden System

Jenks 1992 – Stuart JENKS, *England, die Hanse und Preußen, Handel und Diplomatie, 1377–1474*, 3 Bde. (QDHG 38), Köln u. a. 1992.

Jenks 1992b – Stuart JENKS, Werkzeug des spätmittelalterlichen Kaufmanns: Hansen und Engländer im Wandel von memoria zur Akte (mit einer Edition von *The Nouble of Weyghtys*), in: Jürgen SCHNEIDER/Gerhard RECHTER (Hgg.), *Festschrift Alfred Wendehorst zum 65. Geburtstag gewidmet von Kollegen, Freunden, Schülern*, 2 Bde. (= Jahrbuch für fränkische Landesforschung 52/3, 1992), Bd. 1, S. 283–319.

Jorga 1896 – N. JORGA, *Philippe de Mézières, 1327–1405, et la Croisade au XIVe Siècle* (Bibliothèque de l'École des Hautes Études, Sciences Philologiques et Historiques 110, Paris 1896

Kowaleski 2016 – Maryanne KOWALESKI, The early documentary evidence of the commercialisation of the Sea Fisheries in medieval Britain, in: James H. BARRET/David C. ORTON (Hgg.), *Cod and Herring, the archaeology and history of medieval sea fishing*, Oxford 2016, S. 23–41.

Kuske 1905 – Bruno KUSKE, Der Kölner Fischhandel vom 14.–17. Jahrhundert, in: *Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst*, XXIV, Trier 1905, S. 227–313.

Laget 2018 – Frédérique LAGET, Géographie du hareng à la fin du Moyen Âge: les mers du Nord, des lieux de production?, in: *Anthropozoologica*, 53, № 6, 2018, S. 81–86.

Marques 1959 – Oliveira MARQUES, *Hansa e Portugal na idade média*, Lisboa 1959.

Nedkvitne 2014 – Arnvéd NEDKVITNE, *The German Hansa and Bergen, 1100–1600* (QDHG 70), Köln 2016.

van Neer/Ervynck 2016 – Wim VAN NEER/Anton ERVYNCK, The rise of sea-fish consumption in inland Flanders, Belgium, in: James H. BARRET/David C. ORTON (Hgg.), *Cod and Herring, the archaeology and history of medieval sea fishing*, Oxford 2016, S. 156–171.

Nicolaisen 1907 – C. NICOLAISEN, *Amagers Historie*, Iste Del, København 1907.

Niitemaa 1955 – Vilho NIITEMAA, *Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter* (Annales Academiæ Scientiarum Fennicæ, Ser. B, Tom. 94), Helsinki 1955.

North 1985 – Douglass C. NORTH, Transaction Costs in History, in: *Journal of European Economic History*, 14, 1985, S. 557–576.

Ogilvie 2011 – Sheilagh OGILVIE, *Institutions and European Trade, Merchant Guilds, 1000–1800*, Cambridge 2011.

Riddler/Trzaska-Nartowski 2009 – Ian RIDDLER/Nicola TRZASKA-NARTOWSKI, From Dover to New Romney: medieval fishing in south-east Kent, England, in: *The 15th Fish Remains Working Group International Congress of Archaeozoology, Poznań–Toruń, Poland, 3–9 September, Papers*, S. 35 ff.

Riis 1988 – Thomas RIIS, *Should auld Acquaintance be forgot ...*, *Scottish-Danish relations c. 1450–1707*, Bd. 1–2, Odense 1988.

Rorke 2005 – Martin RORKE, The Scottish Herring Trade, 1470–1600, in: *The Scottish Historical Review*, 84, № 218, Part 2, Oct. 2005, S. 149–165.

Schäfer 1927 – Dietrich SCHÄFER, *Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen* (QDHG N. F. 4), Lübeck² 1927.

Stoklund 2000 – Bjarne STOKLUND, *Bondefiskere og strandsiddere, Studier over de store sæsonfiskerier 1350–1600*, Kerteminde 2000.

Weibull 1877 – Martin WEIBULL, Till Skanörs och Falsterbos historia, in: *Samlingar utgifna för De skånska landskapens historiska och arkeologiska förening*, 6, 1877, S. 12 ff.

Witthöft 1976 – Harald WITTHÖFT, Struktur und Kapazität der Lüneburger Saline seit dem 12. Jahrhundert, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 63, 1976, S. 1–117.

Über Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden im späten Mittelalter*

Volker Henn

Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden sind schon verschiedentlich Gegenstand der historischen Forschung gewesen. Auf der Pflingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins 2001 in Emden, die thematisch den Messen und Jahrmärkten im Hanseraum gewidmet war, sprach Bert Looper über die besondere Bedeutung der Jahrmärkte speziell der IJsselstädte und hob zu Recht – auch auf dem Hintergrund der Frage, wie der oft beschworene hansische Protektionismus zu dem freien Jahrmarkthandel passt – die Funktion dieser Märkte als Brücken und „Scharniere“ zwischen Holland und Zeeland auf der einen und der Hanse auf der anderen Seite hervor. Dies bezog sich auf eine Zeit, in der die holländischen und zeeländischen Städte sich von der Hanse lösten und zu deren Konkurrenten wurden, so dass sich die Kommunen in den östlichen Niederlanden, die sich für den Verbleib in der Hanse entschieden, sich nun räumlich an deren Rand gedrängt sahen und in dieser Situation eine eher vermittelnde Position einnahmen, die auch ihren eigenen wirtschaftlichen Interessen entgegenkam.¹ Bert Looper hat diese Einschätzung seither in mehreren Aufsätzen vertieft,² und sie gilt inzwischen unstrittig als Gemeingut der hansegeschichtlichen Forschung.

Wenn hier erneut die Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden, d. h. im südlichen Teil des Oberstifts Utrecht (in etwa der heutigen niederländischen Provinz Overijssel) und in den niederländischen Teilen der ehem. Grafschaft, seit 1339 des ehem. Herzogtums Geldern, im Blickpunkt stehen sollen, dann wird es nicht darum gehen, die angesprochenen gesamthansischen Zusammenhänge noch einmal vorzustellen, auch nicht darum, die grundsätzlichen Aspekte der Bedeutung der periodischen Jahrmärkte als Struktur- und Organisationselemente des mittelalterlichen Waren- und Geldverkehrs über große Entfernungen erneut zu diskutieren – sie sind in den zurückliegenden

* Der Aufsatz stellt die überarbeitete und mit Anmerkungen versehene Fassung eines Vortrags dar, den ich auf der 135. Pflingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins am 11. Juni 2019 in Hannover gehalten habe. Ausdrücklich danken möchte ich auch an dieser Stelle Frau Dr. Angela Huang, Lübeck, und Herrn Dr. Bart Holterman, Göttingen, für die Erarbeitung der Karte der östlichen Niederlande (Abb. 1) im Rahmen des Projekts „Viabundus“ des Instituts für Historische Landesforschung der Universität Göttingen, in Kooperation mit der Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraums, sowie meinem Sohn Dr.-Ing. Rupert Henn, Duisburg, für die graphische Darstellung der Jahrmarktstermine in den vier großen IJsselstädten (Abb. 2).

¹ Looper 2003.

² Looper 2010; Looper 2017; s. auch Weststrate 2003; Weststrate 2008, S. 26–49; Weststrate 2012.

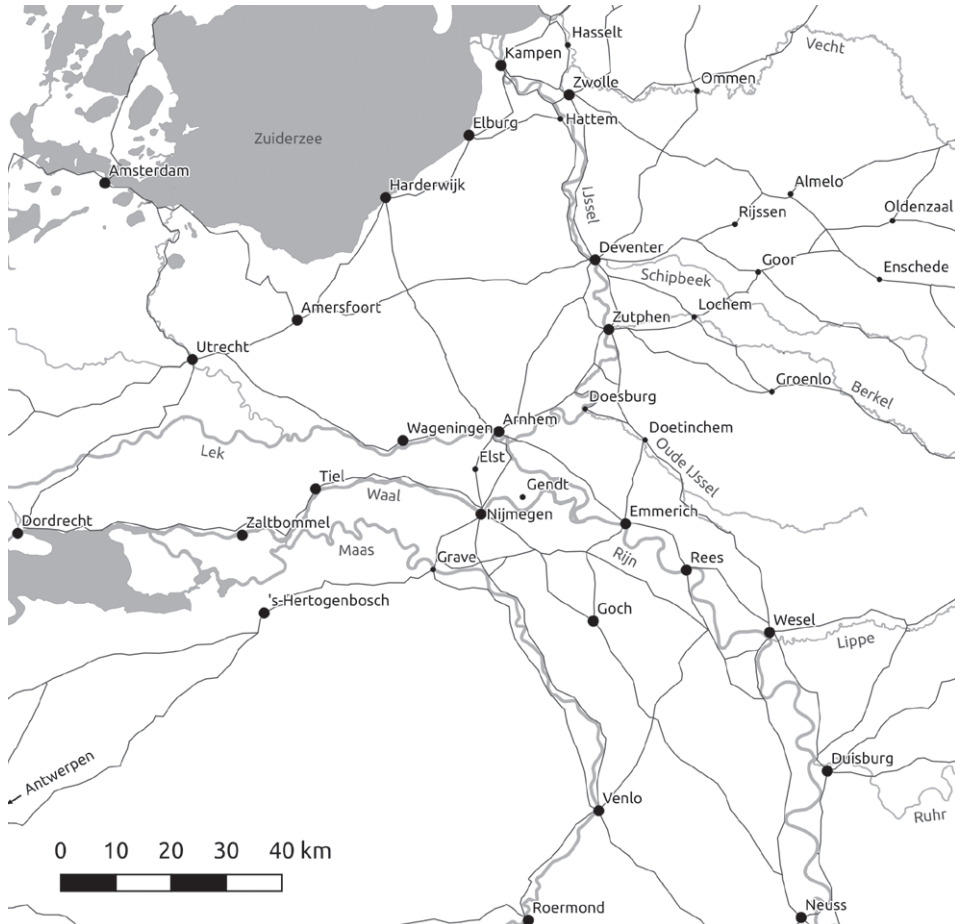


Abb. 1: Die östlichen Niederlande.

Jahren Gegenstand intensiver Studien von Franz Irsigler und anderen gewesen und dürfen als weithin bekannt vorausgesetzt werden.³ Das Anliegen dieses Beitrags ist bescheidener: Es soll im Folgenden darum gehen, das Jahrmarttgeschehen in den östlichen Niederlanden zu beleuchten und danach zu fragen, wie die Jahrmärkte, auch im Sinne einer Hierarchie der Jahrmärkte, miteinander vernetzt waren, woher die Jahrmarttbesucher kamen, welche Waren gehandelt wurden, ob sich hinsichtlich des Warenangebots bestimmte Schwerpunkte abzeichnen, die auch Einfluss auf das Verhältnis der Jahrmärkte zueinander gehabt haben könnten und wie bedeutsam sie im Wirtschaftsleben der Region waren. Freilich gilt es, allzu hohe Erwartungen schon an dieser Stelle etwas zu dämpfen, weil die Quellen nicht so reichlich sprudeln, dass sich alle mit dem Thema verbundenen Fragen in befriedigender Weise beantworten ließen. Dennoch sei im Folgenden der Versuch gewagt, einen, wenn vielleicht auch begrenzten Einblick in das Jahrmarttgeschehen in den östlichen Niederlanden im

³ Dazu statt vieler Irsigler 1999; Irsigler 2001; Irsigler 2007; Rothmann 2001; Denzel 2001.

späten Mittelalter zu bieten, der zugleich zum Anlass genommen werden könnte, dem Thema neue Aufmerksamkeit zu schenken. Bekanntlich waren die Jahrmärkte auch wichtige Zentren des Informationsaustauschs und zugleich Anziehungspunkte für Spielleute, Possenreißer, Gaukler, Seiltänzer u. a., die mit ihren Künsten dem Bedürfnis der Menschen nach Unterhaltung und Belustigung entgegenkamen.⁴ Auf diese Aspekte soll im Folgenden jedoch nicht eingegangen werden.

Wenn von den Jahrmärkten in dieser dicht urbanisierten Region, deren wirtschaftliche Lebensadern die das Land durchziehenden Flüsse waren – die Maas im Süden, die Waal, der Nederrijn/Lek und die IJssel im Osten –, die über Dordrecht und Kampen die Nord- und Ostsee mit dem Rheinland (und den Frankfurter Messen) verbanden,⁵ dann ist in der Forschung die meiste Aufmerksamkeit den Jahrmärkten in den vier großen IJsselstädten geschenkt worden, nämlich Kampen, Zwolle, Deventer – der schon fast sprichwörtlich gewordenen „Stadt der Jahrmärkte“ – und Zutphen. Dabei hatte Zwolle zwar seit der Bedeichung der IJssel zu Beginn des 14. Jahrhunderts keinen unmittelbaren Zugang zur IJssel mehr,⁶ besaß aber über das Zwarte Water eine direkte Verbindung zur Zuiderzee, die sich im 15. Jahrhundert durchaus als vorteilhaft erwies, als die allmähliche Versandung der IJssel zum Problem wurde.⁷ Wegen seiner wirtschaftlichen Orientierung gehörte Zwolle gleichwohl zu den IJsselstädten. Das bezeugen auch Pläne der Stadt, die 1480 eine Kanalverbindung zur IJsselmündung herstellen wollte, mit diesen Plänen jedoch am Widerstand Kampens und Deventers scheiterte.⁸ Dass Maßnahmen einzelner Städte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur von den Nachbarn des öfteren misstrauisch begrüßt wurden, belegen z. B. die – letztlich freilich vergeblichen – Bemühungen Deventers aus dem Jahre 1448, den Bau einer IJsselbrücke in Kampen zu verhindern, welche die Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Jahrmärkte auf dem Landweg verbessern sollte, vor allem von Deventer aber als Behinderung des Schiffsverkehrs verstanden wurde.⁹ Umgekehrt hatte Deventer zu Beginn des 15. Jahrhunderts den Ausbau der Schipbeek gegen den Widerstand Zwolles durchsetzen müssen.¹⁰

⁴ Dazu statt vieler Schubert 1995, S. 85–88. 106–110 u. ö.

⁵ Vgl. Jappe Alberts/Jansen 1964, S. 197–202; Weststrate 2001; Weststrate 2008, zusammenfassend S. 267–269; Bosch 2019, S. 145–153 u. ö.

⁶ Siehe Berkenvelder 1983, S. 25; Slechte 2010, S. 107. – Es gibt allerdings auch Zweifel an der Vorstellung, wonach es einen ursprünglichen Wasserweg von Zwolle zur IJssel gegeben hat; dazu Hove 2005, S. 53 f.

⁷ Als Ursache werden oft die durch Sturmfluten der Jahre 1421 und 1423 hervorgerufenen Veränderungen im Rheinmündungsbereich angegeben, die zur Folge hatten, dass mehr Rheinwasser über Waal und Lek abfloss, was dazu führte, dass die Fließgeschwindigkeit der IJssel zurückging und die Sedimentierung zunahm; vgl. Weststrate 2008, S. 48 f., 171; Hove 2005, S. 60 f. – Die zunehmende Versandung der IJssel lieferte den preußischen Städten 1450 ein Argument für ihren Widerstand gegen die geplante Verlegung des Brügger Hansekontors nach Deventer, indem sie darauf hinwiesen, dass sie mit ihren großen und schweren Schiffen den Hafen nicht anlaufen könnten (HR II, 3, Nr. 653 § 4).

⁸ Siehe Berkenvelder 1983, S. 60 f.; Weststrate 2008, S. 49; Slechte 2010, S. 243.

⁹ Vgl. Jappe Alberts 1969, S. 66 f.; Speet 1986, S. 18; Zeiler 2001, S. 32; Slechte 2010, S. 242, der auf die Unterstützung Deventers durch westfälische Städte, Köln und selbst durch Lübeck verweist. – Weitere Brückenbauten erfolgten 1482 in Deventer, 1486/87 in Zutphen.

¹⁰ Dazu Schutten 1981, S. 25 f.; Hove 2005, S. 148.

Allein in den genannten vier Städten, die sowohl auf dem Land- wie auf dem Wasserweg jeweils nur höchstens eine knappe Tagesreise voneinander entfernt lagen, fanden um die Mitte des 15. Jahrhunderts im Jahresverlauf 18 terminlich ziemlich sorgfältig aufeinander abgestimmte Jahrmärkte statt,¹¹ so dass in einer der vier Städte von Ende Februar bis Mitte November immer ein meistens zweiwöchiger Jahrmarkt abgehalten wurde, auf dem fremde Kaufleute die mitgeführten Waren zum Verkauf anbieten und andere erwerben konnten, um sie andernorts gewinnbringend weiterzuveräußern. Zugleich konnte sich sowohl die ortsansässige Bevölkerung als auch die der näheren Umgebung mit Fernhandels Gütern versorgen und eigene agrarische und gewerbliche Produkte verkaufen, was selbstverständlich nicht nur für die genannten IJsselstädte galt. So war Zaltbommel der zentrale Markt für das in der Tieler- und Bommelerwaard geerntete Getreide,¹² Arnheim der Markt für das Getreide (Roggen, Gerste, Hafer) aus der Veluwe und vom Niederrhein;¹³ was die handwerklichen Produkte betrifft, so verfügten bekanntlich Harderwijk, Kampen, Deventer und Roermond über leistungsfähige Tuchgewerbe, deren Erzeugnisse auf den heimischen Jahrmärkten angeboten wurden, aber auch auf fremden Märkten nachgefragt waren.¹⁴

Das Bild der Jahrmarktgelegenheiten entlang der IJssel verdichtet sich noch weiter, wenn man die Jahrmärkte in Doesburg und Hattem hinzunimmt. Doesburg, an der Mündung der Oude IJssel in die IJssel, auf halbem Wege zwischen Zutphen und Arnheim gelegen, besaß zwei Jahrmärkte – ab Mittwoch vor dem St. Margareten-Tag im Juli (13.7.) und um¹⁵ St. Gallus im Oktober (16.10.) –, die terminlich an die Zutphener und Arnheimer Jahrmärkte angepasst waren.¹⁶ Auch in dem kleinen geldrischen Städtchen Hattem, in fußläufiger Entfernung von Zwolle auf dem linken IJsselufer gelegen, gab es seit 1353 zwei Jahrmärkte (beginnend am Sonntag vor Pfingsten bzw. am Tag

¹¹ Abb. 2 zeigt die Abfolge der Jahrmärkte in den vier großen IJsselstädten. Als Normjahr ist das Jahr mit dem frühesten Ostertermin (22.3.) zugrunde gelegt. Bezüglich der Jahrmarktstermine, die sich an beweglichen kirchlichen Festtagen orientierten, kam es in den verschiedenen Jahren zwangsläufig zu terminlichen Überschneidungen. – Zu den Terminen im einzelnen:

Deventer: Laetare (1.3.)	Deventer: Jakobus (25.7.)
Zwolle: Ostern (22.3.)	Zwolle: Mariä Himmelfahrt (15.8.)
Kampen: 2. Sonntag nach Ostern (5.4.)	Zutphen: Bartholomäus (24.8.)
Zutphen: Walburgis (1.5.)	Deventer: Egidius (1.9.)
Kampen: Pfingsten (10.5.)	Zwolle: Michael (29.9.)
Zwolle: Bonifatius (5.6.)	Kampen: St. Victor (10.10.)
Zutphen: Vitus und Modestus (15.6.)	Zwolle: Simon und Judas (28.10.)
Deventer: Johannes Bapt. (24.6.)	Zutphen: Allerheiligen (1.11.)
Kampen: Translatio Martini (4.7.)	Deventer: St. Martin (11.11.)

¹² Vgl. Benders 2001, S. 650, Anm. 28.

¹³ Vgl. Bosch 2019, S. 149, 169, 266 f.

¹⁴ Vgl. zusammenfassend Holbach 1993, S. 137–142; Holbach 1994, S. 94 f. – Demgegenüber waren die hauptsächlich unter Verwendung einheimischer Wolle gefertigten Tuche aus Zutphen, Arnheim und Nimwegen von geringerer Qualität und spielten im Fernhandel keine nennenswerte Rolle.

¹⁵ Gemeint ist (auch im Folgenden) jeweils eine bestimmte Anzahl von Tagen vor und nach dem jeweiligen Festtag.

¹⁶ Benders 2001, S. 654–657.

Über Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden im späten Mittelalter

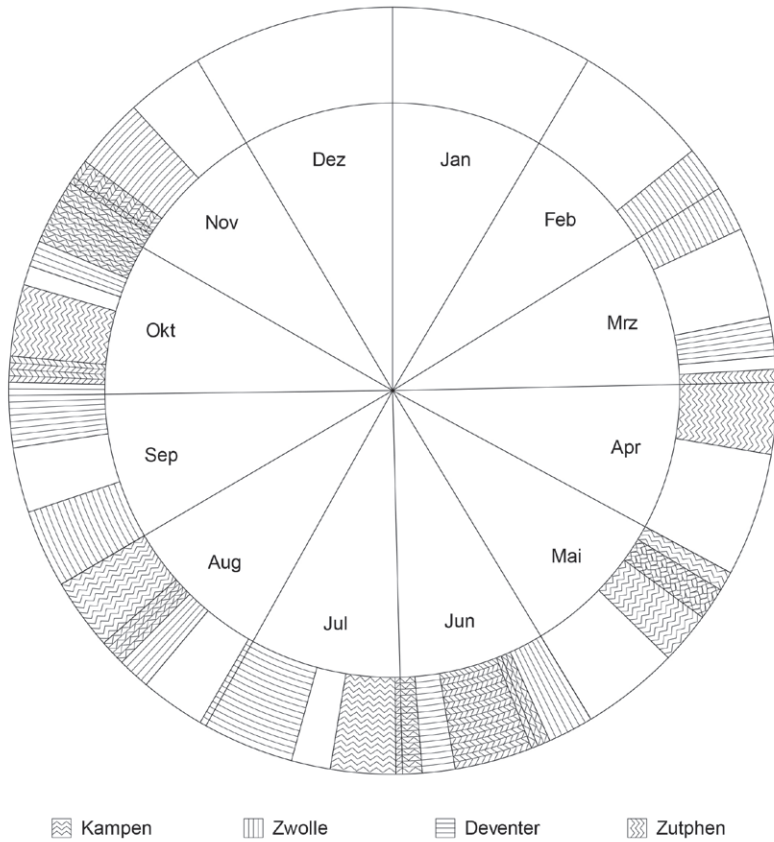


Abb. 2: Die Jahrmärktstermine in den vier großen IJsselstädten.

der 11.000 Jungfrauen), deren Attraktivität dadurch gefördert werden sollte, dass die Marktbesucher im ersten Jahr von der Zahlung der Marktzölle befreit wurden.¹⁷

Von den genannten 18 Jahrmärkten der vier großen IJsselstädte wurden in Deventer und Zwolle jeweils fünf,¹⁸ in Kampen und in Zutphen jeweils vier abgehalten,¹⁹ wobei in Zutphen 1464/65 noch weitere vier Jahrmärkte eingerichtet worden sein sollen,²⁰ die terminlich genau mit den vier älteren Jahrmärkten in Deventer um St. Johannes (24.6.), St. Jakobus (25.7.), St. Egidius (1.9.)²¹ und St. Martin (11.11.) zusammenfielen.

¹⁷ Nijhoff 1854, S. 3; Benders 2001, S. 652–654.

¹⁸ Siehe Sneller 1936, S. 36–39; Slechte 2010, S. 119 f.; Berkenvelder 1983, S. 25 f.

¹⁹ Charters 1, Nr. 237. – Schaik 1989, S. 61; Benders 2001, S. 654–657, 665 f.

²⁰ So Benders 2001, S. 655; Benders/Bosch 2008, S. 171.

²¹ In den Quellen wird der Egidiusmarkt gelegentlich auch als Lebuinsmarkt bezeichnet; s. Sneller 1936, S. 38; Slechte 2010, S. 120. Da das Fest des hl. Lebuin, des Patrons der im 11. Jahrhundert errichteten Stiftskirche, aber am 12.11. gefeiert wird, würde die Bezeichnung eher zu dem Martinimarkt passen; in diesem Sinne auch Weststrate 2008, S. 157. Der Quellenbefund ist aber eindeutig; vgl. z. B. Stadsrekeningen 1, S. 114.

Anlass für die Einrichtung der neuen Jahrmärkte sollen der bekannte Streit zwischen Deventer und Holland wegen der Qualität der Butter und des Gewichts der Butterfässer sowie die gleichzeitige neuerliche Auseinandersetzung um den Katenzoll gewesen sein, in deren Verlauf Herzog Philipp von Burgund einen Handelsboykott gegen Deventer verhängte und Deventer seinerseits die Zollvergünstigungen zugunsten Amsterdams widerrief, so dass sich die holländischen Kaufleute genötigt sahen, zunächst nach Harderwijk und Zwolle, später nach Zutphen auszuweichen.²² Die Übernahme der in Deventer üblichen Jahrmarktstermine sollte den holländischen Kaufleuten die Entscheidung zugunsten der Zutphener Märkte erleichtern. Aber abgesehen davon, dass die neuen Jahrmärkte quellenmäßig nur sehr indirekt bezeugt sind, wären acht Jahrmärkte auch für Zutphen mit seinen vielleicht knapp 4.000 E. eine ungewöhnlich große Zahl gewesen. Hinzu kommt, dass der (neue) Johannismarkt (24.6.) unmittelbar auf den bestehenden St. Vitus-Markt (15.6.) und der (neue) Martinimarkt unmittelbar auf den älteren Allerheiligenmarkt gefolgt wären, so dass in Zutphen in dichter Folge zwei vierwöchige Jahrmärkte entstanden wären, zwischen denen zusätzlich noch der 14-tägige Jakobimarkt stattgefunden hätte. In den zwölf Sommerwochen von Juni bis August wären dann in Zutphen neun Wochen lang Jahrmärkte abgehalten worden, was m. E. wenig zweckmäßig gewesen wäre und deshalb auch wenig wahrscheinlich ist. Denkbar wäre eher, dass 1464/65 in Zutphen keine neuen Jahrmärkte geschaffen wurden, sondern – um den holländischen Kaufleuten entgegenzukommen und sie an die Stadt zu binden – lediglich die Jahrmarktstermine angepasst wurden. Schon die beiden Jahrmärkte, die Herzog Rainald IV. von Geldern 1420 der Stadt Zutphen verliehen hatte, der genannte St. Vitus- und der Allerheiligenmarkt, dienten zwar allgemein dem Zweck, dem Handel in der Stadt neue Impulse zu verleihen, um *onse lieve stat van Zutphen weder by neringe ... te brengen*;²³ sie waren aber wohl auch bewusst als Konkurrenzveranstaltungen zu dem Johannismarkt und dem Martinimarkt in Deventer gedacht.²⁴ Zwar zeitigte die Maßnahme anfangs eine positive Wirkung, doch konnte sich Zutphen auf längere Sicht gegenüber Deventer nicht behaupten.

Es stellt sich die Frage nach den spezifischen Funktionen so vieler Jahrmärkte auf so relativ engem Raum, eine Frage, die angesichts der unbefriedigenden Quellenlage nicht leicht zu beantworten ist. Häufig fehlen – und das gilt nicht nur für die IJsselstädte – Nachrichten darüber, wann und in welcher Absicht Jahrmärkte begründet oder deren Termine oder auch deren Dauer geändert wurden; selbst die vier älteren Jahrmärkte in Deventer sind erst aus einem Eintrag in der Kämmereirechnung des Jahres 1340 bekannt.²⁵ Oft lässt sich nur ansatzweise ermitteln, woher die Marktbesucher kamen; damit fehlen Informationen, die geeignet wären, Rückschlüsse auf die Attraktivität und die Bedeutung eines Jahrmarkts zu gestatten. So sind etwa die überlieferten Flusszoll-

²² Sneller 1936, S. 76–83; Weststrate 2008, 156–169, hier bes. S. 167–169; Slechte 2010, S. 124–127, 233–239; Bosch 2019, S. 170 f.

²³ Dazu Gimberg 1922, S. 5, 27 f.

²⁴ Dazu Bosch 2019, S. 353 f.

²⁵ Siehe Sneller 1936, S. 38 f.; Slechte 2010, S. 119 f. – Nach Lensen/Heitling 1990, S. 84, datiert der älteste Jahrmarkt aus dem Jahr 1049, allerdings fehlt jeder Beleg dafür.

rechnungen, die für die Wirtschaftsgeschichte der Region ansonsten wertvolle Quellen sind, weil sie z. B. über die Dichte des Schiffsverkehrs sowie über die im Jahresverlauf gehandelten Waren Auskunft geben, nur bedingt aussagekräftig, weil es sich um Transitzölle handelt und aus den Abrechnungen nicht hervorgeht, auf welchen Jahrmärkten die erwähnten Waren tatsächlich angeboten werden sollten. Nur in Einzelfällen, wenn es gelingt, den Weg eines Schiffes zu verfolgen, lassen sich vorsichtige Rückschlüsse ziehen.²⁶ Wenn z. B. ein Schiff, das waalaufwärts getreidelt wurde und die Zollstellen in Zaltbommel und Tiel passiert hatte, am Zoll in Lobith aber nicht mehr ankam, dann kann es sein, dass die mitgeführten Waren in Nimwegen für den Weitertransport auf andere Schiffe umgeladen worden waren oder auf den Jahrmärkten in Nimwegen zum Verkauf angeboten werden sollten.²⁷ Ähnliches gilt etwa für Kampen: Im 14. und 15. Jahrhundert sind dort z. B. verschiedentlich Kölner Kaufleute oder Schiffer bezeugt; aus den entsprechenden Quellen geht aber nicht eindeutig hervor, ob sie mit ihren Waren die dortigen Jahrmärkte aufgesucht haben, oder ob Kampen ihnen „lediglich“ als Ausfuhrhafen und somit als Transitstation für den Weitervertrieb der Handelsgüter in den Nord- und Ostseeraum diente. Zu rechnen ist freilich mit beidem, nämlich damit, dass die Kölner Waren nach Kampen brachten, die dort für den Seetransport umgeladen wurden,²⁸ dass sie aber auch die Jahrmärkte aufsuchten und Waren einkauften, die dann ijssel- und rheinaufwärts nach Köln geführt wurden.

Für jede der genannten IJsselstädte gilt, dass ihre Kaufleute und Frachtschiffer spätestens seit dem 13. Jahrhundert in unterschiedlicher Intensität Fernhandelsbeziehungen nach Flandern und England im Westen, als „Umlandsfahrer“ nach Schonen (wo sie eigene Vitten erwarben²⁹), ins Baltikum und nach Norwegen (Marstrand, Bergen) im Norden und Nordosten unterhielten.³⁰ Zugleich waren sie über die IJssel auch im Rheinhandel präsent, was auch durch die Existenz der Rheinschiffergilden in Kampen, Deventer und Zutphen unterstrichen wird. Vor allem im Wirtschaftsleben der Stadt Kampen,³¹ die im 13. Jahrhundert einen bemerkenswerten Aufschwung erlebte, spielten wegen ihrer Lage nahe der Mündung der IJssel in die Zuiderzee die Frachtschiffahrt, der Seehandel und die Fischerei eine besondere Rolle und prägten insofern auch das Jahrmarktgeschehen. Zwar dürfte sich ein nicht unbeträchtlicher Teil der maritimen Aktivitäten der Kampener Bürger im direkten Frachtverkehr zwischen Skandinavien, Brügge und den Häfen der bretonischen und westfranzösischen Küsten an Kampen vorbei vollzogen haben.³² Dennoch trug Bischof Floris von Utrecht der gestiegenen

²⁶ Vgl. beispielhaft Westermann 1939; dazu Niermeyer 1940.

²⁷ Siehe Jappe Alberts 1981, S. 64; Jappe Alberts 1961, S. 305 f.; Jappe Alberts 1978, S. 176.

²⁸ In diesem Sinne ist wohl auch HUB 7,1, Nr. 341 (1438) zu interpretieren, wo von Kölnern berichtet wird, die in Zutphen und Kampen etwa 100 Fuder Rheinwein zur Fahrt nach „Ostland“ geladen haben; anders Gimberg 1922, S. 11; Lensen/Heitling 1990, S. 81.

²⁹ Vgl. die Belege bei Jahnke 2000, S. 400–405.

³⁰ Vgl. Meilink 1912, S. 172–237, 242–272; Jappe Alberts 1969, S. 33–44. – Looper 2010; Weststrate 2012. – Wubs-Mrozewicz 2008, S. 35–55, 91–100; Burkhardt 2009, S. 96–106.

³¹ Siehe Rijpma 1924; Tamse 1963/1964; Zeiler 2001, S. 16–47.

³² Vgl. Speet 1986, S. 23; Mierlo 1993, S. 34.

Bedeutung der Stadt Rechnung, als er 1382 Kampen erlaubte, neben dem bestehenden Pflingstmarkt drei weitere Jahrmärkte abzuhalten: um den 2. Sonntag nach Ostern, Anfang Juli (Translatio Martini) und in der ersten Oktoberhälfte (St. Victor).³³

Demgegenüber entwickelte sich Deventer,³⁴ das schon im 10. Jahrhundert in der Nachfolge des friesischen Dorestad ein wichtiger Umschlagplatz im Handel zwischen dem Rheinland und Skandinavien war, begünstigt, anders als Kampen, durch seine Lage am Kreuzungspunkt wichtiger Land- und Wasserwege, die es gleichsam als „een spin in het interregionale handelsweb“³⁵ erscheinen ließen, mit seinen vier, seit 1386 fünf Jahrmärkten zu dem mit Abstand bedeutendsten überregionalen Distributionszentrum im Warenverkehr zwischen Flandern, Holland, dem Rheinland und dem Hanseraum.³⁶ Parallel zu dieser Entwicklung zogen sich die Kaufleute seit dem 14. Jahrhundert aus dem aktiven Fernhandel weitgehend zurück; nur im Stockfischgeschäft mit Bergen nahm Deventer weiterhin eine führende Stellung ein.

Auch Zwolle, das zwar schon im 13. Jahrhundert vier Jahrmärkte besaß,³⁷ von denen der Michaelismarkt der meistbesuchte war, 1309 durch den Utrechter Bischof Guido von Avesnes einen zusätzlichen einwöchigen Ostermarkt erhielt, in der Absicht, *opidi nostri Svollensis et communis terre nostre circumsite ... comodum et profectum* zu befördern –,³⁸ das aber seit dem 14. Jahrhundert deutlich im Schatten Deventers stand, war, vor allem seit dem späteren 15. Jahrhundert, ein nicht unbedeutender Handelsplatz im Warenaustausch zwischen dem niederländischen Westen und dem westfälischen Hinterland – dank des direkten Zugangs zur Zuiderzee auf der einen und aufwendig ausgebauter Landverbindungen durch Twente³⁹ auf der anderen Seite. 1438 hatte der Utrechter Bischof Rudolf von Diepholz der Stadt das Recht zugestanden, dass aller Roggen und alle anderen Waren, die über Coevorden oder Ommen nach Westen gebracht wurden, zuerst auf einem der Jahrmärkte in Zwolle angeboten werden mussten.⁴⁰

³³ Charters 1, Nr. 237.

³⁴ Vgl. Sneller 1936; Slechte 2010, bes. S. 64–77, 167 f., 224–252; Weststrate 2010.

³⁵ Slechte 2010, S. 124.

³⁶ Vgl. die Karte bei Ammann 1958, Kte. 11. – Im 15. Jahrhundert bewunderte der Xantener Stiftsdekan Arnold Heymerick den Reichtum an Waren, die auf den Jahrmärkten in Deventer angeboten wurden, und betonte, dass der Überfluss an Gebrauchsgütern aller Art fast allen Regionen des nordalpinen Europas zugute komme (Oediger 1939, S. 117).

³⁷ Siehe Hove 2005, S. 95 f.; Slechte 2010, S. 106 f.

³⁸ Kuile 3, Nr. 556; Faksimile bei Gouw 1963, Nr. 86 (Transkription S. 249).

³⁹ 1452 hatte Deventer der Stadt Münster mitgeteilt, dass es sich gemeinsam mit dem Bischof von Utrecht an dessen Amtleute in Salland und Twente wegen der Instandhaltung der Wege gewandt habe; s. Jappe Alberts 1959, S. 55. – Schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts wurde im Oberstift der schlechte Zustand der Wege beklagt, die niemand ohne Gefahr für sein Leben benutzen könne; zugleich wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Situation ergriffen; vgl. z. B. Zwolse Reg. 2, Nrn. 623, 710.

⁴⁰ Zwolse Reg. 3, Nr. 1662; Berkenvelder 1983, 40; Noordegraaf 1985, S. 69. – Neben den Landwegen spielten im späten Mittelalter die kleinen Flüsse östlich der IJssel, die Vecht/Vechte, die Regge, die Berkel, die Oude IJssel und seit dem 15. Jahrhundert auch die Schipbeek, die bei günstigem Wasserstand mit kleinen, flachbodigen Schiffen (*potten*) befahrbar waren und für den Transport von Torf und Holz genutzt wurden, insgesamt nur eine untergeordnete Rolle; vgl. Schutten 1981, S. 25–29; Terhalle 1990, S. 25 f.; Slechte 2010, S. 186 f.; anders noch Jappe Alberts 1959, S. 43 f.

Das noch weiter landeinwärts gelegene Zutphen,⁴¹ das ebenfalls im Schatten, oft aber auch in Konkurrenz zu Deventer stand, war im späten Mittelalter mit seinen vier Jahrmärkten, von denen der Walburgismarkt der wichtigste war, ein regionales Marktzentrum mit besonders engen Beziehungen nach Westfalen. Es ist bezeichnend, dass im 15. Jahrhundert bis zu 80 % der städtischen Einnahmen aus den Wegegeldern am östlichen Stadttor, der Laarpoort, eingenommen wurden.⁴²

Seit den Forschungen von Jappe Alberts gelten die IJsselstädte, gemeinsam mit dem westlichen Westfalen und dem Rheinland, als ein eigenständiges Marktgebiet.⁴³ Dabei war die IJssel der „Verbindungsgraben zum Rhein“ resp. der „Hafenkanal zur Südersee“ (und damit zum Nord- und Ostseeraum).⁴⁴ Oft werden dem IJsselgebiet auch die an der Zuiderzee gelegenen geldrischen Städte Harderwijk und Elburg zugerechnet. Im Wirtschaftsleben beider Städte spielten der Fischfang und der Seehandel eine wichtige Rolle. Vor allem Harderwijk verfügte seit dem späten 13. Jahrhundert über weitgespannte Fernhandelsbeziehungen, die von Flandern bis nach Schonen und ins Baltikum reichten.⁴⁵ 1443 bestätigte Herzog Arnold von Geldern der Stadt das Recht, dass zwischen Muiden und Kampen gefangener Fisch nur in Harderwijk verkauft werden durfte, das einige Jahre später auch insofern die Unterstützung des Herzogs erfuhr, als er Fischtransporte aus Naarden in Geldern mit einem besonderen Zoll belegte.⁴⁶ Bis ins 15. Jahrhundert gab es in Harderwijk nur einen Jahrmarkt, den schon 1294/95 bezeugten Pfingstmarkt. Erst 1431 (oder kurz zuvor) erhielt die Stadt einen zweiten Jahrmarkt um den 2. Fastensonntag,⁴⁷ der den Jahrmarktszyklus im IJsselgebiet gewissermaßen eröffnete.

Zu dieser Zeit verfügte auch das als arm geltende Elburg, dessen Kaufleute im 14. Jahrhundert am Schonenhandel beteiligt waren und wie Harderwijk in Skanør eine eigene Vitte besaßen,⁴⁸ zwei Jahrmärkte (um den 2. Sonntag nach Ostern und St. Gallus im Oktober). Sie wurden der Stadt 1397 unmittelbar nach der planmäßigen Neugründung (1392–1396) gewährt, in der ausdrücklichen Absicht, den Wohlstand der neuen Stadt zu befördern, was auch dadurch unterstrichen wurde, dass acht Tage vor der Errichtung und drei Tage nach dem Abbau des Marktkreuzes⁴⁹ keine Handelsgüter durch die Veluwe auf

⁴¹ Siehe Schaik 1989, S. 59–62; Bosch 2019, S. 170–179; Groothedde 2013, S. 198–200.

⁴² Siehe Schaik 1989, S. 62; Koppers/van Schaik 1981, S. 29–33; Jappe Alberts 1978, S. 179 f.

⁴³ Vgl. Jappe Alberts 1961, S. 303–306; Looper 2017, bes. S. 18–27.

⁴⁴ Die Formulierungen stammen von Rudolf Häpke; zit. nach Petri 1961, S. 38.

⁴⁵ Dazu Schevichaven 1910, S. 43–62; Hell 1998, S. 14–20.

⁴⁶ Dazu jetzt Bosch 2018, 21–23.

⁴⁷ Vgl. Benders 2001, S. 653.

⁴⁸ Siehe Schevichaven 1910, 73–78; Jansma 1958, S. 1–10.

⁴⁹ Hölzerne Marktkreuze wurden von den Stadtknechten zu Beginn der Jahrmärkte errichtet als sichtbare Zeichen dafür, dass von nun an der besondere Marktfriede galt, der den Marktbesuchern ein hohes Maß an Rechtssicherheit garantierte; nach Beendigung der Märkte wurden die Kreuze wieder abgebaut. – Aus den Stadtrechnungen von Deventer (verbucht unter den Ausgabenposten „vor hincinde“ bzw. „vor wachterloen“) geht außerdem hervor, dass zur Zeit der Jahrmärkte besondere Wachdienste an den Stadttoren und auf der IJssel eingerichtet wurden, um die Sicherheit der fremden Kaufleute zu gewährleisten; Stadsrekeningen, passim.

andere Jahrmärkte gebracht werden durften.⁵⁰ Da jedoch der Ostermarkt zeitlich genau mit dem entsprechenden Jahrmarkt im benachbarten Kampen (Ov.) zusammenfiel, stellt sich die Frage, wie erfolgreich der Jahrmarkt unter den gegebenen Umständen sein konnte.

Über die Jahrmärkte in Arnheim und Nimwegen war die IJsselregion eng an das mittelniederländisch-geldrische Flussgebiet von Nederrijn/Lek, Waal und Maas angebunden, die bei Dordrecht in die Nordsee mündeten und die Verbindungen mit Brügge und den Brabanter Messen in Bergen-op-Zoom und Antwerpen herstellten. Die am Nederrijn und am Kreuzungspunkt wichtiger Straßenverbindungen gelegene und in Konkurrenz zur Reichsstadt Nimwegen (bis 1247) durch die geldrischen Grafen besonders geförderte Stadt Arnheim besaß spätestens seit 1240 drei Jahrmärkte – von Mittfasten bis Palmsonntag,⁵¹ um Mariä Geburt (8.9.) und St. Willibrord (7.11., später St. Martin) – und war zu dieser Zeit sicherlich die bedeutendste Handelsstadt in Geldern.⁵² Jeroen Benders und Rudolf Bosch haben darauf aufmerksam gemacht, dass die gräflichen Einnahmen aus den Marktzöllen in Arnheim knapp dreimal so hoch waren wie die in Zutphen.⁵³ Mit dem Aufstieg Kampens, dem Emporkommen der Jahrmärkte in Deventer und der Zunahme des Schiffsverkehrs auf der Waal (wegen der besseren Befahrbarkeit des Flusses) verlor Arnheim zwar an Bedeutung, blieb aber ein regionales Marktzentrum. Arnheimer Gulden gehörten noch im späten Mittelalter zu den Standardwährungen in der Region.

Entlang der Waal war das auf römische Wurzeln zurückgehende Nimwegen der wichtigste Handelsplatz.⁵⁴ Gelegen am Kreuzungspunkt der Waal mit Landwegen, die von Harderwijk, Deventer und Zutphen über Arnheim zur Maas und weiter nach Antwerpen und Bergen-op-Zoom führten, entwickelte sich Nimwegen, wo schon gegen Ende des 13. Jahrhunderts zwei Jahrmärkte abgehalten wurden (der Walburgismarkt im Mai und der Michaelismarkt Ende September), zu einem ansehnlichen *opslach ende stapel*⁵⁵ im Waal-Rhein-Verkehr zwischen Worms, Köln und Dordrecht, vor allem im Wein- und Tuchhandel.⁵⁶ In der Literatur wird häufig auf die Handelsbeziehungen mit England verwiesen.⁵⁷ Wie eng diese Beziehungen aber tatsächlich waren, lässt sich nur schwer beurteilen. Im 15. Jahrhundert dürften die Geschäfte mit England, nicht zuletzt auch die Leinenexporte, wohl hauptsächlich über Bergen-op-Zoom abgewickelt worden sein, während der direkte Handelsverkehr in den Händen der Holländer und Zeeländer

⁵⁰ Benders 2001, S. 652 f.

⁵¹ Nach Benders 2001, S. 652 Anm. 39, ist möglicherweise dieser Jahrmarkt gemeint, wenn in den Quellen vereinzelt ein Palmsonntagsmarkt in Arnheim erwähnt wird; Sneller 1936, S. 41, und ihm folgend Henn 2009, S. 269, hatten angenommen, dass der Palmsonntagsmarkt nur kurzzeitig existiert habe.

⁵² Vgl. Schevichaven 1910, S. 100–107; Benders/Bosch 2008, S. 171 f.; Bosch 2019, S. 149 f., 168 f.

⁵³ Siehe Benders/Bosch, ebd. – Zum Vergleich: Der Katharinenmarkt in Doetinchem erbrachte nur gut ein Zwanzigstel (!) dessen, was die Zutphener Jahrmärkte abwarfen; s. Jappe Alberts 1986b, S. 55.

⁵⁴ Vgl. Schevichaven 1910, S. 78–96; Klep/Thissen 2005, S. 83–88.

⁵⁵ Kuske 1, Nr. 637 (um 1421).

⁵⁶ Vgl. Klep/Thissen 2005, S. 88.

⁵⁷ Vgl. z. B. Jappe Alberts 1978, S. 174 f. – Das von van Schevichaven herangezogene Privileg Richards von Cornwall (HUB 1, Nr. 507) betrifft nicht Nimwegen, sondern Groningen.

lag, die über die seetüchtigeren Schiffe verfügten. Allerdings gehörten zu den 1468 in London festgenommenen Hansekaufleuten auch solche aus Nimwegen.

Die wirtschaftliche Blüte von Tiel, das bis 1339 zum Herzogtum Brabant gehörte, hatte im 10. und 11. Jahrhundert gelegen,⁵⁸ mit engen Kontakten nach England, und seine Kaufleute und Schiffer begegnen seit dem 13. Jahrhundert nur noch im Waal- und Rheinhandel.⁵⁹ Dass auch hier aber im späten Mittelalter Jahrmärkte abgehalten worden sind, ergibt sich aus einer Nachricht aus dem Jahre 1447, die jedoch weder die Anzahl noch die Termine der Jahrmärkte nennt. Jeroen Benders geht davon aus, dass es in Tiel im 15. Jahrhundert zwei Jahrmärkte gegeben hat: im Juli (um St. Jakobus) und im Oktober (St. Dionysius, 9.10.), bei denen es sich um kombinierte Pferde-/Vieh- und Tuchmärkte handelte, die unter Fortdauer des Marktfriedens einige Tage voneinander getrennt stattfanden.⁶⁰ Sicher belegt ist diese Annahme jedoch nicht. Im benachbarten Zaltbommel, das Tiel zwar überflügelt hatte, dessen Kaufleute und Schiffer sich aber ebenfalls vor allem im Flusshandel betätigten,⁶¹ gab es schon gegen Ende des 13. Jahrhunderts zwei Jahrmärkte, einen um Pfingsten und einen zweiten unmittelbar nach St. Mauritius (22.9.). Ursprünglich hatte dieser Jahrmarkt um St. Michael (29.9.) stattgefunden, war aber 1316 wegen der terminlichen Überschneidung mit dem Michaelismarkt in Nimwegen vorverlegt worden.⁶²

Von den Städten an der Maas sind hier Roermond und Venlo zu nennen. In Roermond,⁶³ das am Übergang einer vielbefahrenen Handelsstraße vom Rhein nach Brabant und Flandern lag, waren dessen Kaufleute über die Maas, die 1342 durch entsprechende Wasserbaumaßnahmen näher an die Stadt herangeführt worden war, im Handel zwischen dem Lütticher Raum, Dordrecht und Kampen aktiv. Hier gab es um die Mitte des 14. Jahrhunderts drei Jahrmärkte: um Pfingsten,⁶⁴ St. Remigius (1.10) und St. Nikolaus (6.12.). 1372 bestätigte Wilhelm von Jülich, der in diesem Jahr mit dem Herzogtum Geldern belehnt worden war, der Stadt das Recht, vier jeweils zweiwöchige Jahrmärkte abzuhalten und die Termine selbst festlegen zu können.⁶⁵ Die Stadt hielt an den herkömmlichen Terminen fest; einen zusätzlichen Jahrmarkt richtete sie um den ersten Montag in der Fastenzeit ein.⁶⁶ Die Jahrmärkte dürften auch davon profitiert haben, dass seit den 1420er Jahren süddeutsche, insbesondere Nürnberger Kaufleute in immer größerer Zahl den Landweg über Köln und Roermond nutzten, um die Messen in Antwerpen und Bergen-op-Zoom aufzusuchen. Das nur

⁵⁸ Siehe Schevichaven 1910, S. 36–43; Dijkstra 2002.

⁵⁹ Dazu van Lennep 1970.

⁶⁰ Vgl. Benders 2001, S. 649, 651. Auch Flink/Thissen 2001, S. 225, nennen diese Termine, verzichten aber auch auf einen Quellenbeleg.

⁶¹ Siehe Schevichaven 1910, S. 96–100; de Groot 1979, S. 33–36, 47 f.; s. auch Meihuizen 1953, S. 90.

⁶² Nijhoff 1, Nr. 167.

⁶³ Siehe Schevichaven 1910, S. 116–122; Bruggen 2018; Benders 2001, S. 646–649.

⁶⁴ Dieser Jahrmarkt ist schon gegen Ende des 13. Jahrhunderts bezeugt (Meihuizen 1953, S. 4), fand zu diesem Zeitpunkt aber noch am Samstag vor Pfingsten, nicht, wie später, am Dienstag nach Pfingsten statt; vgl. Benders 2001, S. 646.

⁶⁵ Nijhoff 3, Nr. 5.

⁶⁶ Vgl. Flink/Thissen 2001, S. 225.

eine knappe Tagereise unterhalb von Roermond gelegene, deutlich kleinere Venlo⁶⁷ besaß gleichwohl seit der Mitte des 14. Jahrhunderts drei Jahrmärkte: um den ersten Fastensonntag, den 22.6., und St. Lamberti (17.9.). Es entwickelte sich, begünstigt durch die Tatsache, dass größere Schiffe über Venlo flussaufwärts nicht hinausfahren konnten und für Maastricht oder Lüttich bestimmte Waren auf kleinere, flachbodige Schuten umgeladen werden mussten, zu einem gewissermaßen natürlichen Stapelplatz an der Maas, der (in begrenztem Umfang) mit der Stadtrechtsverleihung 1343 auch rechtlich festgeschrieben wurde. Venlo entwickelte sich zu dem zentralen Markt für das geldrische Oberquartier und unterhielt Beziehungen zu allen wichtigen Handelsplätzen in der Region: Antwerpen, Dordrecht, Nimwegen, Deventer und Köln.

Jahrmärkte wurden darüber hinaus auch in etlichen der kleineren geldrischen und overijsselschen Städten abgehalten: Im Herzogtum Geldern in Doetinchem (südl. Zutphen, an der Oude IJssel; 25.11.),⁶⁸ Wageningen (25.7.),⁶⁹ Buren (nordwestl. Tiel; 29.3., 17.9.), Elst (auf halbem Weg zwischen Nimwegen und Arnheim gelegen; 8.9.), in dem bis 1400 zu der kleinen Herrschaft Cuijk gehörenden Städtchen Grave (an der Maas, südl. Nimwegen; 8., später 9.3.) und in Gendt (an der Waal; ab Dienstag nach Decollatio Johannis, 1.9.).⁷⁰ Von den kleineren oberstiftischen Städten besaß Oldenzaal bereits seit der Mitte des 11. Jahrhunderts einen fünftägigen Jahrmarkt (um den 21.10.).⁷¹ Mit der Stadtrechtsverleihung 1243 erhielt Rijssen das Recht, zwei Jahrmärkte abzuhalten.⁷² Seit 1283 gab es in Goor zwei Jahrmärkte: um den Sonntag nach Peter und Paul (29.6.) sowie an St. Andreas (30.11.).⁷³ 1314 verlieh Bischof Guido von Utrecht der *villa* Ootmarsum (östl. Almelo) einen dreitägigen Jahrmarkt

⁶⁷ Siehe Schevichaven 1910, S. 122–125; Hermans 1999, S. 23–31; Benders 2001, S. 646–549.

⁶⁸ Zu den Verhältnissen in Doetinchem s. Jappe Alberts 1986b, S. 40, 54 f.; der dort angegebene Termin, vom Fest Kreuzerhöhung (14. Nov.) bis Mittwoch nach St. Nikolaus, bezieht sich auf die gerichtsfreie Zeit um den Katharinenmarkt, nicht auf den Jahrmarkt selbst. – Flink/Thissen 2001, S. 225, nennen noch einen weiteren Jahrmarkt in Doetinchem um den 4.5., allerdings ohne Quellenangabe. Das gilt auch für den Jahrmarkt in Groenlo am Samstag vor St. Martin (ebd.). Das von H. G. Nijman bearb. Archivinventar von Groenlo (1995) war mir nicht zugänglich.

⁶⁹ Dazu Bosch 2013, S. 104 f.; Herrn Dr. Bosch danke ich für die frdl. Überlassung eines elektron. Sonderdrucks.

⁷⁰ Frdl. Hinweis von Frau Yvonne de Boer, Historische Kring van Gendt. – Nach Flink/Thissen 2001, S. 223, und Cox 2005, S. 106, 159, gab es in Gendt und auch in Lochem (an der unter günstigen Umständen ab Stadtlohn schiffbaren Berkel) jeweils zwei Jahrmärkte. Vermutlich stützten sie sich dabei auf die entsprechenden Stadtrechtsurkunden Rainalds II. von Geldern aus dem Jahre 1312 (Nijhoff 1, 145, 147). Es ist jedoch fraglich, ob die Verleihungsurkunden überhaupt rechtskräftig geworden sind; vgl. Frankewitz 1989, S. 25 f. – Dasselbe gilt hinsichtlich des Stadtrechtsprivilegs für Nieuwstadt (im geldrischen Oberquartier; Nijhoff 1, Nr. 138), mit dem der Ort 1312 das Recht erhielt, zwei 14-tägige Jahrmärkte abzuhalten (von Mittfasten bis Palmsonntag und in der zweiten Septemberhälfte); Venner 1977, S. 20, weist überdies darauf hin, dass in den Quellen des späteren Mittelalters von einem Markt in Nieuwstadt nie die Rede ist.

⁷¹ Kuile 1, Nr. 32; zur Datierung: Seyger 2017, S. 43–45.

⁷² Frdl. Hinweis von Herrn Johan Seekles, Historisch Centrum Overijssel, Zwolle; Termine und Dauer nicht bekannt.

⁷³ Ketner 4, 2, Nr. 2168; Kuile 2, Nr. 376.

(um den Sonntag nach Mariä Geburt),⁷⁴ 1346 erhielt Almelo zwei zweitägige Jahrmärkte, die im April (22./23.) und im September (20./21.) stattfinden sollten,⁷⁵ und 1357 wurden in Hasselt (nördl. Zwolle) drei Jahrmärkte eingerichtet.⁷⁶ Es folgten nach Cox 1362 bzw. 1365 Hardenberg und Vollenhove mit jeweils vier Jahrmärkten und Kuinre (heute: Gem. IJsselham) 1385 mit einem Jahrmarkt;⁷⁷ in allen diesen Fällen konnten aber weder die Termine und die Dauer der Märkte noch überhaupt ein Quellenbeleg ermittelt werden.⁷⁸

Insgesamt gab es in der Region im späten Mittelalter ein überaus dichtes Netz von Jahrmärkten, die mitunter nur wenige Kilometer voneinander entfernt lagen.⁷⁹ Bislang konnten 61, zumeist zweiwöchige Jahrmärkte zuverlässig ermittelt werden, wobei die eindeutig als solche ausgewiesenen Pferde- und Viehmärkte nicht mitgezählt sind. Bemerkenswert ist freilich, dass in Geldern allein in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sechs zusätzliche Viehmärkte eingerichtet wurden, was zum einen der gewachsenen Bedeutung auch des Ochsenhandels zwischen Dänemark, den Niederlanden und dem Rheinland,⁸⁰ zum anderen, so die Einschätzung von Jeroen Benders, der in dieser Zeit zunehmenden Spezialisierung der Jahrmärkte entspricht.

Von den genannten 61 Jahrmärkten bestanden 24 schon am Ende des 13. Jahrhunderts; 30 wurden im 14. Jahrhundert ausdrücklich bestätigt oder neu geschaffen (14 davon nach 1350⁸¹), im 15. Jahrhundert kamen nur noch vier hinzu; in drei Fällen ist nicht erkennbar, wann sie eingerichtet wurden. Dass nicht alle diese Jahrmärkte so aufeinander abgestimmt sein konnten, dass es zu keinen terminlichen Überschneidungen kam, dürfte nicht überraschen und wäre auch kalendarisch gar nicht möglich. Jeroen Benders hat für Geldern die Vermutung geäußert, dass terminliche Abstimmungen nicht für das gesamte Territorium, sondern nur innerhalb der vier Quartiere (mit den Quartiersvororten Roermond, Nimwegen, Arnheim und Zutphen) angestrebt waren und dass möglicherweise Anbindungen an andere Marktzyklen in den Nachbarterritorien bestanden.⁸² Angesichts der geringen Entfernungen zwischen den verschiedenen

⁷⁴ Formsma 1943, Nr. 19, 20; Kuile 3, Nr. 650.

⁷⁵ Kuile 6, Nr. 1335. – Seit 1476 besaß Almelo eine Kanalverbindung zur Regge; Schutten 1981, S. 29.

⁷⁶ Formsma 1959, Inv.-Nr. 90, 98.

⁷⁷ Cox 2005, S. 125, 233, 152.

⁷⁸ Möglicherweise hat es auch in Enschede im späten Mittelalter zwei Jahrmärkte gegeben. Einige Monate nach dem Stadtbrand von 1517 verlieh Bischof Philipp von Utrecht der Stadt das Recht, zwei Jahrmärkte abzuhalten, am Donnerstag nach Ostern und am ersten Werktag nach St. Martin; s. Benthem 1920, S. 61 (frdl. Hinweis von Herrn Dr. Gerard Seyger, Lossler/NL). Es ist denkbar, dass Bischof Philipp in der Absicht, den Wiederaufbau und die wirtschaftliche Erholung der Stadt nach dem verheerenden Brand zu fördern, ältere Privilegien bestätigt hat. Benthem stützt sich auf den Druck der Urkunde bei W. J. Racer, Overijsselsche Gedenkstukken I, 1781, S. 88, 133, der mir leider nicht zugänglich war.

⁷⁹ Siehe die Tabelle im Anhang, u. S. 86 f..

⁸⁰ Dazu Westermann 1979; Benders 1998; Gijsbers 1999; Holbach, in diesem Bd.

⁸¹ Demnach gilt, so auch schon Benders 2001, S. 657, die Beobachtung Stephan Epsteins (1994, bes. S. 464–467; Epstein 2001), wonach die Zahl der regionalen Jahrmärkte in Kontinentaleuropa nach 1350 signifikant zugenommen habe, für die östlichen Niederlande nicht.

⁸² Benders 2001, S. 659.

Marktorten dürften gelegentliche Übereinstimmungen aber kaum ins Gewicht gefallen sein, weil in erreichbarer Nähe immer eine Jahrmarktgelegenheit bestand. Die Höhepunkte des Jahrmarktgeschehens lagen auch in den östlichen Niederlanden im Frühjahr, zwischen Mittfasten und Pfingsten, und im Herbst; fast 30 % aller Jahrmärkte in der Region fanden im September und im Oktober statt. Im einzelnen konnten, wenn es zweckmäßig erschien, die Termine und die Dauer von Jahrmärkten geändert werden. So wurde, um nur einige Beispiele zu nennen, zu einem nicht genannten Zeitpunkt zwischen 1240 und 1294 der Willibrord-Markt in Arnheim auf den St. Martinstag verlegt,⁸³ 1372 wurden, wie bemerkt, die seit 1351 in Roermond bestehenden einwöchigen Jahrmärkte um eine Woche verlängert, und zugleich erhielt die Stadt das Recht, die Termine selbst festzulegen.⁸⁴ 1496 wurde Doesburg gestattet, den Margaretenmarkt auf den Dienstag nach dem Sonntag Cantate (21.4.) vorzuverlegen.⁸⁵

Mit Ausnahme der Reichsstadt Deventer, der König Wenzel im Oktober 1386 das Recht verlieh, um den 4. Fastensonntag einen zusätzlichen Jahrmarkt abzuhalten,⁸⁶ vielleicht als Antwort auf die vier Jahre zuvor in Kampen eingerichteten neuen Jahrmärkte,⁸⁷ waren es die Landesherren, die Bischöfe von Utrecht bzw. die Grafen resp. Herzöge von Geldern, die den Kommunen – oft in Absprache mit ihnen – Jahrmarktsprivilegien erteilten. Über die Motive geben die Quellen nur selten Auskunft. Ganz allgemein wird zum Ausdruck gebracht, dass der Jahrmarkt der Förderung *der neringen ind komanscappen ind tot waelfaeren onser gemeynen burgeren ind ingesetenen aldair*⁸⁸ dienen sollte, was aber deutlich macht, dass die Jahrmärkte als Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung verstanden wurden. Dass daneben freilich auch territorialpolitische Rivalitäten eine Rolle spielen konnten, wird man vermuten dürfen: Auf die Konkurrenz zwischen Deventer (Ov.) und Zutphen ist schon hingewiesen worden;⁸⁹ auch die zeitgleichen Jahrmärkte nach Ostern in Kampen (Ov.) und Elburg, die Pfingstmärkte in Kampen und Harderwijk, die Fasten- und die Martinimärkte in Deventer (Ov.) und Arnheim weisen in diese Richtung, ebenso die Michaelismärkte in Zwolle (Ov.) und Nimwegen. Aber auch die Rivalität von Städten innerhalb des Territoriums konnte, wie die Fastenmärkte in Venlo und Roermond zeigen, eine Rolle spielen.

Fragt man nach der Herkunft der Jahrmarktsbesucher und damit nach dem Einzugsbereich der Jahrmärkte und ihrer regionalen oder überregionalen Bedeutung, dann steht man wieder vor etlichen quellenbedingten Schwierigkeiten. Denn anders als bei Kampen, wo in einem Zolltarif aus der Zeit um 1340 Händler aus Westfalen, dem Rheinland, aus Friesland, Holland, den hansischen Seestädten, aus den skandinavischen

⁸³ Sloet 1, Nr. 621; Meihuizen 1953, S. 79.

⁸⁴ Nijhoff 3, Nr. 5; Nijhoff 6, 1, Nr. 48 (1492). – 1292 war der Bonifatiusmarkt in Zwolle um zwei Tage verlängert worden (Ketner 5,1, Nr. 2513; Kuile 2, Nr. 430).

⁸⁵ Benders 2001, S. 649 f., 655, 665, und oben bei Anm. 62.

⁸⁶ Siehe Sneller 1936, S. 36 f.

⁸⁷ Charters 1, Nr. 237.

⁸⁸ Nijhoff 6, 1, Nr. 48.

⁸⁹ Oben S. 71 f., 75; vgl. auch Looper 1991, S. 68–76; Looper 2017, S. 21; Slechte 2010, S. 79.

Ländern, England und Flandern genannt werden, die *nae der older ghewoente* nach Kampen kamen,⁹⁰ oder bei Deventer, wo sich aus dem 15. Jahrhundert verschiedene Register und andere serielle Quellen erhalten haben, aus denen hervorgeht, dass der Einzugsbereich von Flandern bis zur Elbe reichte,⁹¹ fehlen solche Quellen für die übrigen Städte. Man ist angewiesen auf vereinzelte, zufällig überlieferte Nachrichten: Geleitszusagen der Landesherren oder der Städte selbst, Schadensersatzklagen von Kaufleuten (bzw. ihrer Heimatstädte), die auf dem Weg zu einem Jahrmarkt überfallen und ausgeraubt oder auf dem Jahrmarkt selbst behindert oder betrogen worden waren; gelegentlich finden sich in den Stadtrechnungen Nachrichten über die Entlohnung von Boten, die im Auftrag der Stadt deren Kaufleute auf fremden Jahrmärkten aufsuchten, um sie über veränderte Sicherheitslagen zu informieren und zur Rückkehr aufzufordern. Aber solche Nachrichten bieten nur punktuelle Einblicke, ein vollständiges Bild ergibt sich nicht. So viel aber lassen die Quellen mit Blick auf die Jahrmärkte in den größeren Städten der Region doch erkennen, dass nämlich deren Besucher wechselseitig aus allen geldrischen und overijsselschen Nachbarstädten sowie aus Westfalen und vom Niederrhein kamen, um hier ihren Geschäften nachzugehen. Kaufleute aus Köln,⁹² Neuss,⁹³ Wesel,⁹⁴ aber auch aus Emmerich⁹⁵ oder Goch, sind auf den Jahrmärkten in Kampen, Zwolle, Deventer, Zutphen, Arnheim, Nimwegen und Tiel, in Roermond und Venlo, in Doesburg und Doetinchem, seltener in Harderwijk bezeugt. Westfälische Kaufleute aus Coesfeld, Bocholt, Borken und Münster scheinen regelmäßige Besucher der Jahrmärkte vor allem der IJsselstädte gewesen zu sein. Es ist bezeichnend, dass Bischof Heinrich von Münster 1435 den Coesfelder Jahrmarkt um Decollatio Johannis (29.8.) in den Oktober (um den Tag der 11.000 Jungfrauen, 21.10.) verlegte, um die weitgehende Überschneidung mit dem Egidienmarkt in Deventer zu vermeiden, wie überhaupt die Jahrmarktstermine in Coesfeld eng mit denen in Deventer verzahnt waren.⁹⁶ Und als in Zutphen 1420 die neuen Jahrmärkte eingerichtet worden waren, setzte die Stadt u. a. Dortmund davon in Kenntnis, in der Erwartung, dass die Dortmunder Kaufleute die neuen Jahrmärkte wie auch den schon existierenden Bartholomäusmarkt besuchen sollten.⁹⁷ Vor allem die Jahrmärkte der IJsselstädte wurden darüber hinaus von holländischen Kaufleuten aus Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag,

⁹⁰ HUB 2, Nr. 668.

⁹¹ Dazu Sneller 1936, S. 94–96; Slechte 2010, S. 169 Anm. 16; Smit 1919; Ketner 1946, S. 24–71.

⁹² Vgl. Hirschfelder 1994, S. 355–360, 373–394. – Dabei waren für Kölner Kaufleute Zutphen und Zwolle oft nur Transitstationen auf dem Weg nach Deventer oder Kampen, wo die mitgeführten Waren auf seegängige Schiffe umgeladen wurden, um von dort aus nach Hamburg, Lübeck, Danzig oder nach England gebracht zu werden.

⁹³ Huck 1991, S. 101–138, 153–166.

⁹⁴ Vgl. Looz-Corswarem 1991, S. 177–181; Gechter 2009, bes. S. 20–26. – Ähnliches dürfte auch für die Duisburger Kaufleute gelten, deren Handelsaktivitäten allerdings seit dem späten 14. Jahrhundert wohl auch wegen der Rheinverlagerung rückläufig waren; vgl. Milz/Kraume 1991, S. 49.

⁹⁵ Kleipass 1998, S. 11–13.

⁹⁶ Dazu Hemann 1999; Hemann 2001.

⁹⁷ HUB 6, Nr. 322.

Delft, Gouda und Schiedam und Händlern aus westfriesischen Städten wie Alkmaar, Medemblik, Enkhuizen, Edam und Hoorn aufgesucht.⁹⁸

Schaut man auf das Warenangebot, auch in der Absicht festzustellen, ob es gegebenenfalls auf bestimmte Waren spezialisierte Jahrmärkte gegeben hat, dann zeigt sich zum einen eine große Vielfalt an Waren, zum anderen aber auch eine bemerkenswerte Gleichförmigkeit des Angebots, die hier nur angedeutet werden soll:⁹⁹ Von See her über Dordrecht, Kampen und Harderwijk wurden portugiesisches, zeeländisches und Baiensalz, Fisch, vor allem Hering, der vor Schonen oder in der Nordsee gefangen worden war und gesalzen oder geräuchert (als Bückling) weiterverkauft wurde, daneben Dorsch, Schellfisch, Scholle, Aal, Stör, der insbesondere bei festlichen Ratsempfängen serviert wurde,¹⁰⁰ und natürlich Stockfisch herangeführt; außerdem Getreide aus Preußen und andere Ostwaren wie Pelze, Wachs, Teer, Pottasche u. a. m. Aus Brügge, Antwerpen und Bergen-op-Zoom kamen auf dem See- und auf dem Landweg englische und flandrische Tuche unterschiedlicher Qualität (ausdrücklich genannt werden Kerseys, ungefärbte Laken aus Norwich, Tuche aus Ypern und Aalst), Wolle verschiedener Herkunft, Alaun, Seife, Öl, französische Weine, Südweine (Malvasia, Romania, Bastert) und Südfrüchte (Feigen, Rosinen, Mandeln, Reis) sowie Blei und Zinn (vor allem aus England). Aus Holland stammten Wolltuche (aus Leiden, Haarlem, Schiedam, Rotterdam, Den Haag, Delft, Amsterdam, Naarden oder Hoorn); besonders hervorgehoben werden außerdem die leichteren, unter Verwendung einheimischer, auch spanischer Wolle hergestellten Tuche *van der nyer koer* („nieuwe draperie“), zeeländischer Krapp, Häute, Milchprodukte, wie Butter und Käse (wobei Schafskäse von der Insel Texel in den Quellen des öfteren eigens erwähnt wird), Keut- und Hopfenbier aus Haarlem und Gouda sowie das für Herstellung des Grutbiers benötigte Gagelkraut.¹⁰¹ Über Amsterdam wurde zudem Hamburger und Wismarer Bier eingeführt.

Das Rheinland versorgte die Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden mit Rhein-, Mosel- und Elsässer Wein, der an allererster Stelle zu nennen ist, weil er das zweifellos bedeutendste Handelsgut war – Job Weststrate hat errechnet,¹⁰² dass am Lobith Zoll in den 90er Jahren des 14. Jahrhunderts im Durchschnitt knapp 2.800 Fuder verzollt wurden (das sind etwas weniger als 150.000 hl, wenn man das Handelsfuder zu 6 Ohm à 873,6 l zugrunde legt, bis zur doppelten Menge, wenn man das Zollfuder zu 10 bis 12 Ohm ansetzt).¹⁰³ Des weiteren lieferte das Rheinland Metalle und Metallwaren, insbesondere Eisen und Stahl aus dem Sauerland und aus dem Bergischen Land (Draht, Blech, Nägel, aber auch Haushaltsgeräte wie Kessel oder Pfannen), Natursteine (Tuffe,

⁹⁸ Siehe (auch zum Folgenden) Smit 1919.

⁹⁹ Vgl. z. B. Jappe Alberts 1986a; Jappe Alberts 1967; Jappe Alberts 1981, bes. S. 42–49.

¹⁰⁰ Kuske 2, Nr. 72, 334, 762, 778.

¹⁰¹ Nach Ausweis der Duisburger Stadtrechnungen kauften die dortigen Brauer im 15. Jahrhundert das Gagelkraut in Deventer und Zwolle; vgl. Mihm 2007, Register.

¹⁰² Weststrate 2001, S. 244 f.; Weststrate 2008, S. 74–76.

¹⁰³ Dazu Eickels 1996, S. 49; Pfeiffer 1997, S. 175–180; Pfeiffer 2020, S. 38–41, der zudem daraufhinweist, dass gelegentlich auch das Vier- bis Fünffache veranschlagt werden konnte.

Schiefer, Trachyt vom Drachenfels), die als Baumaterialien gefragt waren, Mühl- und Schleifsteine (aus der Gegend um Mayen), Kalk, Steinkohle, Töpferwaren wie Schüsseln und Kannen, Glas, Holz, das über die Lippe nach Wesel gebracht und von dort weiter rhein- und ijsselabwärts verschifft und als Stammholz oder zu Planken, Brettern oder Kanthölzern verarbeitet verkauft wurde,¹⁰⁴ sowie Wolltuche und andere Textilien (Barchent, Seidenstoffe), Lederwaren, Getreide (darunter auch Buchweizen), Obst (Äpfel, Birnen, Nüsse, Kastanien) u. v. m.

Aus dem Gebiet der mittleren Maas kamen Holz aus den Ardennen, Steinkohle, Kalk, Messingprodukte, Tuche aus Maastricht und Roermond, Waid aus dem Jülicher Land, Häute u. v. m. Westfalen belieferte vor allem die Märkte der IJsselstädte mit Sandstein aus der Gegend um Bentheim und aus den Baumbergen, Holz, Leinen, Roggen, Speck und Schweinefleisch, um auch hier nur die wichtigsten Handelsgüter zu nennen.

Manche Waren dürften darüber hinaus direkt über die Frankfurter Messen auf die Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden gelangt sein. So kaufte 1465 ein Kaufmann aus Deventer in Frankfurt für 600 rhein. Gl. Kupfer, *umb dat to Deventer to mart to brengen*.¹⁰⁵ Mitunter, etwa bei diversen Bieren, lässt sich die Herkunft der Waren nicht eindeutig bestimmen. Überraschend selten werden in den verfügbaren Quellen Gewürze genannt, die mit Sicherheit auf allen Jahrmärkten der Region vorhanden waren.¹⁰⁶ Möglicherweise liegt das daran, dass sie zu einem großen Teil auf dem über weite Strecken schlechter dokumentierten Landweg transportiert wurden – auch wenn er um ein Vielfaches teurer war – und deshalb weniger in Erscheinung treten. Ähnliches gilt für Papier; immerhin verzeichnen die städtischen Rechnungen von Zwolle seit dem ausgehenden 14. Jahrhundert sowie die Stadtrechnungen von Deventer seit 1415 verschiedentlich Ausgaben für Papier (und Pergament).¹⁰⁷

Die Nähe zu den großen, international bedeutsamen Märkten in Brügge, Antwerpen und Bergen-op-Zoom wie auch die Nähe zu den Stapelplätzen Dordrecht und Köln (mit der Anbindung an die Frankfurter Messen) dürfte ihren Teil dazu beigetragen haben, dass die Jahrmärkte auch in den vergleichsweise größeren Städten der östlichen Niederlande, von Deventer ein Stück weit abgesehen, in der Hauptsache regionale Bedeutung hatten und der Versorgung der örtlichen Bevölkerung und der des engeren und weiteren Umlands dienten.¹⁰⁸ Die Quellen geben kaum Auskunft darüber, ob es

¹⁰⁴ Vgl. Looz-Corswarem 1991, S. 177–183; Jappe Alberts 1981, S. 44f. – Auch Brennholz war ein oft genannter Handelsartikel.

¹⁰⁵ Jappe Alberts 1953, S. 157; Jappe Alberts 1959, S. 47.

¹⁰⁶ Erwähnt werden gelegentlich Pfeffer, Zimt Kümmel, Safran und Ingwer. In den geldrischen Arrestationsprotokollen aus den Jahren 1465/66 und 1470/71 finden sich einige Hinweise auf *speceryen*, die rheinabwärts transportiert wurden, wobei die Zielorte jedoch nicht angegeben sind; vgl. Jappe Alberts 1953, S. 162, 182–184, 192f., 198, 200. – Andererseits lässt Zutphen 1442 für das Schöffenmahl an St. Peter Pfeffer, Zimt und Muskat in Köln einkaufen (Gimberg 1922, S. 11, Anm. 3), obwohl der St. Vitus-Markt gerade erst stattgefunden hatte.

¹⁰⁷ Maandrekening 1399, S. 58, 92; 1401, S. 26, 69; 1403, S. 23, 60, 117; Jaarrekening 1413, S. 97, 110; 1415, S. 103, 110; 1416, S. 103; Stadsrekeningen 3, S. 223; 4, S. 66, 117, 181, 335, 393, 465. – Vgl. allg. Irsigler 2006.

¹⁰⁸ In diesem Sinne bereits Feenstra 1953, S. 227.

in diesem regionalen Umfeld bezüglich der gehandelten Waren bestimmte Schwerpunkte gegeben hat. Auf allen Jahrmärkten waren Wolltuche ein herausragendes Handelsgut, wobei Deventer der zentrale Markt für flandrische und holländische Tuche war. Spätestens seit dem 14. Jahrhundert gab es zumindest in den größeren Städten Gewandhäuser oder spezielle Verkaufsflächen in den Rathäusern, in denen die kostbaren Tuche nach erfolgter Qualitätskontrolle zum Kauf angeboten und in gemieteten *wantkisten* geschützt aufbewahrt werden konnten. In Arnheim verfügte man gegen Ende des 14. Jahrhunderts sogar über zwei Gewandhäuser, ein städtisches und ein landesherrliches, das vor allem von Tuchhändlern aus dem geldrischen Oberquartier, aus Roermond, Grave und dem bis 1473 geldrischen Goch, seit dem 15. Jahrhundert auch von holländischen Händlern genutzt wurde.¹⁰⁹ In Nimwegen waren jeweils drei Tage der beiden Jahrmärkte dem Tuchhandel vorbehalten.¹¹⁰ Außerdem war die Stadt im 15. Jahrhundert der wichtigste Weinmarkt zwischen Köln und Dordrecht; zwischen 1414 und 1429 deckten die Einnahmen aus der Weinakzise etwa 25 % bis 30 % des städtischen Haushalts.¹¹¹ Zutphen und Arnheim galten, neben Deventer, als wichtige Umschlagplätze für Holz, das vor allem von holländischen und westfriesischen Händlern aufgekauft wurde. Arnheim war nicht nur, wie schon bemerkt, ein wichtiger Getreidemarkt in der Region, sondern zugleich ein nicht unbedeutender Handelsplatz für Fisch aus Harderwijk.¹¹² Und um noch einmal auf Deventer zurückzukommen: Deventer war auch der wichtigste Markt in den östlichen Niederlanden für holländische und zeeländische Milchprodukte, für Stockfisch und westfälisches Leinen. Tendenziell aber wird man von einem weitgehend gleichartigen Warenangebot auf allen Jahrmärkten der Region ausgehen müssen.

Der vorrangig regionalen Bedeutung der Jahrmärkte entspricht es, dass entwickeltere Formen des bargeldlosen Zahlungsverkehrs kaum oder gar nicht zur Anwendung kamen. Ein Kaufmannsbuch des Gherit Claesz. aus Hoorn aus den 1450er und 1460er Jahren¹¹³ belegt zwar, dass auch auf den geldrischen und overijsselschen Jahrmärkten die Kreditgewährung gängige Praxis war, Teilzahlungen und Zahlungsaufschübe regelmäßig vereinbart wurden. Der Ausgleich der Forderungen erfolgte am Ende aber doch auf der Basis von *ghelt om ghelt*.¹¹⁴

¹⁰⁹ Benders/Bosch 2008, S. 171 f., 174 f.; Bosch 2019, S. 179, 420. – In Deventer hatten die Leidener Tuchhändler im 15. Jahrhundert zeitweise ein eigenes „Gewandhaus“ angemietet; vgl. Sneller 1936, S. 48; Stenvert 2003, S. 18. In den Zwoller Jaarrekeningen finden sich Hinweise darauf, dass die Stadt Häuser oder Verkaufsräume anmietete, um sie auswärtigen *wantlude[n]* zur Verfügung stellten (so z. B. Jaarrekening 1415, S. 21; 1416, S. 122).

¹¹⁰ Benders 2001, S. 651; Bavel 2002, S. 58. – In Kampen durften nach einem Ratsbeschluss von 1375 fremde Gewandschneider auf den Jahrmärkten ihre Waren nur vier Tage lang anbieten; ausdrücklich genannt werden Tuchhändler aus Utrecht, Deventer, Zwolle, Roermond, Zutphen, Zaltbommel, Goch, aus Holland und Brabant; s. Kampen 1875, S. 186.

¹¹¹ Klep/Thissen 2005, S. 88.

¹¹² Bosch 2019, S. 172.

¹¹³ Brünner 1924.

¹¹⁴ Zit. nach Sneller 1936, S. 111. – Zu den entwickelteren Formen s. North 1996; Denzel 2001; Denzel 2003; Denzel 2008, bes. S. 93–128.

Es bleibt die Frage, wie sich die oft nur zwei- oder dreitägigen Jahrmärkte in den kleineren, vor allem overijsselschen Gemeinden in das Jahrmarktgeschehen in der Region einfügten. Dass sie der Versorgung der örtlichen Bevölkerung und der des agrarisch geprägten Umlands mit Gütern aus entfernteren Gegenden im Austausch gegen eigene landwirtschaftliche Überschüsse vor allem an Getreide oder Wolle und im Einzelfall auch gegen gewerbliche Erzeugnisse¹¹⁵ dienten und insofern eine Vermittlerrolle spielten zwischen den größeren Städten und dem ländlichen Raum, dürfte außer Frage stehen. Leider geben die vorhandenen Quellen aber so gut wie keine Auskunft darüber, wie dieser Austausch im Einzelnen vonstatten ging.¹¹⁶ Da die fraglichen Orte an den großen Handelswegen lagen, welche die IJsselstädte mit Westfalen und den weiter im Osten und Nordosten gelegenen Regionen verbanden, wäre es denkbar, dass die Jahrmärkte im konkreten Fall auch als ‚Stationsjahrmärkte‘ an den Rastorten des Fernhandels eine gewisse Bedeutung besaßen.¹¹⁷ Ein abschließendes Urteil wird aber erst auf der Grundlage weiterer, vor allem ortsgeschichtlicher Forschungen möglich sein. Dabei wäre grundsätzlich auch zu prüfen, inwieweit die Beobachtung Slicher van Bath zutrifft, derzufolge der Jahrmarkthandel in den overijsselschen Städten seit dem 14. Jahrhundert in seiner Bedeutung hinter dem permanenten Handel zurücktrat.¹¹⁸

¹¹⁵ Vgl. mit Blick auf das Flussgebiet westl. Nimwegen Bavel 2002, bes. S. 57–70.

¹¹⁶ Aus dem Jahre 1481 ist ein Schreiben der kleinen Stadt Lochem überliefert (Doornink-Hoogenraad/Zondervan 1981, Nr. 487), in dem sie sich über die Behinderungen ihrer Bürger auf dem Zutphener Walburgis(?)-Markt beschwert, auf dem sie Brennholz verkaufen wollten, und darauf verweist, dass man in Deventer bessere Preise erzielen könnte und man Überlegungen angestellt habe, einen Kanal nach Deventer zu graben. Hasselt spielte im 14. Jahrhundert eine gewisse Rolle als Handelsplatz für Holz und Bentheimer Sandstein (Schmidt 2007, S. 98). Enschede, dessen Jahrmärkte im 16. Jahrhundert auch von Händlern aus Schöppingen, Schüttorf und Coesfeld aufgesucht wurden, unterhielt seinerseits Handelskontakte mit Zwolle und Deventer (Seyger 2007, S. 28).

¹¹⁷ Dazu Rothmann 2010, S. 155 f.

¹¹⁸ Siehe Slicher van Bath 1979, S. 103.

Kalender der Jahrmarktgelegenheiten in den östlichen Niederlanden (Ende 15. Jahrhundert)

Termin	Stadt	Datum der Einrichtung (*) bzw. Ersterwähnung	Nachweis
Februar 8	Venlo	*1343	Benders, Fairs, S. 647
Februar 9	Roermond	*1372	Flink/Thissen, S. 225
Februar 15	Harderwijk	*vor 1431	Benders, Fairs, S. 653
März 1	Arnhem	1240	Sloet, Nr. 621
März 1	Deventer	*1386	Sneller, S. 36
März 9	Grave	1456	Benders, Fairs, S. 664
März 24	Zwolle	*1309	ter Kuile 3, Nr. 556
März 29	Buren	1395	Benders, Fairs, S. 664
April 5	Kampen	*1382	Charters 1, Nr. 237
April 5	Elburg	*1397	Benders, Fairs, S. 665
April 21; bis 1496: Juli 8	Doesburg	*1340	Benders, Fairs, S. 655, 665
April 22	Almelo	*1346	ter Kuile 6, Nr. 1335
Mai 1	Nimwegen	1294/95	Meihuizen, S. 97
Mai 1	Zutphen	1294/95	Meihuizen, S. 57
Mai 3	Hattem	*1353	Benders, Fairs, S. 652, 665
Mai 10	Kampen	1382	Charters 1, Nr. 237
Mai 10	Harderwijk	1294/95	Meihuizen, S. 74
Mai 10	Zaltbommel	1294/95	Meihuizen, S. 89
Mai 12	Roermond	1294/95	Meihuizen, S. 4 [Mai 9]
Juni 5	Zwolle	*1265	ter Kuile 2, Nr. 290
Juni 15	Zutphen	*1420	Gimberg, S. 28
Juni 22	Venlo	*1343	Benders, Fairs, S. 647
Juni 24	Deventer	1340	Sneller, S. 38
Juli 4	Kampen	*1382	Charters 1, Nr. 237
Juli 5	Goor	*1283	ter Kuile 2, Nr. 376
Juli 13	Echt	1294/95	Flink/Thissen, S. 225
Juli 25	Deventer	1340	Sneller, S. 38
Juli 25	Tiel	1447	Benders, Fairs, S. 649, 651

Über Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden im späten Mittelalter

Termin	Stadt	Datum der Einrichtung (*) bzw. Ersterwähnung	Nachweis
Juli 25	Wageningen	1294/95	Meihuizen, S. 74
August 15	Zwolle	* nach 1265	Berkenvelder, S. 25 f.
August 24	Zutphen	*1316	Nijhoff 1, Nr. 166
September 1	Deventer	1340	Sneller, S. 38
September 1	Gendt	*1493	Auskunft Hist. Kring Gendt
September 8	Arnheim	1240	Sloet, Nr. 621
September 8	Elst	1294/95	Meihuizen, S. 84, 88
September 13	Ootmarsum	*1314	ter Kuile 3, Nr. 650
September 17	Buren	*vor 1395	Benders, Fairs, S. 664
September 20	Venlo	*1343	Benders, Fairs, S. 647
September 20	Almelo	*1346	ter Kuile 6, Nr. 1335
September 22; bis 1316: Sept. 29	Zaltbommel	1294/95	Meihuizen, S. 89
September 29	Nimwegen	1294/95	Meihuizen, S. 97
September 29	Zwolle	*vor 1265	ten Hove, S. 96
Oktober 1	Roermond	1351	Benders, Fairs, S. 347
Oktober 9	Tiel	1447	Benders, Fairs, S. 649, 651
Oktober 10	Kampen	*1382	Charters 1, Nr. 237
Oktober 16	Doesburg	1294/95	Meihuizen, S. 60
Oktober 16	Elburg	*1397	Benders, Fairs, S. 665
Oktober 21	Hattem	*1353	Benders, Fairs, S. 665
Oktober 21	Oldenzaal	*1049	Seyger 2017, S. 43
Oktober 28	Zwolle	* nach 1265	Berkenvelder, S. 25 f.
November 1	Zutphen	*1420	Gimberg, S. 28
November 11	Deventer	1340	Sneller, S. 38
November 11; 1240: Nov. 7	Arnheim	1294/95	Meihuizen, S. 79
November 25	Doetinchem	1294/95	Meihuizen, S. 60
November 30	Goor	*1283	ter Kuile 2, Nr. 376
Dezember 6	Roermond	1351	Benders, Fairs, S. 647 f.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Ammann 1958 – Hektor AMMANN, Der hessische Raum in der mittelalterlichen Wirtschaft, in: *Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte* 8, 1958, S. 37–70.

Bavel 2002 – Bas J. P. van BAVEL, Protoindustrie tussen de Gelderse rivieren? Een eerste verkenning naar de niet-agrarische, marktgerichte activiteiten op het platteland van het Gelderse rivierengebied, 1300–1600, in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 93, 2002, S. 55–78.

Benders 1998 – Jeroen F. BENDERS, Van ossen en keurslagers. De stad Groningse, Overijsselse en Gelderse veehandel tussen circa 1350 en 1550, in: Dick Edward Herman de BOER/Renée I. A. NIP/Remigius Wenceslaus Maria van SCHAÏK (Hgg.), *Het noorden in het midden. Opstellen over de geschiedenis van de Noord-Nederlands gewesten in de Middeleeuwen en Nieuwe Tijd*, Assen 1998, S. 61–86.

Benders 2001 – Jeroen F. BENDERS, „Item instituimus ibidem singulis annis nundinas“. Fairs in the principality of Guelders, 1294–1543, in: Cavaciocchi 2001, S. 645–667.

Benders/Bosch 2008 – Jeroen F. BENDERS/Rudolf A. A. BOSCH, Samenleving en economie circa 1300–1550, in: Frank KEVELING BUISMAN/ Ingrid JACOBS (Hgg.), *Arnhem tot 1700*, Utrecht 2008.

Benthem 1920 – A. BENTHEM, *Geschiedenis van Enschede en zijne naaste omgeving*, Enschede 1920.

Berkenvelder 1983 – Frans C. BERKENVELDER, *Zwolle als Hanzestad* (Zwolse historische reeks 1), Zwolle 1983.

Bosch 2013 – Rudolf A. A. BOSCH, Een kleine stad in de marge. Wageningen in de late middeleeuwen (1263–1550), in: K. GAST/B. KERNKAMP/L. KLEP (Hgg.), *Geschiedenis van Wageningen*, Wageningen 2013, S. 88–113.

Bosch 2018 – Rudolf A. A. BOSCH, De laatmiddeleeuwse vishandel in Harderwijk. Een analyse op basis van een vijftiende-eeuws rentenregister, in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 109, 2018, S. 13–45.

Bosch 2019 – Rudolf A. A. BOSCH, *Stedelijke macht tussen overvloed en stagnatie. Stadsfinanciën, sociaal-politieke structuren en economie in het hertogdom Gelre, ca. 1350–1550* (Werken, uitgegeven door Gelre 62), Hilversum 2019.

Bruggen 2018 – Hein van der BRUGGEN, Hanzestad Roermond. De groei van Roermond als stad van handel en nijverheid in de late middeleeuwen, in: *Spiegel van Roermond* 2018, S. 11–38.

Brünner 1924 – E. C. G. BRÜNNER, Een Hoornsch koopmansboek uit de tweede helft der vijftiende eeuw, in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 10, 1924, S. 3–79.

Burkhardt 2009 – Mike BURKHARDT, *Der hansische Bergenhandel im Spätmittelalter. Handel – Kaufleute – Netzwerke* (QDHG 60), Köln 2009.

Über Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden im späten Mittelalter

Cavaciocchi 2001 – Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee secc. XIII–XVIII* (Istituto Internazionale di Storia Economica „F. Datini“ Prato Serie II – Atti delle „Settimane di Studi“ e altri Convegna 32), Florenz 2001.

Charters – [P. C. MOLHUIJSEN, Bearb.] *Register van charters en bescheiden in het oude archief van Kampen*, Bd. 1: *Van 1251 tot 1469*, Kampen 1862.

Cox 2005 – Joost C. M. COX, *Repertorium van de stadsrechten in Nederland: „quod vulgariter statreghte nuncupatur“* (Werken der Stichting tot Uitgaf der Bronnen van het Oud-Vaderlandse Recht 33), Den Haag 2005.

Denzel 2001 – Markus A. DENZEL, Der Beitrag der Messen und Märkte zum Integrationsprozeß des internationalen bargeldlosen Zahlungsverkehrs in Europa (13.–18. Jahrhundert), in: Cavaciocchi 2001, S. 819–835.

Denzel 2003 – Markus A. DENZEL, Kaufleute und ihr Zahlungsverkehr im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, in: Günter GEHL/Rudolf MEYER (Hgg.), *Leben in Mittelalter und Moderne* (Historie und Politik 14), Weimar 2003, S. 57–82.

Denzel 2008 – Markus A. DENZEL, *Das System des bargeldlosen Zahlungsverkehrs europäischer Prägung vom Mittelalter bis 1914* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beih. 201), Stuttgart 2008.

Dijkstra 2002 – J. DIJKSTRA, Das Handelszentrum Tiel im 10. bis 12. Jahrhundert, in: Joachim HENNING (Hg.), *Europa im 10. Jahrhundert. Archäologie einer Aufbruchszeit*, Mainz 2002, S. 195–208.

Doornink-Hoogenraad/Zondervan 1981 – M. M. DOORNINK-HOOGENRAAD/W. ZONDERVAN (†), *Het Oud-Archief van der gemeente Zutphen*, 3. Reihe, Bd. 1, Zutphen 1981.

Eickels 1996 – Klaus van EICKELS, Große Schiffe, kleine Fässer. Der Niederrhein als Schiffahrtsweg im Spätmittelalter, in: Dieter GEUENICH (Hg.), *Der Kulturraum Niederrhein*, Bd. 1, Bottrop 1996, S. 43–66.

Epstein 1994 – Stephan R. EPSTEIN, Regional Fairs, Institutional Innovation, and Economic Growth in Late Medieval Europe, in: *The Economic History Review* 47, 1994, S. 459–482.

Epstein 2001 – Stephan R. EPSTEIN, Fairs, Towns, and States in Renaissance Europe, in: Cavaciocchi 2001, S. 71–90.

Feenstra 1953 – Robert FEENSTRA, Les foires aux Pays-Bas septentrionaux, in: *Recueils de la Société Jean Bodin*, Bd. 5: *La foire*, Brüssel 1953, S. 209–239.

Flink/Thissen 2001 – Klaus FLINK/Bert THISSEN, Gelderns Städte im Mittelalter. Daten und Fakten – Aspekte und Anregungen, in: Johannes STINNER/Karl-Heinz TEKATH (Hgg.), *Gelre – Geldern – Gelderland. Geschichte und Kultur des Herzogtums Geldern*, T. 1, Geldern 2001, S. 205–241.

Formsma 1943 – W. J. FORMSMA, *Het Oud-Archief der gemeente Ootmarsum* (Van Gorcum's archief der archieven 1), Assen 1943.

Formsma 1959 – W. J. FORMSMA, *De oude archieven der gemeente Hasselt* (Van Gorcum's archief der archieven 3), Assen 1959.

Frankewitz 1989 – Stefan FRANKEWITZ, Die Städte des geldrischen Oberquartiers im späten Mittelalter, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 53, 1989, S. 21–37.

Gechter 2009 – Ursula GECHTER, Der Weseler Fernhandel im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit, in: Martin Wilhelm ROELEN (Hg.), *Handel und Kirche* (Studien und Quellen zur Geschichte von Wesel 31), Wesel 2009, S. 9–46.

Gijsbers 1999 – Wilhelmina Maria GIIJSBERS, *Kapitale ossen. De internationale handel in slachtvee in Noordwest-Europa (1300–1750)* (N. W. Posthumus reeks 9), Hilversum 1999.

Gimberg 1922 – J. GIMBERG, Handel en nijverheid te Zutphen in de middeleeuwen, in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 25, 1922, S. 3–33.

Gouw 1963 – Jacobus Leonardus van der Gouw, *Oud schrift* (Archivistica 3), Zwolle 1963.

Groot 1979 – J. H. de GROOT, *Zaltbommel. Stad en waard door de eeuwen heen*, Zaltbommel 1979.

Groothedde 2013 – Michel GROOTHEDDE, Zutphen – Anmerkungen zur Geschichte der Stadt im Verhältnis zum Rheinland und Duisburg im Mittelalter, in: Kai Thomas PLATZ (Hg.), *Von Jägern, Händlern und Hüttenleuten. Archäologie und Geschichte im Ruhrgebiet* (Archäologie und Denkmalpflege in Duisburg 11), Duisburg 2013, S. 195–205.

Hell 1998 – Johan van HELL, Harderwijk tot 1650: ontstaan, bloei en neergang van een stad aan de Zuyderzee, in: J. FOLKERTS (Hg.), *Geschiedenis van Harderwijk*, Amsterdam 1998, S. 11–60.

Hemann 1999 – Friedrich-Wilhelm HEMANN, Die Coesfelder Wirtschaft und ihr Raum im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, in: Norbert DAMBERG (Hg.), *Coesfeld 1197–1997. Beiträge zu 800 Jahren städtischer Geschichte*, Bd. 2, Münster 1999, S. 1018–1034.

Hemann 2001 – Friedrich-Wilhelm HEMANN, Die Beziehungen zwischen Münsterland und den östlichen Niederlanden im Mittelalter, in: Jenny SARRAZIN (Hg.), *Koopman, Kram en Karrenspoor. Handel tussen IJssel en Berkel. Kaufmann, Kram und Karrenspur zwischen IJssel und Berkel*, Coesfeld 2001, S. 115–157.

Henn 2009 – Volker HENN, Mißglückte Messegründungen des 14. und 15. Jahrhunderts [1996], zuletzt in: DERS., *Aus rheinischer, westfälischer und hansischer Geschichte*, hg. von Franz IRSIGLER u. a., Trier 2009, S. 269–288.

Hermans 1999 – Frans HERMANS, *Venlo* (Historische stedenatlas van Nederland, Lfg. 6), Delft 1999.

Hirschfelder 1994 – Gunther HIRSCHFELDER, *Die Kölner Handelsbeziehungen im Spätmittelalter*, Köln 1994.

Über Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden im späten Mittelalter

Holbach 1993 – Rudolf HOLBACH, Zur Handelsbedeutung von Wolltuchen aus dem Hanseraum, in: Stuart

JENKS/Michael NORTH (Hgg.), *Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse* (QDHG N. F. 39), Köln 1993, S. 135–190.

Holbach 1994 – Rudolf Holbach, *Frühformen von Verlag und Großbetrieb in der gewerblichen Produktion (13.–16. Jahrhundert)* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beih. 110), Stuttgart 1994.

Hove 2005 – Jan ten HOVE, *Geschiedenis van Zwolle*, Zwolle 2005.

Huck 1991 – Jürgen HUCK, *Neuss, der Fernhandel und die Hanse*, T. 2 (Schriftenreihe des Stadtarchivs Neuss 9), Neuss 1991.

Irsigler 1999 – Franz IRSIGLER, Markt und Messeprivilegien auf Reichsgebiet im Mittelalter, in: Barbara DÖLEMEYER/Heinz MOHNHAUPT (Hgg.), *Das Privileg im europäischen Vergleich*, Bd. 2 (Studien zur europäischen Rechtsgeschichte 125), Frankfurt/M. 1999, S. 189–214.

Irsigler 2001 – Franz IRSIGLER, Fonctions des foires dans l'intégration des économies européennes au moyen âge, in: Cavaciocchiz 2001, S. 49–69.

Irsigler 2006 – Franz IRSIGLER, Papierhandel in Mitteleuropa, 14.–16. Jahrhundert, in: Volker HENN u. a. (Hgg.), *Miscellanea Franz Irsigler. Festgabe zum 65. Geburtstag*, Trier 2006, S. 309–348.

Irsigler 2007 – Franz IRSIGLER, Messen. Jahrmärkte und Stadtentwicklung in Europa. Mittelalter und Frühe Neuzeit, in: Franz IRSIGLER/Michel PAULY (Hgg.), *Messen, Jahrmärkte und Stadtentwicklung in Europa* (Beiträge zur Landes- und Kulturgeschichte 5), Trier 2007, S. 1–24.

Jaarrekening – Frans C. BERKENVELDER/S. ELTE (†) (Bearb.), *Jaarrekening[en] van Zwolle*, 9 Bde. [1402–1416] (Uitgaven van het Gemeentearchief van Zwolle 30–38), Zwolle 1994–1998.

Jahnke 2000 – Carsten JAHNKE, *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.–16. Jahrhundert)* (QDHG N. F. 49), Köln 2000.

Jansma 1958 – T. S. JANSMA, Elburgs economisch verleden, in: *Elburg afgesloten van open water. Onderzoekingen in verband met de betekenis der Zuiderzee-inpoldering voor de gemeente Elburg*, Amsterdam 1958.

Jappe Alberts 1953 – Wybe JAPPE ALBERTS, Gelders-Keulse betrekkingen in de jaren 1460–1465, in: F. H. J. DIEPERINK/D. Th. ENKLAAR/Wybe JAPPE ALBERTS, *Studiën betreffende de geschiedenis van Oost-Nederland van de dertiende tot de vijftiende eeuw* (Bijdragen van het Instituut voor Middeleeuwse Geschiedenis der Rijks-Universiteit te Utrecht 26), Groningen 1953, S. 88–132.

Jappe Alberts 1959 – Wybe JAPPE ALBERTS, Overijssel und die benachbarten Territorien in ihren wirtschaftlichen Verflechtungen im 14. und 15. Jahrhundert, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 24, 1959, S. 40–57.

Jappe Alberts 1961 – Wybe JAPPE ALBERTS, Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte des Rheins in Zusammenhang mit der spätmittelalterlichen Wirtschaftsentwicklung der Niederlande, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 26, 1961, S. 297–322.

Jappe Alberts 1967 – Wybe JAPPE ALBERTS, De tolrekeningen van Lobith over de jaren 1404/05 en 1408/09, in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 82, 1967, S. 58–177.

Jappe Alberts 1969 – Wybe JAPPE ALBERTS, *De Nederlandse Hanzesteden*, Bussum 1969.

Jappe Alberts 1978 – Wybe JAPPE ALBERTS, *Van heerlijkheid tot landsheerlijkheid* (Maaslandse Monografieën 24), Assen 1978.

Jappe Alberts 1981 – Wybe JAPPE ALBERTS, *Der Rheinzoll Lobith im späten Mittelalter* (Rheinisches Archiv 112), Bonn 1981.

Jappe Alberts 1986a – Wybe JAPPE ALBERTS, *Het Rijnverkeer bij Lobith anno 1306: de tolrekening van Lobith over het jaar 1306–1307 betreffende invoer en uitvoer van handelsgoederen*, Zutphen 1986.

Jappe Alberts 1986b – Wybe JAPPE ALBERTS, Doetinchem in de middeleeuwen, in: J. C. BOOGMAN/S. OOSTERHAVEN (Hgg.), *Geschiedenis van Doetinchem*, Zutphen 1986, S. 32–68.

Jappe Alberts/Jansen 1964 – Wybe JAPPE ALBERTS/Hubertus P. H. JANSEN, *Welvaart in wording. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland van de vroegste tijden tot het einde van de middeleeuwen*, 's-Gravenhage 1964.

Kampen 1875 – *Overijsselsche Stad-, Dijk- en Markeregten*, Bd. I, 1: *Boeck van Rechten der Stad Kampen. Dat gulden Boeck*, Zwolle 1875.

Ketner – F. KETNER (Hg.), *Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301*, Bd. 3–5, 's-Gravenhage 1949–1959.

Ketner 1946 – F. KETNER, *Handel en scheepvaart van Amsterdam in de vijftiende eeuw*, Leiden 1946.

Kleipass 1998 – Ulrich KLEIPASS, Emmerich zu Zeiten der Hanse, in: *Beiträge zur Geschichte der Stadt Emmerich* 22, 1998, S. 3–17.

Klep/Thissen 2005 – Paul M. M. KLEP/Bert THISSEN, De economische en sociale ontwikkeling in de middeleeuwen, in: Jan KUYS/Hans BOTS (Hgg.), *Nijmegen. Geschiedenis van de oudste stad van Nederland*, T. 2: *Middeleeuwen en nieuwe tijd*, Wormer 2005, S. 49–153.

Kuile – Gijsbert Johan ter Kuile, *Oorkondenboek van Overijssel. Regesten 797–1350*, 6 Bde., Zwolle 1963–1969.

Kuske – Bruno KUSKE, *Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter*, 4 Bde. (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 33), Düsseldorf 1978 (Neudruck der Ausg. Düsseldorf 1917–1934).

Über Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden im späten Mittelalter

Kuppers/van Schaïk 1981 – Willem KUPPERS/Remi van SCHAÏK, Levensstandaard en stedelijke economie te Zutphen in de 15de en 16de eeuw, in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 72, 1981, S. 1–45.

Lennepe 1970 – M. J. van LENNEPE, De economische ontwikkeling van Tiel gedurende de latere middeleeuwen en de zestiende eeuw, in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 64, 1970, S. 102–117.

Lensen/Heitling 1990 – Leo LENSEN/Willy H. HEITLING, *De geschiedenis van de Hanze. Bloeitijd langs de IJssel*, Deventer o. J. (1990).

Looper 1991 – Bert LOOPER, Hansebewußtsein in den IJsselstädten, in: *HGBll.* 109, 1991, S. 65–81.

Looper 2003 – Bert LOOPER, Holland, die IJssel und die Hanse. Jahrmärkte als Brücken und Barrieren, in: *HGBll.* 121, 2003, S. 1–11.

Looper 2010 – Bert LOOPER, De Nederlandse Hanzesteden: scharnieren in de Europese economie 1250–1550, in: Hanno BRAND/Egge KNOL (Hgg.), *Koggen, Kooplieden en Kantoren. De Hanze, een praktisch netwerk* (Groninger Hanze studies 4), Hilversum 2010, S. 109–123, 215–216.

Looper 2017 – Bert LOOPER, Aan de grenzen van de Hanze. De IJsselregio als economisch systeem in de middeleeuwen, in: *Overijsselse Historische Bijdragen* 132, 2017, S. 9–32.

Looz-Corswarem 1991 – Clemens von LOOZ-CORSWAREM, Zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Wesels. Von den Anfängen bis 1609, in: Jutta PRIEUR (Hg.), *Geschichte der Stadt Wesel*, Bd. 2, Wesel 1991, S. 148–202.

Maandrekening – Frans C. BERKENVELDER (Hg., unter Mitwirkung von S. ELTE und B. HUIJSMANS), *Maandrekening[en] van Zwolle*, 24 Bde. [1399–1450] (Uitgaven van het Gemeentearchief van Zwolle 1–2, 4, 6, 8–27), Zwolle 1970–1996.

Meihuizen 1953 – Lodewijk Samuel MEIHUIZEN, *De rekening betreffende het graafschap Gelre 1294/1295*, Arnheim 1953.

Meilink 1912 – Petrus A. MEILINK, *De Nederlandsche Hanzesteden tot het laatste kwartaal der XIVe eeuw*, 's-Gravenhage 1912.

Mierlo 1993 – Theo van MIERLO, Ontwikkeling van het stadsbeeld tot circa 1800, in: H. J. J. LENFERINK, *Geschiedenis van Kampen*, T. 1: „maer het is hier te Campen“, Kampen 1993, S. 13–55.

Mihm 2007 – Margret und Arend MIHM, *Mittelalterliche Stadtrechnungen im historischen Prozess. Die älteste Duisburger Überlieferung (1348–1449)*, 2 Bde., Köln u. a. 2007.

Milz/Kraume 1991 – Joseph MILZ/Hans-Georg KRAUME, Duisburgs Entwicklung als Handels-, Hanse- und Hafenstadt, in: *Duisburg und der Rhein*, Duisburg 1991, S. 47–62.

Niermeyer 1940 – J. F. NIERMEYER, Over het handelsverkeer tussen het Rijnland, Gelre en Holland in het laatst der veertiende eeuw, in: *Tijdschrift voor Geschiedenis* 55, 1940, S. 25–41.

Nijhoff – Isaak Anne NIJHOFF (Hg.), *Gedenkwaardigheden uit de geschiedenis van Gelderland*, 6 Bde. (Bd. 6 in 3 Teilbänden), Arnheim 1830–1875.

Nijhoff 1854 – Paulus NIJHOFF, *Tijdrekenkundig register van oorkonden, berustende in het Oud-Archief der gemeente Hattem*, Arnheim 1854.

Noordegraaf 1985 – Leo NOORDEGRAAF, *Atlas van de Nederlandse marktsteden*, Utrecht 1985.

North 1996 – Michael NORTH, Von den Warenmessen zu den Wechselmessen. Grundlagen des europäischen Zahlungsverkehrs in Spätmittelalter und Früher Neuzeit, in: Peter JOHANEK (Hg.), *Europäische Messen und Märkteysteme in Mittelalter und Neuzeit* (Städteforschung A/39), Köln u. a. 1996, S. 223–238.

Oediger 1939 – Friedrich Wilhelm OEDIGER (Hg.), *Schriften des Arnold Heymerick* (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 49), Bonn 1939.

Petri 1961 – Franz PETRI, Die Stellung der Südersee- und Ijsselstädte im flandrisch-hansischen Raum, in: HGBll. 79, 1961, S. 34–57.

Pfeiffer 1997 – Friedrich PFEIFFER, *Rheinische Transitzölle im Mittelalter*, Berlin 1997.

Pfeiffer 2020 – Friedrich PFEIFFER, „halden wij die oirdinancij, so sullen wij uwer gnaden toll verderven“. Zollerhebung am Rhein um 1500: Norm, Praxis und Transaktionskosten im Diskurs, in: Rudolf HOLBACH/Stephan SELZER (Hgg.), *Alles im Fluss. Menschen, Waren, Häfen auf den Wasserwegen vom Rhein bis zur Weichsel* (Hansische Studien 29), Wismar 2020, S. 35–59.

Rijpma 1924 – Enneus RIJPMA, *De ontwikkelingsgang van Kampen tot omstreeks 1600*, Groningen 1924.

Rothmann 2001 – Michael ROTHMANN, Überall ist Jahrmarkt und Entwicklungstendenzen der Institution des periodischen Marktes in Zentraleuropa vom 14. bis zum 17. Jahrhundert, in: Cavaciocchi 2001, S. 91–108.

Rothmann 2010 – Michael ROTHMANN, Marktnetze und Netzwerke im spätmittelalterlichen oberdeutschen Wirtschaftsraum, in: Gerhard FOUQUET/Hans-Jörg GILOMEN (Hgg.), *Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters* (Vorträge und Forschungen 72), Ostfildern 2010, S. 135–188.

Schaïk 1989 – Remi van SCHAÏK, Zutphens geschiedenis: Van de elfde tot het einde van de zestiende eeuw, in: Willem Th. M. FRIJHOFF u. a. (Hgg.), *Geschiedenis van Zutphen*, Zutphen 1989.

Schevichaven 1910 – Herman D. J. van SCHEVICHAVEN, Bijdrage tot de geschiedenis van den handel van Gelre vóór 1400 en zijn betrekking tot de Hanze, in: *Bijdragen en Mededelingen Gelre* 13, 1910, S. 1–148.

Über Jahrmärkte in den östlichen Niederlanden im späten Mittelalter

Schmidt 2007 – Frits SCHMIDT, Hasselt, handelsstadje in de schaduw van Zwolle, in: *Overijsselse Historische Bijdragen* 122, 2007, S. 95–100.

Schubert 1995 – Ernst SCHUBERT, *Fahrendes Volk im Mittelalter*, Bielefeld 1995.

Schutten 1981 – Gerrit J. SCHUTTEN, *Varen waar geen water is. Reconstructie van een verdwenen wereld. Geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300 tot 1930*, Hengelo 1981.

Seyger 2007 – Gerard SEYGER, Volgeladen Hessenkarren bolderden door en langs de hanzestad Enschede, in: K. GOÏNGA (Hg.), *De huiskamer van Enschede. De Grote (Sint-Jacobus) Kerk door de eeuwen heen*, o. O. 2007, S. 22–34.

Seyger 2017 – Gerard SEYGER, *Hanzestad Oldenzaal. Een middeleeuwse wordingsgeschiedenis*, Kampen 2017.

Slechte 2010 – Henk SLECHTE, *Geschiedenis van Deventer*, T.1: *Oorsprong en middeleeuwen*, Zutphen 2010.

Slicher van Bath 1979 – B. H. SLICHER VAN BATH, Welvaart op wankelende basis: De sociaal-economische omstandigheden gedurende de Middeleeuwen, in: B. H. SLICHER VAN BATH (Hg.), *Geschiedenis van Overijssel*, Zwolle 1979, S. 93–106.

Sloet 1872 – Ludolf A. J. W. SLOET, *Oorkondenboek der graafschappen Gelre en Zutphen tot op den slag van Woeringen, 5 juni 1288*, Bd. 1, Zutphen 1872.

Smit 1919 – H. J. SMIT, Het Kamper pondtolregister van 1439–1441, in: *Economisch-Historisch Jaarboek* 5, 1919, S. 209–296.

Sneller 1936 – Zeger Willem SNELLER, *Deventer, die Stadt der Jahrmärkte* (Pflanzblätter des Hansischen Geschichtsvereins 25), Weimar 1936.

Speet 1986 – B. M. J. SPEET/Th. ROTHFUSZ (Bearb.), *Kampen* (Historische stedenatlas van Nederland, Lfg. 4), Delft 1986.

Stadsrekeningen – Godelieve M. de MEYER (Hg.), *De stadsrekeningen van Deventer*, 6 Tle. [1394–1440], Groningen 1968–1984.

Stenvert 2003 – Ronald STENVERT, Handel, markt en landsheer, in: Wijnand BLOEMINK u. a., *De Waag in Deventer. 475 jaar geschiedenis*, Zutphen 2003, S. 17–21.

Tamse 1963/1964 – C. A. TAMSE, Bijdrage tot de economische geschiedenis van Kampen in de middeleeuwen en de XVIe eeuw, in: *Kamper Almanak* 1963/1964, S. 204–279.

Terhalle 1990 – Hermann TERHALLE, *Die Berkelschiffahrt in der Wirtschaftsgeschichte des niederländisch-westfälischen Grenzraumes* (Beiträge des Heimatvereins Vreden zur Landes- und Volkskunde 4), Vreden 1990.

Venner 1977 – G. VENNER, De stedelijke periode van Nieuwstadt, in: *Nieuwstadt. Van stad tot dorp*, Nieuwstad 1977, S. 14–29.

Westermann 1939 – J. C. WESTERMANN, *De rekeningen van de landesheerlijke riviertollen in Gelderland 1394/95* (Werken, uitgegeven door Gelre 21), Arnheim 1939.

Westermann 1979 – Ekkehard WESTERMANN (Hg.), *Internationaler Ochsenhandel (1350–1750)* (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 9), Stuttgart 1979.

Weststrate 2001 – Job WESTSTRATE, Laat-veertiende-eeuwse Gelderse riviertolrekeningen als bron voor economisch-historisch onderzoek, in: *Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis* 4, 2001, S. 222–258.

Weststrate 2003 – Job WESTSTRATE, Abgrenzung durch Aufnahme. Zur Eingliederung der süderseeischen Städte in die Hanse, ca. 1360–1450, in: *HGBll.* 121, 2003, S. 13–40.

Weststrate 2008 – Job WESTSTRATE, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, ca. 1360–1560*, Hilversum 2008.

Weststrate 2010 – Job WESTSTRATE, De marktpositie van Deventer van de veertiende eeuw tot het begin van de Opstand, in: Mario DAMEN/Louis SICKING (Hgg.), *Bourgondië vorbei. De Nederlanden 1250–1650. Liber alumnorum Wim Blockmans*, Hilversum 2010, S. 263–277.

Weststrate 2012 – Job WESTSTRATE, Das Beste aus mehreren Welten. Die Bedeutung der Hanse für die östlichen Niederlande vom 14. bis 16. Jahrhundert, in: Klaus KRÜGER/Andreas RANFT/Stephan SELZER (Hgg.), *Am Rande der Hanse*, Trier 2012, S. 13–29.

Wubs-Mrozewicz 2008 – Justyna WUBS-MROZEWICZ, *Traders, Ties and Tensions. The Interaction of Lübeckers, Overijsslers and Hollanders in Late Medieval Bergen*, Hilversum 2008.

Zeiler 2001 – Frits David ZEILER, „Soe die stad Campen meest op zeevarende neringe gefundeert is ...“. Sociaal-economische ontwikkelingen 1250–1820, in: Jeroen KUMMER (Hg.), *Geschiedenis van Kampen*, T. 2, Kampen 2001, S. 13–90.

Zwolve Reg. – Frans C. BERKENVELDER (Hg.), *Zwolve Regesten*, 6 Bde., Zwolle 1980–1997.

„Deshalb liegt das ganze Vermögen der Friesen im Vieh.“ Zur spätmittelalterlichen Wirtschaft Ostfrieslands und ihren Beziehungen zum Hanseraum

Rudolf Holbach

1. Beschreibungen von Friesland und die Bewertung seiner Wirtschaftskraft

Die 1493 erschienene deutschsprachige Weltchronik des Nürnbergers Hartmann Schedel, die in dieser Passage auf der lateinischen Beschreibung Europas durch den Humanisten und späteren Papst Enea Silvio Piccolomini beruht, enthält auch Aussagen über Friesland. Nach knappen Bemerkungen über Lage und Geschichte, die Waffengeübtheit, das unerschrockene Gemüt und den Freiheitsdrang der Landesbewohner, über Verfassungsverhältnisse sowie die Einstellung zu außerehelicher Sexualität und Zölibat wird mit einem Satz auf die wirtschaftlichen Grundlagen der Region hingewiesen: *Alles in vermögen und reichthümer ist an dem vihe*.¹ Damit wird jenes Gut angesprochen, das ebenso in der Wahrnehmung anderer Verfasser von Bartholomäus Anglicus bis Sebastian Münster die Wirtschaft Frieslands bestimmte.² Der Nürnberger Johannes Cochlaeus sah dies in seiner *Brevis Germaniae Descriptio* von 1512 gleichermaßen³ und setzte noch hinzu: „Ihr Rindvieh und Käse werden daher weit in andere Länder ausgeführt und zum Verkauf angeboten“.⁴ Damit gibt er einen zusätzlichen Hinweis auf einen weitgespannten Fernhandel, ohne dessen Träger und die Durchgangsorte und Ziele konkret zu benennen, unter denen sich gerade auch Städte der Hanse befanden. Dies mag dennoch als Ausgangspunkt für die nachfolgenden Ausführungen genügen, die sich im Kontext der Tagungsthematik

¹ Hartmann Schedel 2001, fol. CCLXXX; Stracke 1967, S. 24f., auch mit Hinweis auf das Weltbuch von Sebastian Franck. Siehe ferner: Enea Silvio Piccolomini 2005, S. 209. Das Lob des Humanisten, *Frisiorum Laus ex Pio II. Pontif. Rom.*, wird auch durch Ubbo Emmius nach der *Praefatio* zu seinem Werk zitiert: *In pecoribus omnis eorum substantia est*; Ubbo Emmius 1619.

² Insgesamt Stracke 1967. Bartholmäus Anglicus hob bereits im 13. Jh. das weidenreiche Flachland (*terra plana, pascuosa*) hervor und erwähnte zugleich das mangels Holz übliche Feuern mit Torf oder getrocknetem Kuhmist.

³ Auf ihn geht auch die Formulierung im Titel unseres Beitrags zurück. Johannes Cochlaeus nahm wie Enea Silvio Piccolomini, Hartmann Schedel oder später Sebastian Münster zudem die Bemerkungen von Bartholmeus Anglicus auf; Stracke 1967, S. 17 u. 22–28.

⁴ Johannes Cochlaeus 1976, S. 148–151.

von Messen, Märkten und Waren mit der friesischen Wirtschaft im späten Mittelalter und zu Beginn der Neuzeit sowie ihrer Rolle im hansischen Wirtschaftsraum beschäftigen. Dabei bleiben – wie schon ältere Forschungen ergeben haben⁵ – angesichts einer keineswegs üppigen Quellenlage die Aussagemöglichkeiten freilich beschränkt und liefern die Angaben in Urkunden, Chronistik oder anderen Texten allenfalls Ansatzpunkte.

Für die Bewertung einer friesischen Wirtschaftskraft und der friesisch-hansestädtischen Handelsbeziehungen müssen vor allem zwei Faktoren in Betracht gezogen werden: erstens die Ressourcen Frieslands und das darauf gegründete Warenangebot ebenso wie der Bedarf an Zufuhr, zweitens die Möglichkeiten von Wirtschaftskontakten untereinander wie mit den umliegenden Zentren als Grundlage für den Warenaustausch. In diesem Zusammenhang sind sowohl die Verkehrswege und -möglichkeiten als auch die Existenz von Märkten und Handelsplätzen in der Region mit ihrem Einzugsbereich sowie die flankierenden Maßnahmen zur Sicherung und Förderung der Wirtschaft von Belang. Bedacht werden müssen, aber nur gestreift werden können die störenden Faktoren, die schwierigen herrschaftlich-politischen Rahmenbedingungen einer Agonalität von führenden Familien in Friesland selbst und die Einwirkung von außen durch Landesherren, Städte wie Bremen und Hamburg sowie andere Kräfte.⁶ In welchem Umfang der durch solche Konstellationen begünstigte Land- und Seeraub, der ebenfalls die Hanse betraf, den Handel beeinträchtigte, aber auch zur Wirtschaft in Friesland beitrug und Märkte bediente, ist schwer zu ermessen; als Faktor ist er aber zumindest zu erwähnen.⁷

2. Friesische Ressourcen, Angebot und Import von Waren

Die Geest- und Moorböden in Friesland versprachen zwar keine großen, aber doch bescheidene Erträge. Die Moorgegenden konnten zudem zum Abbau von Torf genutzt werden, wie ihn im 16. Jahrhundert die Saterländer über die Leda und Ems nach Leer,⁸ Jemgum, Oldersum und vor allem Emden führten und dort angeblich einen hohen Preis

⁵ Immerhin liegen bereits verschiedene Arbeiten vor, die sich speziell mit der friesischen Wirtschaft im späten Mittelalter befassen; s. vor allem Hagedorn 1910; Wiemann 1969; Scheurlen 1974.

⁶ Allg. Köller 2015. Siehe auch Holbach 2020 mit weiterer Lit.

⁷ Mit verschiedenen Beiträgen gerade zum Nordwesten, speziell in der Zeit der Vitalienbrüder: Ehbrecht 2005. Dass von Friesen geraubte englische Laken, die Hansekaufleuten gehörten, von Schiffern aus Kampen gekauft und dort umgesetzt wurden, belegt für 1487 HR III, 2, Nr. 160 § 201 u. 289, Nr. 162 § 8. Das Problem des See- und Landraubs spielte jedenfalls bis ins 16. Jh. hinein in den hansisch-friesischen Beziehungen eine Rolle; siehe etwa HR III, 6, Nr. 626 § 114; 639 §§ 20, 23 (1514); HR III, 8, bes. Nr. 359 (Hero von Dornum 1520); III, 9 Nr. 205, 210, 275, 340 Art. 23, 341 Art. 6, 350 f., 638 (Balthasar von Esens 1526, 1530); zu ihm auch HR IV, 1 Nr. 116 § 12.

⁸ Dieses gewann freilich erst im 16. Jh. als Marktort Bedeutung; siehe etwa Wiemann 1973, S. 28; Eimers 1993, S. 15–22.

erzielten.⁹ In erster Linie boten aber die Marschen und die im Zuge von Landesausbau, Entwässerung und Eindeichung neu erschlossenen Flächen eine gute wirtschaftliche Grundlage und machten Friesland etwas „unabhängiger“ von der Getreidezufuhr.¹⁰ Von besonders fruchtbarem Land berichtet Ubbo Emmius etwa für die Krummhörn, für das Wangerland mit der Gegend um Schillig, vom Raum um Knipphausen, für Rüstringen und auch für das Norderland mit seinen „zahlreichen und glänzenden Bauernhöfen“¹¹ auf dem Marschland westlich von Norden.¹²

In den Marschen war aber weniger der Ackerbau als die erwähnte Viehzucht von Belang, deren Bedeutung sich aus einer Vielzahl von Quellen belegen lässt.¹³ Abgesehen davon, dass Nutztiere mehrfach in den altfriesischen Rechtsquellen, so im Brokmer und Emsiger Recht, vorkommen und in Verträgen wie der Sühne mit dem Bischof von Münster 1276 und anderen Urkunden erscheinen,¹⁴ findet ihre wirtschaftliche Bedeutung Niederschlag auch in der Chronistik.¹⁵ So enthält die bei Eggerik Beninga für 1457 überlieferte Nachricht zur Anschaffung einer Orgel im Ort Rysum auf der Krummhörn den Hinweis, dass der Pastor und die Kirchengeschworenen, um ihre Schulden zu bezahlen, ihre Tiere, *vette beeste*, über die Ems nach Groningen verschiffen wollten,¹⁶ d. h. zu einem bedeutenden Sammelplatz des Ochsenhandels für friesisches wie dänisches Vieh.¹⁷ Besonders aussagekräftig für die friesische Wirtschaft des späten Mittelalters ist die öfter zitierte Stelle aus Menkos Chronik des Klosters Bloemhof bei Wittewierum zum Jahr 1272/73, nach der der Bischof von Münster „aus Haß gegen die im Emsgau und Rheiderland ... die Jahrmärkte an der Ems untersagt hatte und so die Friesen weder das Vieh verkaufen noch das Notwendige gegen Butter, Käse und Pferde einkaufen konnten“.¹⁸ Hier ist im Zusammenhang mit einer Hungersnot nämlich ebenso vom nicht

⁹ Ubbo Emmius 1982, S. 25, siehe auch S. 50; Ubbo Emmius 1619, S. 459 f. u. 483. Zum Torfabbau und -handel auch Hagedorn 1910, S. 3 f., 49–51, unter Betonung der ungleichen Verteilung.

¹⁰ So van Lengen 1995, S. 122. Für Butjadingen und die Beziehungen zu Bremen beim Getreide Finck von Finckenstein 1975, S. 122 f.

¹¹ Ubbo Emmius 1982, S. 49.

¹² Ubbo Emmius 1619, S. 477, 483, 491 f., 494; Ubbo Emmius 1982, S. 44, 49, 59 f., 62.

¹³ Zum sog. „Friesenbild“ im Dom zu Münster Prinz 1981, S. 164; Schmidt 2009, S. 271. Zur Bedeutung des Viehhandels ferner etwa Hagedorn 1910, S. 31–37; Scheurlen 1974, S. 76 f.

¹⁴ Wilmans 1871, Nr. 988; OstftUB 1, Nr. 30; Buma/Ebel 1965, S. 49 § 51 f.; Buma 1949, S. 136; Buma/Ebel 1967, S. 151 (IX Art. 36).

¹⁵ Auch im Zusammenhang mit witterungsbedingten Verlusten wird auf Vieh Bezug genommen; Peter Jacobsz. van Thabor 1973, S. 10 für den Winter 1421, S. 12 mit Erwähnung von großem Wind, Regen, Hagel und Schnee zu 1434: *ende mennich honder beesten bleuen daer doet in Vrieslant*. Zu einem Viehsterben 1476 S. 22.

¹⁶ Eggerik Beninga 1964, S. 882. Zur Bedeutung der Ems als Verkehrsweg auch für die Groninger Schmidt 2009, S. 284. Ansonsten benutzten die Groninger für ihren Handel mit Westfalen ebenso den Weg über Coevoerden. Dazu, für den Handel über die Ems und die Rolle Groningens als Umschlagplatz auch bereits Freisenhausen 1913, S. 72–74. Seine Funktion als Stapelplatz für sog. *vette ware*, d. h. Butter, Käse und Speck, erwähnt Hagedorn 1910, S. 9.

¹⁷ Irsigler 1979, S. 222; Benders 1998.

¹⁸ Zur damaligen Situation der Landwirtschaft Jansen/Janse 1991, S. 448–453, Einordnung und partielle deutsche Übersetzung der Passage bei Pitz 1990, S. 400–404. Die Äußerung wird vielfach erwähnt,

ausreichenden Getreideanbau und von einer Viehseuche die Rede, die zugleich einen Hinweis auf eine ausgedehnte friesische Schafzucht liefert. Diese lässt sich auch aus der späteren Nachricht in der Bremer Chronik erschließen, nach der die Bürger um 1220 gute Geschäfte mit friesischen Produkten machten und *grote neringe* von fettem Vieh, Schafen, Käse und Eiern hatten. Danach kostete damals ein fettes friesisches Lamm 6 Dickpfennige (*sware*) oder eineinhalb Groten, während ein gutes *verendel* Butter (also wohl ein Viertelfass oder 25 Pfd.)¹⁹ sogar 10 alte *sware* (= dreieinhalb Groten) wert war.²⁰

Butter²¹ diente bisweilen ebenfalls als Gegenleistung für Geleitrechte oder andere Vergünstigungen, so 1300 beim Grafen von Holstein²² oder 1305 beim Bischof von Münster.²³ Die hohe Bedeutung als Handelsgut, das im 14. Jahrhundert u. a. aus dem Harlingerland nach Bremen gelangte,²⁴ beweist nicht zuletzt jene Nachricht der *Chronica Jeuerensis* zum Jahre 1460, nach der man bei der damaligen Teuerung *eine Tunne Botter vor dre Tunne Roggenn gaff*.²⁵ Nach der Chronik des Dietrich Westhoff kostete 1514 in Dortmund ein Pfund friesischen Käses 3 d.,²⁶ in den Ordnungen der Höker von Lüneburg werden als Sorte neben den holländischen ebenfalls ausdrücklich friesische Käse erwähnt, die man als kleine stets, als große hingegen nur an bestimmten Tagen auf dem Markt verkaufen durfte.²⁷ Als Importeure von Käse erscheinen Holländer und Friesen 1499 auch in Stade.²⁸

Weitere Waren tierischer Herkunft sind neben den erwähnten Produkten noch Wolle, Häute und Federn, die als Handelsgüter 1557 von Wilhelm Gnapheus in seinem Lobspruch der Stadt Emden und ganz Ostfrieslands genannt werden.²⁹ Zu den

auch mit Bezug auf die Groninger; z. B. Jansen 1976, S. 130; Reininghaus 2018, Bd. 3, S. 1021. Zu Pferden speziell auch Scheurlen 1974, S. 89–91; Lübbling 1927, S. 166 f.

¹⁹ Als Buttermaß für holländische und friesische Erzeugnisse nennt viel später auch die Dortmunder Waage- und Akziseordnung von 1670 ganze, halbe, viertel und achte Fässer; Reininghaus 2018, Bd. 1, S. 386.

²⁰ 12 Eier galten einen Bremer Pfennig; Chroniken Bremen 1968, S. 75. Zum Handel der Bremer mit den Rüstingern und Harlingern bereits Lübbling 1927, S. 124–128.

²¹ Eines der Produkte, das die Friesen nach der zitierten Passage aus Menkos Chronik 1272/73 wegen der Sperrung der Jahrmärkte an der Ems nicht hätten verkaufen können.

²² Dies betraf die Einwohner von Östringen und Jeverland; OstfrUB 1, Nr. 41.

²³ Dies bezog sich freilich auf das Drostenam zu Landegge und auf den Michaelismarkt von Meppen; Krumbholtz 1913, Nr. 294.

²⁴ OstfrUB 2, Nr. 1694 f. (1379); dazu Salomon 1965, S. 60.

²⁵ Riemann 1896, S. 43. Siehe auch zu 1459 Ohling 1960, S. 15. Butter wird erwähnt ebenso für das Leeuwarder Gebiet, so bei Peter Jacobsz. van Thabor 1973, S. 23 (auch Beleg für eine Butterwaage) u. 52 (hoher Wert bei Hungersnot). Für eine ganz andere Relation von Butter und Roggen 1547 Eggerik Beninga 1964, S. 733.

²⁶ Chroniken Dortmund/Neuß 1969, S. 399; zu diesem Preis auch Reininghaus 2018, Bd. 1, S. 386.

²⁷ Bodemann 1883, S. 103 u. 108 (datiert um 1350 bzw. 1499). 1454 wird dann schwedischer Käse aufgeführt; S. 105. Von friesischen Käsen als gewünschter Ladung auf lübischen Versorgungsschiffen ist auch 1522 die Rede; HR III, 8, Nr. 193.

²⁸ In der Ordnung der dortigen Höker ist von einer Einfuhr mit Schiffen die Rede; UB Stade, Nr. 388.

²⁹ Babucke 1875, S. 31. Dazu auch Scheurlen 1974, S. 79 f., Holbach 2001, S. 232 f. Für Hamburgs Butter- und Käseeinfuhr aus Holland und Friesland um 1400 Nirrnheim 1930, S. XLVIII f., für Westfalens Importe Reininghaus 2018, Bd. 3, S. 995.

spätmittelalterlichen Waren aus Friesland gehörten außerdem Erträge aus dem Fang.³⁰ Heringe und anderer Fisch wurden von den Friesen laut der Sühne mit dem Bischof von Münster schon im 13. Jahrhundert öfter zur Winterzeit nach Westfalen gebracht, und entsprechende Passagen zwecks Befreiung von neuen Zöllen finden sich auch im Brokmer und Emsiger Recht.³¹ Das in Friesland gewonnene Salz hingegen war auf Dauer nicht konkurrenzfähig;³² als mögliche friesische Exportprodukte seien aber noch Gerste,³³ Hafer,³⁴ Flachs³⁵ und seit dem 16. Jahrhundert auch Leinen³⁶ aufgeführt.³⁷

Dagegen reichte der Roggen keinesfalls aus³⁸ und musste aus dem Binnenland, speziell aus Westfalen, besorgt werden.³⁹ Außer von dort und dem Bentheimer Raum wurde er teilweise auch über Bremen bezogen.⁴⁰ Nicht selten diente Friesland zudem als Durchgangslandschaft für weiterreichende Getreidegeschäfte.⁴¹ Eingeführt wurden außerdem – u. a. über die Ems – Produkte wie Holz⁴² für den Schiffbau und andere

³⁰ Auch die ostfriesischen Inseln scheinen stark von der Fischerei gelebt zu haben; Ubbo Emmius 1619, S. 509; Ubbo Emmius 1982, S. 78.

³¹ OstfrUB 1, Nr. 30; Buma 1949, S. 136; Buma/Ebel 1967, S. 151 (IX Art. 35). Für den Fischimport von Westfalen auch Reininghaus 2018, Bd. 3, S. 994 f. Fisch als Ware nennt ebenso Schmidt 2009, S. 281. In der Zollrolle von Stade aus der zweiten Hälfte des 16. Jh.s wird die Stadt Emden als zollpflichtig erwähnt, „und 12 Tonnen Hering sollen als eine Last verzollt werden“; UB Stade, Nr. 451. Umgekehrt wurde auch Hering, u. a. über Hamburg, ins Friesische geliefert; Nirrnhelm 1910, S. XXXVI. Als Importgut nach Hamburg aus Holland und Friesland werden Aale erwähnt; Nirrnhelm 1930, S. XLIX f.

³² Zum Salzhandel Wiemann 1969, S. 442–444. Zum sog. Friesensalz und seiner Gewinnung aus Salztorf Behre 2008, S. 278–283.

³³ Siehe etwa Veltmann 2002, S. 269; Hagedorn 1910, S. 2 u. 47: Export von westfriesischer Gerste über Emden.

³⁴ Ebd., S. 46; Kuske 1949, S. 33 f.

³⁵ Zum Flachshandel der Auricher mit Groningen 1501 Hagedorn 1910, S. 23. Allerdings schränkte Gräfin Anna 1545 den Kauf durch Fremde außerhalb der Märkte ein; Eggerik Beninga 1964, S. 698; siehe Hagedorn 1910, S. 29. Für Leer Babucke 1875, S. 31.

³⁶ Hagedorn 1910, S. 29; Hohls 1926, S. 140 f.; Esselborn 1937/38.

³⁷ Die Stader Wandschneiderordnung von 1311 erlaubt Friesen den Ausschnitt von importiertem grauen Tuch (unbekannter Herkunft) bzw. sog. *schordok*; Pratje 1762, S. 134–142, hier S. 138; UB Stade, Nr. 65, auch bereits Nr. 60; Bohmbach 1975, S. 23–26; Bohmbach 1994, S. 128. Zu einer friesischen Weberei noch im 13. Jh. in Rüstringen Lübbing 1927, S. 152.

³⁸ Dazu auch Nachrichten über Hungersnöte. Siehe oben S. 99 f. sowie etwa: Möhlmann 1959, S. 45 zu 1459; Ohling 1960, S. 15 f.; Peter Jacobsz. van Thabor 1973, S. 51 f. zu 1491.

³⁹ Hagedorn 1910, S. 46 f.; Holbach 2001, S. 233; zu Getreidegeschäften z. B. OstfrUB 2 Nr. 1095–1099 (1482).

⁴⁰ Müller 1928, S. 17.

⁴¹ Siehe z. B. für 1483 OstfrUB 2, Nr. 1114, 1115 (mit der Auflage, zumindest die Hälfte des per Schiff nach Emden geführten Roggens dort zu verkaufen), Nr. 1117 mit der Verpflichtung zum Transport in Emden Schiffen und Zoll in Emden (1483). Zum Roggenkauf eines Groningers in Westfalen und dem Transport in einem Emden Schiff Nr. 1103 (1483). Zum Versuch eines Tauschs von aus Dokkum herbeigeführter, in Emden umgeladener Gerste gegen Roggen in Westfalen Nr. 1169 (1486). Ferner Nr. 1109, 1114–1116, 1124 (1483). Zur Lieferung von Roggen nach Emden und im Gegenzug zum Erwerb von Gerste dort durch einen Kaufmann von Meppen Nr. 1431 (1495).

⁴² Für 1472 z. B. OstfrUB 3, Nr. 556 (II, 6). Von Friesen geführte Flöße werden auch für den oldenburgischen Zoll in Apen erwähnt; Lübbing 1965, Nr. 677 S. 85. Für Holztransporte über die Ems im 16. Jh. Hugenberg 1956, S. 20. Stader Kaufleute als Lieferanten von Holz nach Ostfriesland erwähnt Bohmbach

Zwecke, Honig, Steine,⁴³ Metallzeugnisse, Leinen und auch Töpferwaren.⁴⁴ Ein wichtiges Importgut war das Bremer Bier,⁴⁵ von dem eine Tonne nach der Chronik von Rinesberch und Schene 1220 den Friesen angeblich sogar eine fette Kuh wert war;⁴⁶ wie es zu bewerten ist, dass die Rürtinger Bier 1324 als einziges Produkt von ihrer Zusage sicheren Durchzugs für die Bremer zum Markt von Burhave ausnahmen, sei dahingestellt.⁴⁷ Als Getränk in Friesland gewann dann im späten Mittelalter das gerade über Emden abgesetzte Hamburger Bier erheblich an Bedeutung,⁴⁸ das nach den Kämmererechnungen der Elbestadt von 1455 auch Ulrich Cirksena bei seiner Hochzeit ausschenken konnte.⁴⁹ Allerdings gab es im 15. Jahrhundert zu seiner Zeit wie später hierüber Zollauseinandersetzungen.⁵⁰ Eine gewisse Rolle als Importgut scheint auch westfälisches Bier gespielt zu haben.⁵¹ Die von Ocko tom Brok erlassenen Regelungen von 1418 für auswärtige Kaufleute und Krämer in Emden, die insbesondere den Detailverkauf in verschiedenen Bereichen einschränken, nennen konkret noch einige andere Waren: Tuch, Krämerei, Leder (Rotlasch), Häute⁵² und Schuhwerk, Holz, Zwiebeln und Äpfel, Messer, Pötte, Pfannen und Kannen.⁵³ An all dem bestand offenbar Bedarf, zu dessen Deckung gerade hansestädtische Kaufleute

1994, S. 128; zu Käufen von Holz, Roggen, Weizen und Bier in Bremen durch Ost- und Westfriesen nach vorheriger Lieferung von Käse Häpke 1923, Nr. 94 Art. 1.

⁴³ Zum Steinhandel zwischen Westfalen und Nordsee auch Kuske 1949, S. 141 f. Von einem mit Kalk beladenen Schiff ist 1440 die Rede, das ein Reyner von Bolsward über die Ems nach Wiarden führen und dort Korn zum Verkauf in Holland laden sollte; Poelman 1917, Nr. 1411.

⁴⁴ Veltmann 2002, S. 269; Ehbrecht 1975, S. 48. Für eine Hamburger Hopfen- und Salzlieferung nach Land Wursten etwa von Lehe 1948, S. 95.

⁴⁵ Allgemein und auch mit Belegen für unseren Raum jetzt von Blanckenburg 2001, S. 20, 34; Niehoff 1996, bes. S. 86 f.

⁴⁶ Chroniken Bremen 1968, S. 75.

⁴⁷ BremUB 2, Nr. 374.

⁴⁸ Von Lehe 1965, S. 229; Wiemann 1969, S. 383; für das 15. Jahrhundert auch Hagedorn 1910, S. 16 u. 55; für das in der Nähe von Hamburg liegende Land Wursten von Lehe 1948, S. 94. Insgesamt Stefke 1979; Stefke 1985. Für Hamburger Bier auch Peter Jacobsz. van Thabor 1973, S. 80; etliche Belege für den Handel von Emdern z. B. OstfrUB 3, Nr. 681 (1497). Zu einem 1409 erwähnten Raub HR I, 5, Nr. 642 § 12. Das Bier wurde auch von Friesen in Hamburg geholt; für 1560 Häpke 1923, Nr. 91 S. 25.

⁴⁹ Koppmann 1873, S. 93 u. bereits S. 71 für 1442; OstfrUB 1, Nr. 696 u. 530. Auch die ostfriesische Gräfin Theda wünschte 1482 eine gute Tonne Hamburger Bieres; OstfrUB 2, Nr. 1099. Eine geringere Rolle spielte hingegen das ebenfalls bis ins Friesische hinein abgesetzte, billige Oldenburger Bier; Schmidt 1997a, S. 68; Schmidt 1997b, S. 378 f.; Schmidt 1995, S. 35; Scheurlen 1974, S. 75; siehe aber Hagedorn 1910, S. 119 für das 16. Jh.

⁵⁰ Siehe dazu etwa OstfrUB 1, Nr. 814 (1464), 849 (1467), 857 (1467), 880 (1469); HR III, 1, Nr. 104 § 23 (1478); Wiemann 1969, S. 417.

⁵¹ Zumindest nach OstfrUB 3, Nr. 650 Art. 13 (Zoll in Emden). Im 16. Jh. scheint das Emder Bier selbst eine sehr gute Qualität erreicht zu haben, zumindest nach Aussage von Nijmegen, und wird mit dem ursprünglich aus Danzig kommenden Joppenbier verglichen; Häpke 1923, Nr. 29 Anm. 1 (1558). 1599 werden für Emden als Biersorten u. a. Lübecker, Bremer, Braunschweiger, Rostocker und Hamburger Gebräu erwähnt; Wiemann 1969, S. 405. Auch Zwieback bezog man aus Hamburg und Bremen, S. 413.

⁵² Die man freilich auch ausführte.

⁵³ OstfrUB 1, Nr. 257; siehe auch van Lengen 1994, S. 88.

beitragen konnten. Das Emdener Zollregister von 1508 erwähnt bei den Tuchsorten ausdrücklich solche aus Köln, Münster und Osnabrück.⁵⁴ Umgekehrt gelangten im 16. Jahrhundert zeitweise größere Mengen an englischem Tuch über Emden in den deutschen Handel.⁵⁵

3. Handelswege im deutschen Nordwesten

Die Rolle Frieslands als Durchgangslandschaft⁵⁶ und zugleich Ausgangspunkt von Handelsgeschäften wird bereits aus den hochmittelalterlichen, dann in spätere Handschriften übernommenen gemeinfriesischen 17 Küren deutlich: Hier sind als Wasserstraßen, auf denen man die sächsischen Gebiete im Süden erreichen könne, Elbe, Weser, Ems und Rhein genannt. Zugleich werden Verbindungen über Land aufgeführt, im ostfriesischen Raum die Straße nach Hamburg bzw. Jever sowie als Nord-Süd-Achse die Verbindung nach Münster und seewärts nach Emden.⁵⁷

Bei den für Friesland wichtigen Wasserwegen wurde die Unterweser, zu der als schiffbarer Nebenfluss noch die Hunte zu nennen ist, im Laufe der Zeit immer stärker durch Bremen zu kontrollieren gesucht,⁵⁸ teilweise gegen Widerstände von hansestädtischer Seite selbst, nämlich durch das an ungehinderten Kontakten gerade zum friesischen Raum interessierte Minden.⁵⁹ An der Ems hingegen entfalteten Herrschaftsträger wie die Tecklenburger Grafen und dann vor allem die Bischöfe von Münster Aktivitäten und betrieben hier etliche Zollstätten. Dies war etwa auch in Meppen an der Mündung der Hase der Fall, die als Ost-West-Verbindung im Süden ebenso wie die Friesland teilweise durchfließende Leda eine gewisse Rolle spielte.⁶⁰ Mit dem Aufstieg Emdens

⁵⁴ Wiemann 1969, S. 402. Zur Lieferung von Osnabrücker Tuch an Emdener Kaufleute 1503 mit deren Versuch zur Hinterziehung des Zolls Hagedorn 1910, S. 18 f. 1599 werden für Emden weitere Textilien aus Hansestädten erwähnt; Wiemann 1969, S. 409 f.

⁵⁵ Zur Niederlassung der Merchant Adventurers ausführlich Hagedorn 1910, bes. S. 170–190, 201 f.; Hagedorn 1912, S. 25–66; knapp de Buhr 1986, S. 164 f.; Schmidt 1994, S. 196 f., 199.

⁵⁶ Eine Beschwerde von 1471 deutet diese Rolle Frieslands im Ost-West-Handel ebenfalls an und ist zugleich ein Beispiel für die „Findigkeit“ von hansischen Kaufleuten bei der Umgehung des Brügger Stapels; HR II, 6 Nr. 465 (1471). Angeblich hatten sie nämlich in Hamburg behauptet, Waren über Land nach Flandern senden zu wollen, diese aber in Stade in kleine Schiffe umgeladen und *bynnen dor Hollant* geführt. Jedoch waren zwei Schiffe durch Friesen weggenommen worden, und es hatte sich dabei herausgestellt, dass man unter der Ladung mit Hamburger Bier die Schiffe mit Kupfer, Wachs und anderen Stapelgütern *geballastet* hatte.

⁵⁷ Siehe etwa: Hoekstra 1940, S. 134, 143; Buma/Ebel 1967, S. 23; Buma/Ebel 1972, S. 32 f.; s. Schöningh 1956. Erwähnt wird in den Niederlanden der Weg zwischen Coevorden und Stavoren. Dazu auch Benders 1998, S. 63; zu Ochsenwegen ebenso Reininghaus 2018, Bd. 1, S. 377 f.

⁵⁸ Hill 2004; zur Weserpolitik im 15. Jh. S. 307–329.

⁵⁹ Jedenfalls klagte dieses bei seinem Konflikt mit Bremen auch beim Grafen von Ostfriesland und forderte freien Schiffsverkehr nach Friesland und Holland, ebenso wie die Friesen selbst sich über Behinderungen durch die Bremer beschwerten, die angeblich teils Schiffe durchließen, teils sie zurücktrieben; HR III, 6, Nr. 188 § 39 u. 87, Nr. 194, Nr. 196 § 61–63 (1511).

⁶⁰ Holbach 2001, S. 229, 248 f.

im 15. Jahrhundert nahm die Bedeutung der Nord-Süd-Verbindung über die Ems für den Handelsverkehr von und nach Friesland noch weiter zu.⁶¹

Daneben durchkreuzten den Weser-Ems-Raum wichtige Landwege, an die Friesland angebunden war. Sie führten zum niederdeutsch-hansischen Wirtschaftsraum östlich der Weser bis zur Elbe bzw. in den Ostseeraum einerseits, zum niederländischen Raum andererseits, u. a. nach Groningen, Utrecht oder zu den Hansestädten an der IJssel.⁶² Als Nord-Süd-Verbindungen nach Westfalen sind die friesische Heerstraße parallel zur Ems von Norden über Emden nach Münster und als Alternativen die Wege von Emden nach Osnabrück über Haselünne bzw. über Friesoythe oder Oldenburg und dann Cloppenburg zu nennen. Ost-West-Verbindungen waren die Strecke von Bremen über Oldenburg und Leer nach Groningen und vor allem die an Friesland südlich vorbeiführende flämische Straße von Bremen über Cloppenburg, Haselünne und Lingen bis Deventer mit Abzweigungen nach Zwolle, Kampen und Elburg bzw. nach Zutphen.⁶³ Diese Routen wurden ebenso wie die Seewege zeitweise zwar durch Fehden und Räubereien gestört, so durch die Oldenburger Grafen, die sich ihrerseits eine Zwischenposition im Handel zu verschaffen suchten.⁶⁴ Sie eröffneten aber dennoch die Möglichkeit zum Aufsuchen verschiedener Märkte und Handelsplätze durch Friesen einerseits, durch hansestädtische Kaufleute andererseits.

4. Ostfriesische Wirtschaftsstandorte und ihre Handelsaktivitäten

Friesland selbst verfügte zwar nicht über größere urbane Siedlungen,⁶⁵ aber über ein Netz von Handelsplätzen und im 14. und 15. Jahrhundert fassbaren Jahrmärkten. Dies gilt für Marienhaf, Engerhaf, Victorbur und Aurich, die schon um 1300 im Brokmerrecht genannt werden,⁶⁶ für Emden, Norden⁶⁷ und Esens oder weiter östlich für Jever, Bockhorn und weitere Orte in Rüstringen, wo man nicht nur auf Bremen orientiert, sondern auch an den Groninger, westfälischen und Kölner Kaufleuten interessiert war.⁶⁸ Die Bedeutung dieser und anderer Standorte wandelte sich etwas durch

⁶¹ Siehe auch Hill 2004, S. 137.

⁶² Zum Wegenetz Bruns/Weczerka 1962/67.

⁶³ Dazu auch bereits Sello 1917, S. 155–166; van Lengen 1980, S. 41; Bruns/Weczerka 1962/67, Text S. 364–370, 373–377, 398–402. Erwähnt wird diese Route etwa HR III, 2, Nr. 455 für den Weg von Hamburger Ratssendeboten nach Antwerpen.

⁶⁴ Dazu und zu deren Verhältnis zu den Hansestädten Holbach 2018.

⁶⁵ Zum besonderen Siedlungsgefüge van Lengen 1980; van Lengen 1985; Ehbrecht 2002; Ehbrecht 2009.

⁶⁶ Buma 1949, S. 46–50 § 71, 73–75. Zur Datierung S. 16*–18*.

⁶⁷ Zu dessen besonderer Rolle van Lengen 2009. Siehe auch OstfrUB 2, Nr. 1555.

⁶⁸ Siehe Holbach 2001, S. 251–257; für Bockhorn OsnUB 6, Nr. 110, 113 f., 132 f., 167, 169; für Blexen Nr. 200; für Oldensum Nr. 34 (hier auch Geleitzusage der Oldenburger Grafen für die Kölner), 45, 49, 102, 131; für Langwarden Nr. 63 (Adressaten außer Osnabrück auch Münster, Vechta und Wildeshausen sowie andere Städte Westfalens). Die tatsächliche Präsenz der Osnabrücker Kaufleute im friesischen Raum belegt eine Mitteilung der Sechzehn des Banter Viertels 1304, wobei von einer Beraubung in Östringen (Heringe) die Rede ist: OsnUB 6, Nr. 21. Die Beziehungen zu Groningen zeigen sich etwa

Veränderungen im Küstenverlauf, durch Siedlungsentwicklungen und herrschaftliche Maßnahmen; jedoch blieb das Gesamtgefüge in etwa erhalten.⁶⁹ An den betreffenden Plätzen, von den Ortsmächtigen gefördert,⁷⁰ konnten Anbieter wie Abnehmer aus der engeren Umgebung auf Kaufleute aus Westfalen, vom Niederrhein, aus den Niederlanden und aus dem östlich angrenzenden Hanseraum treffen.⁷¹ So erhielten 1440 vom Häuptling Edzard Cirksena die Bürger von Nijmegen, Arnhem und Zutphen Geleit, um sicher und frei ihre *markede und kopenschup* in Emden, Norden, Esens und Aurich zu halten und zu haben, so wie sie es in Groningen gewohnt seien.⁷² Das zentral gelegene Aurich, das mit mehreren jährlichen Viehmärkten⁷³ schon unter den tom Brok im 15. Jahrhundert aus Westfalen wie den Niederlanden besucht wurde,⁷⁴ war den Kaufleuten aus Kampen offenbar recht wichtig, die über die Ems *in Eemderland plegen to reizen, um aldaar naar oude gewonte ossen te koop*.⁷⁵ Denn sie erkundigten sich 1502 brieflich bei den Groningern, *da de marckt to Auryck im anstaende is*, ob die vereinbarten Durchzugsfreiheiten auch hierfür gelten würden.⁷⁶ Hamburger Kaufleute suchten im 16. Jahrhundert nachweislich ebenfalls den Auricher Markt auf.⁷⁷

Vor allem aber wurde Emden als Handelsplatz eine Anlaufstelle für hansestädtische Kaufleute aus dem Osten, Westen wie Süden, u. a. von der Zuiderzee. So wurde bereits 1390 den Harderwijkern der freie Zugang hierher zu Wasser und zu Lande und das *hanteren* mit der *kopenschup* gewährt.⁷⁸ Dass sich dann Hamburg in Emden ab 1433 besonders engagierte und zeitweise die Herrschaft über den Ort gewann, behagte zwar anderen, speziell einem Teil der Ostfriesen und den Groningern, wenig. Es förderte aber neben der Umlenkung von Warenströmen nach der Elbmetropole deren Emskontrolle

in einem Geleitversprechen von 1334; Blok 1896, Nr. 337. Zum Bestreben der Bremer 1307, die Westfalen vom Besuch der friesischen Märkte abzuhalten, BremUB 2, Nr. 77; OldUB 2, Nr. 247; OsnUB 6, Nr. 66; Deutung bei Hill 2004, S. 134. Relativierend für den Aktivhandel der Kölner mit Friesland Hirschfelder 1994, S. 443.

⁶⁹ Siehe van Lengen 1980, S. 40 f.

⁷⁰ So auch Schmidt/Schubert 1997, S. 974.

⁷¹ Siehe auch etwa van Lengen 1980, S. 43.

⁷² OstfrUB 2, Nr. 1784; Poelman 1917, Nr. 1410; Wiemann 1969, S. 396; van Lengen 1985, S. 52. Die Urkunde weist klar auf ein kontinuierliches Marktgeschehen im Emsiger-, Brokmer-, Norder- und Harlingerland hin. Nach Dörries 1929, S. 138, gab es in diesem Raum sieben alte Jahrmärkte. Auch 1518 erhielten die Bürger von Deventer, Kampen und Zwolle vom ostfriesischen Grafen freies Geleit; Hagedorn 1910, S. 34 Anm. 2.

⁷³ Siehe etwa Hagedorn 1910, S. 32–34; Kuske 1949, S. 52; Wiemann 1969, S. 475 f.

⁷⁴ Reimers 1979, S. 23. Ocko befreite 1427 die Kaufleute von Groningen von Abgaben für Ochsen und Kühe in Aurich; OstfrUB 1, Nr. 347; siehe auch Hagedorn 1910, S. 32–34 unter Erwähnung von Münster, Osnabrück, Vechta, Haselünne, Meppen, Cloppenburg und Friesoythe, aber auch Groningen, Kampen, Zwolle, Deventer und Arnheim als Herkunftsorten weiterer Besucher des Auricher Viehmarktes im 15. und 16. Jh.

⁷⁵ Hagedorn 1910, S. 34 mit Anm. 1.

⁷⁶ Reimers 1979, S. 24.

⁷⁷ Für 1560 Häpke 1923, Nr. 93 S. 31 mit Hinweis auf Kornverkauf.

⁷⁸ OstfrUB 2, Nr. 1697; HUB 4, Nr. 1004; Poelman 1917, Nr. 522. Für Harderwijk und das Harlinger Land bzw. Östringen Scheurlen 1974, S. 88.

und Präsenz in diesem Raum.⁷⁹ Der Aufstieg der Cirksena bis zur Grafenstellung in Ostfriesland tat ein Übriges, um Emden als Herrschafts- und Wirtschaftsstandort herauszuheben. Die zunächst noch weiter geltend gemachten Hamburger Rechte in Emden konnten die Grafen durch einen Vertrag von 1493 dann gegen ein Zahlungsverprechen über 10.000 Mk. lüb. ablösen. Sie gestanden den Kaufleuten zwar weiterhin Schutz, den Hamburgern Fischereirechte und für das Hamburger Bier und weitere Waren eine freie Einfuhr zu, vorbehaltlich aber der alten Rechte Emdens.⁸⁰

Die Stadt an der Emsmündung, wo für die Fluss- bzw. Wattfahrt – gerade von westfälischen Kaufleuten⁸¹ – auf andere Schiffe umgeladen werden musste,⁸² profitierte seit dem 15. Jahrhundert von einer Intensivierung der Stapelpolitik, die von den Hamburgern forciert,⁸³ unter der Herrschaft der Cirksena weiter fortgesetzt wurde und schließlich in eine reichsrechtliche Anerkennung der Emdener Rechte mündete.⁸⁴ Da sie den Marktorten oberhalb an der Ems schadete, stieß sie freilich auf Proteste bei deren Landesherren, den Bischöfen von Münster, die weiterhin hartnäckig auf ihren von der Propstei herrührenden alten Rechten in Emden beharrten.⁸⁵ Dass die Märkte von Friesoythe, Haselünne, Meppen und Haren durch die Friesen *nedergelacht* und *behyndert* würden, beklagte jedenfalls auch Bischof Heinrich von Schwarzburg gegenüber Gräfin Theda von Ostfriesland und ihren Kindern und führte umgekehrt Schikanen auf, denen die Bürger von Friesoythe mit ihren Schiffen in Emden und andere Kaufleute aus dem Stift Münster ausgesetzt seien.⁸⁶ Erst über die Verträge von 1495 und dann mit Heinrichs Nachfolger Konrad von Rietberg 1497 konnte eine Einigung mit dem Stift Münster erzielt werden, die neben Emden die Münsterischen Märkte einschloss,⁸⁷ sich hinsichtlich von Vorbeifahrt und Zoll aber ausdrücklich nicht *wyder noch breder als to unser beyder undersaten unde landen behoiff* erstrecken sollte.⁸⁸

⁷⁹ Dazu etwa van Lengen 1994, bes. S. 95–110 für 1433–1450, S. 114–117.

⁸⁰ OstfrUB 2, Nr. 1361; Hagedorn 1910, S. 15 f.; van Lengen 1994, S. 122, unter Hinweis darauf, dass sich die letzte Zahlung der zehn Raten verzögerte und somit erst 1545 die Angelegenheit abgeschlossen wurde.

⁸¹ Von 1496 existiert auch eine Aussage von sieben Emdener Bürgern, die den *mercatoribus, copmannis seu quibuscunque nautis terre Vestphalie, Monasteriensis diocesis* galt und Emden als Endpunkt ihrer Fahrten angab; OstfrUB 2, Nr. 1474. Schon 1486 hatten drei alte Leute aus Larrelt, Folkersweer und Wybelsum eine entsprechende Praxis westfälischer Schiffer vor mehr als 50 Jahren bekundet; OstfrUB 2, Nr. 1159.

⁸² Dazu Lamschus 1984, S. 303 mit Anm. 130.

⁸³ Bereits für 1438 Poelman 1917, Nr. 1378.

⁸⁴ Dazu und zu den Widerständen Kohte 1960, S. 8–10; Schöningh 1967, S. 9–11; de Buhr 1967, S. 9–11; Lamschus 1984, S. 302–311; van Lengen 1994, S. 104–122, 127. Siehe auch etwa OstfrUB 2, Nr. 1117, 1414; OstfrUB 3, Nr. 617a.

⁸⁵ Dazu etwa van Lengen 1994, S. 100 f., 119–121.

⁸⁶ Druck bei Freisenhausen 1913, S. 138–141, hier bes. S. 140 f. (mit Datum 1492); siehe aber Datierung in OstfrUB 3 Nr. 650 (1484–1491) u. 668 (1484–1494). So ging es auch um den Zwang zum Erwerb eines Erlaubnisscheins vom Emdener Vogt vor einem Ankauf von Butter, Käse oder anderen friesischen Produkten.

⁸⁷ OstfrUB 2, Nr. 1451–1453, 1543, 1545, 1571, 1573.

⁸⁸ OstfrUB 2, Nr. 1573.

Konflikte wegen der Durchfahrt über Emden zu den westfälischen Handelsplätzen gab es ebenso mit den Groningern. Vereinbarungen bei deren längeren Spannungen mit Hamburg 1439 oder mit Ulrich Cirksena im Jahre 1457 lassen erkennen, dass offenbar gerade ihr Getreidekauf in Westfalen ein Stein des Anstoßes war.⁸⁹ Groningen sowie Stift und Stadt Münster schlossen sogar ein Bündnis auf 20 Jahre, das auf gegenseitige Unterstützung und einen eigenen Handelsweg *ende ene vrye strate* über Westerwolde, Oldambt und Duurswold hinauslief, die allen Bewohnern ihrer Lande, ob *in der Hanze offte buten der Hanze*, offenstehen sollte.⁹⁰ Im 16. Jahrhundert leisteten die Groninger⁹¹ und Osnabrücker dann erneut heftigen Widerstand gegen die Emdener Durchfahrtsbeschränkungen.⁹² Allerdings scheiterten Groningens Versuche ab 1545 über ein Reichstagsverbot, über die Durchfahrt eines Butterschiffs nach Westfalen und die Arrestierung ostfriesischer Kaufleute, um *der von Embden privilegien darmede to bekrencken*.⁹³

Zu welcher Bedeutung – auch im Zuge habsburgisch-französischer Auseinandersetzungen – Emden im 16. Jahrhundert als Ems- und Nordseehafen, als Zwischenstation und Umschlagplatz für verschiedene Waren und Ausgangspunkt von Handelsfahrten aufstieg, ist hinlänglich bekannt und sei hier nur noch einmal durch wenige weitere Belege illustriert, die sich gerade auf die Kontakte zum Hanseraum beziehen. Emdener Bürger fuhren die Ems aufwärts nach Köln, Wesel und Münster⁹⁴ und Emdener Schiffe auf dem Seeweg nach Brügge.⁹⁵ Händler auch aus Ostwestfalen⁹⁶ oder Kaufleute aus Deventer suchten die Stadt zu Handelszwecken auf, ebenso wie Emden in Deventer aktiv waren⁹⁷ und Emdener Schiffer Transporte für dessen Kaufleute übernahmen.⁹⁸ Die Kölner nutzten Emden als Hafen beim Bezug von Fisch.⁹⁹ Über Emden liefen Salztransporte von der französischen Atlantikküste¹⁰⁰ sowie westfälische Leinenexporte nach England,¹⁰¹ Emden

⁸⁹ Ubbo Emmius 1980, S. 345; Poelman 1917, Nr. 1378: befristetes Abkommen mit vorläufiger Erlaubnis für die Groninger 1439 zum Laden von Korn in ihren Schiffen, mit denen sie allerdings im Emdener Hafen anlegen und an die Bürger und andere Hamburger Untersassen verkaufen sollten; OstfrUB 3, Nr. 412; für 1457 OstfrUB 1, Nr. 714, 720 f.; Poelman 1917, Nr. 2161, 2167; HUB 8, Nr. 537, 559.

⁹⁰ HUB 8, Nr. 636 (1457); OstfrUB 3, Nr. 492. Dazu van Lengen 1994, S. 119, unter Hinweis auch auf einen geplanten Kanalbau.

⁹¹ Zu deren vorübergehender Besserstellung unter der Herrschaft Edzards zwischen 1506 und 1514 Schmidt 1994, S. 163.

⁹² Zu den Beziehungen zwischen Emden und Groningen ausführlich Hagedorn 1910, S. 61–69, 76–86; für Osnabrück, dem Graf Enno II. Vergünstigungen hinsichtlich der Vorbeifahrt verliehen hatte, S. 71–76.

⁹³ Eggerik Beninga 1964, S. 745 f. (zu 1550); de Buhr 1967, S. 10 f.

⁹⁴ Häpke 1923, Nr. 788.

⁹⁵ Häpke 1923, Nr. 775. Zu den Anfängen der Emdener Reederei mit großen Schiffen und einer Seeschiffahrt in größerem Stil Hagedorn 1910, S. 91–96.

⁹⁶ Reininghaus 2018, Bd. 3, S. 1022.

⁹⁷ Für Deventer Häpke 1923, Nr. 835.

⁹⁸ Häpke 1923, Nr. 682.

⁹⁹ Häpke 1923, Nr. 769. Die Kölner erwarben ansonsten im 16. Jh. in Friesland (eher Westfriesland) Käse und Butter, wofür auch Deventer als Stapelplatz diente; Häpke 1923, Nr. 768, 820.

¹⁰⁰ Schmidt 1994, S. 192–194, 199; Reininghaus 2018, Bd. 3, S. 1022.

¹⁰¹ Reininghaus 2018, Bd. 3, S. 1022.

war ein bevorzugtes End- oder Zwischenziel für Getreidelieferungen und -umschlag¹⁰² und fungierte ab 1560 auch über mehrere Jahre für Danzig als Stapelplatz.¹⁰³ Man transportierte dorthin Bier,¹⁰⁴ Holz¹⁰⁵ und anderes aus dem Hanseraum, und die Engländer wählten es zeitweise zum Stützpunkt für ihre Tuchgeschäfte auf dem Kontinent.¹⁰⁶ Emdener Bürger selbst exportierten Käse und Butter,¹⁰⁷ im Jahre 1552 wurde in der Stadt zudem auch *de heringsfang opgericht* und wurden fünf Buisen gebaut.¹⁰⁸ Der Versuch des an den hansischen Privilegien interessierten Emden,¹⁰⁹ selbst in die Hanse zu gelangen, stieß indessen auf Widerstände, gerade bei den IJsselstädten.¹¹⁰

Auf die Bedeutung und Entwicklung der weiteren friesischen Wirtschaftsplätze kann ansonsten nicht eingegangen werden. In welchem Maße aber die Verkehrslage über ökonomische Chancen entschied, lässt sich sehr schön der frühneuzeitlichen Darstellung des Ubbo Emmius entnehmen, der die Vor- und Nachteile verschiedener Standorte beschreibt.¹¹¹ Bei Emden sind so für ihn der Dollart, der gute Ankerplatz durch die gegenüberliegende Insel Nesse, die tiefen Flussbette und Landemöglichkeiten für große Holke durch die Siele Ursache für einen Reichtum, „den der Ozean heranhöhrt“, während in Norden der Schlick zunehmend Probleme mache.¹¹² Für das auf der Geest gelegene und daher weniger naturbegünstigte Aurich hingegen erscheint es dem Autor wichtig, dass man „aus allen Teilen des Landes in gleicher Weise besser zu diesem Ort als anderswohin gelangen kann“.¹¹³ Betont wird für Aurich ebenso wie

¹⁰² Z. B. Hapke 1923, Nr. 205, 211, 341, 369, 771 (betr. Kaufleute aus Deventer), 764 (Malzkauf in Stade), 791, 797.

¹⁰³ Hagedorn 1910, S. 138–143; siehe auch Schmidt 1994, S. 194, 199 f.

¹⁰⁴ Zu Hamburger Bier Hagedorn 1910, S. 16, 118 f. (unter Hinweis aber auf den Rückgang in der zweiten Hälfte des 16. Jhs.). Für Lübecker Bier Hapke 1923, Nr. 819.

¹⁰⁵ Hapke 1923, Nr. 91 S. 27.

¹⁰⁶ Siehe oben Anm. 55. Ein Schreiben des Statthalters von Overijssel und Friesland von 1564 geht auf Stationen des englischen Handels ein und nennt auf dem Weg nach Süden oberhalb von Emden Rheine und Meppen und als weitere Ziele namentlich Wesel, Kleve, Osnabrück und Köln; Hapke 1923, Nr. 290.

¹⁰⁷ Hapke 1923, Nr. 94 Art. 1.

¹⁰⁸ Zu den Hintergründen Sonntag 1989, S. 11–13. Siehe auch Schmidt 1994, S. 194, unter Hinweis auf den nur vorübergehenden Erfolg.

¹⁰⁹ Dies geht eindeutig hervor aus einer Korrespondenz 1569 zwischen Anton von Bourgogne und dem Herzog von Alba; Hapke 1923, Nr. 620 u. 622.

¹¹⁰ Dazu Hapke 1923, Nr. 869, 873. Siehe auch Hagedorn 1912, S. 15–24.

¹¹¹ So heißt es für das sich freilich erst im 16. Jh. entwickelnde Leer, dass die Einmündung der Leda in die Ems in seiner Nähe Halbinseln und gute Voraussetzungen für den Hafen schaffe und sich positiv auf die Märkte auswirke; Ubbo Emmius 1619, S. 463; Ubbo Emmius 1982, S. 29. Für Oldersum (wo das Sieltief in die untere Ems mündet) wird neben der Burg die Hafenanlage an der Ems angesprochen; ebd., S. 31; Ubbo Emmius 1619, S. 466. Für Larrelt ebd., S. 471; Ubbo Emmius 1982, S. 37.

¹¹² Ebd., S. 33 f., 51; Ubbo Emmius 1619, S. 467–469, 484. Die Leybucht findet beim 1388 erstmals als Zollstätte und Ankerplatz für Hamburger Schiffe erwähnten Greetsiel positive Erwähnung, wogegen seine Bewohner als „Blinde“ apostrophiert werden; ebd., S. 477; Ubbo Emmius 1982, S. 43 f.

¹¹³ Ebd., S. 70; Ubbo Emmius 1619, S. 502. In der Tat liefen hier verschiedene Wege zusammen, siehe van Lengen 1980, S. 45.

für Jever zudem der Faktor herrschaftlichen Verhaltens,¹¹⁴ und speziell für Aurich wird eine Zentralfunktion für die Umgebung durch die Verteilung von etlichen Märkten über das Jahr hinweg hervorgehoben.¹¹⁵

Insgesamt gab es – wie durch eine solche Formulierung angedeutet wird – im deutschen Nordwesten ebenso wie anderswo ein z. T. terminlich aufeinander abgestimmtes System von Märkten,¹¹⁶ das den ländlichen Raum erfasste und erschloss sowie die Händler benachbarter Räume anzog, darunter diejenigen aus Westfalen. Dies gilt nicht nur für die erste Hälfte des 14. Jhs., aus der etliche Geleitbriefe überliefert sind, sondern auch später: Denn in das Bündnis der Bischöfe von Münster und Osnabrück vom September 1400 wurde der Passus aufgenommen, dass die Kaufleute aus Stift oder Stadt Osnabrück, die die friesischen Märkte aufsuchen würden, von den Amtleuten im Emsland und in Cloppenburg dieselbe Unterstützung wie diejenigen aus Münster erfahren sollten, es sei denn, diese hätten *sunderlix war to recht*.¹¹⁷ Erneut erhielten die Osnabrücker 1459 vom Häuptling Ulrich zu Norden, Greetsiel, Aurich, Emden etc. für ihre *kopenscopp unde neringhe* in seinem Gebiet, vom Anspruch her in ganz Ostfriesland, freies Geleit.¹¹⁸

5. Benachbarte Handelsplätze und friesisch-hansische Begegnungen

Als Begegnungsstätten von friesischen und hansestädtischen Händlern aus Westfalen, speziell aus Osnabrück, dienten darüber hinaus die an Ostfriesland angrenzenden, bereits erwähnten emsländischen Marktorte,¹¹⁹ namentlich Lingen,¹²⁰ Haren,¹²¹ Meppen¹²² und Landegee,¹²³ wo schon 1308 die Osnabrücker *omnes mercatores tocius Reyderlandie*

¹¹⁴ So wird der Reichtum Jevers „fast ganz“ von den Märkten abhängig gemacht, „von denen ihre Herren deswegen sehr viele eingerichtet haben“, Ubbo Emmius 1982, S. 63; Ubbo Emmius 1619, S. 494.

¹¹⁵ Für einen Einzugsbereich bis in die Niederlande (Kampen) Reimers 1979, S. 23 f.

¹¹⁶ Dazu Holbach 2001; für Rüstringen Hill 2004, S. 128–130.

¹¹⁷ OldUB 5, Nr. 546.

¹¹⁸ OstfrUB 2, Nr. 1793. Beide Vorgänge erwähnt bereits Rothert 1938, S. 198 f.

¹¹⁹ Die Bitte um Geleit ging hier 1305 von den Osnabrückern selbst aus, was nahelegt, dass sie diese Märkte im Anschluss tatsächlich besuchten.; OsnUB 6, Nr. 43.

¹²⁰ Geleitzusagen OsnUB 6, Nr. 60, 64, 103, 124, 145, 156, 182, 185, 187, 222, 252, 268, 293, 491.

¹²¹ Für Geleit OsnUB 6, Nr. 68, 87, 122, 125, 282. Die Zusagen des Drostens in Fresenburg 1308 und des Drostens im Emsland (ca. 1370?) (OsnUB 6, Nr. 78, 820) könnten sich wegen des Markttermins am Johannistag ebenfalls auf Haren oder Landegee beziehen.

¹²² In dessen Nähe waren schon gemäß dem Vergleich von 1276 mit dem Bischof von Münster Friesen gefangen und deren Schiffe beschlagnahmt worden; dort fand auch die Sühnezahlung statt; Meppener UB, Nr. 61 f.; Wilmans 1871, Nr. 998–1000; Ostfr UB 1, Nr. 31–33. Zu Meppen ferner Bockhorst 1985, S. 136–139; OsnUB 6, Nr. 2, 18, 57, 155, 171, 226, 258, 287, 521. In Meppen, das schon im 14. Jh. von Osnabrücker Kaufleuten besucht wurde (s. auch Meppener UB, Nr. 71 f.), wurden 1482 ein regional besuchter Wochenmarkt und zwei jährliche Viehmärkte vor dem 1. Mai und vor Pfingsten eingerichtet. Dabei wird auch auf den lokalen Handel über Höker Bezug genommen, als deren Waren Öl, Butter, Käse, Hering und Stockfisch aufgeführt werden; Meppener UB, Nr. 394 f. u. 401.

¹²³ OsnUB 6, Nr. 17, 76, 83, 149, 179, 209, 241; HUB 2, Nr. 259. Zu den genannten Plätzen insgesamt Ehbrecht 1995, S. 191–195; Holbach 2001, S. 241 f., 248 f.; siehe auch Meppener UB, Nr. 70–74, 89.

treffen sollten,¹²⁴ sowie Haselünne an der Hase.¹²⁵ Um 1440 verpflichteten sich sogar etliche *koeplude ut Vreslande*, im Emsland ausschließlich den Markt von Meppen zu besuchen; darunter finden sich die Herkunftsnamen *van Emeden*, *van Uphusen*, *van Suderhusen* (Suurhusen) oder *van Lerilte/Lerlte* (Larrelt),¹²⁶ was Harm Wiemann als Hinweis auf Bauernkaufleute gedeutet hat¹²⁷. Weiterhin seien außer den Hansestädten selbst Friesoythe¹²⁸ an der Straße von Osnabrück nach Emden, das man aus Friesland offenbar per Schiff über die Soeste aufsuchte,¹²⁹ Vechta,¹³⁰ Oldenburg¹³¹ und eventuell auch Wildeshausen¹³² als Orte genannt, wo Händler aus Osnabrück, Münster oder Bremen mit den Friesen zusammentreffen konnten.¹³³ Der Häuptling Wiarda von Emden schrieb jedenfalls 1369 an die Kaufleute von Osnabrück, seine Bürger und Kaufleute hätten vor, die Märkte von Oythe am 21. Juni zu besuchen. Um ihres Gewinnes willen und zum Nutzen der Seinen sollten sich die Osnabrücker daher mit Gütern und Männern auf die Begegnung mit den Seinigen einstellen, wie sie es kürzlich versprochen und mit ihm persönlich beredet hätten.¹³⁴ Hier zeigt sich beispielhaft, in welchem Maße die friesischen Häuptlinge, die auch selbst als Handelsunternehmer gelten können,¹³⁵ an den Marktgeschäften interessiert waren und hierzu Gespräche mit Bürgern aus

¹²⁴ OsnUB 6, Nr. 83; Stüve 1860, S. 147 Nr. 5, auch S. 91 f.; Krumboltz 1913, Nr. 460.

¹²⁵ OsnUB 6, Nr. 61, 77, 162, 170, 189, 206, 251, 267, 287, 590, 849. Auszugehen ist auch von Begegnungen in Fresenburg (= Lathe, zw. Papenburg und Meppen); zu diesem Platz und Haselünne Ehbrecht 1975, S. 44 u. 48; Lübbling 1927, S. 170. Zu vorübergehenden Problemen von Friesen beim Besuch der Märkte im Hochstift Münster um 1370, Klagen wegen Schikanen und der Drohung, die Standorte künftig nicht mehr zu besuchen (mit Bezug auf den Markt in Haren), OstfrUB 3, Nr. 127. Zu späteren Aufenthalten der Bürger von Zwolle in Haselünne mit Hinweis auf Zollzahlung für Ochsen Höpke 1923, Nr. 181 (1562).

¹²⁶ Meppener UB, Nr. 232; OstfrUB 3, Nr. 424.

¹²⁷ Wiemann 1969, S. 387 f.

¹²⁸ Dazu OsnUB 6, Nr. 79, 85, 105, 128, 161, 163 (1314 mit Hinweis darauf, dass der Markt an Walpurgis zuvor in Lingen stattgefunden habe), 229, 302, 322 f., 423, 433, 435, 440, 444, 453, 462, 476, 811. Oythe wird 1457 auch unter jenen Plätzen genannt, die Groninger Kaufleute aufzusuchen wünschten und hierzu eine Vereinbarung mit Ulrich Cirksena und Sibbo von Esens betreffend einen freien Handelsverkehr abschlossen; OstfrUB 1 Nr. 720 f.

¹²⁹ OstfrUB 3, Nr. 684 Art. 22a (1484–1496): Klage der Grafen von Ostfriesland über Abgaben für die Schiffe.

¹³⁰ Hellbernd 1992, S. 129 f., auch S. 274 f.; Rothert 1938, S. 194; OsnUB 6, Nr. 39, 59, 86, 134, 243, 257, 344, 385 f., 442 f. 689, 760, 791, 929, zum Besuch durch Osnabrücker auch OldUB 5 Nr. 568 (1404) sowie Nr. 756 (1456). Umgekehrt besuchte man von Vechta aus offenbar die Märkte in Rüstringen; Nr. 66.

¹³¹ Dazu etwa Holbach 2018, S. 12 f.; OsnUB 6, Nr. 40 f., 55, 65, 75, 82, 130, 154, 165, 223, 240, 242, 253, 349, 374, 381, 492.

¹³² Zu den Märkten in Wildeshausen gab es ebenfalls etliche Geleitversprechen für die Osnabrücker; OsnUB 6, Nr. 48, 51, 106, 121, 129, 141, 148, 157, 166, 177 f., 191, 208, 255, 266, 335, 353, 384, 388 f., 455, 471; Eckhardt 1999, S. 188–190 unter Hinweis freilich darauf, dass nach 1344 lange keine Belege mehr für ein Jahrmarktgeschehen vorhanden sind und offenbar ein Rückgang im 15. Jh. zu verzeichnen ist. Im 16. Jh. kam es zum Versuch einer Wiederbelebung.

¹³³ Holbach 2001, S. 240 f., 246 f. Zur wirtschaftlichen Bedeutung der kleineren Orte u. a. auch Schmidt 2009, S. 282; Eckhardt 2006a, S. 299; Eckhardt 2006b, S. 36.

¹³⁴ OsnUB 6, Nr. 809; HUB 4, Nr. 307; OstfrUB 2, Nr. 1691.

¹³⁵ Wiemann 1962, S. 28; insgesamt S. 28–43.

Hansestädten oder mit Landesherren führten. Der bereits erwähnten Vereinbarung von 1497 zwischen den inzwischen zu Grafen von Ostfriesland aufgestiegenen Cirksena und dem gerade zur Regierung gelangten Bischof von Münster zu Nutz und Wohlfahrt beider Lande gingen zwar die erwähnten langwierigen Auseinandersetzungen um Herrschaftsrechte voraus. Sie lässt aber nach vorherigen Krisenerscheinungen bei den emsländischen Märkten eine beiderseitige Verhandlungsbereitschaft¹³⁶ und den Versuch eines Ausgleichs zwischen dem mit zwei achttägigen Jahrmärkten versehenen Emden und den ebenfalls mit achttägigen Märkten ausgestatteten Münsterschen Plätzen Meppen, Haselünne, Friesoythe und Haren erkennen.¹³⁷

Dagegen zielte bereits der frühe, noch aus vorhansischer Zeit stammende Vertrag von 1243 zwischen den Oldenburger Grafen und den Bürgern von Bremen darauf ab, die Stadt an der Hunte als Zwischenstation und Stapelplatz für den Handel nach Friesland zu etablieren und die *burgenses Bremenses* wie die *Westfalos* vom direkten Durchzug zu den friesischen Handelsplätzen (*ad forum aliquod in Frisiam*) abzuhalten.¹³⁸ Zwar konnte Oldenburg dann durchaus teilweise eine Transitfunktion erfüllen, und dessen Bürger zogen nach Bremen wie Friesland und handelten um 1380 sowohl mit Bremer Bier als auch mit typisch friesischen Waren.¹³⁹ Dennoch waren die gräflichen Maßnahmen nur begrenzt erfolgreich¹⁴⁰ und brachten die Bremer kaum vom Direkthandel mit den Friesen ab.

Wie sehr die Weserstadt selbst von diesen zu Handelszwecken per Schiff oder anders aufgesucht wurde, beweist u. a. die Zollrolle aus dem 14. Jahrhundert, in der nicht nur die Koggen und Schuten, Pferde, Kühe, Ochsen und das Salz der benachbarten Rüstringer, sondern auch die Östringer, Harlinger, die Leute von der Ems sowie etliche Friesen aus dem Westen¹⁴¹ aufgeführt sind und unter den über die See kommenden oder weggehenden Personen namentlich die Norder und Emden genannt werden.¹⁴² Die Bitte des Greetsieler Häuptlings Enno Ednardsna von 1433, zweien seiner Untersassen zu erlauben, den von den Bürgern abgekauften Roggen aus der Hansestadt auszuführen, mag als weiteres Zeugnis der Wirtschaftskontakte genügen.¹⁴³ Ebenso waren Hamburg und Groningen, deren Bürger umgekehrt die friesischen Regionen

¹³⁶ Als Hintergrund der Einigung ist sicherlich auch die bevorstehende Heirat Edzards von Ostfriesland mit Elisabeth von Rietberg als Nichte des Bischofs zu bedenken.

¹³⁷ OstfrUB 2, Nr. 1545; s. auch OstfrUB 2, Nr. 677; Wiemann 1969, S. 395. Zu den vorherigen Problemen, Zollbeschwerden und Behinderungen des Durchgangsverkehrs in Emden s. o.; etwa OstfrUB 3 Nr. 650, 668.

¹³⁸ HUB 1, Nr. 332; OldUB 1, Nr. 6; OldUB 2, Nr. 85; BremUB 1, Nr. 223. Siehe auch HUB 2, Nr. 130 für 1308.

¹³⁹ Schmidt 1997b, S. 378–381; Reinbold 1998, S. 75 unter Bezug auf OldUB 1, Nr. 69. Die Herkunft der Waren aus Friesland wird hier allerdings nicht ausdrücklich erwähnt.

¹⁴⁰ Siehe auch Holbach 2018, S.12f.

¹⁴¹ Für deren Handel besonders Berkenvelder 1961.

¹⁴² BremUB 4, Nr. 430.

¹⁴³ BremUB 5, Nr. 519; OstfrUB 1, Nr. 412; Müller 1928, S. 17. Zur Festsetzung von zwei Kaufleuten als Untersassen Häuptling Ulrichs von Norden in Bremen 1444 OstfrUB 1, Nr. 561–563.

aufsuchten,¹⁴⁴ häufige Anlaufstellen für friesische Schiffer und Kaufleute.¹⁴⁵ Dies geht für Hamburg bereits 1347 aus Bitten, Versprechungen und Einigungen der Emsgauer, Norderländer und Harlinger mit der Stadt hervor,¹⁴⁶ was indessen Probleme in der Folgezeit nicht ausschloss. So beklagte sich der ostfriesische Graf Edzard noch 1508 bei Hamburg über dortige Behinderungen seiner Kaufleute und Schiffer beim Handel, wobei es speziell um Butter ging.¹⁴⁷

Die Briefwechsel und Verträge mit verschiedenen Partnern sowie andere Quellen belegen einerseits den regen Handelsaustausch zwischen Friesland und den Nachbarregionen und ein Hin und Her von Personen und Waren. Andererseits zeigen sie den Regulierungsbedarf und verweisen auf Probleme durch herrschaftliche Abschöpfung des Handels und die häufig gefährdete Sicherheit. Streitigkeiten um Handelshemmnisse gab es immer wieder,¹⁴⁸ so 1457 den Konflikt des Häuptlings Ulrich Cirksena mit dem Hochstift Münster und der Stadt Groningen wegen der Zölle und des Emders Stapels,¹⁴⁹ nachdem er sich im selben Jahr dahingehend verständigt hatte, *datt de Oestfresen in Gröningen und in de lande fry sullen moegen kopen und voerkopen*, während die Groninger über die Ems ungehindert nach Westfalen fahren sollten.¹⁵⁰ Um freies Geleit, unbehelligten Warenverkehr und Zollvergünstigungen,¹⁵¹ Verzicht auf das Strandrecht, die Freilassung von Personen und Rückgabe von Schiffen und Handelsgut ging es – wengleich nicht immer im direkten Zusammenhang mit Märkten – auch sonst in vielen Abmachungen des 14. und 15. Jhs. von Häuptlingen oder Landesgemeinden mit Hamburg, Bremen oder Groningen,¹⁵² ebenso untereinander¹⁵³ und mit

¹⁴⁴ Das hohe Interesse der Hamburger am Handel mit Friesland zeigt sich noch bei den Unruhen von 1483, als angeblich gefordert wurde: *Dat de accise in Freßlant ok möchte afgestellet werden, edder man wolde den graven ut dem lande jagen*; Lappenberg 1861, S. 362; OstfrUB 3, Nr. 608. Für die starken Aktivitäten der Bürger und Einwohner von Groningen auf den friesischen Märkten im 16. Jh. etwa Häpke 1923, Nr. 794. Für die fortbestehenden Interessen Groningens an den hansischen Privilegien (trotz des Ausschlusses 1518) Nr. 312, 315.

¹⁴⁵ Wiemann 1969, S. 389–392; Wiemann 1962, S. 33–39. Auf friesische Herkunft von Schiffern bzw. Befrachtern deuten Angaben in den hamburgischen Zollquellen hin, z. T. mit entsprechenden Waren wie Butter, Häute, aber auch Honig, Fisch und Flachs; für Emden Nirrnheim 1910, Nr. 135, 378, 423, 515; Nirrnheim 1930, Nr. 35, 37 f., 44, 51, 55, 64 f., 104, 136, 227, 241, 254, 259, 268, 295, 299, 335, 343, 367, 387–389, 408, 410 f.; für Norden Nr. 68, 192; für Greetsiel Nr. 332, für Leer Nr. 59, für Larrelt (?) Nr. 146, für Uphusen Nr. 303, 333, 383, 403, für Osterreide (?) Nr. 232, 257, für Wangerooog Nr. 133, 169, 315 f., 359, 417. Siehe OstfrUB 3, Nr. 123–126, 172. Zu einem Schiffer aus Norden, der Getreide nach Holland bringen durfte, Poelman 1917, Nr. 1362 (1438).

¹⁴⁶ OstfrUB 1, Nr. 60–64.

¹⁴⁷ Pitz 1961, Nr. 79; Wiemann 1969, S. 400; zur Zollbefreiung der Friesen noch 1557 S. 422.

¹⁴⁸ Dazu van Lengen 1994, S. 122, 125–127.

¹⁴⁹ Siehe van Lengen 1994, bes. S. 118 f., 125; zur Bewertung des Stapels auch van Lengen 1980, S. 52.

¹⁵⁰ Eggerik Beninga 1964, S. 883 f.

¹⁵¹ Wegen des Greetsieler Zolls schrieb so Ocko tom Brok 1388 an Hamburg und signalisierte seine Bereitschaft, dass der Kaufmann dieses Zolls *schal vry unde qwit wesen*; Reimers 1954, S. 56; OstfrUB 3, Nr. 142 f.; Holbach 2020, S. 75.

¹⁵² Siehe Zusammenstellung bei Wiemann 1969, S. 389–395; auch Hill 2004, S. 130–133; für 1454 und 1459 etwa OstfrUB 1, Nr. 678, 745.

¹⁵³ Siehe etwa OstfrUB 1, Nr. 427.

kirchlichen oder adeligen Herrschaftsträgern wie dem Bischof von Münster oder den Grafen von Oldenburg.¹⁵⁴ All dies ist Ausdruck lebhafter Wirtschaftsbeziehungen. Ein besonderes Anliegen war die Einstellung der Fehde zur See und der Unterstützung von Seeräuberei, nicht nur in der Zeit der Vitalienbrüder.

6. Weiträumige friesische Handelsbeziehungen

Zugleich geben die Quellen Hinweise auf friesische Handelsaktivitäten außerhalb der engeren Region, wie sie ja schon im frühen Mittelalter belegt sind.¹⁵⁵ Gerade das Handelsnetz bei den Ochsen reichte bekanntlich weit: Friesische Tiere wurden schon im 13. Jahrhundert nicht nur in Bremen, sondern auch in Hamburg angeboten, z. T. möglicherweise vermittelt durch Harlinger Kaufleute.¹⁵⁶ Die Schauenburgische Zollrolle lässt alle *Frisones*, die Pferde, Ochsen, Kühe oder Schweine¹⁵⁷ heranzuführen, hierfür jeweils 4, 2 oder 1 Denar zahlen.¹⁵⁸ Ebenso ging das Vieh von Friesland in den dicht besiedelten flandrischen und brabantischen Raum; Frisones, die Pferde oder Ochsen nach Flandern treiben, werden bereits 1252 in der Dammer Zollrolle erwähnt.¹⁵⁹ Vor allem aber wurden die Ochsen während des Mittelalters – nicht selten über Groningen, von wo aus man im 15. und 16. Jahrhundert ebenso brabantische und flämische Orte wie 's-Hertogenbosch, Diest oder Lier bediente,¹⁶⁰ über die IJsselstädte¹⁶¹ sowie über Oldenburg und Münster als Sammelmärkte¹⁶² – nach Süden in die große Metropole Köln und andere westdeutsche Plätze ausgeführt und teilweise unterwegs noch weiter gemästet.¹⁶³ In Köln, wo auch ein Emdener Bürger 1499 als Markthändler mit Ochsen erscheint,¹⁶⁴ bezieht sich die bekannte Morgensprache von 1492 über den Ochsenhandel ja darauf, dass ungarische, polnische, dänische, russische, eiderstedtische Ochsen und z. T. sogar kranke Tiere beim Verkauf

¹⁵⁴ Siehe auch Holbach 2018; Holbach 2020.

¹⁵⁵ Eine wichtige Grundlage für den eigenen Handel war das Verfügen über Schiffe, was bei Küstenbewohnern naheliegt und in hohem Maße und schon früh auch für die Friesen gilt. Für 1210 in England HUB 1, Nr. 82.

¹⁵⁶ Wiemann 1969, S. 383.

¹⁵⁷ Schweine aus Friesland wurden wohl öfter auch nach Westfalen zur Eichelmast geführt; OstfrUB 3, Nr. 684 Art. 27 (1484–1496).

¹⁵⁸ HamUB 1, Nr. 666; Wiemann 1969, S. 383.

¹⁵⁹ HUB 1, Nr. 432.

¹⁶⁰ Feith 1866, S. 248 f., 253 f.; Formsmas 1976, S. 143; Gijssbers 1999, S. 38, 50 f. .

¹⁶¹ Dazu Reininghaus 2018, Bd. 3, S. 1021; Jappe Alberts 1959, S. 56. Als großer Viehmarkt wird hier auch Arnheim hervorgehoben.

¹⁶² Irsigler 1979, S. 222; Johanek 1994, S. 662 f.; Reininghaus 2018, Bd. 1, S. 322 (auch zur dominierenden Rolle von Händlern aus Münster beim Handel). In Münster und Dortmund waren u. a. auch die Groninger im Viehhandel aktiv; Feith 1866, S. 249 f.

¹⁶³ Wiemann 1969, S. 385, 475–477; Belege auch bei Kuske 1949, S. 51–53; Jappe Alberts 1964, S. 251. Zum Weg und zu Unkosten in späterer Zeit Wiese/Bölts 1966, S. 33, 113–116. Zu Kontakten der Harlinger nach Köln 1340 HUB 3, Nr. 650 f. (Bezug zum Weinhandel); OstfrUBBd. 3, Nr. 110 f.; Salomon 1965, S. 62.

¹⁶⁴ Kuske 1917, Nr. 1553.

in betrügerischer Absicht *under die vriesen bywylen mit verstoehen werden*.¹⁶⁵ Die friesischen Ochsen waren also – wie Franz Irsigler zu Recht betont hat – der Maßstab und wurden – was sich bei den Akziseabgaben niederschlug – am höchsten eingeschätzt.¹⁶⁶

Friesen erscheinen überhaupt, nicht nur im frühen Mittelalter, sondern auch später, als Fernhändler und als kaufmännische Eigentümer oder Führer von Schiffen im See- und Flussverkehr in verschiedener Richtung.¹⁶⁷ Dies belegen etwa Verträge wie 1276 von Emsgau, Brokmerland, Reiderland und Oldambt mit Bischof Everhard von Münster¹⁶⁸ oder die Abmachung von 1421 zwischen Herzog Johann von Bayern, verschiedenen Häuptlingen sowie Groningen und den Ommelanden, die zugleich die Orientierung nach Westen bzw. Süden anzeigen.¹⁶⁹ Die friesischen Außenverbindungen reichten – wie bereits angedeutet – nicht nur in die unmittelbaren Nachbarregionen, sondern z. T. weiter nach Westen und Osten, so nach Städten Gelderns bzw. des Hochstifts Utrecht wie Arnheim,¹⁷⁰ Harderwijk und Kampen, dessen Zolltarif als ostfriesische Handelsgüter Wolle sowie Häute, Rinder und Pferde ausweist.¹⁷¹ Sie erstreckten sich nach Holland, wo z. B. bereits 1339 die Zollbedingungen für ostfriesische Besucher der Jahrmärkte in Alkmaar festgelegt wurden¹⁷² bzw. die Emden und Norder Kaufleute 1475 über das Pfahlgeld in Amsterdam klagten,¹⁷³ nach Flandern und Frankreich,¹⁷⁴ im Osten nach Stade, Hamburg oder Lübeck.¹⁷⁵ Das Ersuchen der Richter von Östringen und Wangerland beim Lübecker Rat 1350, einem Bürger von Jever das diesem oberhalb der Elbe weggenommene Gut, namentlich Wollgarn, wieder zukommen zu lassen, ist hier nur einer der Hinweise.¹⁷⁶ Die Aktivität einzelner Emden oder doch von Personen

¹⁶⁵ Kuske 1917, Nr. 1290.

¹⁶⁶ Irsigler 1979, S. 220–222. Friesische Ochsen werden 1444 auch bei Werl erwähnt; Chroniken Soest 1969, S. 39.

¹⁶⁷ Siehe Karte bei Wiemann 1969, S. 397 sowie Krömer 1991, S. 34 f., aber Einschränkung S. 42.

¹⁶⁸ Hier ist u. a. von eventuellem Schiffbruch von Friesen sowie an anderer Stelle von vorübergehender Beschlagnahme von Schiffen mit Personen und Waren bei Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen die Rede; OstfrUB 1, Nr. 30–32.

¹⁶⁹ Wiemann 1969, S. 386 f.; OstfrUB 1, Nr. 299. Schon 1392 erhielten die Emden von Herzog Albrecht freies Geleit, OstfrUB 2, Nr. 1699; Poelman 1917, Nr. 546; auch Nr. 646.

¹⁷⁰ Die Briefe der Harlinger an die Bürger von Harderwijk sowie Arnheim 1321, die ihnen Sicherheit bei ihren Handelsaktivitäten zusagten, verbanden sich mit der Bitte um ein entsprechendes Geleitprivileg für die eigenen *conterranei*; OstfrUB 1, Nr. 49 u. OstfrUB 2, Nr. 1683; Poelman 1917, Nr. 88; HUB 2, Nr. 383.

¹⁷¹ HUB 2, Nr. 668 § 5 (datiert um 1340); siehe auch OstfrUB 3, Nr. 97 (datiert 1330). Zum Kauf von Pferden durch Harderwijker in Östringen 1327 Lübbing 1927, S. 163; für Wolle S. 164.

¹⁷² Mieris 1754, S. 604; Dijkman 2011, S. 58.

¹⁷³ HUB 10, Nr. 423; Poelman 1917, Nr. 2561. Für ein Emden Ochsenhandelsgeschäft in Hoorn 1592 Gijsbers 1999, S. 193.

¹⁷⁴ Für eine Handelsverbindung von Emden und Norden nach Amsterdam OstfrUB 3, Nr. 571 (1475).

¹⁷⁵ Hill 2004, S. 135; für die Harlinger und Beziehungen nach Lübeck, Harderwijk, Arnheim und Flandern Salomon 1965, S. 61 f. Siehe auch bereits Lübbing 1927, S. 161, der unter Hinweis auf das 1294 im Schreiben von Zwolle an Lübeck erwähnte Verbot für Flamen und Friesen zum Befahren der Ostsee (HUB 1, Nr. 1154) Lübeck als Endpunkt sieht, sowie S. 163 f. für die Niederlande.

¹⁷⁶ UBStL 2, Nr. 972.

mit Emden Wurzeln als Kaufleute und Schiffer lässt sich im 14. Jahrhundert auch aus Hamburger und Lübecker Pfundzollregistern erschließen.¹⁷⁷ Eine scharfe Trennung zwischen spezialisiertem Kaufmann bzw. Schiffer und dem Gelegenheitshändler ist für Friesland freilich schwierig. Zumindest gibt es Hinweise auf die Existenz von Handeltreibenden, die zugleich Besitzer von Höfen oder als Häuptlinge Inhaber von Herrschaftsrechten waren. Gerade sie erwirtschafteten landwirtschaftliche Überschüsse und waren reich genug, um selbst Schiffe und Schifffahrt zu finanzieren.¹⁷⁸

7. Zusammenfassung

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass trotz des Fehlens größerer Städte Friesland keineswegs – wie es wohl manche weiter entfernte Zeitgenossen und auch moderne Autoren empfanden – ein peripherer und angesichts eines geringen Urbanisierungsgrades völlig unterentwickelter Raum war. Vielmehr gab es – was die friesische Geschichtsforschung ungeachtet der Gefahr einer Überbewertung von Einzelbelegen schon länger betont – in mittelalterlicher Zeit ein reges Wirtschaftsleben und eine Einbindung in größere und speziell hansische Handelszusammenhänge. Die von Wilfried Ehbrecht gestellte Frage nach Veränderungen im hansischen Interesse an diesem Wirtschaftsraum und nach Wandlungen in diesem selbst bleibt indessen bestehen.¹⁷⁹ Es scheint, dass der Aufstieg Emdens im 15. und 16. Jahrhundert andere Wirtschaftsplätze durchaus beeinträchtigte, dass er allerdings nicht das Gesamtgefüge zerstörte. Eine weiterhin hohe Anziehungskraft Frieslands für Kaufleute aus dem Hanseraum lässt sich den Worten des Wilhelm Gnapheus im 16. Jahrhundert entnehmen. Dieser erklärt den Besuch der Auricher Märkte mit dem dortigen Angebot an Schlachtrössern und hörnerbewehrten Rindern, die zu Recht eine Empfehlung und sogar ein „Adelsprädikat“ (*laudem nobilitatis*) verdienen, und fährt fort:

„Hierher kommen beschwert mit Säcken und Kisten zum Handeln Friesen, Westfalen, vom Rhein auch die Bewohner herbei“¹⁸⁰

Der Handelsaustausch gerade mit den Hansestädten auf den einheimischen und fremden Märkten brachte führenden, wirtschaftlich aktiven friesischen Kreisen in einzelnen Orten jedenfalls genügend Geld, um Steinhäuser zu bauen, um kostbaren Hausrat sowie Luxusgegenstände anzuschaffen und um Stiftungen zu tätigen. Er gab u. a. auch den Einwohnern von Rysum die Möglichkeit, durch den Verkauf von Vieh

¹⁷⁷ OstfrUB 3, Nr. 122–126; van Lengen 1994, S. 73. Im Hamburger Pfundzollbuch von 1418 hingegen erscheinen einige mit Bier und anderem beladene Kleinschiffer mit der Bezeichnung van Norde, Norden oder Nortem; Sprandel 1972, S. 7 [6], 10 [10], 11 [11], 13 [13], 14 [14], 15 [15], 16 [16], 31 [49], 37 [56], 37 [57], 38 [58]. Ein Ludolf wird auch im Zusammenhang mit Emden genannt; S. 29 [46]. Im Jahre 1492 ist in Lübeck lediglich ein Befrachter mit dem Namen Hans van Emden verzeichnet; Vogtherr 1996, S. 366. Bei Jenks 2012, S. 62 Nr. 424, wird ein Hannes von Norden erwähnt.

¹⁷⁸ Dazu Schmidt/Schubert 1997, S. 974; Hill 2004, S. 128, 138; van Lengen 1980, S. 43.

¹⁷⁹ Ehbrecht 1983, S. 62; Ehbrecht 1994, hier bes. S. 60; dazu Gleba 1993, S. 88, 92 f.

¹⁸⁰ Gnapheus 1557; Übertragung bei Babucke 1875, S. 31. Im lateinischen Text ist von *Westfalus & Frisii, Belga Sicamber* die Rede.

in Groningen eine heute noch bespielbare Orgel oder doch Teile für diese zu finanzieren.¹⁸¹ Die Kosten hierfür dürften nicht unbeträchtlich gewesen sein.¹⁸² Da aber das Vieh ebenfalls seinen Wert hatte und in Köln um 1470 Preise von 6 fl. bei einem Ochsendeputat für einen Stadtsteinmetzen, von 14,5 fl. für einen mittleren Ochsen und sogar von 20 fl. für einen schweren Ochsen angesetzt wurden,¹⁸³ brauchen wir uns bei den fetten Tieren, die die Rysumer für die Musik in ihrer Kirche hergeben wollten, nicht einmal eine gewaltige Viehherde vorzustellen. Wenn nach Eggerik Beninga um die Zeit der Anschaffung der Orgel in Rysum ebenfalls der Chor an der großen Emdener Kirche errichtet und der Turm von Marienhafte *in de höge up getimmert* wurde,¹⁸⁴ spiegeln diese kirchenbaulichen Aktivitäten ebenfalls den Reichtum von Friesen im 15. Jahrhundert wider.¹⁸⁵ Friesland und seine Bewohner waren aus diesem Grund für die Hansestädte und ihre Bürger nicht nur als Lieferanten landwirtschaftlicher Produkte oder als meereserfahrene Transporteure von Gütern, sondern auch als Konsumenten von Belang.

¹⁸¹ Für den Orgelmacher Meister Hinrick in Emden 1480, der dort *die grote orgel ... op syn eghen kost unde arbeyt heefft ghemaket*, OstfrUB 2, Nr. 1034.

¹⁸² Zum Vergleich: Für den Bau eines Orgelgehäuses in der St. Petri-Kirche in Hamburg waren 1507 350 Mk. lüb. nur als Löhne (ohne Material) vorgesehen; für die Bemalung und Vergoldung sollte 1508 ein Maler 300 Mk. erhalten; Schröder 2006, S. 110 f.

¹⁸³ Hierzu und allg. Irsigler 1979, bes. S. 229; siehe auch S. 222 mit dem Hinweis darauf, dass für friesische Ochsen der höchste Akzisesatz gezahlt wurde, diese also besonders viel wert waren. Gerade auch Groninger Kaufleute trieben ihre Tiere nach Köln; Kuske 1917, Nr. 1111. Zu Ochsenpreisen z. B. auch ebd., Nr. 390 Art. 17 (1465: 10 Ochsen = 49 oberl. Gulden), Nr. 1433 Art. 17 (1499: 2 Ochsen = 16 oberl. rhein. Gulden).

¹⁸⁴ Eggerik Beninga 1964, S. 881 u. 885.

¹⁸⁵ Im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts entstanden mehrere spätgotische Kirchen, gab es bauliche Veränderungen oder Zusätze bei der Ausstattung; Kiesow 1969, S. 67–71, unter Hinweis auf Hinte, Emden-Larrelt und Twixlum, zu Chorbauten, Lettnern und Türmen S. 71–76, zu Schnitzaltären, Einzelfiguren, Grabmalen und Taufbecken S. 80–91, zu Sakramentshäusern und Wandmalerei S. 95–97. Ebenso entstanden Profanbauten, S. 76–79.

Bibliographie

Quellen

Babucke 1875 – H[einrich] BABUCKE (Hg.), *Wilhelm Gnapheus, ein Lehrer aus dem Reformationszeitalter. Lobspruch der Stadt Emden und ganz Ostfrieslands, nach der Originalausgabe von 1557 aus dem Lateinischen übersetzt und mit einer Einleitung versehen, enthaltend das Leben des Gnapheus*, Emden 1875.

Blok 1896 – P. J. BLOK u. a. (Bearb.), *Oorkondenboek van Groningen en Drenthe*, T. 1, Groningen 1896.

Bodemann 1883 – Eduard BODEMANN (Hg.), *Die älteren Zunfturkunden der Stadt Lüneburg* (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 1), Hannover 1883.

BremUB – *Bremisches Urkundenbuch*, Bd. 1–7, Bremen 1873–1993.

Buma 1949 – Wybren Jan BUMA (Hg.), *Die Brokmer Rechtshandschriften* (Oudfriese Taal- en Rechtsbronnen 5), 's-Gravenhage 1949.

Buma/Ebel 1965 – Wybren Jan BUMA/Wilhelm EBEL (Hgg.), *Das Brokmer Recht* (Altfriesische Rechtsquellen. Texte und Übersetzungen 2), Göttingen 1965.

Buma/Ebel 1967 – Wybren Jan BUMA/Wilhelm EBEL (Hgg.), *Das Emsiger Recht* (Altfriesische Rechtsquellen. Texte und Übersetzungen 3), Göttingen 1967.

Buma/Ebel 1972 – Wybren Jan BUMA/Wilhelm EBEL (Hgg.), *Das Fivelgoer Recht* (Altfriesische Rechtsquellen. Texte und Übersetzungen 5), Göttingen 1972.

Chroniken Bremen 1968 – *Die Chroniken der niedersächsischen Städte. Bremen* (Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert 37), Bremen 1968.

Chroniken Dortmund/Neuß 1969 – *Die Chroniken der westfälischen und niederrheinischen Städte*, Bd. 1. *Dortmund, Neuß* (Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert 20), Göttingen ²1969.

Chroniken Soest 1969 – *Die Chroniken der westfälischen und niederrheinischen Städte*, Bd. 2. *Soest* (Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert 21), Göttingen ²1969.

eggerik Beninga 1964 – Eggerik Beninga, *Chronica der Fresen*, Teil 2, bearb. v. Louis HAHN (Quellen zur Geschichte Ostfrieslands 4), Aurich 1964.

Gnapheus 1557 – Guilelmus GNAPHEUS, *Aembdanae Ciuitatis Enkōmion. In AEmbdanae ciuitatis atq[ue] adeo totius Vltramasanae Frisiae laudem carmen panegyricum, ex tempore lusum*, p[er] Guilielmum Fullonium Gnapheum, ab Hagacomitis Hollandiae, Iuniorum Comitum Frisiae Orientalis nuper moderatorem, Emden 1557 < http://hardenberg.jalb.de/display_page.php?elementId=17357 > Zugriff 4.5.2021.

Häpke 1923 – Rudolf HÄPKE (Hg.), *Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte*, Bd. 2, Lübeck 1923.

Hartmann Schedel 2001 – Hartmann SCHEDEL, *Weltchronik. Kolorierte Gesamtausgabe von 1493*. Einleitung und Kommentar von Stephan FÜSSEL, Köln 2001.

HamUB – Johann Martin LAPPENBERG (Hg.), *Hamburgisches Urkundenbuch*, Bd. 1, Hamburg 1907.

Hoekstra 1940 – J. HOEKSTRA (Hg.), *Die gemeinfriesischen siebzehn Küren* (Friesch-saksische Bibliothek 6), Assen 1940.

HR – *Hanserecesse. Die Recesse und andere Akten der Hansetage*, Leipzig u. a. 1870–1970.

HUB – *Hansisches Urkundenbuch*, hg. v. Verein für Hansische Geschichte, 11 Bde., Halle u. a. 1876–1939.

Jansen/Janse 1991 – H[ubertus] P[etrus] H[enricus] JANSEN/A[ntheunis] JANSE (Hgg.), *Kroniek van het klooster Bloemhof te Wittewierum* (Middeleeuwse Studies en Bronnen 20), Hilversum 1991.

Jenks 2012 – Stuart JENKS (Bearb.), *Das Danziger Pfundzollbuch von 1409 und 1411* (QDHG N.F. 63), Köln u. a. 2012.

Johannes Cochlaeus 1976 – Johannes COCHLAEUS, *Brevis Germaniae Descriptio (1512) mit der Deutschlandkarte des Erhard Etzlaub von 1501*, hg., übers. und komm. v. Karl LANGOSCH (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte der Neuzeit 1), Darmstadt³1976.

Koppmann 1873 – Karl KOPPMANN (Hg.), *Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg 1401–1470* (Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg 2), Hamburg 1873.

Krumbholtz 1913 – Robert KRUMBHOLTZ (Bearb.), *Die Urkunden des Bistums Münster von 1301–1325* (Westfälisches Urkunden-Buch 8), Münster 1913.

Kuske 1917 – Bruno KUSKE (Hg.), *Quellen zur Geschichte des Kölner Handels und Verkehrs im Mittelalter*, Bd. 2: 1450–1500 (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 33), Bonn 1917.

Lappenberg – J[ohann] M[artin] LAPPENBERG (Hg.), *Hamburgische Chroniken in niedersächsischer Sprache*, Hamburg 1861.

Lübbing 1965 – Hermann LÜBBING (Bearb.), *Oldenburger Salbuch. Register des Drostens Jakob von der Specken über Grundbesitz und Einkünfte der Grafen von Oldenburg um 1428–1450* (Oldenburgische Geschichtsquellen 4), Oldenburg 1965.

Meppener UB – Hermann WENKER (Hg.), *Meppener Urkundenbuch*, Meppen 1902–1906 (Nachdr. Osnabrück 1973).

Zur spätmittelalterlichen Wirtschaft Ostfrieslands und ihren Beziehungen zum Hanseraum

Mieris 1754 – Frans VAN MIERIS, *Groot Charterboek der Graaven van Holland, van Zeeland en Heeren van Vriesland, beginnende met de eerste en oudste Breeven van die Landstreeken, en eindigende met den dood van onze Graavinne, Vrouwe Jacoba van Beijere ...*, T. 2, Leiden 1754.

Möhlmann 1959 – Günther MÖHLMANN (Bearb.), *Norder Annalen. Aufzeichnungen aus dem Dominikanerkloster in Norden 1271–1530* (Quellen zur Geschichte Ostfrieslands 2), Aurich 1959.

Nirrnheim 1910 – Hans NIRRNHEIM (Bearb.), *Das hamburgische Pfundzollbuch von 1369* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 1), Hamburg 1910.

Nirrnheim 1930 – Hans NIRRNHEIM (Bearb.), *Das hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 2), Hamburg 1930.

Ohling 1960 – Gerhard OHLING (Bearb.), *Die Denkwürdigkeiten des Hieronimus von Grest und die Harlingsche Geschichte* (Quellen zur Geschichte Ostfrieslands 3), Aurich 1960.

OldUB – Dietrich KOHL/Gustav RÜTHNING (Bearb.), *Oldenburgisches Urkundenbuch*, Bd. 1–8, Oldenburg 1914–1935.

OsnUB – Horst-Rüdiger JARCK (Bearb.), *Urkundenbuch der Stadt Osnabrück 1301–1400* (Osnabrücker Urkundenbuch 6), Osnabrück 1989.

OstfrUB – Ernst FRIEDLÄNDER (Hg.), *Ostfriesisches Urkundenbuch*, Bd. 1–2, Emden 1878–1881.

OstfrUB 3 – Günther MÖHLMANN (Hg.), *Ostfriesisches Urkundenbuch*, Bd. 3 (Quellen zur Geschichte Ostfrieslands 9), Aurich 1975.

Peter Jacobsz. van Thabor 1973 – *Historie van Vrieslant beschreven door Peter Jacobsz. van Thabor* (Varia Frisica 11), Leeuwarden 1973.

Pitz 1961 – Ernst PITZ (Bearb.), *Die Zolltarife der Stadt Hamburg* (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit), Wiesbaden 1961.

Pitz 1990 – Ernst PITZ (Hg.), *Lust an der Geschichte. Leben im Mittelalter. Ein Lesebuch* (Serie Piper 1166), München 1990.

Poelman 1917 – H. A. POELMAN (Bearb.), *Bronnen tot de Geschiedenis van den Ostzeehandel*, T. 1, 1–2 (Rijks Geschiedkundige Publicatien 35–36), 's-Gravenhage 1917.

Pratje 1762 – Johann Hinrich PRATJE, *Die Herzogthümer Bremen und Verden. Oder Vermischte Abhandlungen zur Erläuterung der Politischen, Kirchen-, Gelehrten- und Naturgeschichte wie auch der Geographie dieser beiden Herzogthümer*, T. 6, Bremen 1762.

Reimers 1954 – Heinrich REIMERS, Zwei Briefe Ritter Ocko tom Broks, in: *JbEmden* 34, 1954, S. 51–59.

Riemann 1896 – Fr. W. RIEMANN (Hg.), *Die Chronica Jeuerensis, geschreuen tho Varel dorch Eilerdt Springer anno 1592*, Jever 1896.

Sprandel 1972 – Rolf SPRANDEL (Bearb.), *Das Hamburger Pfundzollbuch von 1418* (QDHG N.F. 18), Köln u. a. 1972.

UB Stade – Jürgen BOHMBACH (Bearb.), *Urkundenbuch der Stadt Stade* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 37), Hildesheim 1981.

UBStL – *Urkundenbuch der Stadt Lübeck*, T. 2, Lübeck 1858 (Nachdr. Osnabrück 1976).

Ubbo Emmius 1619 – Ubbo Emmius, *De Frisia, Et Frisiorum Republica deque Civitatibus, Foris, Et Vicis inter Flevum & Visurgim flumina. Libri Aliquot*, Emden 1619 <<http://diglib.hab.de/drucke/xb-2787/start.htm>> Zugriff 18.05.2020.

Ubbo Emmius 1980 – Ubbo Emmius, *Friesische Geschichte (Rerum Frisicarum historiae libri 60)*, Bd. III. Aus dem Lateinischen übersetzt von Erich VON REEKEN, Frankfurt/M. 1980.

Ubbo Emmius 1982 – Ubbo Emmius, *Ostfriesland (Führung durch Ostfriesland, d. h. genaue geographische Beschreibung Ostfrieslands)*. Aus d. Lateinischen von Erich VON REEKEN, Frankfurt/M. 1982.

Vogtherr 1996 – Hans-Jürgen VOGTHERR (Bearb.), *Die Lübecker Pfundzollbücher 1492–1496*, Bd. 1 (QDHG N.F. 41), Köln u. a. 1996.

Wilmans 1871 – WILMANS (Bearb.), *Die Urkunden des Bistums Münster von 1201–1300* (Westfälisches Urkunden-Buch 3), Münster 1871.

Literatur

Behre 2008 – Karl-Ernst BEHRE, *Landschaftsgeschichte Norddeutschlands. Umwelt und Siedlung von der Steinzeit bis zur Gegenwart*, Neumünster 2008.

Benders 1998 – Jeroen BENDERS, Over ossen en keurslagers, De stad-Groningse, Overijsselse en Gelderse veehandel tussen circa 1350 en 1550, in: *Het Noorden in het midden. Opstellen over de geschiedenis van de Noord-Nederlandse gewesten in Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Aangeboden aan F. J. Bakker ter gelegenheid van zijn afscheid als docent in de Middeleeuwse geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Groningen* (Groninger Historische Reeks 17), Assen 1998, S. 61–86.

Berkenvelder 1961 – F[rans] C[ornelis] BERKENVELDER, Frieslands handel in de late middeleeuwen, in: *Economisch-historisch Jaarboek* 29, 1961, S. 136–187.

Zur spätmittelalterlichen Wirtschaft Ostfrieslands und ihren Beziehungen zum Hanseraum

von Blanckenburg 2001 – Christine VON BLANCKENBURG, *Die Hanse und ihr Bier. Brauwesen und Bierhandel im hansischen Verkehrsgebiet* (QDHG N. F. 51), Köln u. a. 2001.

Bockhorst 1985 – Wolfgang BOCKHORST, *Geschichte des Niederstifts Münster bis 1400* (Geschichtliche Arbeiten zur Westfälischen Landesforschung 17), Münster 1985.

Bohmbach 1975 – Jürgen BOHMBACH, Das Werk des Wandschnitts in Stade, in: *StadJb.* 65, 1975, S. 7–26.

Bohmbach 1994 – Jürgen BOHMBACH (Red.), *Stade. Von den Siedlungsanfängen bis zur Gegenwart* (Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Stade 17), Stade 1994.

Bruns/Weczarka 1972/67 – Friedrich BRUNS/Hugo WECZERKA, *Hansische Handelstraßen*, T. 1–2 (QDHG N. F. 13), Weimar 1962–1967.

de Buhr 1967 – Hermann DE BUHR, *Die Entwicklung Emdens in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, Hamburg 1967.

de Buhr 1986 – Hermann DE BUHR, Konjunktur und beginnender Niedergang einer Hafenstadt. Emden in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: Heinz STOOB (Hg.), *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung* (Städteforschung A 24), Köln u. a. 1986, S. 161–174.

Dijkman 2011 – Jessica DIJKMAN, *Shaping Medieval Markets. The Organisation of Commodity Markets in Holland, c. 1200–c. 1450* (Global Economic History Series), Leiden u. a. 2011.

Dörries 1929 – Hans DÖRRIES, *Entstehung und Formenbildung der niedersächsischen Stadt. Eine vergleichende Städtegeographie*, Stuttgart 1929.

Eckhardt 1999 – Albrecht ECKHARDT, *Wildeshausen. Geschichte der Stadt von den Anfängen bis zum ausgehenden 20. Jahrhundert*, Oldenburg 1999.

Eckhardt 2006a – Albrecht ECKHARDT, Mittelalterliche Städte im Oldenburger Land, in: Peter AUFGEBAUER/Christine VAN DEN HEUVEL (Hgg.), *Herrschaftspraxis und soziale Ordnungen im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Ernst Schubert zum Gedenken* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 232), Hannover 2006, S. 285–309.

Eckhardt 2006b – Albrecht ECKHARDT, *Mittelalterliche Städte im Oldenburger Land* (Vorträge der Oldenburgischen Landschaft 37), Oldenburg 2006.

Ehbrecht 1975 – Wilfried EHBRECHT, Zur politischen, sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung des tecklenburgischen Amtssitzes, in: Ders. (Hg.), *Lingen 975–1975. Zur Genese eines Stadtprofils*, Lingen 1975, S. 42–53.

Ehbrecht 1983 – Wilfried EHBRECHT, Hansen, Friesen und Vitalienbrüder an der Wende zum 15. Jahrhundert, in: Ders./Heinz SCHILLING (Hgg.), *Niederlande und Nordwestdeutschland. Studien zur Regional- und Stadtgeschichte Nordwestkontinentaleuropas im Mittelalter und in der Neuzeit. Franz Petri zum 80. Geburtstag* (Städteforschung A 15), Köln 1983, S. 61–98.

Ehbrecht 1994 – Wilfried EHBRECHT, Von Seeräubern, Hansen und Häuptlingen im 15. Jahrhundert. Ein Beitrag zur friesischen Geschichte des Spätmittelalters als Teil und Spiegelbild frühmoderner Staatsbildung im kontinentalen Nordeuropa, in: Bernhard SICKEN (Hg.), *Herrschaft und Verfassungsstrukturen im Nordwesten des Reiches. Beiträge zum Zeitalter Karls V. Franz Petri zum Gedächtnis (1903–1993)* (Städteforschung A 35), Köln u. a. 1994.

Ehbrecht 1995 – Wilfried EHBRECHT, Schichten und Typen der Stadtbildung zwischen Ems und Hunte in Mittelalter und Frühneuzeit, in: Egbert KOOLMAN u. a. (Hgg.), *Beiträge und Katalog zu den Ausstellungen Bilderhandschriften des Sachsenspiegels – Niederdeutsche Sachsenspiegel und Nun vernehmet in Land und Stadt – Oldenburg, Sachsenspiegel, Stadtrecht* (Veröffentlichungen des Stadtmuseums Oldenburg 21), Oldenburg 1995, S. 189–223.

Ehbrecht 2002 – Wilfried Ehbrecht, civile ius per novos iurantes consuetum est ab antiquo novari in terra Fivelgoniae. Merkmale nichtagrarischer Siedlungen im mittelalterlichen Friesland zwischen Lauwers und Weser, in: Ders. u. a. (Hgg.), *Der weite Blick des Historikers. Einsichten in Kultur-, Landes und Stadtgeschichte. Peter Johaneck zum 65. Geburtstag*, Köln u. a. 2002, S. 409–452.

Ehbrecht 2005 – Wilfried EHBRECHT (Hg.), *Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod* (Hansische Studien 15), Trier 2005.

Ehbrecht 2009 – Wilfried EHBRECHT, Gab es im mittelalterlichen Friesland Städte?, in: Werner FREITAG/Peter JOHANEK (Hgg.), *Bünde – Städte – Gemeinden. Bilanz und Perspektiven der vergleichenden Landes- und Stadtgeschichte*, Köln u. a. 2009, S. 125–163.

Eimers 1993 – Enno EIMERS, *Kleine Geschichte der Stadt Leer*, Leer 1993.

Esselborn 1937/38 – Ernst ESSELBORN, Die Leinenweber in Leer, in: *JbEmden* 25, 1937, S. 89–119, 26, 1938, S. 95–115.

Feith 1866 – H. O. FEITH, De veehandel en de ossen van Groningen, in: *Bijdragen tot de Geschiedenis en Oudheidkunde, inzonderheid van de Provincie Groningen* 3, 1866, S. 245–262.

Finck von Finckenstein 1975 – Albrecht Graf FINCK VON FINCKENSTEIN, *Die Geschichte Butjadingens und des Stadlandes bis 1514*, Oldenburg 1975.

Formsma 1976 – W[iebe] J[annes] FORMSMA (Red.), *Historie van Groningen. Stad en Land*, Groningen 1976.

Zur spätmittelalterlichen Wirtschaft Ostfrieslands und ihren Beziehungen zum Hanseraum

Freisenhausen 1913 – Engelbert FREISENHAUSEN, *Die Grafschaft Ostfriesland und ihr Verhältnis zum Stifte Münster in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts* (Beiträge für die Geschichte Niedersachsens und Westfalens 37), Hildesheim 1913.

Gijsbers 1999 – Wilhelmina Maria GIJSBERS, *Kapitale ossen. De internationale handel in slachtvee in Noordwest-Europa (1300–1750)* (N. W. Posthumus Reeks 9), Hilversum 1999.

Gleba 1993 – Gudrun GLEBA, Mittelalterliche Märkte und Handelsverschiebungen in Friesland und Westfalen, in: Dieter BROSIUS u. a. (Hgg.), *Geschichte in der Region. Zum 65. Geburtstag von Heinrich Schmidt*, Hannover 1993, S. 83–93.

Hagedorn 1910 – Bernhard HAGEDORN, *Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert* (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte 3), Berlin 1910.

Hagedorn 1912 – Bernhard HAGEDORN, *Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580–1648)* (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte 6), Berlin 1912.

Hellbernd 1992 – Franz HELLBERND, Stoppelmarkt in Vechta. Die Vechtaer Märkte im Wandel der Jahrhunderte, in: Wilhelm HANISCH u. a. (Red.), *Beiträge zur Geschichte der Stadt Vechta*, Bd. 2, Vechta 1992, S. 123–309.

Hill 2004 – Thomas HILL, *Die Stadt und ihr Markt. Bremens Umlands- und Außenbeziehungen im Mittelalter (12.–15. Jahrhundert)* (VSWG-Beihefte 172), Wiesbaden 2004.

Hirschfelder 1994 – Gunther HIRSCHFELDER, *Die Kölner Handelsbeziehungen im Spätmittelalter* (Veröffentlichungen des Kölnischen Stadtmuseums 10), Köln 1994.

Hohls 1926 – Hermann HOHLS, Der Leinwandhandel in Norddeutschland vom Mittelalter bis zum 17. Jahrhundert, in: *HGBl.* 51, 1926, S. 116–158.

Holbach 2001 – Rudolf HOLBACH, Jahrmärkte und Handelsbeziehungen zwischen Weser und Ems im späten Mittelalter, in: Dietrich EBELING u. a. (Hgg.), *Landesgeschichte als multidisziplinäre Wissenschaft. Festgabe für Franz Irsigler zum 60. Geburtstag*, Trier 2001, S. 223–268.

Holbach 2018 – Rudolf HOLBACH, Grafenherrschaft, Städte und Handel. Oldenburg und die Hanse im späten Mittelalter, in: *Oldenburger Jahrbuch* 116, 2018, S. 1–26.

Holbach 2020 – Rudolf HOLBACH, So nemen de Vresen deme copmanne alle gude. Hansestädte und friesische Herrschaftsträger im deutschen Nordwesten, in: Rudolf HOLBACH/Henning STEINFÜHRER (Hgg.), *Hansestädte und Landesherrschaft* (Hansische Studien 28), Wismar 2020, S. 73–93.

Hugenberg 1956 – Josef HUGENBERG, 700 Jahre Emsschiffahrt, in: *Niedersachsen* 56, 1956, H. 1, S. 19–21.

Irsigler 1979 – Franz IRSIGLER, Zum Kölner Viehhandel und Viehmarkt im Spätmittelalter, in: Ekkehard WESTERMANN (Hg.), *Internationaler Ochsenhandel (1350–1750)* (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 9), Stuttgart 1979, S. 219–234.

Jansen 1976 – H[ubertus] P[etrus] H[enricus] JANSEN, Sociaal-economische geschiedenis, in: W[iebe] J[annes] FORMSMA (Red.), *Historie van Groningen. Stad en Land*, Groningen ²1981, S. 123–146.

Jappe Alberts 1959 – W[ylbe] JAPPE ALBERTS, Overijssel und die benachbarten Territorien in ihren wirtschaftlichen Verflechtungen im 14. und 15. Jahrhundert, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 24, 1959, S. 40–57.

Jappe Alberts 1964 – W[ylbe] JAPPE ALBERTS, Friesland und die Niederlande, in: *Blätter für deutsche Landesgeschichte* 100, 1964, S. 247–259.

Johanek 1994 – Peter JOHANEK, Handel und Gewerbe, in: Franz-Josef JAKOBI (Hg.), *Geschichte der Stadt Münster*, Bd. 1, Münster ³1994, S. 635–681.

Kiesow 1969 – Gottfried Kiesow, *Ostfriesische Kunst* (Ostfriesland im Schutze des Deiches 4), Leer 1969.

Köller 2015 – André R. KÖLLER, *Agonalität und Kooperation. Führungsgruppen im Nordwesten des Reiches 1250–1550* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 279), Göttingen 2015.

Kohte 1960 – Wolfgang KOHTE, *Westfalen und der Emsmündungsraum* (Vortragsreihe der Gesellschaft für Westfälische Wirtschaftsgeschichte 7), Dortmund 1960.

Krömer 1991 – Eckart KRÖMER, *Kleine Wirtschaftsgeschichte Ostfrieslands und Papenburgs* (Bibliothek Ostfriesland 9), Norden 1991.

Kuske 1949 – Bruno KUSKE, *Wirtschaftsgeschichte Westfalens in Leistung und Verflechtung mit den Nachbarländern bis zum 18. Jahrhundert* (Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde 1,4), Münster ²1949.

Lamschus 1984 – Christian LAMSCHUS, *Emden unter der Herrschaft der Cirksena. Studien zur Herrschaftsstruktur der ostfriesischen Residenzstadt 1470–1527* (Veröffentlichungen des Instituts für Historische Landesforschung der Universität Göttingen 23), Hildesheim 1984.

von Lehe 1948 – Erich VON LEHE, Handel und Schiffahrt zwischen Hamburg und Land Wursten in sieben Jahrhunderten (1238–1938), in: *Jahrbuch der Männer vom Morgenstern* 31, 1948, S. 89–127.

von Lehe 1965 – Erich VON LEHE, Hamburgs Handel mit den Elb- und Nordseemarschen zur Hansezeit, in: Otto BRUNNER u. a. (Hgg.), *Festschrift Hermann Aubin zum 80. Geburtstag*, Bd. 1, Wiesbaden 1965, S. 221–234.

Zur spätmittelalterlichen Wirtschaft Ostfrieslands und ihren Beziehungen zum Hanseraum

van Lengen 1980 – Hajo VAN LENGEN, Stadtbildung in Ostfriesland im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, in: *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte* 52, 1980, S. 40–57.

van Lengen 1985 – Hajo VAN LENGEN, Land und Stadt im ostfriesischen Küstenraum während des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit, in: CORD MECKSEPER (Hg.), *Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650. Landesausstellung Niedersachsen 1985*, Bd. 4, Stuttgart–Bad Cannstatt 1985, S. 39–62.

van Lengen 1994 – Hajo VAN LENGEN, Von den Anfängen bis zum Ende des Mittelalters, in: *Geschichte der Stadt Emden*, Bd. 1 (Ostfriesland im Schutze des Deiches 10), Leer 1994, S. 59–159.

van Lengen 1995 – Hajo VAN LENGEN, Bauernfreiheit und Häuptlingsherrlichkeit, in: Karl-Ernst BEHRE/Hajo VAN LENGEN (Hgg.), *Ostfriesland. Geschichte und Gestalt einer Kulturlandschaft*, Aurich 1995, S. 113–134.

van Lengen 2009 – Hajo VAN LENGEN, Friesische Landes- und Stadtgemeinde im Mittelalter. Der Fall Norden/Ostfriesland, in: Werner FREITAG/Peter JOHANEK (Hgg.), *Bünde – Städte – Gemeinden. Bilanz und Perspektiven der vergleichenden Landes- und Stadtgeschichte*, Köln u. a. 2009, S. 165–201.

Lübbing 1927 – Hermann LÜBBING, Der Handelsverkehr zur Zeit der friesischen Konsulatsverfassung in Rüstringen und den Nachbargebieten. Ein Beitrag zur nordwestdeutschen Kulturgeschichte vom Beginn des 13. Jahrhunderts bis über die Mitte des 14. Jahrhunderts, in: *Oldenburger Jahrbuch* 31, 1927, S. 117–180.

Müller 1928 – Johanna MÜLLER, Handel und Verkehr Bremens im Mittelalter, T. 2, in: *Bremisches Jahrbuch* 31, 1928, S. 1–107.

Niehoff 1996 – Lydia NIEHOFF, *Bierproduktion und Bierkonsum in der Stadt Bremen vom 17. bis zum 19. Jahrhundert*, Diss. Bremen 1996.

Prinz 1981 – Joseph PRINZ, *Mimigernaford – Münster. Die Entstehungsgeschichte einer Stadt* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission Westfalen 22), Münster³1981.

Reimers 1979 – Heinrich REIMERS, *Beiträge zur Geschichte ostfriesischer Städte. Gesammelte Abhandlungen und Aufsätze*, Bd. 1: *Aurich, Emden, Norden*, Aurich 1979.

Michael Reinbold – Michael REINBOLD, Handel im späten Mittelalter, in: Siglinde KILLISCH/Siegfried MÜLLER/Michael REINBOLD (Hgg.), *Oldenburg. Kulturgeschichte einer historischen Landschaft*, Oldenburg 1998, S. 75–77.

Reininghaus 2018 – Wilfried REININGHAUS, *Die vorindustrielle Wirtschaft in Westfalen. Ihre Geschichte vom Beginn des Mittelalters bis zum Ende des Alten Reiches*, Bd. 1–3 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Westfalen NF 32), Münster 2018.

Rothert 1938 – Hermann ROTHERT, *Geschichte der Stadt Osnabrück im Mittelalter*, T. 2 (Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück 58), Osnabrück 1938.

Salomon 1965 – Almut SALOMON, *Geschichte des Harlingerlandes bis 1600* (Abhandlungen und Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands 41), Aurich 1965.

Scheurlen 1974 – Ute SCHEURLLEN, *Über Handel und Seeraub im 14. und 15. Jahrhundert an der ostfriesischen Küste*, Diss. Hamburg 1974.

Schmidt 1994 – Heinrich SCHMIDT, Von 1500 bis 1575, in: *Geschichte der Stadt Emden*, Bd. 1 (Ostfriesland im Schutze des Deiches 10), Leer 1994, S. 161–269.

Schmidt 1995 – Heinrich SCHMIDT, 650 Jahre Stadt Oldenburg. Über Beharrung und Wandel in der oldenburgischen Stadtgeschichte, in: *Oldenburger Jahrbuch* 95, 1995, S. 31–47.

Schmidt 1997a – Heinrich SCHMIDT, Oldenburg in Mittelalter und früher Neuzeit, in: Ders./Ernst HINRICHS (Hgg.), *Geschichte der Stadt Oldenburg*, Bd. 1: *Von den Anfängen bis 1830*, Oldenburg 1997, S. 11–182.

Schmidt 1997b – Heinrich SCHMIDT, Oldenburg um 1380. Ein Beschwerderegister als Quelle zur oldenburgischen Stadtgeschichte im späten Mittelalter, in: Hans-Jürgen GERHARD (Hg.), *Struktur und Dimension. Festschrift für Karl Heinrich Kaufhold*, Stuttgart 1997, S. 372–387.

Schmidt 2009 – Heinrich SCHMIDT, Friesland und Westfalen im Mittelalter, in: Werner FREITAG/Peter JOHANEK (Hg.), *Bünde – Städte – Gemeinden. Bilanz und Perspektiven der vergleichenden Landes- und Stadtgeschichte*, Köln u. a. 2009, S. 263–290.

Schmidt/Schubert 1997 – Heinrich SCHMIDT/Ernst SCHUBERT, Geschichte Ostfrieslands im Mittelalter, in: Ernst SCHUBERT (Hg.), *Geschichte Niedersachsens*, Bd. 2,1: *Politik, Verfassung, Wirtschaft vom 9. bis zum ausgehenden 15. Jahrhundert* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 36), Hannover 1997, S. 905–1038.

Schöningh 1956 – Wolfgang SCHÖNINGH, Königsweg und Friesenstraße Münster – Rheine – Emden im Mittelalter, in: *Alle Fäden laufen durch Rheine. Eine Verkehrsgeschichte des Emstaales*, hg. von der Stadt Rheine, Rheine 1956, S. 7–16.

Schöningh 1967 – Wolfgang SCHÖNINGH, Westfälische Einwanderer in Ostfriesland 1433–1744, in: *WestF* 20, 1967, S. 5–57.

Schröder 2006 – Dorothea Schröder (Hg.), *Gloria in excelsis Deo. Eine Geschichte der Orgeln in der Hauptkirche St. Petri*, Hamburg u. a. 2006.

Sello 1917 – Georg SELLO, *Die territoriale Entwicklung des Herzogtums Oldenburg*, Göttingen 1917.

Zur spätmittelalterlichen Wirtschaft Ostfrieslands und ihren Beziehungen zum Hanseraum

Sonntag 1989 – Johannes-Hendrik SONNTAG, *Die Emdener Herings-Ordnung von 1597. Die Geschichte der Emdener Heringsfischerei im 16. und 17. Jahrhundert*, Leer 1989.

Stefke 1979 – Gerald STEFKE, *Ein städtisches Exportgewerbe in seiner Entfaltung und ersten Blüte. Untersuchungen zur Geschichte der Hamburger Seebrauerei des 14. Jahrhunderts*, Diss. Hamburg 1979.

Stefke 1985 – Gerald STEFKE, Die Hamburger Zollbücher von 1399/1400 und „1418“, der Werkzoll im 14. und frühen 15. Jahrhundert und die Ausfuhr von Hamburger Bier über See im Jahre 1417, in: *ZVHG* 71, 1985, S. 161–172.

Stracke 1997 – Johannes STRACKE, Was sagen mittelalterliche Kosmographen in ihren Werken über Friesland, in: *JbEmden* 47, 1967, S. 15–29.

Stüve 1860 – Johann Carl Bertram STÜVE, Der Handel von Osnabrück, in: *OsnMitt.* 6, 1860, S. 80–168.

Veltmann 2002 – Claus VELTMANN, Das Emsland bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Wirtschaft und Gesellschaft, in: Werner FRANKE u. a. (Hgg.), *Der Landkreis Emsland. Geographie, Geschichte, Gegenwart. Eine Kreisbeschreibung*, Meppen 2002, S. 265–275.

Wiemann 1962 – Harm WIEMANN, Studien zur Entstehung der Häuptlingsherrschaft, in: *JbEmden* 42, 1962, S. 16–74.

Wiemann 1969 – Harm WIEMANN, Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Ostfrieslands, in: Jannes OHLING (Hg.), *Ostfriesland im Schutze des Deiches. Beiträge zur Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des ostfriesischen Küstenlandes*, Bd. 1, Leer 1969, S. 377–500.

Wiemann 1973 – Harm WIEMANN, Tausend Jahre aus der Geschichte 800–1823, in: Franz J. Mueller (Red.), *Leer. Gestern, heute, morgen*, Leer 1973, S. 25–63.

Wiese/Bölts 1966 – H[einz] WIESE/J[ohann] BÖLTS, *Rinderhandel und Rinderhaltung im nordwesteuropäischen Küstengebiet vom 15. bis zum 19. Jahrhundert* (Quellen und Forschungen zur Agrargeschichte 14), Stuttgart 1966.

Als Hansehistoriker an sächsischen Geleitstellen: Wagen, Waren und Fuhrleute im Landverkehr zwischen Süd und Nord um 1500. Eine Projektvorstudie¹

Stephan Selzer

1 Hanseakten aus Mitteldeutschland?

Ein bekannter Hanseforscher und gebürtiger Erfurter hielt im Jahre 1992 einen Vortrag über „Erfurt im Fernhandelssystem der Hanse“.² Gemeint ist Klaus Friedland, der damals sein Thema im Kontrast zu Entwürfen entwickelte, in denen die Hanse als nationalstaatliche Organisation und maritime Handelsmacht erschien.³ Demgegenüber unterstrich er im Sinne der Fritz-Rörig-Schule um Ahasver von Brandt, Wilhelm Koppe und Claus Nordmann,⁴ dass die Hanse als wirtschaftliche Organisation zu betrachten sei, und betonte überdies, dass hansische Handelslinien nicht ausschließlich meergestützt von West nach Ost verliefen, sondern ebenfalls im Landverkehr zwischen Nord und Süd, zwischen Lübeck und Frankfurt am Main, zwischen Nürnberg und der Ostseeküste, zu beobachten seien.⁵

Um die Perspektive einer wirtschaftlichen Hanse im Binnenland mit Pferd und Wagen einzunehmen, bietet das Material des sächsischen Geleitwesens des 15. und 16. Jh.s günstige Möglichkeiten. Vom Wert dieser Quellengruppe weiß die Hanseforschung spätestens, seitdem der bedeutende Leipziger Wirtschaftshistoriker Manfred Straube im Jahre 1996 dazu im Aufsatzband der Magdeburg-Braunschweiger Ausstellung „Hanse, Städte, Bünde“ publiziert hat.⁶ Manfred Straubes große Leipziger Arbeit von 1980/81

¹ Der am 12. Juni 2019 in Hannover gehaltene Vortrag ist sprachlich weitgehend unverändert belassen und einzig um wichtige Literaturtitel ergänzt worden. Ich danke Prof. Uwe Schirmer (Jena) für Auskünfte und den Mitarbeitern des Thüringischen Hauptstaatsarchiv (im Folgenden: ThHStA) Weimar für die hervorragende Betreuung vor Ort. Die Grafiken und eine Karte erstellte Vanessa Jung-Loddenkemper an der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg.

² Friedland 1995.

³ Vgl. Selzer 2010a, S. 1–12.

⁴ Vgl. Ewert/Selzer 2016, S. 12–21.

⁵ Siehe Friedland 1995, S. 438: „Köln, Erfurt und Breslau haben die Hanse einfügen helfen in das wirtschaftliche Leben Europas zum rheinischen Süden, zum orientalischen Südosten und am Erfurter Kreuz, zwischen der Ost-West- und der Nord-Süd-Straße, zum mitteleuropäischen Binnenland.“

⁶ Straube 1996a. Vgl. ders. 1996b. In der quellenkundlichen Arbeit von Stieda 1903 fehlt dieses Material.

liegt zudem seit 2015 gedruckt vor⁷ und ist in der Hansischen Umschau angezeigt worden.⁸ Doch zu arbeiten gibt es weiterhin viel, bei geschätzt rund 1.400 Rechnungsregistern mit vielleicht 160.000 Blatt.⁹

2 Das Quellenmaterial in seinen Besonderheiten

Das Material der ernestinischen Geleitsregister soll im Folgenden ohne große theoretische Vorreden vorgestellt werden, wobei beim Leser eine gewisse Neugier dafür vorausgesetzt werden muss, hansische Belange auch außerhalb der bekannten Quellenwerke und Darstellungen kennenlernen zu wollen.¹⁰ Im Sinne der sächsisch-thüringischen Landesgeschichte ist das Thema von außen aufgefasst: Recht ausschließlich geht es darum, was diese Register mit Blick auf die hansische Wirtschaftsregion erkennen lassen – und was eben nicht.¹¹

Wichtige Aspekte bleiben ausgeklammert, wie etwa die Betrachtung der rechtlichen Grundlage des Geleits, seiner praktischen Organisation, des Personals des Geleitswesens, der Bedeutung der Geleitseinkünfte für den kurfürstlichen Haushalt, der genauen Straßenführung auf den mitteldeutschen Routen und vieles mehr. Für eine hansegeschichtliche Annäherung müssen Hinweise darauf genügen, dass um 1500 das kursächsische Geleit nicht als lebendes Geleit durch eine bewaffnete Eskorte, sondern in der Regel als ‚totes‘/papierenes Geleit ausgeübt wurde. Gegen eine Gebühr (das Geleit), die sich (anders als der hansische Pfundzoll) nicht nach dem aktuellen Warenwert, sondern als Stückzoll nach Menge, Art und Verpackung der Produkte richtete, wurde sichere Fahrt garantiert und ein Schaden gegebenenfalls ersetzt.¹² Über die Höhe der dafür zu zahlenden Gebühren informierten Geleitstafeln, die zusammen mit dem landesherrlichen Wappen vor den Geleitstellen aufgestellt worden waren und für deren Anfertigung man etwa im Rechnungsjahr 1535/36 *Lucas Mahler zu Wittenbergk*, also Lukas Cranach, beauftragte.¹³

Die überlieferten Geleitsordnungen hat Manfred Straube ediert.¹⁴ Die bekannteste unter ihnen dürfte die Erfurter Ordnung von 1441 sein, die eng mit der Person des Erfurter Chronisten und Geleitschreibers Hartung Kammermeister verbunden ist,¹⁵ der

⁷ Straube 2015.

⁸ Dirks 2017.

⁹ Diese Angabe nach Auskunft durch das ThHStA Weimar, wohl nach Wild 1958, S. 19. Vgl. Wild 1943/44.

¹⁰ Vgl. Selzer 2014.

¹¹ Der ‚Hanseatlas‘ von Bruns/Weczerka 1962–1968 ist aufgrund der neuen mitteldeutschen Veröffentlichungen ergänzungsbedürftig. Siehe z. B. die Hinweise von Straube 2015, S. 104 in Anm. 13, 271 und 357; ders. 2007. Vgl. Petersen (in diesem Band).

¹² Dazu grundlegend Straube 2015, S. 39–100, mit weiterer Literatur.

¹³ Straube 2015, S. 47 in Anm. 23; Wild 1958, S. 45 nach ThHStA, EGA, Cc 697, Bl. 321.

¹⁴ Straube 2015, S. 761–1038.

¹⁵ Die Ordnung ist nämlich nach einem ersten Druck bei Gerbing 1900, S. 128–131, in der Quellensammlung von Helbig 1952/53, Teil 2, S. 145–153 Nr. 174, verbreitet worden. Zu Ordnung und Verfasser s. Straube 2015, S. 44–47 und 834–839 Nr. 25b/c.

gleichsam als Hermen Bote¹⁶ von Erfurt gelten darf. Enthalten in dieser detaillierten Erfurter Ordnung von 1441 sind typische Waren des mittelalterlichen Hansehandels: z. B. Stockfisch und Hering, Wolltuche westeuropäischer Produktionszentren oder Einbecker Bier.¹⁷ Aber das ist wirtschaftsgeschichtlich nicht allzu viel, denn alle Geleitsordnungen verhielten sich gegenüber Veränderungen äußerst konservativ, indem sie nicht mehr aktuelle Waren für Eventualfälle über lange Zeiträume mitschleppten: Die Erfurter Ordnung etwa wurde bis in die zweite Hälfte des 18. Jh.s mit kleinen Änderungen fortgeschrieben,¹⁸ sodass hierin Waren gleichwertig, ganz unabhängig von ihrer realen Bedeutung im aktuellen Handelsvolumen, nebeneinander stehen.

Das jedoch will der Wirtschaftshistoriker nicht vorrangig beobachten. Vielmehr wird er danach trachten, die Dinge in konjunktureller Dynamik zu analysieren, Jahr für Jahr, Monat für Monat, Woche für Woche, Tag für Tag – und eben in diesen Möglichkeiten liegt der besondere Wert der Geleitsregister oder -rechnungen, die aus 54 Orten (ausschließlich aus dem ernestinischen Sachsen) für den Zeitraum von 1400 bis 1574 überliefert sind.¹⁹

Indes sind mittelalterliche Zollrechnungen kein moderner Datensatz, sondern, in den Worten von Ernst Pitz, den statistischen Quellen der Moderne zwar am nächsten, aber „immer noch mit bedauerlich großen Abstände verwandt“,²⁰ oder mit Arnold Esch gesprochen: „Zollregister scheinen auf den ersten Blick fast jede, auf den zweiten Blick dann aber fast keine unserer Fragen zu beantworten.“²¹

Weil die thüringischen Geleitschreiber keine wirtschaftshistorischen oder verkehrstatistischen Zwecke zu bedenken hatten, weist das Material der Geleitsrechnungen typische Unschärfen mittelalterlicher statistischer Quellenserien auf. Sofort denken mag man an Betrug und Unterschleif, was beides zweifellos vorgekommen ist,²² obwohl Bußzahlungen erkennen lassen, dass rechtswidriges Verhalten sanktioniert wurde: So etwa im Jahre 1526 im Fall des Berliners Matthias Hübener, der im Erfurter Geleit etliche Tonnen Honig verschwieg.²³ Andere übliche Praktiken im Realbetrieb verderben die Statistik überdies: So war es zeitweilig üblich, das Geleit bei Naturalien wie Kastanien, Äpfeln, Birnen oder (vielleicht attraktiver) bei Nordhäuser und Sangerhäuser Bier nicht in Münzen, sondern durch die direkte Entnahme der Lebensmittel aus den Fuhren zu entrichten.²⁴ Weiterhin verzerrend auf die Quantifizierung wirkt eine den Hanseforschern geläufige Regelung ein, nach der bestimmten Personengruppen eine Zollfreiheit zustand, so wie beispielsweise in der Lübecker Pfundzollrechnung von

¹⁶ Siehe zu ihm z. B. Steinführer/Heitzmann/Scharff 2017.

¹⁷ Straube 2015, S. 835 (Wolltuche), 836 (Fisch) und 838 (Bier).

¹⁸ Ebd., S. 112.

¹⁹ Die Angabe nach Straube 2015, S. 49 in Anm. 30.

²⁰ Pitz 1961, S. XI. S. zur Quellenkunde zuletzt Rauscher/Serles 2015, darin zu den Geleitsregistern Schirmer 2015.

²¹ Esch 1998, S. 201.

²² Vgl. Straube 2015, S. 73–84.

²³ Ebd., S. 461 f. Anhang 2 „Bußeinnahmen in Erfurt“, hier S. 461, nach ThHStA, EGA, Cc 733a.

²⁴ Straube 2015, S. 971 (Bier), 973 (Kastanien), 981 (Äpfel und Birnen).

1493 nach Stockholm gesandte zwölf Tonnen Bücher zollfrei gestellt wurden mit der Begründung: *hort dem bisschop van Upsal*.²⁵ An sächsischen Geleitstellen blieben in der Regel zahlungsfrei Geistliche und Adelige sowie Doktoren, Magister und Studenten. Ihre Durchfuhren brauchte der jeweilige Schreiber, der nur Einkünfte der kurfürstlichen Kasse belegen musste, eigentlich gar nicht zu notieren. Wenn er sie dennoch als *frey* buchte,²⁶ lieferte er unabsichtlich historisch besonders interessante Tatsachen: politisch bedeutsame, wenn etwa im Jahre 1517 in Wittenberg vierzehn Wagen mit dem wichtigen Kriegsmaterial Salpeter für Hochmeister Albrecht von Brandenburg in Preußen durchgeführt werden;²⁷ kunstgeschichtlich interessante, wenn etwa im Jahre 1522 in Erfurt ein *lychstein* für den Hof des Markgrafen Joachim von Brandenburg passiert;²⁸ oder reformationsgeschichtlich bemerkenswerte, wenn beispielsweise ebenfalls schon im Jahre 1522 der Weimarer Geleitmann anfragt, ob Geistlichen denn überhaupt noch Geleitsbefreiung einzuräumen sei.²⁹

Bereits diese Verfahrensweisen besitzen statistisches Gewicht, weil der Anteil der unter diese Regelungen fallenden Freidurchfahrten nicht einzuschätzen ist. Doch am schwerwiegendsten ist, dass an manchen Geleitstellen für den Gesamtverkehr allgemeine Zahlungsfreiheiten bestanden. Freie Durchfahrten konnten beim Passieren von Geleitstellen auf demselben Straßenzug gelten oder beim erneuten Passieren derselben Geleitstelle innerhalb von vierzehn Tagen vorgesehen sein. Dann ‚stand‘ das Geleit für diesen Zeitraum.³⁰ Vorgegangen wurde dabei in der Praxis so, dass ein Fuhrmann, der die Geleitsgebühr bezahlt hatte, eine Quittung erhielt. Das waren in der Regel Marken aus Blech oder Leder,³¹ also keine besiegelten Quittungen des hansischen Pfundzollsystems, aber ähnlich den im Hamburger Hafen als Beleg für den bezahlten Grafen- und Werkzoll ausgegebenen *teken*, die beim Baumschließer an der Hafenausfahrt vorzuzeigen waren.³² Genauso wie bei den hansischen Einmalzahlungsregelungen verschonte die Vorlage dieser Nachweise an bestimmten anderen Kontrollorten im ernestinischen Sachsen vor erneuter Bezahlung.

Doch auch das, was nach Abzug dieser Ausnahmen schließlich von den Geleit-schreibern als Durchfuhr verzeichnet worden ist, wünscht sich der Wirtschaftshistoriker genauer, ausführlicher und systematischer. Der erwartungsvolle Forscher ist ganz auf Seiten kurfürstlicher Visitatoren, die wiederholt eine höchstmögliche

²⁵ Bruns 1908, S. 386 f.

²⁶ Siehe z. B. unten in Anm. 28.

²⁷ Wild 1958, S. 189.

²⁸ ThHStA, EGA, Cc 731 fol. 229r: *Frey – Apel Marggraff zu Erfurt furt marggrave Joachim van Brandenburg 1 lychsteinn auf Weyssensche*. Vgl. Gerbing 1900, S. 140. Im Eilenburger Geleit sind zudem zahlreiche gebührenfreie Transporte für den brandenburgischen Hof fassbar: Straube 2015, S. 529–534 Anhang 37, hier Nr. 11, 35, 44, 47–50 und 54.

²⁹ Straube 2015, S. 84, nach ThHStA, EGA, Cc 264.

³⁰ Siehe anschaulich zu den sich daraus ergebenden Quantifizierungsproblemen am Beispiel von Grimma Schirmer 1996, S. 251–339.

³¹ Straube 2015, S. 57 f.

³² Sprandel 1972, S. 49.

Genauigkeit in der Registerführung anmahnten.³³ Doch kann der Gelehrte heute wie die zeitgenössischen Kontrolleure einstmals den Effekt nicht verhindern, dass das Buchungsverfahren (weil arbeitsökonomisch bequemer) dahin tendierte, verknappt zu werden: In äußerster Verkürzung wurden dann ausschließlich die Zahlungssummen notiert, zumeist noch erfasste man die Namen der Fuhrleute und ihre Herkunftsorte, schon seltener verzeichnet findet sich die Fahrtrichtung, oft nur pauschal angegeben wurde die Zusammensetzung der Ladungen und äußerst selten vermerkt wurden die Namen der Eigentümer der Waren. Letzteres mag die Hanseforschung am meisten stören, weil der Forscher dadurch beim Lesen von sächsischen Geleitsrechnungen nicht zum Prosopografen von Hansekaufleuten, sondern zum Kenner von Fuhrleuten wird.³⁴ Diese Spezialisten des spätmittelalterlichen Transportgewerbes stammten jedoch kaum einmal aus einer großen oder mittleren Handelsstadt, sondern in der Regel aus Dörfern in deren Hinterland. Die bekanntesten unter ihnen dürften die Frammersbacher Fuhrleute aus dem Spessart sein.³⁵ Sie waren entweder so bekannt oder so selbstbewusst, dass sie das zu tun nicht nötig hatten, was bei Fuhrleuten des hansestädtischen Hinterlandes auffällt. Spediteure aus Niederdeutschland nämlich erscheinen an den mitteldeutschen Geleitstellen mit variierenden Heimatorten, nennen also offenbar gern den Namen eines für den Geleitschreiber bekannteren oder leichter zu schreibenden Ortes: Also nicht Rohrberg, sondern Salzwedel, „von der heyde“ oder gleich von Lüneburg oder am besten aus Hamburg.³⁶

3 Hansisches im Geleit Sachsenburg 1562/63

Und damit sind wir eigentlich bereits zu Zuschauern bei der Durchfahrt an einer ernestinisch-sächsischen Geleitstelle geworden. Blicken wir also genauer hin und beobachten das Geschehen zunächst einmal dort, wo an der Thüringer Pforte zwischen Hainleite und Schmücke der Strom der hansischen Fuhrleute zwischen Lüneburg und Nürnberg kanalisiert wurde: in Sachsenburg.³⁷

An diesen ‚Thermopylen‘ des Nord-Süd-Verkehrs schrieb im Halbjahr von November 1562 bis März 1563 der Geleitmann *Christoffel Ditterich*.³⁸ Am Sonntag der dritten Rechnungswoche (also kein Sonntagsfahrverbot für Schwerverkehr)

³³ Straube 2015, S. 60 f.

³⁴ Siehe zum Ausnahmefall der Aufnahme von Kaufleutenamen im Geleit Coburg (darunter in den Beständen in Coburg nach Wild 1958, S. 295 f., auch solche aus Lübeck und Königsberg) die Hinweise aus dem Weimarer Material bei Straube 2015, S. 471–485 Anhang 6; ders. 2001.

³⁵ Vgl. Moser 1990. Zu Fuhrleuten im Hanseraum s. außer den Arbeiten von Witthöft 1999; ders. 1962; noch Von Zur Mühlen 1996; Moeller 1903. Das Thema bedarf einer monografischen Behandlung.

³⁶ Wild 1958, S. 500–504. S. zur Problematik wechselnder Namen in den Niederschriften Straube 2007, S. 264. Vgl. unten bei Anm. 53.

³⁷ Siehe allgemein Straube 2015, S. 121 f. und 215–221; ders. 1996. Siehe zur Bedeutung von Sachsenburg für die Nord-Süd-Straße zudem die Hinweise von Harald Witthöft in seinen Arbeiten, z. B. Witthöft 2006, S. 394; ders. 1999, S. 209.

³⁸ ThHStA, EGA, Cc 1134.

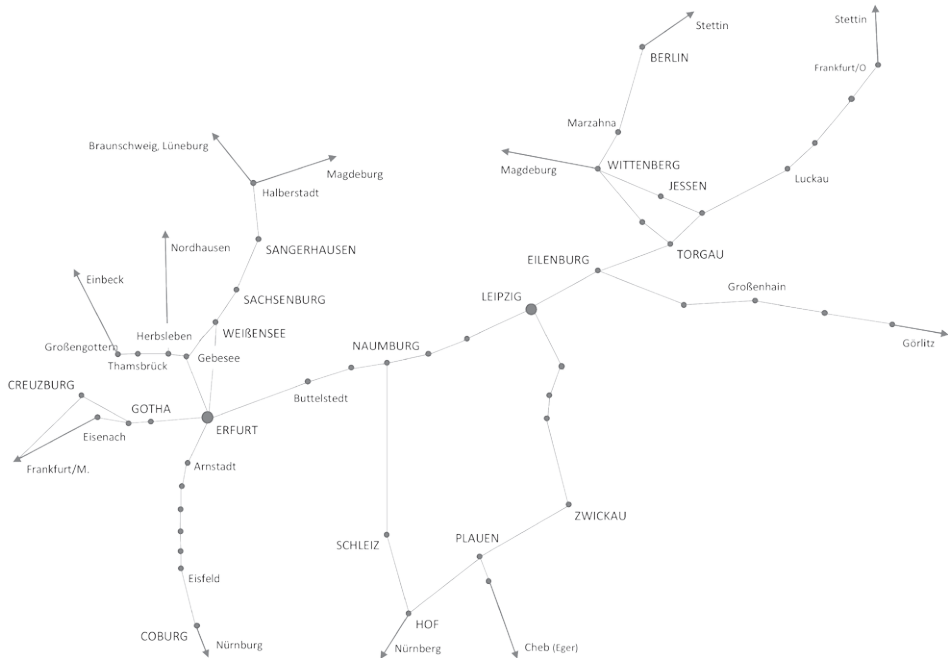


Abb. 1: Ausgewählte Straßen und Geleitstellen um 1500, eigene Erstellung.

kamen bei ihm vorbei: vier Wagen Güter durch Hans Schnude von Lüneburg; zwei Wagen Waid durch Hans Silberschlag von Erfurt; zwei Karren Nüsse von Suhl; neun Karren Frankenhäuser Salz von Königsee.³⁹ Das mutet gleichsam wie ein ‚wimmelbuchhaftes‘ Eingangsbild an, und so geht es Tag für Tag weiter. Denn für hansische Fragen erkenntnisfördernd sind an diesem Sonntag nur zwei Einträge: Einerseits die vier Lüneburger Wagen und andererseits der Erfurter Hans Silberschlag, weil er nach Abladen des Blaufarbstoffs Waid schon am Freitag derselben Woche mit *Fischwergk* aus dem Norden wieder durch Sachsenburg zurückkehrte.⁴⁰ Doch ist diese Differenzierung nur einer hansischen Interessenlage geschuldet, während den Geleitmann *Christoffel Ditterich*, um seine präzise Amtsführung nachweisen zu können, regionaler wie überregionaler Verkehr, Kleinmengen von Lokalprodukten wie europäische Großhandelswaren gleichermaßen interessieren mussten – und deshalb schrieb er alles auf und verzeichnete dabei so viel, dass der Hanseinteressierte meinen könnte, im Wein ertrinken zu müssen oder unter Salz und Kastanien verschüttet zu werden. Denn nicht unter den hunderten Einträgen gezählt, sondern nur für hansische Zwecke gewogen, fallen die Durchfuhren hansestädtischer Wagen überhaupt ins Gewicht.

³⁹ Ebd., fol. 5r.

⁴⁰ Ebd., fol. 6v. Für den Waidhandel ist neben den Kupfertransporten (s. vor allem die unten bei Anm. 70 genannten Arbeiten von Ekkehard Westermann) die Nutzung der Geleitsregister bereits intensiver erfolgt: Selzer 2010b, S. 276–321; Schmidt-Händel 2004.

Geleit Sachsenburg vom 22. November 1562 bis 30. April 1563

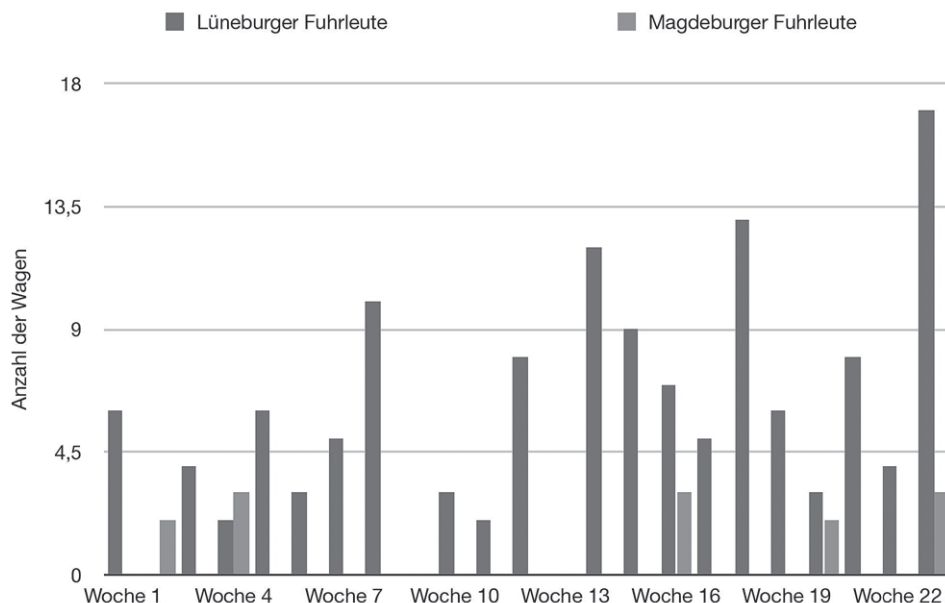


Abb. 2: Lüneburger und Magdeburger Wagendurchfahrten im Geleit Sachsenburg 1562/63. Eigene Erstellung nach ThHStA, EGA, Cc 1134.

Die Grafik (Abb. 2) zeigt die Verteilung der insgesamt 136 Lüneburger und 14 Magdeburger Wagendurchfahrten auf die einzelnen Wochen des Halbjahres 1562/63.⁴¹

Noch aus einem anderen Grund wird der Hanseforscher am Sachsenburger Geleit nicht vollauf zufrieden gestellt. Denn durch den Besitzwechsel zwischen den beiden sächsischen Linien sind überhaupt nur elf Rechnungen der Jahre 1555 bis 1570 vorhanden.⁴²

4 Hansisches im Geleit Erfurt 1522

Daher sei der Ort ‚hansischer Verkehrsüberwachung‘ am besten gleich an das Hauptverkehrskreuz Erfurt verlegt.⁴³ Hier ist die Überlieferung äußerst reich, eigentlich erschreckend reich: Allein der Jahreshalbband für April bis November 1522 enthält rund 4500 Buchungen,⁴⁴ weshalb sachkundig gesagt worden ist, dass an

⁴¹ Die Werte für die anschließenden beiden Halbjahresrechnungen vom 1. Mai 1563 bis 30. April 1564 (ThHStA, EGA, Cc 1135 und 1136) lauten nach Straube 2015, S. 217: 295½ Wagen aus Lüneburg und 67 Wagen aus Magdeburg.

⁴² ThHStA, Findbuch.

⁴³ Siehe Straube 2015, S. 101–176.

⁴⁴ ThHStA, EGA, Cc 731.

Geleitsamt Erfurt

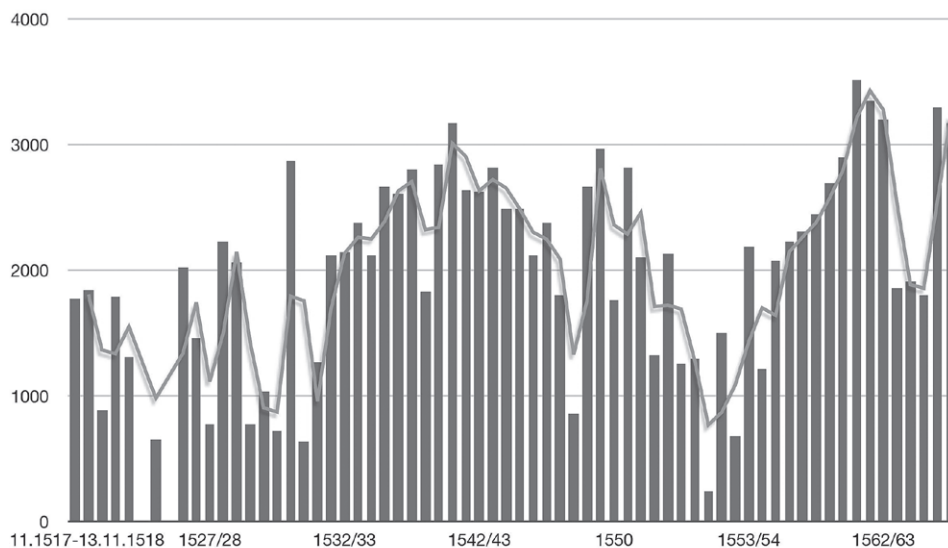


Abb 3: Vereinfachte Umzeichnung der jährlichen Geleitsinnahmen in Erfurt bei Straube 2015, S. 136–141 und 657–665 Anhang 22. Erstellt durch Vanessa Jung-Loddenkemper.

den Erfurter Geleitsrechnungen von 1522 bis 1574 „mehrere Forschergenerationen arbeiten“ könnten.⁴⁵

Doch nur mit den Zollsummen einzelner Jahre zu operieren, ist unbefriedigend, weil dahinter die Struktur der Warendurchfuhr verschwindet und man beispielsweise gar nicht erkennen kann, dass seit den 1570er Jahren große Mengen englisches Tuch, von den *Merchant Adventurers* aus Hamburg kommend, durch Erfurt nach Süden transportiert wurden.⁴⁶ Leider ist es jedoch äußerst aufwendig, die erforderlichen Angaben für solche hansestädtischen Durchfuhrungen aus den Tausenden von Einträgen herauszulösen. Denn wiederum sind es die kleinen Karrenhändler im Lokalverkehr, die mit ihren Lieferungen zahlenmäßig den weitaus größten Anteil ausmachten. Dennoch darf man nicht einfach weiterblättern, will man die in einem Eintrag zusammengezogenen Großlieferungen mit besonderem ökonomischem Gewicht nicht übersehen. Erfurt war eben nicht nur lokaler Markt, sondern (wie heute wieder) eine Logistkdrehscheibe im europäischen Fernverkehr.⁴⁷ Allerdings besaß Erfurt diese Stellung gleichermaßen im Nord-Süd- wie im West-Ost-Verkehr. Denn nach einer zwischensächsischen Verständigung aus dem Jahr 1515 war der Verkehr zwischen Nürnberg und den Hansestädten ebenso in Erfurt durchzuführen wie der West-Ost-Verkehr zwischen den Messestädten

⁴⁵ Moser 1990, S. 27.

⁴⁶ Wild 1958, S. 311 f. S. zu den Hintergründen Baumann 1990; Pitz 1984; Wiegand 1972.

⁴⁷ Siehe zur politischen und wirtschaftlichen Rolle von Erfurt mit Bezug auf die Hanseforschung zuletzt Deutschländer 2012a; ders. 2012b.

Frankfurt am Main und Leipzig.⁴⁸ Annähernd kann man für das Jahr 1523 kalkulieren, dass im Fernhandel auf einen Wagen im Nord-Süd-Verkehr ungefähr drei Wagen im West-Ost-Verkehr zu veranschlagen sind.⁴⁹ Das macht die Aufgabe für denjenigen, der an der Achse Lüneburg-Nürnberg interessiert ist, nicht leichter, muss er doch sowohl den lokalen als auch den West-Ost-Verkehr ausblenden.

Geht man für kleinere Zeitabschnitte probeweise so vor, kommt man etwa unter den bereits genannten 4500 Buchungen zwischen April und November 1522 auf rund 140 Durchfahrten im hansischen Nord-Süd-Verkehr von und nach Weißensee durch das Erfurter Johannistor.⁵⁰ Diese Funde, die bei einer ersten Probedurchsicht in Weimar gemacht werden konnten, sollen hier allerdings nicht durchdekliniert werden, indem jeder genannte Fuhrmann, seine Herkunft, die Fahrtrichtung sowie die Menge der von ihm transportierten Produkte aufgeführt werden. Vielmehr seien nur einige Beispiele für das zu geben versucht, was für hansische Belange deshalb von Interesse sein dürfte, weil es in Überblickswerken gar nicht oder anders akzentuiert erscheint.⁵¹ Dazu gehört die Beobachtung, dass interessanterweise im Jahre 1522 neben den bekannten Erfurter Spediteuren gerade die Fuhrleute aus der Altmark besonders zahlreich in Erfurt durchfahren. Salzwedel erscheint auf der Strecke von Weißensee nach Erfurt mit mindestens 15 Transporten, das kleine Rohrberg (Altmarkkreis Salzwedel) sogar mit mindestens 16 Buchungen,⁵² wobei die Herkunftsangabe bei demselben Fuhrmann zwischen beiden Orten wechseln konnte.⁵³ So tritt es etwa bei Benedikt Winkelmann auf, der zweifach als Salzwedler und dreimal als Rohrberger Fuhrmann verzeichnet worden ist.⁵⁴ Er nimmt die Spitzenposition unter den mehrfach nachgewiesenen Fuhrleuten aus der Altmark auf dem Weg Weißensee-Erfurt ein. Dabei führt er stets größere Warenmengen durch⁵⁵, so dass es sich lohnen dürfte, seiner Person vor Ort weiter nachzuforschen.

Wertvolles steckt im Erfurter Geleitsmaterial von 1522 durchaus noch mehr: Während in Sachsenburg bei der Durchfuhr aus Hansestädten summarisch nur ‚Fischwerk‘ gebucht wurde,⁵⁶ fächert die Erfurter Geleitsordnung von 1441 detaillierter auf, sodass Fische in großer Vielfalt sichtbar werden.⁵⁷ Tatsächlich erreichten Erfurt aus Richtung Weißensee im Jahre 1522 folgende Fischarten: Aal, Hecht, Hering,

⁴⁸ Straube 2015, S. 63–65 und 103–112.

⁴⁹ Ebd., S. 143 f.

⁵⁰ ThHStA, EGA, Cc 731. Einige Auszüge sind nach einer Abschrift von Hans Patze gedruckt bei Helbig 1952/53, Teil 3, S. 33–47 Nr. 219. Daraus nennen Warenarten und -mengen Gerbing 1900, S. 132–147, und die Namen der Frammersbacher Fuhrleute Moser 1990, S. 150–158 Anhang II.4 und II.4.1.

⁵¹ Siehe als Überblick z. B. Harreld 2015.

⁵² Eigene Auszählung von ThHStA, EGA, Cc 731, fol. 7r–386v.

⁵³ Z. B. ebd., fol. 7r–v, 73r–v.

⁵⁴ Salzwedel: ebd., fol. 213r und fol. 331r; Rohrberg: ebd., fol. 301r, 385v, 386v.

⁵⁵ Ebd., fol. 213r und fol. 386v.

⁵⁶ Siehe oben bei Anm. 40.

⁵⁷ Helbig 1952/53, Teil 2, S. 145–153 Nr. 174, hier S. 148 f.

Klippfisch, Kolping, Lachs, Rotscher, Schollen, Stockfisch, Stör.⁵⁸ Am häufigsten und über alle Monate hinweg in mehr als zwanzig Durchfuhren wurden Schollen von Weißensee nach Erfurt gebracht.⁵⁹ Hingegen kam der Hering vor allem im Oktober und November, dafür allerdings in größeren Mengen auf Erfurt zu.⁶⁰ Von den Herings-tonnen, die Erfurt in der Laufzeit des Registers insgesamt erreichten,⁶¹ wurden mit 87 Tonnen mehr als die Hälfte aus Weißensee herangefahren,⁶² davon transportierte allein Benedikt Winckelmann 36 Tonnen.⁶³ Die Abnehmer des Salzherings im Herbst 1522 waren dabei bekannte Erfurter Fischgroßhändler wie Wolfgang Schwabe und Peter Meilinger.⁶⁴

Bei anderen Waren jedoch verstellen die Regeln der Erfurter Geleitsordnung dem heutigen Forscher eine prüfende Einsichtnahme in die Ladung. Gerade die als Rückfracht im Gegenverkehr nach Norden transportierten Waren bleiben unspezifisch, weil sie in buchungstechnischen Sammelbezeichnungen wie Zentnergut, Spezerei und Krämerei zusammengezogen worden sind.⁶⁵ Die dahinter verborgenen Metallwaren, Gewürze, Südfrüchte, usw. könnten nur sichtbar gemacht werden, indem man Geleitstellen auf derselben Süd-Nord-Route hinzunimmt, wo dieselben Waren nach den dort einschlägigen Geleitsordnungen nicht unter Sammelrubriken zu buchen, sondern einzeln zu spezifizieren waren. Das nämlich kann für eine wirtschaftsgeschichtliche Quantifizierung vorteilhafter Weise der Fall sein, weil es selbst innerhalb des Territoriums keine einheitliche Buchführungsregelung gab. Doch kann dieselbe lokale Individualität umgekehrt von Nachteil sein, weil das, was von Geleitstelle zu Geleitstelle unter Fischwerk oder Zentnergut fiel, nicht identisch sein muss.⁶⁶

Erfreulich ist, dass das hansische Sortiment im Erfurter Geleit im Jahre 1522 nicht nur die üblichen Dinge so umfasste, wie es in Zwischenprüfungen zur Hanse aufgesagt wird:⁶⁷ In Frequenz, Wert und Gewicht besonders markant sind beispielsweise die

⁵⁸ Eigene Auswertung von ThHStA, EGA, Cc 731. S. zum Fischhandel im Erfurter Geleit Straube 2015, S. 170–176.

⁵⁹ ThHStA, EGA, Cc 731, fol. 50v bis 338v, passim. Die Verpackungsbezeichnung Stück soll nach Straube 2015, S. 1022, jeweils 150 Fische umfasst haben.

⁶⁰ Diese jahreszeitlichen Schwankungen bei Herings- und Stockfischtransporten im Erfurter Geleit dokumentiert für 1523 und 1525/26 auch Straube 2015, S. 503–506, Anhang 20 und 21 (nach ThHStA, EGA, Cc 732, 733a, 734).

⁶¹ Die Angabe bei Gerbing 1900, S. 136: „167 Tonnen und 59 Schock“, konnte noch nicht überprüft werden. Auf diese Heringsdurchfuhr im Erfurter Geleit verweist bereits Jahnke 2000, S. 247. Vgl. dazu Straube 2015, S. 170 f.

⁶² Eigene Auszählung von ThHStA, EGA, Cc 731, fol. 225r bis 397r, passim.

⁶³ Ebd., fol. 385v und 386v.

⁶⁴ Ebd., fol. 386v (Meiling(er)) sowie fol. 392r und 397r (Swoben); zudem gehen weitere Lieferungen aus dem Norden an diese Erfurter Händler. Beide sind für spätere Jahre als Fischhändler genannt bei Straube 2015, S. 176.

⁶⁵ Gerbing 1900, S. 150 f. Vgl. Straube 2015, S. 113 f.

⁶⁶ Vgl. Straube 2015, S. 51–54.

⁶⁷ Siehe allgemein zum hansischen Kupferhandel Irsigler 1979.

Durchfuhren von Garkupfer aus der Fuggerhütte in Hohenkirchen.⁶⁸ Dort wurde dieses marktfähige Kupfer im Saigerverfahren aus slowakischem Rohkupfer gewonnen, wovon jährlich ca. 11.000 Zentner über 800 Kilometer aus Ostmitteleuropa nach Mitteldeutschland herangefahren wurden.⁶⁹ Der mit den Rohstoffen und den Endprodukten betriebene Metallfernhandel ist ein großes Thema der europäischen Wirtschaftsgeschichte;⁷⁰ und diese globale Verflechtungsgeschichte⁷¹ wird nun im Kleinen sichtbar, weil sich Zu- und Abfuhren von Roh- und Garkupfer auf der hier beobachteten Strecke begegneten. Denn den Weißensee-Buchungen von Kupfer ‚auf Hohenkirchen‘, womit Zulieferungen von slowakischem Erz durch Erfurter Spediteure wie Hans Fischer⁷² erfasst sind, stehen die umgekehrten Verzeichnungsangaben ‚von Hohenkirchen‘ gegenüber: acht Wagenfuhren Kupfer kamen dabei beispielsweise auf dem Konto von Heinrich Schulp aus Salzwedel zu stehen, wofür von ihm eine Geleitsgebühr von 3 Gulden und 1 Groschen zu begleichen war.⁷³ Insgesamt wurden von der Gruppe der altmärkischen Fuhrleute wie von Wagenführern aus dem Harz 36 Wagen Garkupfer abgefahren.⁷⁴ Das ist, bezogen auf den Gesamtkupfertransport durch das Erfurter Geleit im Jahre 1522, ein kleineres Volumen von nicht einmal zehn Prozent.⁷⁵ Doch stehen diese Zahlen am Beginn einer Entwicklung, in der zwischen 1526 und 1534 der Weg in Richtung Lüneburg und von dort weiter nach Hamburg⁷⁶ für das gesaigerte Kupfer der Fugger immer wichtiger wurde.⁷⁷ Aus den Notizen des Fuggermitarbeiters Matthäus Schwarz lässt sich dabei der Transportkostenansatz dieser mit anderen Strecken in der Zeit um 1548 vergleichen: Von Hohenkirchen nach Lüneburg zahlten die Fugger den Transporteuren für 3 Zentner 1 Gulden in Silber (21 Silbergroschen).⁷⁸

Weil man für das Schmelzverfahren des Kupfers die vierfache Menge an Blei benötigte, setzten Kupferströme stets Bleizufuhren voraus.⁷⁹ Und diesen Bleihandel dokumentiert das Erfurter Material ebenfalls und wiederum mit Bezug auf den hansischen Wirtschaftsraum.⁸⁰ Denn die Herkunft der Fuhrleute, die den Saigerhütten

⁶⁸ Siehe zur Fuggerhütte in Hohenkirchen Koch 1926. Siehe zur neueren Einschätzung des Verhältnisses von Fuggern und Hanse Häberlein 2016.

⁶⁹ Siehe zur Verfahrenstechnik Westermann 1971a. Ebd., S. 29 f., der Hinweis nach Wild 1958 auf die Geleitsrechnungen.

⁷⁰ Vgl. z. B. Westermann 2015; ders. 2014; ders. 1997; ders. 1983; ders. 1979; ders. 1972; ders. 1971b.

⁷¹ Vgl. Westermann 2013; ders. 2001.

⁷² Z. B. ThHStA, EGA, Cc 731, fol. 222r und fol. 247r. Siehe zu ihm die Hinweise bei Selzer 2010b, S. 158 f.

⁷³ ThHStA, EGA, Cc 731, fol. 168r.

⁷⁴ Eigene Auszählung von ebd., fol. 9v bis 229v, passim.

⁷⁵ Die Angabe bei Gerbing 1900, S. 140: „245 Wagen, 5 Karren und 2448 Zentner“, konnte noch nicht überprüft werden. Siehe zu den folgenden Jahren Straube 2015, S. 149–159 und 499–502 Anhang 16–19.

⁷⁶ Siehe zur Rolle Hamburgs Westermann 2002, mit weiterer Literatur.

⁷⁷ Denzel/Westermann 2011, S. 152–154.

⁷⁸ Ebd., S. 415. Siehe für die vergleichende Auswertung Westermann 1996.

⁷⁹ Siehe zum verfahrenstechnischen Zusammenhang z. B. Westermann 1971a, S. 61 und 243–260.

⁸⁰ Vgl. allgemein Blanchard 1995.

im Jahre 1522 das Blei zulieferten, ist recht sprechend.⁸¹ Heinrich Wagenführer beispielsweise kam im Sommer 1522 mit 20 Tonnen *glyt* (Bleiglätte, Bleioxid) und Blei über Weißensee und nannte als seine Herkunft Wernigerode.⁸² In späteren Jahren sind zudem St. Andreasberg, Zellerfeld, Wildemann und Goslar als Herkunftsorte von Bleiwagenführern bezeugt,⁸³ weshalb die Goslarer Grube der Abbauort des in Erfurt vergeleiteten Bleis sein muss.⁸⁴

Noch interessanter für eine wirtschaftliche Verflechtungsgeschichte wird dieser Befund dann, wenn man den für die zeitsparende Durchsicht ausgeblendeten Verkehr auf der Ost-West-Achse produktspezifisch wieder hinzunimmt. Dann erkennt man nämlich, dass sich diese Bleifuhren aus dem Harz begegneten mit solchen aus den Gruben bei Krakau und solchen aus dem Westen über die Frankfurter Messen bezogenen Lieferungen.⁸⁵ Und eine Begegnung von identischen Produkten, die aus entgegengesetzten Richtungen herangebracht wurden, lässt sich ebenfalls an Rosinen im Erfurter Geleit ‚probieren‘, die in Körben aus Nürnberg und aus Hamburg kamen⁸⁶, oder im Falle von osteuropäischen Pelzen ‚fühlen‘, die nach Erfurt von Norden (also über die Ostsee) in der hansischen Verpackungsbezeichnung *schymesen* und von Osten (also über die Leipziger Messen) spediert wurden,⁸⁷ oder daran bemerken, dass Zucker in Erfurt erstmals im Jahre 1522 und massiv seit dem Rechnungsjahr 1573/74 aus dem Norden, also wohl aus Hamburg,⁸⁸ bezogen wurde.⁸⁹

5 Hansisches in den Geleiten Eilenburg, Jessen, Torgau und Wittenberg

Doch nicht jeden werden die Erfurter Verhältnisse speziell interessieren. Deshalb sei im Folgenden zusätzlich das abgeschöpft, was an Geleitstellen rund um die Messestadt Leipzig hansisch interessant sein könnte,⁹⁰ wobei ich nicht diskutieren will,⁹¹ ob es bereits hansischer Handel ist, wenn Honig aus der Mark Brandenburg an einen Pfeffer-

⁸¹ Siehe für spätere Jahre Straube 2015, S. 157 f. Vgl. Gerbing 1900, S. 141.

⁸² ThHStA, EGA, Cc 731, fol. 33r.

⁸³ Wild 1958, S. 341 f.

⁸⁴ Siehe zum Goslarer Bleiabbau und -vertrieb Kraschewski 1995; ders. 1990. Vgl. Westermann 1971c; Hillebrand 1969. Die ungedruckte Arbeit von Schmid 1914 nutzt bereits das Material der Geleitsregister. Vgl. allgemein Beddies 1990.

⁸⁵ Wild 1958, S. 341 f. Siehe zu den Hintergründen z. B. Bartels 2000.

⁸⁶ Wild 1958, S. 371. Siehe zu Rosinen im Hansehandel zuletzt Köhler/Jahnke 2018.

⁸⁷ Wild 1958, S. 338.

⁸⁸ Siehe allgemein Unger 1966; vgl. Kikuchi 2018.

⁸⁹ Wild 1958, S. 370.

⁹⁰ Siehe zu den Verkehrsströmen zu den Leipziger Messen außer Straube 2015, S. 265–374, noch ders. 2018; ders. 2014; ders. 2001; ders. 1997a; ders. 1997b; ders. 1995a; ders. 1992; ders. 1979. Siehe speziell zu Leipzig und der Hanse Eiden 2002; Brübach 1994.

⁹¹ Vgl. Selzer 2016.

küchler in Jessen geliefert wurde, der daraus Lebkuchen machte,⁹² die in Wittenberg von Friedrich dem Weisen verspeist worden sein könnten.

Wichtig ist etwas anderes: Schaut man auf die ernestinischen Fernhandelsgeleite nördlich von Leipzig, das sind Wittenberg, Eilenburg und Torgau, erscheint hansischer Nord-Süd-Handel gar nicht mehr als Verkehr Lübeck-Nürnberg hin und zurück⁹³. So zeigt beispielsweise die Geleitsrechnung von Wittenberg aus dem Rechnungsjahr 1514/15 hansische Belange vielsträngiger:⁹⁴ Da kamen am Sonntag Cantate, dem 14. Mai 1514, insgesamt 20 Wagen vorbei. Sie wurden gelenkt von Fuhrleuten aus Kronach, Dresden, Nürnberg, aber eben auch von Wagenlenkern, die hansisch interessieren müssen: fünf von diesen kamen aus Stettin, drei aus Danzig, zwei aus Berlin, einer aus Frankfurt an der Oder.⁹⁵ Solche hansestädtischen Gruppenbildungen im umfangreichen Messeverkehr zeigen sich anderswo ähnlich: Zählt man beispielsweise am Geleit Eilenburg für das Rechnungsjahr 1524/25 aus, ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von 263 Wagen aus Berlin, 96 aus Frankfurt/Oder, 83 aus Jüterbog, 37 aus Bernau und 28 aus Danzig.⁹⁶ Für Torgau lässt sich für 1524/25 zudem die Produktzusammensetzung der auf den Wagen der Frankfurter Fuhrleute transportierten Waren bestimmen. Sie ist in folgender Tabelle zusammengestellt.⁹⁷

Produkt	Fuhrleute aus Frankfurt/Oder (Zahl der Pferde vor den Wagen)
Leder	31
Leder und Federn	9
Wachs	37
Hering	32
Hering und Tonnenfisch	7
Fisch	7
Tonnenfisch	8
Honig und Tonnenfisch	8
insgesamt	139

Tab. 1: Transportierte Produkte der Frankfurter Fuhrleute.

⁹² Wild 1958, S. 181. Vgl. Straube 1995b.

⁹³ Siehe zur Betonung dieser Kontakte in der Hanseforschung in der Tradition der Arbeiten von Nordmann 1933a; ders. 1933b; ders. 1937, die Hinweise bei Wernicke 2000, mit weiterer Literatur. Vgl. Von Seggern 2002.

⁹⁴ ThHStA, EGA, Cc 1402. Vgl. Straube 2015, S. 281–283 und 356–369; ders., 1997; ders. 1995b; ders. 1993; ders. 1983; ders. 1977. Zum hansisch wichtigen, hier aber ausgeklammerten Elbtransport s. zuletzt Pelc 2020; Schirmer 2015; Straube 2015, S. 429–443 und 555–574 Anhang 48 und 49.

⁹⁵ Eigene Auszählung von ThHStA, EGA, Cc 1402, fol. 13r–14r.

⁹⁶ ThHStA, EGA, Cc 676. Die Zahlen nach Straube 2015, S. 339–341. Die Namen der Danziger, Posener und Kronacher Fuhrleute finden sich zusammengestellt ebd., S. 534–537 Anhang 38–40.

⁹⁷ Die Angaben sind entnommen aus Straube 2015, S. 538 f. Anhang 41, nach ThHStA, EGA, Cc 1184. Vgl. ebd., S. 344–352.

Einschlägig für die hansische Handelsgeschichte sind die verzeichneten Ladungen ostmitteleuropäischer Wald- und Agrarprodukte sicherlich, doch wiederum sind es die Fischtransporte, die besonders massiert erscheinen. Im Rechnungsjahr 1524/25 waren es beispielsweise in Eilenburg insgesamt 1398,5 Tonnen Fisch auf 263 Wagen mit 575 vorgespannten Pferden und 2315,5 Tonnen Hering auf 393 Wagen mit 1021 Pferden.⁹⁸ Obwohl kein Messegut, ist dieser Fischreichtum im Umfeld von Leipzig ein recht präziser Indikator, an dem man (ohne weitere Autopsie) erkennen kann, ob einem im Weimarer Archiv die Rechnung eines Geleits an einer Nord-Süd- oder einer West-Ost-Route vorgelegt worden ist. Mit der Verlegung des Beobachtungspostens von Erfurt um 150 km nach Osten verändert sich indes die Struktur des beobachteten hansischen Fischexports in zweierlei Hinsicht: Erstens ist eine merkliche Verschiebung im Sortiment der Seefische festzustellen. Anders als im Geleit Erfurt treten rund um Leipzig die getrockneten Seefische zurück. Hier dominieren die Heringstonnen deutlicher. Zweitens stellt sich der Kreis der Spediteure verändert dar. Zwar kamen die Fischtransporteure immer noch aus dem hansischen Wirtschaftsraum, aber aus ganz anderen Orten als auf den Zuwegen nach Erfurt. Bestimmend im Nord-Süd-Verkehr in Richtung Leipzig waren Fuhrleute aus Berlin, Bernau und Frankfurt/Oder.⁹⁹ Wo mögen die Fische gefangen worden sein, die sie lieferten? Gewiss wurden ihre Heringe nicht aus Spree, Havel oder Oder gefischt, sondern der Seefisch muss an einem hansischen Hafen angelandet worden sein. Dabei spricht alles dafür, dass dieser Hafen Stettin gewesen sein wird, sodass man unerwartet an sächsischen Geleitstraßen mit der Leistungskraft der Stettiner Heringsfischerei konfrontiert wird.¹⁰⁰ Tatsächlich stellte im Jahre 1494 Stettin nach Lübeck die meisten Kaufleute in Falsterbo und stand mit seinem Heringsertrag mit zwei Dritteln der lübischen Fangmenge an dritter Stelle unter den Hansestädten.¹⁰¹ Man könnte den Stettiner Heringsfang vorrangig im Oderhandel vermuten,¹⁰² doch an den sächsischen Geleitstellen fuhr er auf zwei Achsen vorbei und gelangte unter Vermittlung von Berliner Großhändlern, wie beispielsweise Paul und Dominicus Blankenfeld, in Richtung Leipzig und darüber hinaus.¹⁰³ Dabei diente Mitteldeutschland nicht nur als Transitraum für hansische Heringslieferungen, sondern besaß etwa mit dem Erzgebirge aufnahmestarke Heringskonsumregionen.¹⁰⁴

⁹⁸ Straube 2015, S. 337, nach ThHStA, EGA, Cc 676.

⁹⁹ So bereits Wild 1958, S. 154f. und 163.

¹⁰⁰ Siehe dazu die zeitgenössische Aussage von sächsischen Fuhrleuten (1524) bei Straube 2015, S. 271 f. Vgl. Helbig 1973, S. 132–135.

¹⁰¹ Siehe zum Stettiner Heringshandel zusammenfassend Kehn 1968, S. 254f. Vgl. Blümcke 1887; ders. 1907.

¹⁰² Siehe zum Oderhandel Bütow 2020, mit der älteren Literatur.

¹⁰³ Siehe zu den Berliner Großhändlern in Leipzig Fischer 1929, S. 61–67. Vgl. Straube 2014; ders. 1997, S. 107.

¹⁰⁴ Siehe zum Konsum im Erzgebirge Schirmer 2018, mit weiterer Literatur.

Geleit Jessen

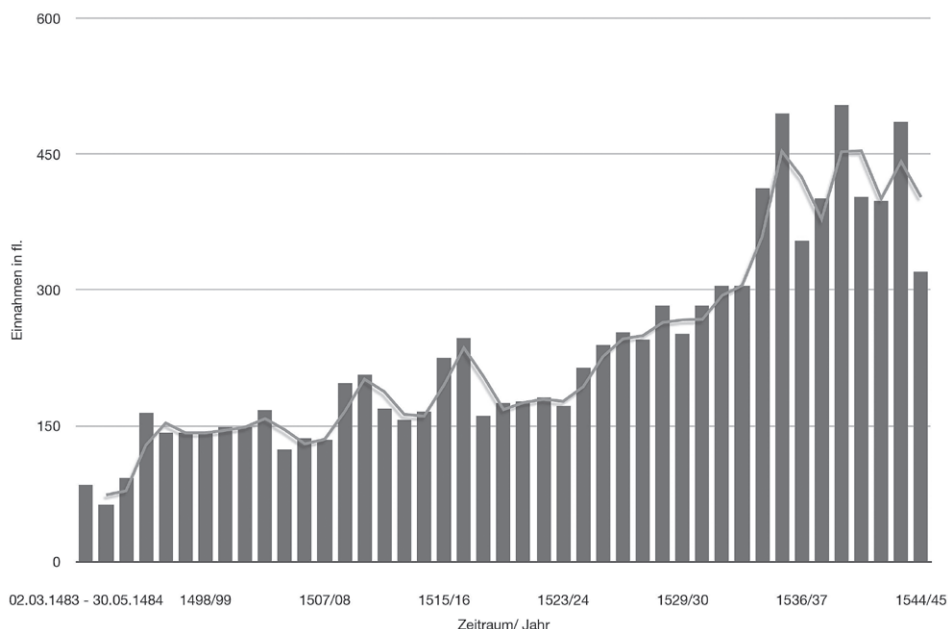


Abb. 4: Vereinfachte Umzeichnung der jährlichen Geleitseinnahmen in Jessen bei Straube 2015, S. 689–691 Anhang 32. Erstellt durch Vanessa Jung-Loddenkemper.

Wollte man möglichst viel von dem Verkehr Stettin-Berlin-Leipzig¹⁰⁵ zu beobachten suchen und wollte dabei den wesentlich kräftigeren Ost-West-Verkehr ausblenden, suchte man also ein ‚Sachsenburg‘ im Umfeld von Leipzig, ist Jessen an der Schwarzen Elster wohl besonders geeignet.¹⁰⁶ Das zeitlich weitgespannte Material von dieser Geleitstelle zeigt folgende Übersicht bezogen auf die Gesamteinnahmen.

Am Geleit Jessen erscheint der von Stettin über Berlin auf Leipzig zurollende Wagenstrom ausschließlich mit regionalen Transporten vermischt. Das Register von 1503/04 zeigt ein Produktsortiment, das neben Heringen und Zentnergut im Nord-Süd-Austausch auf Wagen von Berliner und anderen märkischen Fuhrleuten überdies Handelswaren wie Flachs, Hopfen, Hanf, Wolle, Tuche, Glas oder Mühlsteine erfassen lässt.¹⁰⁷

Die Quantitäten steigen im Laufe des 16. Jh.s an, denn im Rechnungsjahr 1542/43 sollen auf der Straße durch Jessen rund 1.750 Tonnen Hering transportiert worden

¹⁰⁵ Siehe zur Straßenführung Bruns/Weczerka 1962–1968, Textband, S. 218–220; Helbig 1973 (beiliegende Straßenkarte); Mundt 1932 (beiliegende Straßenkarte).

¹⁰⁶ Straube 2015, S. 286, 352 f. und 689–691 Anhang 32. Eine inhaltliche Erschließung steht noch aus. Vgl. Wild 1958, S. 198–205, bes. S. 204: „[. . .], dass hier ein gut Teil des spezifisch märkisch-ostseeländischen Warenverkehrs mit dem engeren Mitteldeutschland klar erkennbar wird.“

¹⁰⁷ ThHStA, EGA, Cc 1017.

sein.¹⁰⁸ Gewichtig waren in demselben Rechnungsjahr zudem ca. 2.000 Zentner eines anderen Produkts, das im Vergleich zu hansischen Fischtransporten seltener behandelt wird: Flachs.¹⁰⁹ Die Handelsgeschichte dieser in Sonderkulturen angebauten Gewerbebepflanze, die das Garn für Leinen- und Barchenttuche lieferte,¹¹⁰ bedarf dringend einer genaueren Untersuchung.¹¹¹ Die Bedeutung des Flachshandels von Nord nach Süd über größere Entfernungen ist an den ernestinischen Geleitstellen augenfällig: In Eilenburg fuhren beispielweise in nur vier Tagen zu Anfang Oktober 1524 gleich 85 Wagenladungen Flachs durch.¹¹² Der Transport soll in Ballen von je 11 Zentnern Gewicht erfolgt sein,¹¹³ sodass mindestens zwei Ballen pro Fuhrwagen anzusetzen sind. So kalkuliert, wären das fast 100 Tonnen Flachs an vier Tagen gewesen! Sortenbezeichnungen wie lettischer, preußischer und polnischer Flachs verweisen auf Ostmitteleuropa als Anbauggebiet, sodass zu vermuten ist, dass die Kostenstruktur dieses wichtigen Rohstoffs des Textilgewerbes es zuließ, dass er per Wagen nach Eilenburg angefahren wurde.¹¹⁴ Das müsste allerdings zukünftig durch eine systematische Analyse solcher Fuhrleutenamen glaubhaft gemacht werden, wie sie etwa in Torgau im Rechnungsjahr 1525/26 erscheinen, als preußischer Flachs von Endres Fritzsch aus Danzig und Hans Bischoff aus Königsberg vergeleitet wurde.¹¹⁵ Jedoch ist nicht zu vergessen, dass aus den Häfen Preußens und Livlands zur selben Zeit umfangreiche Flachslieferungen nach Westen gingen. Der Lübecker Pfundzoll dokumentiert starke Einfuhren aus Danzig, Königsberg, Riga und Reval.¹¹⁶ Die aus dem Norden auf Erfurt zuziehenden Flachstransporte stammten wahrscheinlich zum größeren Teil aus diesem Lübecker Import und hatten mithin schon eine Schiffsreise hinter sich, bevor sie auf die Fuhrwagen gehievt worden waren.¹¹⁷ Aus Weißensee kommend, lassen sich in den 1540er Jahren Spitzenwerte von bis zu 20.000 Zentnern Flachs pro Jahr ausmachen.¹¹⁸ Der Transport lag in der Regie von Erfurter Großhändlern, die den Rohstoff an die Leinen- und Barchentreviere in Mittel- und Oberdeutschland vermittelten.¹¹⁹

¹⁰⁸ Wild 1958, S. 201 f.

¹⁰⁹ Ebd., S. 202.

¹¹⁰ Siehe zum hansischen Handel mit den aus dem Leinengarn gesponnenen Tuchen Huang 2015; Baur 2013.

¹¹¹ Siehe die Hinweise bei Stark 1973, S. 124–128; Attman 1973, S. 9–11, *passim*.

¹¹² Wild 1958, S. 143 f.

¹¹³ Ebd., S. 324.

¹¹⁴ Siehe für eine solche Kostenstruktur am Beispiel des Erfurter Waids Selzer 2010, S. 316–321.

¹¹⁵ Wild 1958, S. 163 f.

¹¹⁶ Bruns 1908, S. 364–366, 370–375 und 392. Vgl. Vogtherr 1995, S. 1942 (Register): *flax passim*.

¹¹⁷ Siehe zudem eine so lautende zeitgenössische Aussage von 1536 bei Straube 2015, S. 79, nach ThHStA, EGA, Cc 283.

¹¹⁸ Wild 1958, S. 424 f.

¹¹⁹ Vgl. Schirmer 1996, S. 253 f.

6 Schluss

Diese ‚schwerwiegenden‘ Flachstransporte führen zu vier kurzen Schlussüberlegungen:

1. Für den Zusammenhang dieser Tagung und in Anknüpfung an die Duisburger Hansetagung des Jahres 2017 zum Flussverkehr darf man festhalten, dass klischeehafte Vorstellungen von Ineffizienz und Bedeutungslosigkeit des Warentransports auf dem Landweg (gerade in einer ‚meerumschlungenen‘ Hansewahrnehmung) für die Jahrzehnte vor und nach 1500 aufzugeben sind.¹²⁰ Zweifellos erreichten die Straßenverhältnisse nicht Stand und Qualität einer Römerstraße oder einer Chaussee des 18. Jh.s, weshalb die ernestinischen Register von Fahrzeugpannen berichten, so im Falle des Teuschnitzer Fuhrmanns Hans Schnepel, dem auf der Rückfahrt aus Preußen bei Herzberg ein Wagenrad brach – kleine Verkehrsschicksale aus der Geleitsrechnung von Eilenburg 1533/34.¹²¹ Doch leicht zerbrechen gängige Vorstellungen über Fehdeunwesen,¹²² Schlaglöcher und Kostenexplosionen auf Landstraßen, wenn beispielsweise am Wittenberger und Eilenburger Geleit festzustellen ist, dass die Stadt Waldenburg an der Mulde in großen Mengen selbst Kreusen, also Keramikgefäße, mit Ziel Frankfurt/Oder, Wittenberg, Berlin, Stendal, Braunschweig, Magdeburg, Erfurt und Mühlhausen exportierte.¹²³ Gerade die Hanseforschung interessiert sich traditionell und mehrheitlich eher für den Handel als für den Verkehr, und wenn letzterer berücksichtigt wird, dann gilt die Aufmerksamkeit vorrangig der Seeschifffahrt. Doch sollten Umfang und Infrastruktur des Landverkehrs für die Hansestädte mehr Beachtung finden.¹²⁴ Wenn Hamburg der hansische Nordsee- und Lübeck der hansische Ostseehafen waren, bestand zwar kein ‚Südseehafen‘, doch bildete Lüneburg mit seiner Infrastruktur den Fixpunkt des Landverkehrs nach Mittel- und Oberdeutschland.¹²⁵
2. Das Reden von einem oberdeutschen und einem hansischen Wirtschaftsraum hat zweifellos seine heuristische Berechtigung. Doch darf gefragt werden, wie sinnvoll es ist, alle Themen und jedes Material umgehend entlang einer hansisch-oberdeutschen Nahtstelle aufzutrennen?¹²⁶ Denn in der wirtschaftlichen Realität des 15. und 16. Jh.s begegneten sich hansischer und oberdeutscher Handel – und dies gerade in Mitteldeutschland. Die im Jahre 1990 veröffentlichte Einschätzung von Michael North, dass die „Distribution der hansischen Handelsgüter in das deutsche Bin-

¹²⁰ Siehe die gesammelten Beiträge der Duisburger Hansetagung bei Holbach/Selzer 2020.

¹²¹ Wild 1958, S. 168.

¹²² Vgl. Straube 2015, S. 98–100.

¹²³ Wild 1958, S. 93, 111, 126, 145, 177 und 488 f.

¹²⁴ Siehe zur Infrastruktur die Überlegungen bei Selzer 2019a. Siehe als Beispiel für eine informationsreiche Auswertung des Materials der Zollstelle von Gottorp von 1484 bis 1519 Schwetlik 1961. Vgl. Schmidt-Händel 2008.

¹²⁵ Vgl. Witthöft 2006; ders. 1999; ders. 1962.

¹²⁶ Vgl. Fouquet 2006.

nenland [...] bisher sehr wenig erforscht [...]“ wurde, gilt leider weiterhin.¹²⁷ Hier könnten etwa auch prosopografische Studien ansetzen,¹²⁸ um das Personengeflecht zwischen Ober-, Mittel- und Niederdeutschen zu erhellen.¹²⁹

3. Wer es mithin für sinnvoll hielt, ‚Hanseakten aus Mitteldeutschland‘ zu publizieren, sollte die Geleitsquellen so aufbereiten, dass sie wirtschaftliche Daten und nicht nur kulturgeschichtliche Details hergeben. Nur dann hätte dieses Material auch für weitgespannte Entwürfe, wie beispielsweise der Kalkulation von „Transportrevolutionen“,¹³⁰ der Hypothese von Hermann Van der Wee zu den europäischen Konjunkturen im See- und Landverkehr¹³¹ oder den Überlegungen von Stuart Jenks zur „Distributionsrevolution“¹³² wichtige Informationen beizutragen. Einzelne Fallstudien für bestimmte Orte und einzelne Jahre, mögen sie auch noch so vehement als repräsentativ erklärt werden, können extrem täuschen. So wird man rasch vorsichtig, wenn etwa deutlich wird, dass die Frequenz der Wagentouren mit steigenden Energiekosten für Hafer massiv einbrachen, womit im Rechnungsjahr 1560/61 der Erfurter Geleitsmann den Einnahmerückgang rechtfertigte: [...] *ist diese ursach, das das dürre fisch werck, und flachs, auch die Antorfer güter, der theuern Zcerung halben, die fhurleut nicht fortbringen können und wollen.*¹³³
4. Daher sind meine Beobachtungen von einer systematischen Auswertung noch ‚meilenweit‘ entfernt. Das liegt an der Masse der Informationen. Uwe Schirmer schrieb dazu im Jahre 1996: „Trotz modernster EDV-Technik, die eine Speicherung der Daten vor Ort erlaubt, war es dem Autor unmöglich, die gesamte Datenmenge in den Rechner einzugeben. Aber nur so ist es möglich, den Warendurchgang von 1503 bis 1545 exakt zu analysieren! Fraglos liegt hier für die Zukunft ein weites Betätigungsfeld.“¹³⁴ Und damit war nur das Geleit Grimma gemeint!

Wären allerdings die fünf besten Paläografen des Hansischen Geschichtsvereins verfügbar, ließen sich an einem Öffnungstag pro Person leicht 25 Blatt mit 300 Buchungen in den Computer eingeben. Auf den Gesamtbestand in Weimar hochgerechnet, wären das 1.280 Arbeitstage für ein Fünf-Personen-Team, bei einer Fünf-Tage-Woche also

¹²⁷ North 1990, S. 168.

¹²⁸ Siehe am Beispiel der Nürnberger skizzenhaft Selzer 2019b.

¹²⁹ Siehe die exemplarische Arbeit zu den Familien Fröler, Praun und Müllich von Westermann 1987. Vgl. allgemein Ewert/Selzer 2015.

¹³⁰ Vgl. z. B. Jeannin 1982; Kellenbenz 1991; Maeschaele 1993; Munro 1999.

¹³¹ Vgl. Van der Wee/Peeters 1970.

¹³² Vgl. Jenks 2015.

¹³³ Schirmer 1996, S. 270, nach ThStA, EGA, CC 792, p. 413. S. ebd., S. 278 f., die Hinweise auf die Haferteuerungsjahre 1493/94, 1504/05, 1514–18, 1522–24, 1529–31/32 und 1538–40. Vgl. die Grafik ebd., S. 343.

¹³⁴ Schirmer 1996, S. 282.

nicht mehr als fünf Jahre zu arbeiten. Ließen sich zehn qualifizierte Personen engagieren, wären sie schon nach 2 ½ Jahren am Ziel. Bei einem Leser kämen freilich etwa 25 Jahre an Lebenszeit zusammen.

Bibliographie

Quellen

Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar (ThHStA Weimar), Ernestinisches Gesamtarchiv

Cc 264 Geleit Erfurt

Cc 592 Geleit Erfurt 1528

Cc 676 Geleit Eilenburg 1524/25

Cc 730 Geleit Erfurt 1520

Cc 731 Geleit Erfurt 1522/23

Cc 733 Geleit Erfurt 1526

Cc 1017 Geleit Jessen 1503/04

Cc 1127 Geleit Sachsenburg 1556/57

Cc 1130 Geleit Sachsenburg 1559/60

Cc 1134 Geleit Sachsenburg 1562/63

Cc 1402 Geleit Wittenberg 1514/1515

Literatur

Attman 1973 – Artur ATTMAN, *The Russian and Polish Markets in International Trade 1500–1650* (Meddelanden från Ekonomisk-historiska Institutionen vid Göteborgs Universitet 26), Göteborg 1973.

Bartels 2000 – Christoph BARTELS, Sauerländisches Blei für die Mansfelder Hütten. Blei zur Entsilberung des Mansfelder Kupfers, in: Rosemarie KNAPE (Hg.), *Martin Luther und der Bergbau im Mansfelder Land*, Eisleben 2000, S. 105–120.

Baumann 1990 – Wolf-Rüdiger BAUMANN, *The Merchant Adventurers and the Continental Cloth-trade 1560s to 1620s*, Berlin u. a. 1990.

Baur 2013 – Kilian BAUR, Der spätmittelalterliche Barchenthandel vom Heiligen Römischen Reich nach Dänemark, in: *HGBll.* 131, 2013, S. 77–110.

Beddies 1996 – Thomas BEDDIES, *Becken und Geschütze. Der Harz und sein nördliches Vorland als Metallgewerbelandschaft in Mittelalter und früher Neuzeit*, Frankfurt am Main 1996.

Blanchard 1995 – Ian S. W. BLANCHARD, *International Lead Production and Trade in the „Age of the Saigerprozess“ (1460–1560)* (Zeitschrift für Unternehmensgeschichte. Beiheft 85), Stuttgart 1995.

Blümcke 1887 – Otto BLÜMCKE, Stettins hansische Stellung und Heringshandel in Schonen, in: *Baltische Studien* 37, 1887, S. 97–288.

Blümcke 1907 – Otto BLÜMCKE, Zur Topographie der Stettiner Fitte auf Falsterbo, in: *HGBll.* 34, 1907, S. 439–456.

Brübach 1994 – Nils BRÜBACH, *Die Reichsmessen von Frankfurt am Main, Leipzig und Braunschweig* (14. bis 18. Jahrhundert) (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 55), Stuttgart 1994.

Bruns 1908 – Friedrich BRUNS, Die Lübeckischen Pfundzollbücher von 1492–1496, Teil 3, in: *HGBll.* 35, 1908, S. 357–407.

Bruns/Weczerka 1962–1968 – Friedrich BRUNS/Hugo WECZERKA, *Hansische Handelsstraßen* (QDHG NF 13), 3 Bde., Weimar 1962–1968.

Bütow 2020 – Sascha BÜTOW, „ein schifflich wasser und des reichs frye strasse.“ Die Oder als hansischer Verkehrsweg vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, in: Holbach/Selzer 2020, S. 125–154.

Denzel/Westermann 2011 – Markus A. DENZEL/Ekkehard WESTERMANN, *Das Kaufmannsnotizbuch des Matthäus Schwarz aus Augsburg von 1548* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Beihefte 215), Stuttgart 2011.

Deuschländer 2012a – Gerrit DEUTSCHLÄNDER, Ein Haupt und eine Krone. Thüringen und die Hanse, in: Klaus KRÜGER/Andreas RANFT/Stephan SELZER (Hgg.), *Am Rande der Hanse* (Hansische Studien 22), Trier 2012, S. 31–48.

Deuschländer 2012b – Gerrit DEUTSCHLÄNDER, Im Bunde mit der Hanse? Bündnisinteressen thüringischer Städte im Spätmittelalter, in: *Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte* 66, 2012, S. 95–110.

Dirks 2017 – Florian DIRKS, Rezension von Straube 2015, in: *HGBll.* 135, 2017, S. 344–346.

Eiden 2002 – Herbert EIDEN, Die Hanse, die Leipziger Messen und die ostmitteleuropäische Wirtschaft, in: *HGBll.* 120, 2002, S. 73–95.

Esch 1995 – Arnold ESCH, Spätmittelalterlicher Paßverkehr im Alpenraum. Typologie der Quellen [zuerst 1986, dann] in: ders., *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit. Festgabe zum 60. Geburtstag*, Bern 1995, S. 173–248.

Ewert/Selzer 2015 – Ulf Christian EWERT/Stephan SELZER, Social Networks, in: Donald J. HARRELD (Hg.): *A Companion to the Hanseatic League* (Brill's Companions to European History 8), Leiden u. a. 2015, S. 162–194.

Wagen, Waren und Fuhrleute im Landverkehr zwischen Süd und Nord um 1500

Ewert/Selzer 2016 – Ulf Christian EWERT/Stephan SELZER, *Institutions of Hanseatic Trade: Studies on the Political Economy of a Medieval Network Organisation*, Frankfurt am Main 2016.

Fischer 1929 – Gerhard FISCHER, *Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte 1470–1650*, Leipzig 1929.

Fouquet 2006 – Gerhard FOUQUET, Das Reich in den europäischen Wirtschaftsräumen des Mittelalters, in: Bernd SCHNEIDMÜLLER/Stefan WEINFURTER (Hgg.), *Heilig, römisch, deutsch. Das Reich im mittelalterlichen Europa*, Dresden 2006, S. 323–344.

Friedland 1995 – Klaus FRIEDLAND, Erfurt im Fernhandelssystem der Hanse, in: Ulman WEISS (Hg.), *Erfurt. Geschichte und Gegenwart*, Weimar 1995, S. 433–438.

Gerbing 1900 – Luise GERBING, Erfurter Handel und Handelsstraßen, in: *Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt* 21, 1900, S. 97–148.

Häberlein 2016 – Mark HÄBERLEIN, Die Fugger: Konkurrenten der Hanse im Ostseeraum?, in: Rolf HAMMEL-KIESOW/Stephan SELZER (Hgg.), *Hansischer Handel im Strukturwandel vom 15. zum 16. Jahrhundert* (Hansische Studien 25), Trier 2016, S. 49–66.

Harreld 2015 – Donald J. HARRELD (Hg.), *A Companion to the Hanseatic League* (Brill's Companions to European History 8), Leiden u. a. 2015.

Helbig 1952/53 – Herbert HELBIG (Hg.), *Quellen zur älteren Wirtschaftsgeschichte Mitteldeutschlands*, Teil 2, Weimar 1952; Teil 3, Weimar 1953.

Helbig 1973 – Herbert HELBIG, *Gesellschaft und Wirtschaft der Mark Brandenburg im Mittelalter* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission zu Berlin 41), Berlin 1973.

Hillebrand 1969 – Werner HILLEBRAND, Der Goslarer Metallhandel im Mittelalter, in: *HGBll.* 87, 1969, S. 31–57.

Holbach/Selzer 2020 – Rudolf HOLBACH/Stephan SELZER (Hgg.), *Alles im Fluss. Menschen, Waren, Häfen auf den Wasserwegen vom Rhein bis zur Weichsel* (Hansische Studien 29), Wismar 2020.

Huang 2015 – Angela HUANG, *Die Textilien des Hanseraums. Produktion und Distribution einer spätmittelalterlichen Fernhandelsware* (QDHG NF 71), Köln u. a. 2015.

Irsigler 1979 – Franz IRSIGLER, Hansischer Kupferhandel im 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: *HGBll.* 97, 1979, S. 15–35.

Jahnke 2000 – Carsten JAHNKE, *Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien 12.–16. Jahrhundert* (QDHG NF 49), Köln u. a. 2000.

Jeannin 1982 – Pierre JEANNIN, The Sea-borne and the Overland Trade Routes to Northern Europa in the XVIth and XVIIth Centuries, in: *Journal of European Economic History* 11.1, 1982, S. 5–59.

Jenks 2015 – Stuart JENKS, Die Distributionsrevolution des 15. Jahrhunderts, in: *HGBll.* 132, 2014 [2015], S. 47–78.

Kehn 1968 – Wolfgang KEHN, *Der Handel im Oderraum im 13. und 14. Jahrhundert* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Pommern 16), Köln u. a. 1968.

Kellenbenz 1991 – Hermann KELLENBENZ, Landverkehr, Fluß- und Seeverkehr im europäischen Handel, in: ders., *Kleine Schriften I: Europa, Raum wirtschaftlicher Bewegung* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Beihefte 92), Stuttgart 1991, S. 327–441.

Kikuchi 2018 – Yūta KIKUCHI, *Hamburgs Ostsee- und Mitteleuropahandel 1600–1800. Warenaustausch und Hinterlandnetzwerke* (Wirtschafts- und sozialhistorische Studien 20), Köln u. a. 2018.

Koch 1926 – Ernst KOCH, Das Hütten- und Hammerwerk der Fugger zu Hohenkirchen bei Georgenthal in Thüringen 1495–1549, Teil 1 u. 2, in: *Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte und Altertumskunde* 34, 1926, S. 286–327; 35, 1927, S. 1–131.

Köhler/Jahnke 2018 – Stephan KÖHLER/Carsten JAHNKE, Vom Mittelmeer zum Hanseraum. Der Handel mit Rosinen, Korinthen und Zibeben, in: *HGBll.* 136, 2018, S. 13–62.

Kraschewski 1990 – Hans-Joachim KRASCHEWSKI, *Quellen zum Goslarer Bleihandel in der frühen Neuzeit (1525–1625)*, Hildesheim 1990.

Kraschewski 1995 – Hans-Joachim KRASCHEWSKI, Goslarer Blei und Erfurt. Thüringen zu Beginn des 16. Jahrhunderts, in: Ulman WEISS (Hg.), *Erfurt. Geschichte und Gegenwart*, Weimar 1995, S. 483–495.

Masschaele 1993 – James MASSCHAELE, Transport Costs in Medieval England, in: *Economic History Review* 46, 2, 1993, S. 266–279.

Moeller 1903 – Carl MOELLER, Das Amt der Fuhrleute zu Rostock, in: *Jahrbücher des Vereins für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde* 68, 1903, S. 267–290.

Moser 1990 – Peter MOSER, *Mittel- und Nordwesteuropäischer Landtransport. Die Frammersbacher Fuhrleute und ihr Beitrag zur Transportgeschichte (15.–19. Jahrhundert)*, Bamberg 1990.

Mundt 1932 – Johannes MUNDT, *Die Heer- und Handelsstraßen der Mark Brandenburg vom Zeitalter der ostdeutschen Kolonisation bis zu Ende des 18. Jahrhunderts*, Berlin 1932.

Munro 1999 – John H. MUNRO, The Low Countries' Export Trade in Textiles with the Mediterranean Basin, 1200–1600. A Cost-Benefit Analysis of Comparative Advantages in Overland and Maritime Trade Routes, in: *International Journal of Maritime History* 11, 2, 1999, S. 1–30.

Wagen, Waren und Fuhrleute im Landverkehr zwischen Süd und Nord um 1500

Nordmann 1933a – Claus NORDMANN, *Nürnberger Großhändler im spätmittelalterlichen Lübeck*, Nürnberg 1933.

Nordmann 1933b – Claus NORDMANN, Der Prozeß des Lübeckers Hinrich Drosedow gegen die Nürnberger Heinz und Wilhelm Rummel, in: *Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg* 31, 1933, S. 215–221.

Nordmann 1937 – Claus NORDMANN, Der Einfluß des oberdeutschen und italienischen Kapitals auf Lübeck und den Ostseeraum in der Zeit von 1370–1550, in: *Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg* 35, 1937, S. 123–135.

North 1990 – Michael NORTH, *Geldumlauf und Wirtschaftskonjunktur im südlichen Ostseeraum an der Wende zur Neuzeit (1440–1570). Untersuchungen zur Wirtschaftsgeschichte am Beispiel des Großen Lübecker Münzschatzes, der norddeutschen Münzfunde und der schriftlichen Überlieferung* (Kieler Historische Studien 35), Sigmaringen 1990.

Pelc 2020 – Ortwin PELC, Die Elbe. Handelsweg vom 13. bis 17. Jahrhundert, in: Holbach/Selzer 2020, S. 105–124.

Pitz 1984 – Ernst PITZ, Merchant Adventurers und deutsche Tuchkaufleute in Hamburg in den Jahren 1568–1573, in: Helmut JÄGER/Franz PETRI/Heinz QUIRIN (Hgg.), *Civitatum Communitas. Studien zum europäischen Städtewesen. Festschrift Heinz Stoob zum 65. Geburtstag*, Bd. 2 (Städteforschung A 21), Köln u. a. 1984, S. 781–797.

Pitz 1961 – Ernst PITZ, *Die Zolltarife der Stadt Hamburg* (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 11), Wiesbaden 1961.

Rauscher/Serles 2015 – Peter RAUSCHER/Andrea SERLES (Hgg.), *Wiegen, Zählen, Registrieren. Handelsgeschichtliche Massenquellen und die Erforschung mitteleuropäischer Märkte (13.–18. Jahrhundert)* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 25), Innsbruck 2015.

Schirmer 1996 – Uwe SCHIRMER, *Das Amt Grimma 1485–1548. Demographische, wirtschaftliche und soziale Verhältnisse in einem kursächsischen Amt am Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit* (Schriften der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 2), Beucha 1996.

Schirmer 2015 – Uwe SCHIRMER, Der Warenverkehr auf der Elbe zwischen Pirna und Wittenberg 1444–1545, in: Rauscher/Serles 2015, S. 197–215.

Schirmer 2018 – Uwe SCHIRMER, Die Nahrungsmittelversorgung eines Bergbaureviere. Das obersächsische Erzgebirge als ‚Konsumentenregion‘ (1470–1547), in: Stephan SELZER (Hg.), *Die Konsumentenstadt. Konsumenten in der Stadt des Mittelalters* (Städteforschung A 98), Köln u. a. 2018, S. 227–240.

Schmid 1914 – Maximilian SCHMID, *Der Goslarer Bleikauf. Ein Beitrag zur Geschichte der kapitalistischen Wirtschaftsorganisation des 16. Jahrhunderts*, Phil. Diss. Ms. Leipzig 1914 [Exemplar im Stadtarchiv Goslar].

Schmidt-Händel 2004 – Astrid SCHMIDT-HÄNDEL, *Der Erfurter Waidhandel an der Schwelle zur Neuzeit* (Europäische Hochschulschriften, Reihe III 998), Frankfurt am Main u. a. 2004.

Schmidt-Händel 2008 – Astrid SCHMIDT-HÄNDEL, Landtransport im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit am Beispiel des Erfurter Waidhandels, in: Marie-Luise HECKMANN/Jens RÖHRKASTEN (Hgg.), *Von Nowgorod bis London. Studien zu Handel, Wirtschaft und Gesellschaft im mittelalterlichen Europa. Festschrift für Stuart Jenks zum 60. Geburtstag* (Nova Mediaevalia 4), Göttingen 2008, S. 197–212.

Schwetlik 1961 – Lothar SCHWETLIK, Der hansisch-dänische Landhandel und seine Träger 1484–1519, in: *Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte* 85/86, 1961, S. 61–130.

von Seggern 2002 – Harm VON SEGGERN, Der Export Nürnberger Metallwaren in den Ostseeraum, in: *Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums* 2002, S. 214–223.

Selzer 2010a – Stephan SELZER, *Die mittelalterliche Hanse* (Geschichte kompakt), Darmstadt 2010.

Selzer 2010b – Stephan SELZER, *Blau: Ökonomie einer Farbe im spätmittelalterlichen Reich* (Monographien zur Geschichte des Mittelalters 57), Stuttgart 2010.

Selzer 2014 – Stephan SELZER, Was meint Hansegeschichte heute?, in: Oliver AUGÉ (Hg.), *Hansegeschichte als Regionalgeschichte. Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012*, Frankfurt am Main u. a. 2014, S. 21–34.

Selzer 2016 – Stephan SELZER, Was zeigen eigentlich Hansekarten? Zur Wechselwirkung von Deutung und Kartierung der Hanse, in: Sarah NEUMANN/Ines WEBER/David WEISS (Hgg.), *Ad laudem et gloriam. Festschrift für Rudolf Holbach*, Trier 2016, S. 183–206.

Selzer 2019a – Stephan SELZER, *kophus, sellebolde, nedderlage, spiker*. Bemerkungen zu Institutionen des hansischen Handels und ihrer Erforschung, in: Heidrun OCHS/Gabriel ZEILINGER (Hgg.), *Kaufhäuser an Mittel- und Oberrhein im Spätmittelalter. Funktionen und Funktionalisierungen* (Schriften zur Südwestdeutschen Landesgeschichte 80), Ostfildern 2019, S. 85–101.

Selzer 2019b – Stephan SELZER, Lebenssplitter aus dem Spätmittelalter. Menschen in ihren Verbindungen zwischen Nürnberg, Breslau, Posen, Krakau und Lemberg, in: Gabriele Köster/Christina LINK (Hgg.), *Faszination Stadt. Die Urbanisierung Europas im Mittelalter und das Magdeburger Recht. Sonderausstellung unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier*, Dresden 2019, S. 664–675.

Sprandel 1972 – Rolf SPRANDEL, *Das Hamburger Pfundzollbuch von 1418* (QDHG NF 18), Köln u. a. 1972.

Stark 1973 – Walter STARK, *Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Untersuchungen zum Verhältnis der wendischen und preußischen Hansestädte in der Zeit des Niedergangs der Hanse* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 11), Weimar 1973.

Wagen, Waren und Fuhrleute im Landverkehr zwischen Süd und Nord um 1500

Steinführer/Heitzmann/Scharff 2017 – Henning STEINFÜHRER/Christian HEITZMANN/Thomas SCHARFF (Hgg.), *500 Jahre Schichtbuch: Aspekte und Perspektiven der Hermann-Bote-Forschung* (Braunschweiger Werkstücke A 116), Braunschweig 2017.

Stieda 1903 – Wilhelm STIEDA, *Über die Quellen der Handelsstatistik im Mittelalter*, Berlin 1903.

Straube 1977 – Manfred STRAUBE, *Über den Handel mit Agrarprodukten im thüringisch-sächsischen Raum in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, in: *Magdeburger Beiträge zur Stadtgeschichte* 1, 1977, S. 61–93.

Straube 1979 – Manfred STRAUBE, *Zur Stellung der Leipziger Messen im überregionalen Warenverkehr zu Beginn des 16. Jahrhunderts*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1979/III, S. 185–205.

Straube 1983 – Manfred STRAUBE, *Zur wirtschaftlichen Stellung Wittenbergs in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, in: *Jahrbuch für Regionalgeschichte* 10, 1983, S. 49–69.

Straube 1992 – Manfred STRAUBE, *Über den Handel mit Eisen und Eisenwaren im thüringisch-sächsischen Raum im 15. und 16. Jahrhundert*, in: Ferdinand OPLL (Hg.), *Stadt und Eisen* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 11), Linz 1992, S. 259–290.

Straube 1993 – Manfred STRAUBE, *Zum Handel mit Salz aus thüringisch-sächsischen Salinen, vornehmlich in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, in: *Jahrbuch für Salzgeschichte* 1, 1993, S. 116–140.

Straube 1995a – Manfred STRAUBE, *Mitteldeutsche Städte und der Osthandel zu Beginn der frühen Neuzeit. Forschungsergebnisse, Forschungsmöglichkeiten, Forschungsnotwendigkeiten*, in: Bernhard KIRCHGÄSSNER/Hans-Peter BECHT (Hgg.), *Stadt und Handel* (Stadt in der Geschichte 22), Sigmaringen 1995, S. 83–106.

Straube 1995b – Manfred STRAUBE, *Wittenberg in den Anfangsjahren der Universität und der Reformation. Wirtschaftliche Herausforderungen und soziale Prozesse am Beginn einer neuen Stadtentwicklung*, in: Stefan OEHMIG (Hg.), *700 Jahre Wittenberg. Stadt, Universität, Reformation*, Weimar 1995, S. 431–448.

Straube 1996a – Manfred STRAUBE, *Der hansische Binnenhandel – die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Thüringen und den Seestädten zu Beginn der frühen Neuzeit*, in: Matthias PUHLE (Hg.), *Hanse, Städte, Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser um 1500* (Magdeburger Museumsschriften 4), Magdeburg 1996, Bd. 1, S. 396–405.

Straube 1996b – Manfred STRAUBE, *Nahrungsmittelhandel im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der frühen Neuzeit*, in: Günter WIEGELMANN/Ruth E. MOHRMANN (Hgg.), *Nahrung und Tischkultur im Hanseraum* (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland 91), Münster u. a. 1996, S. 49–67.

Straube 1997a – Manfred STRAUBE, *Europäische Handelswaren auf dem Wege von und zu den Leipziger Märkten um 1500*, in: Volker RODEKAMP (Hg.), *Leipzig. Stadt der Wa(h)ren Wunder. 500 Jahre Reichsmesseprivileg. Ausstellungskatalog*, Leipzig 1997, S. 21–30.

Straube 1997b – Manfred STRAUBE, Die Stellung Mitteldeutschlands im europäischen Handelsverkehr zu Beginn der Neuzeit, in: Erich DONNERT (Hg.), *Europa in der Frühen Neuzeit. Festschrift für Günter Mühlhpfordt*, Bd. 1: Vormoderne, Weimar 1997, S. 99–117.

Straube 2001 – Manfred STRAUBE, Kaufleute auf dem Wege von und nach Leipzig. Handelsreisende im 16. Jahrhundert, in: Helmut BRÄUER/Elke SCHLENDRICH (Hgg.), *Die Stadt als Kommunikationsraum. Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Festschrift für Karl Czok zum 75. Geburtstag*, Leipzig 2001, S. 763–790.

Straube 2007 – Manfred STRAUBE, Handelsstraßen als Pilgerwege, in: Klaus HERBERS/Enno BÜNZ (Hgg.), *Der Jakobskult in Sachsen* (Jakobus-Studien 17), Tübingen 2007, S. 249–271.

Straube 2014 – Manfred STRAUBE, *Wirtschaftliche Frequenzen der Leipziger Großen Märkte/Messen. Statistische Zeugnisse aus den Leipziger Stadtrechnungen 1471/72 bis 1814/15* (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Leipzig 9), Leipzig 2014.

Straube 2015 – Manfred STRAUBE, *Geleitswesen und Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Thüringen. Kleine Reihe 42), Köln u. a. 2015.

Straube 2018 – Manfred STRAUBE, Aktuelle Fragen der deutschen und internationalen Messegeschichte, in: Markus A. DENZEL (Hg.), *Europäische Messegeschichte: 9.–19. Jahrhundert*, Köln u. a. 2018, S. 15–42.

Unger 1966 – Eike Eberhard UNGER, Nürnbergs Handel mit Hamburg im 16. und beginnendem 17. Jahrhundert, in: *Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg* 54 1966, S. 1–85.

Vogtherr 1995 – Hans-Jürgen VOGTHERR (Hg.), *Die Lübecker Pfundzollbücher*, 4 Teile (QDHG NF 41), Köln u. a. 1995.

van der Wee/Peeters 1970 – Hermann VAN DER WEE/Theo PEETERS, Un modèle dynamique de croissance interseculaire du commerce mondial (XIIe-XVIIIe siècles), in: *Annales* 25, 1970, S. 100–128.

Wernicke 2000 – Horst WERNICKE, Nürnbergs Handel im Ostseeraum im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit, in: Helmut NEUHAUS (Hg.), *Nürnberg – europäische Stadt in Mittelalter und Neuzeit* (Nürnberger Forschungen 29), Nürnberg 2000, S. 263–291.

Westermann 1971a – Ekkehard WESTERMANN, *Das Eislebener Garkupfer und seine Bedeutung für den europäischen Kupfermarkt 1460–1560*, Köln u. a. 1971.

Westermann 1971b – Ekkehard WESTERMANN, Das „Leipziger Monopolprojekt“ als Symptom der mitteleuropäischen Wirtschaftskrise um 1527/28, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 58, 1971, S. 1–23].

Wagen, Waren und Fuhrleute im Landverkehr zwischen Süd und Nord um 1500

Westermann 1971c – Ekkehard WESTERMANN, Der Goslarer Bergbau vom 14. bis zum 16. Jahrhundert. Forschungsergebnisse, Einwände, Thesen, in: *Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands* 20, 1971, S. 251–261.

Westermann 1972 – Ekkehard WESTERMANN, Die Bedeutung des Thüringer Saigerhandels für den mitteleuropäischen Handel an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, in: *Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands* 21, 1972, S. 67–92.

Westermann 1979 – Ekkehard WESTERMANN, Zum Stande der Erforschung des europäischen Kupfermarktes 1450–1650, in: *Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands* 28, 1979, S. 273–279.

Westermann 1983 – Ekkehard WESTERMANN, Silbererzeugung, Silberhandel und Wechselgeschäft im Thüringer Saigerhandel von 1460 bis 1620, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 70, 1983, S. 192–214.

Westermann 1987 – Ekkehard WESTERMANN, Zu den verwandtschaftlichen und geschäftlichen Beziehungen der Praun, Froler und Mulich von Nürnberg, Erfurt und Lübeck in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, in: Uwe BESTMANN/Franz IRSIGLER/Jürgen SCHNEIDER (Hgg.), *Hochfinanz, Wirtschaftsräume, Innovationen. Festschrift für Wolfgang von Stromer*, Trier 1987, Bd. 1, S. 521–540.

Westermann 1996 – Ekkehard WESTERMANN, Gewichtsverhältnisse, Preise und Frachtkosten im Fugerschen Kupfergeschäft zu Neusohl, Krakau, Breslau, Stettin und Danzig in der 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts, in: Rainer S. ELKAR u. a. (Hgg.), „*Vom rechten Maß der Dinge*“. *Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Festschrift für Harald Witthöft zum 65. Geburtstag*, 2 Teile (Sachüberlieferung und Geschichte 17), St. Katharinen 1996, S. 166–181.

Westermann 1997 – Ekkehard WESTERMANN, Silberproduktion und -handel. Mittel- und oberdeutsche Wirtschaftsverflechtungen im 15./16. Jahrhundert, in: *Neues Archiv für Sächsische Geschichte* 68, 1997, S. 47–65.

Westermann 2001 – Ekkehard WESTERMANN, *Silberrausch und Kanonendonner. Deutsches Silber und Kupfer an der Wiege der europäischen Weltherrschaft*, Lübeck 2001.

Westermann 2002 – Ekkehard WESTERMANN, Kupferhalbfabrikate vor dem Tor zur Welt. Zum Hamburger Kupfermarkt an der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert, in: Rainer GÖMME/Markus A. DENZEL (Hgg.), *Weltwirtschaft und Wirtschaftsordnung. Festschrift für Jürgen Schneider zum 65. Geburtstag* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 159), Stuttgart 2002, S. 85–100.

Westermann 2013 – Ekkehard WESTERMANN, Die versunkenen Schätze der ‚Bom Jesus‘ von 1533. Die Bedeutung der Fracht des portugiesischen Indiensglers für die internationale Handelsgeschichte. Würdigung und Kritik, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 100, 2013, S. 459–478.

Westermann 2014 – Ekkehard WESTERMANN, Zur Erforschung der frühen Neuzeit als Messingzeit, in: *Mitteilungen des Vereins für die Geschichte der Stadt Nürnberg* 101, 2014, S. 115–143.

Westermann 2015 – Ekkehard WESTERMANN, Die Unternehmensform der Saigerhandelsgesellschaft und ihre Bedeutung für den oberdeutschen Frühkapitalismus. Forschungsstand und Forschungsaufgaben, in: *Mitteilungen des Vereins für die Geschichte der Stadt Nürnberg* 102, 2015, S. 11–31.

Wiegandt 1972 – Jürgen WIEGANDT, *Die Merchant Adventurers Company auf dem Kontinent zur Zeit der Tudors und Stuarts* (Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 4), Kiel 1972.

Wild 1943/44 Erich WILD, Der Handelsverkehr Mitteldeutschlands und seine Wege um 1500, in: *Der Groß- und Außenhandel* 13/14, 1943/44, S. 409–415 und 469–475.

Wild 1958 – Erich WILD, *Geleitsrechnungen als wirtschaftsgeschichtliche Quellen, im Auftrage der Landesarchivverwaltung Thüringen*, o.O. o.J. [ca. 1958] [Ms. in ThHStA Weimar mit Publikationsgutachten von Ekkehard Westermann von 1967].

Witthöft 1962 – Harald WITTHÖFT, *Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei, Landfracht, Schifffahrt und Warenumsatz bis zum Jahre 1637*, Lüneburg 1962.

Witthöft 1999 – Harald WITTHÖFT, Lüneburg-Leipzig und zurück. Faktorei und Spedition, Niederlage und Stapel. Frachtverkehr im Einzugsbereich einer Messestadt (15. bis 19. Jahrhundert), in: Hartmut ZWAHR/Thomas TOPFSTEDT/Günter BENTELE (Hgg.), *Leipzigs Messen 1497–1997. Gestaltwandel, Umbrüche, Neubeginn*, Teilband I: 1497–1914 (Geschichte und Politik in Sachsen 9/1), Köln u. a. 1999, S. 205–221.

Witthöft 2006 – Harald WITTHÖFT, Sea Meets Land. The Sea as Dominant Factor in the Economic Development of a Hanse-Town – Lüneburg 1200–1800, in: Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *Ricchezza del mare – ricchezza dal mare, secc. XIII–XVIII. Atti della Trentasettesima settimana di studi, 11–15 aprile 2005* (Publicazioni del Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini 2/37), Firenze 2006, S. 389–400.

von Zur Mühlen 1996 – Heinz VON ZUR MÜHLEN, Transportwesen und Reisetätigkeit der Revaler Fuhrleute, in: Ortwin PELC/Getrud PICKHAN (Hgg.), *Zwischen Lübeck und Novgorod. Wirtschaft, Politik und Kultur im Ostseeraum vom frühen Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Norbert Angermann zum 60. Geburtstag*, Lüneburg 1996, S. 202–222.

Von Grautuch und Leinwand: Die Stellung der Produktionslandschaften des Hanseraums im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Textilhandel

Angela Huang

Textilien sind im vormodernen Wirtschaftsaustausch Europas die zentrale Handelsware, nicht nur aufgrund der gehandelten Mengen und ihrer Bedeutung als Einkommensquelle für Städte, Landschaften und ganze Regionen Europas, sondern auch als prägende Kraft in der Entwicklung von Märktesystemen sowie Handelsrouten und als zentraler Faktor in der vormodernen Wirtschaftspolitik.¹ Diesen Bereich der vormodernen Wirtschaft zu untersuchen, bringt also umgekehrt auch immer Erkenntnisse über größere Strukturen und Entwicklungen mit sich.

Dabei zeigen sich einerseits erhebliche Kontinuitäten in den Strukturen textiler Produktions- und Absatzmärkte, andererseits aber auch deutliche strukturelle Veränderungen. Für den in diesem Beitrag untersuchten nordeuropäischen bzw. hansischen Wirtschaftsraum des Mittelalters und der Frühen Neuzeit ist etwa die fortgesetzte Bedeutung Nordwesteuropas als Produktionsraum für den europaweiten Handel mit Textilien hervorzuheben.² Die Technik und Produktionsorganisation der Textilherstellung unterlag in der Vormoderne nur geringen Veränderungen.³ Auch bestimmte Produktionsregionen prägten den Textilhandel langfristig. Im 14. Jh. hatte sich namentlich die flandrische Textilherstellung auf die Herstellung von Luxustuchen

¹ Hier sei nur auf einige wenige Arbeiten verwiesen, die Textilien als bedeutenden Faktor europäischer und globaler Wirtschaftsentwicklung beleuchten: In seiner ‚kommerziellen Revolution‘ des 10.–13. Jahrhunderts hat Robert Lopez (1976) die Textilindustrie als Schrittmacher kommerzieller und industrieller Entwicklung benannt (s. S. 131). Holbach 1994 stellt Textilien als einen der Sektoren vor, deren Produktion über das Verlagswesen organisiert wurde. Im Verlagswesen und in der Leinwandherstellung – s. Huang 2015; Sabbé 1943 – können bereits im späten Mittelalter Anfänge einer proto-industriellen Produktionsorganisation gesehen werden, die als Wegbereiter der Industrialisierung diskutiert wurde, so z. B. Ogilvie u. a. 2009. Auch wurde hervorgehoben, dass gerade Textilherstellung und -handel die atlantische Handelsexpansion begleiteten, hier auch globale Netzwerke von Produktionswissen, im Handel mit Farbstoffen und natürlich im Absatz verschiedener Gewebearten v. a. aus Leinen, Wolle und Baumwolle prägten, vgl. etwa Siebenhüner/Jordan/Schopf 2019.

² Zur mittelalterlichen Entwicklung im Überblick vor allem Ammann 1956.

³ Zur technischen Entwicklung Bohnsack 1989; zur Diskussion um die fortgesetzte Bedeutung von Gilden im Produktionswesen der Vormoderne Epstein 2009.

v. a. für die nordeuropäischen Märkte ausgerichtet.⁴ Diese Tuche sollten für Jh.e im Textilhandel vor allem nach der Ostsee von Bedeutung bleiben.

Veränderungen andererseits zeigen sich in der Nachfrage und wirken in die produzierenden Regionen zurück. Insbesondere der durch die Pestwellen verursachte Bevölkerungsrückgang hatte durch langfristig höhere Reallöhne erhebliche Auswirkungen auf die Konsumkultur und also auch auf die Entwicklung der Märkte für Gebrauchsgüter.⁵ Mit der zweiten Hälfte des 14. Jh.s findet eine zunehmende Kommerzialisierung v. a. der städtischen Gesellschaft statt, wobei Beispiele auch für eine Teilhabe der ländlichen Gesellschaft an dieser Entwicklung sprechen.⁶ Im Textilhandel stieg insbesondere die Nachfrage nach Kleidungs- und Gebrauchstextilien mittlerer Qualität und führte zu einem Massenhandel mit Textilien. Infolgedessen veränderte sich auch der Markt für Textilien. Neue Produktionsorte bzw. Tuchsorten v. a. Hollands – hier namentlich Leiden – sowie englische Tuche erfreuten sich seit dem späten 14. Jh. zunehmender Beliebtheit, die weit in die Frühe Neuzeit hinein andauern sollte.⁷ Insbesondere Leinwand gewinnt seit der zweiten Hälfte des 14. Jh.s rasant als Handelsware an Bedeutung.⁸ Nicht zuletzt findet auch ein lebhafter Handel mit Barchent statt, der allerdings bisher für Nordeuropa nur wenig erforscht ist.⁹

Der hansische Textilhandel ist in diese allgemeinen Entwicklungen einzuordnen, wobei hier vor allem die Bedeutung der flandrischen, holländischen und englischen Produktionsgebiete von der Forschung herausgestellt wurde.¹⁰ Ihre Erzeugnisse prägten als Austauschwaren, vor allem als Zufuhr der Hansekaufleute zum Ostseeraum, die Strukturen des hansischen Handels. Die Rolle der Hanse in diesem hansischen Handelssystem scheint klar: Die Privilegien der Hansekaufleute stützten den Handel mit Textilien von den nordwesteuropäischen Niederlassungen v. a. in den Ostseeraum. Auch nahm ‚die Hanse‘ auf den Textilhandel bzw. auf die Produktion der Textilien deutlichen Einfluss, wie der Absatz englischen Tuchs im Ostseeraum,¹¹ die Bezie-

⁴ Zuvor war der Mittelmeerraum wichtiger Absatzmarkt gewesen, Munro 2007, S. 97–9; Munro 2001, S. 418–426.

⁵ Es können, mit regionalen Verschiedenheiten, bis ins letzte Viertel des 15. Jh.s lange Phasen hoher Reallöhne beobachtet werden, mit einem Höhepunkt Mitte des 15. Jh.s. Siehe zur Entwicklung von Löhnen und Lebensstandard in Europa Allen 2001, S. 413, 427–430, 434 f.; Cipolla 1994, S. 203–206; Bolton 1996, S. 22–45, 50–63, 69; Rigby 2006, S. 15.

⁶ Kowaleski 2006, S. 241; zum bäuerlichen Konsum: Poulsen 2004, S. 61–65.

⁷ Zu Holland Kaptein 1998; Posthumus 1908–1939; zur englischen Tuchproduktion Bridbury 1982.

⁸ Boone 1995; Sabbé 1943; Huang 2015.

⁹ Baur 2015.

¹⁰ Zahlreiche Arbeiten sprechen Textilien als hansische Handelsware und hier die besondere Bedeutung v. a. flandrischer und englischer Produktion an, so etwa Holbach 2000; Renken 1937, S. 95–132; Abraham-Thisse 2002; Jahnke 2009; Munro 2007; Jenks 1992, S. 55–254; Kikuchi 2018, S. 227 f., 240–242.

¹¹ Huang 2013, S. 19.

hungen mit den flandrischen Produktionsorten¹² oder hansische Bemühungen in der Verbesserung der Produktidentität zeigen.¹³

Doch ist damit die Thematik lange nicht erschöpft. Inzwischen wurde etwa auf die allgemeine Handelsbedeutung der Wolltuche aus dem Hanseraum eingegangen und die Verbreitung einer auf den hansischen Fernhandel ausgerichteten Textilherstellung sowohl von Wolltuchen als auch Leinenstoffen in den Hansestädten bzw. in ihrem Hinterland im Mittelalter nachgewiesen.¹⁴

Dieser Beitrag nimmt sich diesen anderen hansischen Textilhandel zum Gegenstand und führt die bereits begonnenen Überlegungen fort, mit (1) einer vertieften Auseinandersetzung mit dem Handel mit ‚Grautuch‘ als Lakenart, die in den Hansestädten für den (hansischen) Fernhandel hergestellt wurde. Hier findet die Beschäftigung mit einer Art Wolltuch statt, das seine Nachfrage den skizzierten sozio-ökonomischen Entwicklungen verdankt und bislang als Teil des Textilhandels kaum wahrgenommen wurde. Statt einer allgemeinen Bezeichnung muss, so will ich zeigen, Graulaken als ein bestimmtes Produkt der Hansestädte gesehen werden, das zu einem regelmäßigen Bestandteil des Tuchhandels im hansestädtischen Wirtschaftsaustausch und im hansischen Handel wurde. Und (2) wird der Leinwandhandel v. a. nach England weit über das 15. Jh. hinaus betrachtet, um die langfristige Bedeutung der im weiteren Sinne hansestädtischen Textilherstellung nachzuverfolgen. Mit diesen Fallstudien zu einem anderen hansischen Textilhandel soll das hansestädtische Handelsnetzwerk jenseits der bekannten Wesensmerkmale weiter ausgeleuchtet und damit für ein differenzierteres Verständnis plädiert werden.

1. Die Graulaken der Hansestädte als hansische Handelsware

Wolltuche wurden in zahlreichen Hansestädten und ihren benachbarten Städten hergestellt. Der traditionellen Einschätzung, dass die dortige Wolltuchherstellung keine nennenswerte Bedeutung im Fernhandel hatte,¹⁵ stehen allerdings Belege aus verschiedensten Quellen entgegen, in denen wir unter den insgesamt eher seltenen Sortenbezeichnungen auch hansestädtisches Tuch benannt finden. Sie zeigen, dass einige Produktionsorte im weiten Raum der Hansestädte durchaus Wolltuche herstellten, die auch über die Region hinaus gehandelt wurden. Dabei finden sich vor allem westfälische und sächsische Hansestädte unter den Produzenten von Wolltuchen für den Fernhandel.¹⁶

¹² Zum Verhältnis zwischen den Poperinger Produzenten und den Hansekaufleuten bis ins frühe 16. Jh. van Werveke 1968; Holbach 1994, S. 81–85.

¹³ Dazu in Beispielen etwa Schlüter 1911 zum Verbot vom Handel mit *ungheloyden laken* IV 110; V 113; zu Schlagtüchern V 102; V 104; zur Faltung IV 104; V 106; HUB 3 Nr. 594 (Handelsverbot für ungesiegelte Laken 1348); HR 1, 2 Nr. 97 § 4, S. 111 (Faltung); HR 1, 4 Nrn. 18 § 2, S. 13; 26 § 3, S. 19; 127, S. 101; 128, S. 102; HR 1, 6 Nrn. 400 § 11, S. 396 f.; HR 2, 5 Nrn. 118, S. 61; 121 § 6, S. 65 f. (Salleisten/ Selbstenden); HR 2, 2 Nr. 354 § 7, S. 285 f.; HR 2, 4 Nr. 196 § 26, S. 135; HR 2, 5 Nr. 712 § 46.1, S. 500; 744 § 6, S. 534 (Falten und Zustecken); HR 2, 3 Nr. 598 § 10, S. 451 (Schlagtücher). HR 3, 1 Nr. 366 § 4, S. 308.

¹⁴ Holbach 1993; Holbach 2015; Hohls 1924; Hohls 1926; Huang 2015.

¹⁵ Bereits bei Stieda 1886 so bewertet.

¹⁶ Eine Zusammenschau der Belege zum Fernhandel bei Huang 2015, S. 208–228.

Im folgenden Abschnitt soll es erneut darum gehen, die Wolltuchherstellung der Hansestädte als Teil des hansischen Handels zu untersuchen. Im engeren Sinne ist dieser als Privilegienhandel, im weiteren Sinne als Fernhandel im hansischen Wirtschaftsraum zu verstehen.¹⁷ Während bisherige Untersuchungen einen Überblick über die Verbreitung der exportorientierten Wolltuchherstellung lieferten, wird im Folgenden eine spezielle Tuchart in den Blick genommen: Es soll um den Fernhandel mit Graulaken als hansestädtische Warengruppe im Tuchhandel gehen und um die Frage, wie ähnlich sich die Produkte verschiedener Hansestädte laut der überlieferten Statuten waren.

Beginnen wir mit einer allgemeinen Einschätzung der Handelsbedeutung von Grautuch. Die edierten Zollakten zeugen von einer wachsenden Bedeutung dieses Tuchtypus im nordeuropäischen Textilhandel seit dem späten 14. Jh.¹⁸ Im 15. Jh. finden sich dann zahlreiche Nennungen von Grautuch in Zollquellen – etwa in den Revaler Schiffslisten zu den Jahren 1426 bis 1431 sind immerhin 26 Pack, 10 Terling und 12 Stück Graulaken zu finden, einmal auch mit dem Verweis auf Lübecker Tuch.¹⁹ Darüber hinaus belegen auch die Revaler Kämmererechnungen einen fortlaufenden Import von Grautuchen nach Reval. Hier wurden Lübecker Graulaken etwa als Teil der Entlohnung/Kleidung städtischer Beamter eingekauft.²⁰

Die edierten Hamburgisch-Lübischen Pfundgeldlisten für die Jahre 1485 und 1486 führen Grautuch als einen der Haupttypen von Textilien auf, die über den Hamburger Hafen gehandelt wurden: Die Rechnungen für beide Jahre verzeichnen 88,5 Packen und drei kleine Packen, weiterhin 242 Stück Grautuch. Die Abgaben für einzelne Grautuche (31 von 68 Einträgen mit Grautuch) erlauben die Berechnung von einer Abgabe von meist 8 β, mitunter 7 ½ β pro Pack.²¹ Auch wenn Verpackungen von Textilien notorisch variabel in ihrem Umfang sind,²² können wir doch über die

¹⁷ Problematisierung des Begriffes bei Selzer 2010, S. 93 f.

¹⁸ Nach Auskunft der hansischen Pfundzollregister: Lechner 1935, Nr. 64 (nach Reval): 6 *grisei panni*; Pfundzollquittungen, Nr. 6 (aus Stralsund); Nirrnheim 1910, Nr. 50, 73, 75, 166, 167, 285, 313, 341, 375, 449 zu *griseus pannus* bzw. *grawe laken*; Pelech 1987, S. 9, 17, 129.

¹⁹ Sprandel 1972, Nr. 46; Jenks 2012, Nrn. 81, 93, 103, 105, 116, 162, 164, 187, 267, 315, 334, 340, 345, 346, 360, 389, 390, 432, 496, 514, 526, 527, 530, 539, 576, 673, 731, 772, 790, 793, 810, 814, 815, 836, 855, 907, 920, 942, 981, 988, 1051, 1129, 1177, 1196, 1202, 1208, 1235, 1240, 1275, 1280, 1281, 1287, 1294, 1297, 1298, 1300, 1301, 1306, 1308, 1316, 1318, 1330, 1331, 1332, 1339, 1341, 1343, 1345, 1354, 1359, 1381, 1391, 1407, 1421, 1423, 1429, 1442, 1459, 1481, 1501, 1514, 1535, 1536, 1543, 1549, 1555, 1562, 1566, 1568, 1571, 1572, 1579, 1584, 1587, 1588, 1616, 1617, 1618, 1630, 1632, 1802, 1805, 1870, 1873, 1881, 1890, 1911, 2013, 2015, 2016, 3027. Ein Beleg zu Danziger Grautuch (*grauwe laken von Gdanczik*) in Nr. 814; Vogelsang 1992, Bd. 1/L. 2, 28, 32, 33, 40, 41, 47, 47, 47, 48, 57, 60, 60, 62, 62, 65, 66, 68, 69, 73, 74, 75, 78, 79, 83, 84, 85, 93; L.3, 97; L.4 125, 134; HR 1.8 Nr. 769 f. Die unveröffentlichten Hamburger Pfundzollbücher von 1458–87 (mit Ausnahme der Bücher von 1485 und 1486, s. Hormuth/Jahnke/Loebert 2006) listen, wie eine testweise Auswertung des Jahres 1458 zeigt, ebenfalls Grautuche, hier 11 Packen und 5 Laken, vgl. Archiv der Hansestadt Lübeck, 03.04–04 Pfundzollherren, Pfundgeld 1458–1487, Jahr 1458, 4v, 5r–v, 6r, 15v, 16v, 17v, 23r–v, 32v.

²⁰ Huang 2015, S. 225, Tabelle A.29, S. 281 f.

²¹ Hormuth/Jahnke/Loebert 2006, Edition pag. 30, 46, 47, 49, 51, 56–8, 61, 62, 64, 68, 87, 88, 96; foll. 2, 12, 16, 17, 21–26, 29–31, 33, 34, 36–47, 52.

²² Einen schönen Einblick in die Problematik gibt Renken 1937, S. 141–171.

Abgaben pro Pack vermuten, dass ein Pack ca. 32–40 Tuche enthielt und also bei 40 Tuchen pro Pack über 3.800 Grautuche in den Pfundgeldlisten verzeichnet sind. Wenige Jahre später verzeichnen auch die Lübecker Pfundzollbücher der 1490er Jahre nicht näher benannte Graulaken für den Weiterhandel in den Ostseeraum, insgesamt 13,5 Packen, 6 kleinere Packen (*paxken*), 12 einzelne *laken* und einige Einträge, in denen Grautuch gemeinsam mit anderen Waren erscheint und wohl in kleineren Mengen gehandelt wurde.²³

Es spricht einiges dafür, dass die Grautuche vor allem aus den wendischen und sächsischen Hansestädten kamen. In den Lübecker Pfundzollbüchern der 1490er Jahre werden Lübecker, Wismarer und Rostocker Tuche zwar nicht durchgehend, aber wiederholt als Graulaken (*grawe laken*) ausgewiesen, deren ähnliche Preise (im Durchschnitt 4 mk für Rostocker, 5 mk für Wismarer und 5,5 mk für Lübecker Laken) am unteren Ende der Preisskala für Markentuche liegen und für eine ähnliche Qualität der Tuche sprechen. Gerade Lübecker Grautuche finden sich auch im 16. und 17. Jh. im Handel dokumentiert.²⁴ Können wir nun davon ausgehen, dass hinter den Grautuchen ohne Herkunftsangaben auch diese Sorten stecken? Nur ein Eintrag der Lübecker Pfundzollbücher erlaubt einen Preisvergleich – hier liegt das unbenannte Grautuch mit 3 mk preislich unter den Einträgen bestimmter Sorten.²⁵ Allerdings können auch Unterschiede in der Länge der Tuche oder andere Faktoren den Preis in diesem Fall beeinflusst haben. Andererseits handelt es sich meist um die gleichen Befrachter, denen die namenlosen und Sorten-Grautuche zugeordnet sind.²⁶

Nicht nur die seriellen Handelsquellen sprechen dafür, dass die Grautuchherstellung als eine bestimmte Art von Grautuchen vor allem den Hansestädten der wendischen und sächsischen Städtegruppe zuzusprechen ist. Insbesondere Lübeck wird als Hersteller benannt.²⁷ Dass Lübecks Grautuche sich im Handel einer gewissen Beliebtheit erfreuten, mag man daraus ablesen, dass Mölln die Lübecker Tuche – gut identifizierbar durch ihre rote ‚Ecke‘ bzw. Leiste – in den 1460er Jahren imitierte, wogegen Lübeck schnell Einspruch erhob.²⁸ Der Rezess eines livländischen Städtetages in Wolmar im Februar 1440 spricht dafür, dass die wendischen Grautuche einander in Qualität ähnelten. Der Rezess klagt *van korte der groven Wendeschen lakene. Darvan ys den van Rige bevalen, dat to Lubeke und anderen Wendeschen steden alume und vorder vor des not*

²³ Vogtherr 1996, S. 122, 151, 152, 260, 379, 534, 589, 594, 871, 1185, 1185, 1190, 1208, 1296, 1339, 1357, 1382, 1616, 1635, 1653.

²⁴ Der Lübecker Krämer Dunkelgud verzeichnet etwa 1501 in seinem Buch 7 Ellen *lub graw to 10 wytten*, Stockhusen 2019, fol. 31v, S. 297; STRO, Record ID 928195, 20 *Lybs gra* verzeichnet im Handel nach Opsloe, 1647 1 Terling *Lybss graa*, STRO, Record ID 777151, s. <http://dietch.soundtoll.nl/public/index.php>, letzter Zugriff am 19.02.2021.

²⁵ Vogtherr 1996, S. 871, Eintrag Nr. 12032.

²⁶ Z. B. Hinrik Segebode, Vogtherr 1996, S. 1357, Einträge 6909, 8111, 8153 – alle im Handel nach Riga 1492.

²⁷ Erste Nennungen von Lübecker Grautuch – neben weißen und gestreiften Tuchen – datieren ins späte 13. Jh. Regelmäßige Nennungen beginnen allerdings erst im 14. Jh. Holbach 1993, S. 175 f.; von Brandt 1964, S. 19.

²⁸ UBSL 10, Nr. 232 (1462).

ys to scryvende.²⁹ Auf dem Hansetag zu Lübeck im Mai 1487 werden die wendischen Städte erneut als Gruppe angesprochen, so *wart ock geclaget der Lubeschen, Wysmarschen unde Rostocker lakene halven, dat darane grot gebreck sy, dat de also gud nicht en syn, alse se wesen scholden, dat de stede, den dat belanget, to beteren willen bestellen.*³⁰ Lübeck, Wismar und Rostock – auch in den Lübecker Pfundzollbüchern der 1490er die Hersteller von Grautuch – werden hier miteinander benannt.

Neben den wendischen Städten stellten auch die sächsischen Städte Graulaken her. Sind es im Lübecker Pfundzollbuch der 1490er Jahre wendische Wolltuche, die als Grautuche kategorisiert werden können, so weist die hamburgisch-lübeckische Pfundgeldakte von 1485/86 im Vergleich mit dem zugehörigen Zolltarif von 1480 auf eine Herkunft der Grautuche aus den sächsischen Städten hin: Denn die Zollraten der Grautuche ähneln denen, die im Zolltarif für die *laken* von Magdeburg, Braunschweig und Walsrode angegeben sind.³¹ Auch diese Laken werden auf Hansetagen verhandelt, so 1423 mit Klage über die Kürze der Laken. Um den Zustand zu beheben, wurden die Städte angeschrieben, *dar men grove lakene maket, also to Meydeborch, Steendal etc., dat se de lakene lang genuch maken na (old)er wyse.*³² Unter den sächsischen Städten gab es also eine bestimmte Gruppe, in der ähnliche grobe Laken angefertigt wurden. Die Probleme bei diesem Produkt konnten anscheinend nicht auf eine bestimmte Stadt zurückgeführt werden, weshalb alle produzierenden Städte angeschrieben wurden.

Die vorgestellten Belege sprechen dafür, dass es sich bei dem genannten groben oder grauen Tuch – hier unter ‚Grautuch‘ zusammengefasst – um eine ähnliche Produktart handelte, die sich an einen massenhaften Verbrauch richtete.³³ Für diese Einschätzung sprechen nicht nur die ähnliche Bezeichnung als graue oder grobe Laken; verstreute Preisangaben weisen ebenfalls auf eine ähnliche Qualität hin. Neben den bereits thematisierten Pfundzoll- bzw. Pfundgeldbüchern finden sich ähnliche Preise etwa auch im Handlungsbuch von Vicko von Geldersens: Hier ist ein Braunschweiger Tuch mit einem Wert von 3 mk 5½ β verzeichnet;³⁴ 1405 kauft er ein Wismarer Tuch für

²⁹ HR 2, 2, Nr. 329 § 12, S. 272; Liv UB, 1, 9 Nr. 562 § 12. Siehe zu Rigas Schreiben in dieser Sache auch HR 2, 2, Nr. 335, S. 274. Ansprechpartner für die Textilherstellung der wendischen Städte war Lübeck, vermutlich als Hersteller dieser Tuche ebenso wie als führende unter den wendischen Städten. Die Klage der livländischen Städte wird auf dem folgenden allgemeinen Hansetag in Lübeck im April 1440 auch behandelt, ohne dass aus dem Rezess konkrete Bestimmungen zu entnehmen wären, HR 2, 2, Nr. 354 § 9, S. 286.

³⁰ HR 3, 2, Nr. 160 § 262, S. 166.

³¹ Hormuth/Jahnke/Loebert 2006, S. 49–50.

³² HR 1, 7, Nr. 609 § 3. Zuvor thematisiert auf den Verhandlungen zu Nowgorod, HR 1, 7, Nr. 568 § 45 f., S. 378. S. auch Huang 2015, S. 224.

³³ Jeggle hat dazu in Anlehnung an die Theorie der *Worlds of Convention* für die vor moderne Textilherstellung bereits in verschiedene Angebot-Nachfrage-Szenarien unterschieden. Hier fiel Grautuch in den Bereich der massenhaften Herstellung generischer Alltagsware. Bei einer solchen Nachfrage sind größere Schwankungen innerhalb der Produktklasse möglich, die Textilien trotzdem substituierbare Angebote. Jeggle 2011, S. 128.

³⁴ Nirrnheim 1895, S. LXIX, Nr. I 204.

3 mk 4 sl. 3 s., 1406 für 3 mk 2 sl. ein.³⁵ Vieles spricht also für Übereinstimmungen in der Produktgruppe bzw. Marktorientierung.

So lässt sich im Umkehrschluss vermuten,³⁶ dass mit den *grawen lakene, die van oostwaerds comen*³⁷ in den hansischen Privilegien insbesondere, wenn nicht ausschließlich, die sächsischen und wendischen Grautuche gemeint sind. In dieser gesonderten Behandlung von grauen bzw. *groven* Laken im Handel können wir auch über den Fernhandel mit diesen Textilien hinaus einen im engeren Sinne hansischen Handel sehen. In unserem hansischen Kontext ist weiter hervorzuheben, dass im Fernhandel allein Hansestädte als Produzenten des gehandelten Grautuchs benannt werden, wenn auch offenkundig etwa Mölln zulasten Lübecks versuchte, sein Wolltuch in den Handel einzubringen. Die Konzentration einer auf den Fernhandel orientierten Herstellung von Graulaken v. a. in den Hansestädten mag sich aus ihrer Anbindung an den (hansischen) Fernhandel ergeben, vielleicht auch daraus, dass es sich hierbei um die größeren Städte der Regionen handelte.

Dabei ist die Herstellung von Grautuch grundsätzlich nicht auf bestimmte Städtegruppen zu begrenzen. Osnabrücker Grautuch wird etwa selten in den Handelsquellen des 15. Jh.s erwähnt.³⁸ Auch in Dortmund wurden nach Auskunft der Statuten von 1472 Graulaken hergestellt,³⁹ allerdings wird in den Lübecker Pfundzollbüchern und Revaler Kämmereibüchern bei Dortmunder Tuch nicht auf Grautuch verwiesen und es liegt dazu mit seinem Lakenpreis deutlich über den dort ebenfalls geführten wendischen Grautuchen.⁴⁰

Der Fernhandel mit Grautuchen konzentrierte sich also nach den bisher bekannten Quellen deutlich auf bestimmte Städte(gruppen), nämlich die wendischen und sächsischen Hansestädte. Bestanden nun innerhalb der Regionen größere Ähnlichkeiten im ‚Produktdesign‘ oder ergibt sich die regionale Ansprache der Produktsorte eher aus der wirtschaftspolitischen Organisation, die etwa Probleme wie Warenmängel interregional kommuniziert? Bestanden ggf. Ähnlichkeiten zwischen den Grautuchen ganzer Regionen oder beschränkt sich eine angegliche Produktion wiederum auf nur wenige Städte einer Region?

Der Frage, ob zwischen den Produkten regional oder gar übergreifend Ähnlichkeiten bestanden, können wir über eine Beschäftigung mit den Produktionsvorgaben der einzelnen Städte näherkommen. Denn grundsätzlich lässt sich feststellen, dass

³⁵ Stieda 1921, Nr. 15.

³⁶ Die Überlegung, dass es sich hier um eine bestimmte Produktion der wendischen und sächsischen Hansestädte handelte, habe ich zuerst in meiner Doktorarbeit angestellt, Huang 2015, 223–226.

³⁷ So im Handel nach Brügge bereits im 14. Jh. benannt, alternativ auch *grau Oestersche laken*. Die Stapelrechte der Niederdeutschen erlaubten es ihnen, Grautuch in Brügge ohne *hallegheit* zu verkaufen, HR 1, 3 Nr. 239 § 8, S. 227 (1358); HUB 3 Nr. 430 § 16 (1359); HUB 3 Nr. 452 § 54; HUB 3 Nr. 497 § 47 (1360); HUB 3 Nr. 499, S. 270. Weiterhin in hansischen Privilegien für die niederländischen Territorien im 15. Jh., hier oftmals mit eigenen Zolltarifen, die nur halb so hoch waren wie solche für andere Tuchpacken: HUB 4 Nr. 980; HUB 7 Nr. 42; HUB 8 Nr. 290 § 1; HUB 8 Nr. 372; HUB 8 Nr. 382; UBStL 4 Nr. 562, S. 628, 630. Siehe dazu bei Huang 2015, S. 203–207.

³⁸ Huang 2015, S. 211 f.

³⁹ Lüdicke 1903, II. §§ 7, 11 f., S. 13 f.

⁴⁰ Huang 2015, S. 222, Tabelle A.27, S. 279.

für die sächsischen oder wendischen Städte keine gemeinsamen Produktionsvorgaben überliefert sind, wie es etwa in Preußen der Fall war.⁴¹ Soweit für einzelne Städte Ordnungen der Weber überliefert und veröffentlicht sind, wollen wir diese im Folgenden vergleichend analysieren. Dafür können wir für das 14. und 15. Jh. die Statuten der Wollenweber der wendischen Städte Hamburg (1400–1450),⁴² Lübeck (1477),⁴³ Wismar (1387, 1417)⁴⁴ und Lüneburg (1432)⁴⁵ und der sächsischen Städte Braunschweig (1488),⁴⁶ Göttingen (1476)⁴⁷ und Hildesheim (1438, 1440, 1450)⁴⁸ heranziehen. Neben bekannten Produzenten von Fernhandelsware (Lübeck, Wismar, Braunschweig und Göttingen) wurden hier bewusst auch nur regional bekannte Produktionsorte einbezogen, da diese uns den Vergleich innerhalb der Region ermöglichen.

Beginnen wir damit, die allgemeine Aussagekraft der Statuten zu den im Handel verkehrenden Textilien einzuschätzen. In den Ordnungen werden grundsätzlich oft verschiedene Tucharten benannt, so wird für Hamburg etwa unterschieden in beste, gemeine und grobe Laken, in Lübeck in *rinklaken*, braune, graue und weiße Laken, in Wismar und Hildesheim in graue und weiße Laken, in Göttingen in grobe und gute Laken. In Hildesheim, Lüneburg, Göttingen und Wismar werden die Laken auch nach ihren Maßen bezeichnet bzw. unterschieden, dabei in kleine, schmale und kurze oder breite Laken. Alleine die Braunschweiger Amtsrolle bezieht sich speziell auf die Produktion der *groveken* bzw. *sulfgrawen laken*. So sind graue Laken durchaus verbreitet, aber nur ein Teil der Produktpalette eines Amtes bzw. einer Gilde.

Die Informationen zu Art und Qualität der Wolle variieren deutlich. Oft wird in Statuten aber die allgemeine Qualität thematisiert, z. B. in den Göttinger Statuten als *gude grove wulle* oder in Hildesheim als ‚beste Wolle‘; alternativ wird auch auf die Zeit der Schur verwiesen, etwa in den Braunschweiger Statuten auf die Winterwolle oder für die Lübecker *rinklaken* auf eine Mischung von guter Herbst- und Winterwolle und in Lüneburg je nach Art der Tuche auf Winter- und/oder Sommerwolle, weiter, dass für braunes Tuch keine Raufwolle (*ropwulle*) zu verwenden ist, während bei Lübecker weißem Tuch der Schussfaden (*wevel*) mit weißer Lammwolle gemischt sein soll. Mitunter wird die Herkunft thematisiert, so soll Hamburger grobes Tuch von *Hadelerscher wulle und anderer grover wulle* gefertigt sein, Lübecker *rinklaken* sollen

⁴¹ Zur preußischen Wolltuchherstellung auch in Konkurrenz zur polnischen s. Huang 2013, 27–30. Benennt auch die Gewerberolle für die preußischen Wollenweber von 1402 die Wolltuche nicht als Graulaken, so ist diese Bezeichnung doch in späteren auf das Gewerbe Bezug nehmenden Bestimmungen zu finden, HR 1, 7 Nr. 467 § 13, S. 283; HR 1, 8 Nr. 132 § 3, S. 87 f.; Toeppen 1874–1886, Bd. 1, Nrn. 64B (Weberordnung 1402), 257 §§ 4 f. (1418), 275 (1419), 307 (1422), 362, 363 (1427); Toeppen 1874–1886, Bd. 2, Nrn. 214, 244 § 20 (1441), 383 § 25, 396 § 14 (1444), 410 § 14 (1445).

⁴² Rüdiger 1874, S. 304–308.

⁴³ Wehrmann 1872, Nr. 65, S. 494–499.

⁴⁴ Burmeister 1838, Nr. 7, S. 54–57.

⁴⁵ Bodemann 1883, S. 249–251.

⁴⁶ Vollmer 1913, S. 14, 107, 113, 148; StA Braunschweig, G VIII: 154.

⁴⁷ von der Ropp 1907, Nr. 225, S. 369–371.

⁴⁸ Doebner 1890, Nrn. 315 (S. 223–233), 371 § 31 (S. 327), 729 f. (S. 623–625). Dazu auch Holbach 1993, S. 154, 159 f.

von *binnenlandescher wulle*, braunes Tuch von guter *sundesche* Wolle (aus Stralsund) und das Grautuch aus *Luneborger heitwulle* gemacht sein.

Weiterhin wird das Aufbäumen des Webstuhls in den Statuten regelmäßig diskutiert. Die Anzahl der *genge* oder *streng*e auf dem Webstuhl und zusätzlich entweder die Fäden (*fedeme*) pro Gang oder die *pipen*. *Genge* und *streng*e sollten sich dabei entsprechen: Die Gänge sind Kettfadenbündel, wobei 24 Fäden je Gang auch in Norddeutschland üblich waren, aber Variationen sind möglich. Bei *pypen* handelt es sich um die Spulen, auf welche die Fäden in Vorbereitung des Aufbäumens aufgebracht werden und die Anzahl der Spulen ist zu verdoppeln, um die Fadenzahl zu erhalten.⁴⁹ Nicht zuletzt geben die Statuten oft die vorgegebene Länge und/oder Breite der Tuche in Ellen an, auf dem Webstuhl, nach dem Walken oder auf dem Rahmen.⁵⁰

Wie stellen sich nun die Grautuche in den Statuten dar? Zeigen die so benannten Tuche Gemeinsamkeiten? Allein bei den Längenangaben lassen sich deutliche Übereinstimmungen zwischen den Produktionsorten feststellen.⁵¹ Insgesamt zeigen die Statuten schon aufgrund ihres unterschiedlichen Informationsgehalts keine durchgehenden eindeutigen Übereinstimmungen innerhalb oder zwischen den Regionen. Das beginnt bei der Benennung von Graulaken als graue oder grobe Laken – in Wismar und Hildesheim auch zusammen mit den Vorgaben für weiße Laken genannt. Graues und grobes Tuch wird nur im Braunschweiger Statut (1488, ‚*De groveken*‘) explizit gleichgestellt, das von ‚*sulfgrawe laken*‘ (selbstgraue Laken) spricht. Während sonst von groben oder grauen Laken die Rede ist, werden graue Laken in Wismar als ‚bestes Tuch‘ bezeichnet. Unter den betrachteten Städten wurde allein in Lüneburg kein Grautuch hergestellt.

In allen überlieferten Statuten finden sich Hinweise auf eine Länge der Laken von (um die) 30 Ellen – regionale und Fernhandelsprodukte unterscheiden sich hier nicht. Graulaken als Handelsware wiesen also scheinbar metrische Ähnlichkeiten auf. Dem entspricht ein Beleg vom Städtetag in Wolmar 1434, der die gewohnte Länge der *groven lakene* von 32 Ellen fordert.⁵² Auf welches Ellenmaß sich die Städte beziehen, bleibt unklar, vermutlich stimmte die Angaben aber mit den in den Statuten gegebenen Längen für Grautuch überein. Der Beleg bestätigt diese gemeinsame Charakteristik der Graulaken.

⁴⁹ Vgl. zum Aufschären in mittelalterlichen Statuten Cardon 1998, S. 360–369, zu den üblichen 24 Fäden 365. Allerdings zeigen die Statuten, dass auch 30 Fäden in Nord- und Mitteldeutschland gebräuchlich sein konnten, vgl. Tabelle 1. Zu *pypen* auch Vollmer 1913, S. 113, Anm. 4. Ich danke Riina Rammo für die aufschlussreichen Diskussionen zu diesem Thema – in Zusammenarbeit soll eine Analyse der Statuten in den kommenden Jahren methodisch weiter ausgearbeitet werden.

⁵⁰ Dabei hatte ein gewalktes Tuch noch etwa 70–80 Prozent des gewebten Tuches, wie Angaben in Statuten zu berechnen erlauben, vgl. Wehrmann 1892, Nr. 30, §§ 2, 4, S. 301 f. (Lübeck 1553); Breen 1902, S. 41–47 (Amsterdam 1413).

⁵¹ Die weitestgehend übereinstimmenden Ellen – Braunschweig rd. 57 cm, Hildesheim rd. 56 cm, Hamburg rd. 57 cm, Lübeck rd. 58 cm – gestatten eine annähernde Vergleichbarkeit der Ellenmaße. Dabei scheinen regionale Übereinstimmungen bestanden zu haben: Die Goslarer Elle ist mit 57,5 cm überliefert, Deutsche Inschriften Online, DI 45, Stadt Goslar, Nr. 19 (Christine Magin), in: www.inschriften.net, urn:nbn:de:0238-di045g008k0001905, letzter Zugriff am 7.2.2021. Auch die Lüneburger Elle im 15. Jh. ist mit rd. 58 cm überliefert, DI 100, Inschriften Stadt Lüneburg, Nr. 183(†) (Sabine Wehking), in: www.inschriften.net, urn:nbn:de:0238-di100g019k0018309, letzter Zugriff am 7.2.2021.

⁵² Huang 2015, S. 225; HR 2, 1 Nr. 226 § 16, S. 152.

Während wir feststellen können, dass sich die Braunschweiger und Göttinger Graulaken auch in ihrer Kettfadenzahl (Fäden x Gänge) und der als grob angegebenen Qualität entsprechen, weisen die Hildesheimer Laken im Vergleich eine geringere Fadenzahl auf. Wenn auch die herangezogenen Statuten es nur sehr eingeschränkt erlauben, für die wendischen Städte Schlussfolgerungen zu ziehen, können wir doch Unterschiede zwischen den Hamburger Graulaken, die uns im Fernhandel nicht begegnen,⁵³ und den Lübecker Laken erkennen. Deren Breite von 51 Gängen spricht aber dafür, dass es sich hier, wie auch bei den Wismarer Laken, um breite Laken handelte. Hamburger und Wismarer Laken unterscheiden sich weiter in der benannten Wolle darin, dass die nicht näher auf Sommer- oder Winterschur festgesetzte Wolle in Wismar zur Herstellung ‚bester‘ Laken genutzt wurde, dass es sich hier also wohl um eine feinere Wolle handelte. Um bei den wendischen Städten die Wolltuchproduktion besser vergleichen zu können, müssen weitere Statuten und, soweit auffindbar, andere Quellen herangezogen werden.

Gruppe	Jahr	Prod.-Ort	Gänge/ strenge	Fäden	Länge (Ellen)	Größe	Art	Wolle	Qualität
Sächs.	1488	Braunschweig	42	[30] ¹	[27/30] ²	k. A.	<i>sulfgrawel/ groveken</i>	Winterwolle	Grobe
	1476	Göttingen	42	30	30	k. A.	k. A.	k. A.	Grobe
	1438/ 1440	Hildesheim	48/42	24	30/32	breite/ schmale	<i>graw & with</i>	k. A.	k. A.
Wend.	1400/ 1450	Hamburg	40	24	30	k. A.	k. A.	Grobe	Grobe
	1477	Lübeck	51	[30] ³	k. A.	[breite] ⁴	<i>graw</i>	k. A.	k. A.
	1387/ 1417	Wismar	k. A.	k. A.	k. A.	breite	<i>graw & with</i>	Schurwolle	Beste

Quellen: Vollmer 1913, S. 113; StArchiv Braunschweig G VIII: 154; von der Ropp 1907; Doebner 1890, 315, S. 225 (1438), 371 § 31, S. 327; Rüdiger 1874; Wehrmann 1872, Nr. 65, S. 494–499, Nr. 30, S. 300–304; Burmeister 1838, Nr. 7, S. 54–57.

Anmerkungen:

¹ Die Angabe 15 *pipen* im Statut als Fadenspulen zum Aufbäumen kann übertragen werden in eine Fadenzahl von 30 Fäden je Gang.

² Die Länge der *groveken* ist nicht eindeutig bestimmbar, die Auswertung von Vollmer auch zu weiteren Statuten spricht aber für oben gegebene Werte.

³ Die Lübecker Statuten von 1553 nennen diese Fadenzahl und es ist wahrscheinlich, dass lokal über die Zeit hinweg dieselbe Fadenzahl beim Aufschären zur Berechnung verwendet wurde. Dafür spricht die Hildesheimer Überlieferung der Statuten von 1438, 1440 und 1450, vgl. Doebner 1890, Nrn. 315, 371 § 31, 623, 730.

⁴ Im Vergleich mit den Angaben zu anderen Laken und v. a. den Hildesheimer Statuten ist davon auszugehen, dass es sich bei 51 Gängen um ein breites Laken handelt.

Tab. 1: Graulaken in den Statuten sächsischer und wendischer Hansestädte im Vergleich.

⁵³ Hamburger Tuch wird zwar in den Zollquellen genannt, aber ohne die Charakterisierung als Grautuch, Huang 2015, S. 214, 222.

Der Vergleich der Statuten zeigt, wie schwierig es ist, die in den Handelsquellen genannten Tuche klar definierten Produktionsvorgaben zuzuordnen (s. Tabelle 1). Wichtig ist die Beobachtung, dass fast alle Gilden mehrere Tucharten herstellten. Auch hieraus ergibt sich eine notwendige Unterscheidung der Handelsquellen in graue, weiße und andere Laken, die sich als Produkte in Maßen und verwendeten Rohstoffen deutlich unterscheiden konnten. Entsprechend ist es wichtig für unser Verständnis des Textilhandels zu fragen, welches Produkt einer Stadt jeweils im Handelsverkehr nachzuweisen ist.

Erste Gemeinsamkeiten lassen sich bei allen Schwierigkeiten feststellen: bei den Maßen der Graulaken und der Kettfadenzahl; weiter bei der als ‚grob‘ benannten Qualität der sächsischen Graulaken; bei den wendischen Städten Lübeck und Wismar – die in den Handelsquellen wiederholt als Warengruppe benannt werden – in ihrer Einordnung als breite Tuche, wobei in der Kettfadenzahl zugleich ein Unterschied zu den sächsischen Tuchen liegt. In beiden Regionen zeigen sich Unterschiede zu Hildesheim und Hamburg, deren Grautuche bislang nicht im Fernhandel belegt sind.

Auch sprechen die oben vorgenommene breitere Auseinandersetzung mit den in den Statuten genannten Rohstoffen und die überlieferten Lakenpreise dafür, dass in den hier untersuchten Städten eine ähnliche, regionale Wolle verarbeitet wurde. Die Herstellung v. a. von Wolle im Gebiet der sächsischen Städte wie in dem der politischen Organisation nach den wendischen Städten zugeordneten Lüneburg nahm parallel zu den zunehmenden Nennungen von Grautuch in den Handelsquellen ebenfalls zu.⁵⁴

Fassen wir die vorgestellten Überlegungen zusammen, so sprechen Handelsquellen und Statuten dafür, dass Grautuch eine bestimmte Produktgruppe bzw. einen Tuchtyp darstellt. Wenn auch nicht von einer einheitlichen Ware gesprochen werden kann, so zeigen die Tuche doch ausreichende Ähnlichkeiten, um eine substituierbare Massenware bereitzustellen. Was die Verortung der Grautuchherstellung für den Fernhandel in den Hansestädten anbelangt, handelt es sich in der Tat bei den bisher im (hansischen) Handel nachgewiesenen Grautuchen um hansestädtische Ware. In Bezug auf die besondere Rolle, die hier den sächsischen und wendischen Städten zugesprochen wurde, ist einschränkend festzustellen, dass einerseits auch andere Regionen Grautuche für den Fernhandel herstellten und andererseits nicht alle Grautuche aus den dortigen (Hanse-)Städten für den Fernhandel gedacht waren.

Die hier vorgelegte Analyse ließe sich geographisch und zeitlich ausweiten. Eine systematische Recherche nach Grautuchen, die speziell in den Hansestädten der benachbarten Regionen des heutigen nord- und mitteldeutschen Raumes hergestellt wurde, würde erlauben, die Verbreitung dieser hansestädtischen Wolltuchproduktion über den Wirtschaftsraum genauer nachzuvollziehen. Eine weitergehende Auseinandersetzung mit Grautuchen als Handelsware und also der Nachfrage nach diesem Produkt im regionalen und Fernhandel vom 14. bis ins 17. Jh. würde einen Beitrag zu einer Ausdifferenzierung der vormodernen Textilmärkte leisten. Eine Ausweitung v. a. des Vergleichs der Produktionsvorgaben für kommerziell ausgerichtete Tuchherstellung verspricht Einsichten in die mehr oder minder spezifischen Qualitäten von

⁵⁴ Blaschke 1974, S. 67–74; Sprandel 1970, S. 99–103; Wehrmann 1872, S. 495.

Handelstextilien. Wofür Bezeichnungen als graues, weißes, grobes oder bestes Laken stehen und wie weit damit bestimmte Charakteristika assoziiert sind – das kann auf Grundlage einer größeren Zahl an Statuten weiter nachverfolgt werden und verspricht ein besseres Verständnis der textilen Produktions- und Absatzmärkte.

2. Der Leinwandhandel nach London

Während hansestädtische Wolltuchsorten insgesamt unregelmäßige Gäste in den Handelsquellen sind, war Leinwand ohne Zweifel eine hansische Exportware von erstem Rang. Dies gilt insbesondere für den gut dokumentierten Englandhandel.⁵⁵ Dass England bis über die Hansezeit hinaus wichtigster Absatzmarkt für Leinwand blieb, wird im Folgenden zu zeigen sein. Nicht nur werden damit längere Entwicklungsbögen des hansischen Leinwandhandels nachvollzogen; auch wird das Hansische am Leinwandhandel und damit die Wirkung des Städteverbands selbst in der Sicherung und Organisation des Handels thematisiert. Damit geht es hier auch um die Frage, welche Rolle die Hanse im Handel mit dieser Ware über die Dauer ihres Bestehens spielte.

Der Aufstieg der Leinwand als Handelsware begann dabei im 14. Jh. Zwar nahm die kommerzielle Leinwandherstellung bereits seit dem 13. Jh. zu; doch erst seit Mitte des 14. Jh.s wurde Leinwand in erheblichen Mengen über weite Strecken gehandelt. In den Niederlanden und in den westfälischen und sächsischen Städten, in geringerem Maße auch in Preußen, entwickelte sich im 14. Jh. bald eine massenhafte Leinenherstellung, die im Hennegau und mindestens in den westfälischen Hansestädten Osnabrück, Münster und Herford auch über Zentralmärkte massenhafte ländliche Produktion gemeinsamen Qualitätsstandards unterwarf. In den genannten Gebieten sollte die Leinwandherstellung für den Fern- und v. a. Englandhandel für Jh.e von Bedeutung sein.⁵⁶

Es ist ein Glücksfall, dass gerade für den wichtigsten Absatzmarkt im vormodernen Leinwandhandel mit den Londoner Zollakten eine aussagekräftige serielle Quelle vorliegt. Zwar dokumentieren die Ende des 14. Jh.s einsetzenden *Particulars of Account* zu keinem Zeitpunkt die Gesamteinfuhren von Textilien für ein ganzes Rechnungsjahr,⁵⁷ geben aber doch bemerkenswerten Einblick in die gehandelten Mengen und Sorten. Bereits in den 1390er Jahren bestand ein umfangreicher Leinwandimport nach London, wobei Textilien aus dem Gebiet der Hansestädte einen erheblichen Anteil am Handel hatten. Soweit die Gesamtimporte von Leinwand nach London aus den Zollakten

⁵⁵ Huang 2015 – inzwischen sind die Zollakten, die Grundlage der Arbeit waren, auch als Edition veröffentlicht bei Jenks 2016–2019, s. <https://www.hansischergeschichtsverein.de/london-customs-accounts>. Insgesamt soll die Reihe schließlich 43 Bde. umfassen.

⁵⁶ Sabbé 1943; Aubin 1964, S. 7–14; Hohls 1924; Hohls 1926; Huang 2015, S. 83–95, 99–112; Huang 2013, S. 27–32.

⁵⁷ Zahlreiche Akten dokumentieren kein vollständiges Rechnungsjahr; *Petty Customs*-Akten erfassen nur auswärtige Importeure, d. h. im Fall der Leinwandimporteure fast ausschließlich Hansekaufleute; *Tunnage and Poundage*-Akten dokumentieren theoretisch Einheimische und Auswärtige, wobei Hansekaufleute allerdings für die Jahre der Zollakten ausgenommen waren und deswegen nicht erfasst sind. S. Huang 2015, S. 34–40.

bereits errechnet wurden, stellt das Rechnungsjahr 1442/43 einen Höhepunkt dar, mit Importen von insgesamt über 440.000 Ellen Leinwand (s. Tabelle 2). Betrachtet man vollständig überlieferte Rechnungsjahre, so macht die Leinwand aus dem Hanseraum im Schnitt gut ein Drittel der Importe aus. Höhere Anteile finden sich immer dann, wenn die Zollakten v. a. Hansekaufleute dokumentieren (*Petty Customs*-Akten) – der Export eigener Gewerbeproduktion war also wichtig für die Kaufleute im Englandhandel.

Jahr	Leinwandimporte gesamt	Andere Leinwandsorten	in %	Hansestädtische Leinwandsor-	in %
1390/91 – PC				75.625	
1420/21 – PC	2.080	600	28.85 %	1.480	71.15 %
1428/29 – TP	238.827	162.899	68.21 %	75.928	31.79 %
1435/36 – PC	2.366	1.598	67.54 %	768	32.46 %
1438/39 – PC	42.758	18.903	44.21 %	23.855	55.79 %
1442/43 – TP	440.281	372.628	84.63 %	67.653	15.37 %
1449/50 – TP	305.040	233.483	76.54 %	71.557	23.46 %
1480/81 – PC	355.507	212.264	59.71 %	143.243	40.29 %
1487/88 – TP				0	
1490/91 – PC				81.962	
1494/95 – TP				8.400	
1502/03 – PC				85.950	
1506/07 – PC				64.960	
1507/08 – PC				50.650	
1512/13 – PC				376.200	
1513/14 – PC/TP				127.750	
1534/35 – PC				282.250	
1536/37 – PC				262.850	

Quellen: Huang 2015, Anhang Tabelle A.2, S. 243; Jenks (ed), *The London Customs Accounts, Part IV*, Bde. 6-8, 10-11, 17-18.

Anmerkungen: PC = *Petty Customs*; TP = *Tonnage and Poundage*, s. Huang 2015, S. 35–38.

Es wurden Zollakten berücksichtigt, die vollständig die Importe eines Rechnungsjahres abbilden (29.9.–29.9.) und keine schweren Schäden aufweisen. PC-Akten dokumentieren nur die Textilimporte von auswärtigen Kaufleuten; TP-Akten hier aufgrund bestehender Befreiungen nur Einheimische und Nicht-Hansekaufleute. Die Angaben in den Zollakten konnten für die zusätzlich ausgewerteten Akten ab 1506/07 zu über 95 Prozent in Ellen geschätzt werden, mit folgenden Auflösungen: Rollen = 600 Ellen, s. Huang 2015, S. 50; Friedland, S. 298. Packen = 1.300 Ellen, halbe Packen = 900 Ellen, Stück = 20 Ellen errechnet aus den Zollakten, wobei hier allerdings Ungenauigkeiten in Kauf genommen werden müssen.

Tab. 2: Die Leinwandimporte nach London, 1390/91–1536/37.

Die führende Bedeutung, die der Leinwandhandel seit Ende des 14. Jh.s erlangte, setzte sich bis ins 16. Jh. und darüber hinaus fort. Für diesen Beitrag wurden auch die Zollakten der Rechnungsjahre 1506/07 bis 1536/37 erstmals auf Textilimporte aus dem Raum der Hansestädte ausgewertet. Die ermittelten Importe in Ellen⁵⁸ erlauben dabei die Schlussfolgerung, dass der Handel mit Leinwand aus den Gebieten der Hansestädte nach England (und wohl der Leinwandhandel insgesamt) im ersten Drittel des 16. Jh.s an Umfang deutlich zunahm. Importierten die Hauptimporteure hansestädtischer Leinwand im 15. Jh. meist um die 70.000 bis 80.000 Ellen in einem Jahr,⁵⁹ so sind 1512/13 hansische Importe allein der ‚eigenen‘ Leinwand in Höhe von 376.200 Ellen nachvollziehbar; 1534/35 und 1535/36 waren es 282.250 bzw. 262.850 Ellen aus dem Gebiet der Hansestädte. Für die Hansestädte war die in der Stadt und mehr noch im Umland hergestellte Leinwand zunehmend wichtiges Handelsgut insbesondere im Englandhandel.

Nehmen wir nun die Sorten und mehr noch die produzierenden Landschaften in den Blick,⁶⁰ um die interregionalen Beziehungen im Handel bis ins 16. Jh. hinein zu beleuchten (s. Tabelle 3). Die importierten Sorten stammten v. a. aus Westfalen, aus dem Gebiet der sächsischen Städte und in geringerem Umfang aus Preußen. Die Herkunft

⁵⁸ Wie bereits bei Friedland 1960 ersichtlich, wurden die Textilien in unterschiedlichen Einheiten gehandelt – Importe von Leinwand sind zu um die 60 Prozent in Ellen nachvollziehbar, zu weiteren gut 30 Prozent in Rollen. Dabei unterscheiden sich Rollen in Transportverpackungen variablen Umfangs und eine feste Mengenangabe entsprechend der (theoretisch immer gleichen) Maße eines Tuches. Letztere feststehende Mengenangabe kann im späten 15. Jh. v. a. für die westfälische Leinwand aus Herford, Münster und Osnabrück mit 600 Ellen festgesetzt werden. Auch in den Akten für das 16. Jh. konnten etwa die Rollen hannöversche Leinwand auf meist 600 Ellen bestimmt werden. Huang 2015, S. 50; Friedland 1960, Beilage II, Anm. 26. Weitere sechs Prozent der Einträge geben die Importe nur in Packen an – Transporteinheiten mit variablem Umfang. Anhand der Einträge zu Sorten aus dem Gebiet der Hansestädte konnten 127 Angaben zu Packen und halben Packen verwertet werden, die Mittelwerte von rd. 1300 bzw. 900 Ellen ergaben (mit einer durchschnittlichen Abweichung vom Mittel von 161 bzw. 184 Ellen), welche zur Auflösung der Packen-Angaben herangezogen wurden. Nur wenige Einträge geben Stück Tuch an. Auf Grundlage von fünf Einträgen aus der Auswertung zu den Textilien des Hanserraums wurde ein Mittelwert von 20 Ellen ermittelt, der zur Auflösung der Angaben in Ellen herangezogen wurde. Da nur wenige Einträge in Stück angegeben sind, ist hier keine große Verzerrung der Zahlen zu befürchten, auch wenn gerade Stück-Längen-/Maße keineswegs einheitlich waren. Nur zu 22 Beobachtungen von 670 können keine Ellenangaben errechnet werden, weil entweder keine Angaben zur Konversion der Einheit (*fardel*, *yard*) oder keine nutzbaren Mengenangaben vorlagen.

⁵⁹ Huang 2015, S. 194.

⁶⁰ *Westfale* wurde nicht zu den westfälischen Städten zugerechnet, sondern als eigene Sorte behandelt, da um 1400 mutmaßlich auch sächsische Produktion hierzu zählte, s. Huang 2015, S. 71–75. Produzierende sächsische Städte waren Braunschweig, Göttingen, Hannover, Uelzen (auch als *hinderland* bezeichnet) und auch das altmärkische Salzwedel wird hier zugeordnet. Ich hatte mich dafür ausgesprochen, das bereits im 15. Jh. auftauchende *hinderlande* als Hanfleinwand vermutlich aus Preußen zu verstehen, Huang 2015, 60. Ehrenberg kann aber für das 16. Jh. auf Grundlage der Hoep'schen Handlungsbücher zeigen, dass es sich hierbei um Uelzener Leinwand handelte, weshalb die Importe des 16. Jh.s als Uelzener Waren aufgenommen wurden, vgl. Huang 2015, 58–61; Ehrenberg 1896, S. 298 f. Da sich bei Wolle etwa *heytwulle* o. Ä. auch auf die Heide bezieht (s. Abschnitt I), liegt die Vermutung nahe, dass auch *hedlaken* der dortigen Produktionslandschaft zuzuordnen ist. Der westfälischen Region zugerechnet wurden neben den bedeutenden Sorten Osnabrück, Münster und Herford auch geringe Importe Lemgoer und Kölner vermutlich Leinwand zugerechnet. Aus Preußen wurde alleine *canvas*, Hanfleinwand, importiert.

und Zusammensetzung der Leinwand wechselte über die Zeit hinweg, zunächst mit *Westfale* und *Prucie* als regional benannte Sorten, weitgehend abgelöst in den 1420er Jahren von der Leinwand der sächsischen Städte Braunschweig, Göttingen und dem altmärkischen Salzwedel. Während die westfälischen Städte Münster, Herford und Osnabrück seit der Jahrhundertmitte regelmäßigen Anteil an den Leinwandeinfuhren nach London nahmen, taucht das ebenfalls den sächsischen Städten zugehörige Hannover erst nach dem Frieden von Utrecht auf. Die Expansion des Leinengewerbes seit dem 14. Jh. in den Gebieten der sächsischen und westfälischen Städte ruht dabei auf einer langen Tradition der Leinenherstellung, die bis ins Hochmittelalter zurückreicht und deren Kommerzialisierung bereits im 13. Jh. begonnen hatte.⁶¹

Im Großen und Ganzen verändert sich das Sortiment der Sorten aus dem Hanseraum über die Zeit hinweg nur wenig. Auch im 16. Jh. noch wurde in großen Mengen Leinwand aus Salzwedel und Osnabrück, mit etwas Abstand gefolgt von Hannover, in deutlich geringerem Umfang von Herford und Münster⁶² nach London importiert – alte Bekannte aus dem 15. Jh. Darüber hinaus sind nun auch in größerem Umfang *hedlaken* zu finden, als ‚Wergleinwand‘⁶³ charakterisiert und vermutlich aus dem Gebiet der sächsischen Städte kommend.⁶⁴ In geringem Umfang erscheinen auch Göttinger Leinwand und Uelzener *hinderland*.⁶⁵ Weitere importierte Sorten aus verschiedenen Regionen werden nur in unbedeutenden Mengen gehandelt.

Wir wissen bei Leinwand insgesamt nur wenig darüber, wie sich die gehandelten Sorten bzw. Produktionsgebiete über die Zeit hinweg entwickelten. Veränderte sich das Produkt, das uns unter der gleichen Bezeichnung über Jh.e begegnet? Während andere Produktionsorte noch der Bearbeitung harren, hat für Münster Jeggle eine Studie vorgelegt, die uns einen Blick ins 16. und 17. Jh. erlaubt.⁶⁶ Leinwand aus Münster wurde wohl seit dem 15. Jh. nach London und auch v. a. über Lübeck nach Osten und Norden sowie in die Niederlande gehandelt.⁶⁷ Über den hansischen Wirtschaftsraum hinaus wurde sie im 16. Jh. auch über Frankfurt nach Süddeutschland und Italien gehandelt und über Spanien in den Atlantikhandel eingebracht.⁶⁸ Die Leinwandherstellung für

⁶¹ Aubin, S. 7–12; Huang 2015, S. 90, 93, 99 f.

⁶² Dazu auch Jeggle 2009, zum Englandhandel im 16. und bis ins 17. Jh. S. 158–160.

⁶³ Das ‚Werg‘ bezeichnet Fasern von niedriger Qualität, ein Abfallprodukt bei der Verarbeitung von Flachs oder Hanf, s. Art. ‚Werg‘, bereitgestellt durch das Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache, <<https://www.dwds.de/wb/Werg>>, letzter Zugriff am 20.02.2021. Einen Eindruck von den Qualitätsunterschieden vermittelt ein in der Europeana verzeichnetes Objekt von 1837, mit Beispielen zu ‚Rupfenleinwand; Wergleinwand; Gebleichte Leinwand aus Flachs; Weißgarnige Leinwand, Rupfen oder Segelleinwand; Hachelwerg = leinwand; Feine Flachsleinwand (Reisten oder Schleyer-Leinwand); Gestreiftes Leinenzeug auf Kleider (historische Bezeichnung)‘, s. https://www.europeana.eu/en/item/15514/TGM_30546, letzter Zugriff am 20.02.2021.

⁶⁴ Ehrenberg 1896, S. 298; Friedland 1960, Beilage II, Anm. 13.

⁶⁵ Siehe Anm. 60.

⁶⁶ Jeggle 2009.

⁶⁷ Huang 2015, S. 107, 209, Anhang A.3, S. 244–249.

⁶⁸ Geschäfte der Münsteraner Leinenhändler, Hauptexporteure der Leinenherstellung des Umlands, sind auf den etablierten Leinenmärkten bis in die 1630er Jahre nachverfolgbar. Jeggle 2009, S. 151–154, 180–183.

Regionen Sorten (in Ellen)	-1400 (4 ZA)	1401–1450 (19 ZA)	1451–1500 (20 ZA)	1501–1550 (7 ZA)	Gesamt
PR <i>Prucie</i> (canvas)	9.661	43.611	13.540	139.400	206.212
SÄ/WF <i>Westfale</i>	557.482	126.460	26.295	400	710.637
SÄ	12.950	243.709	304.945	839.110	1.400.714
Braunschweig	10.950	69.903	21.957	10	102.820
Göttingen		35.577	40.470	8.100	84.147
Hannover			44.650	87.450	132.100
<i>hedlaken</i>				431.200	431.200
Mischpackg.		3.573	921		4.494
Salzwedel		133.506	193.597	305.750	632.853
Uelzen (<i>hinderland</i>)	2.000	1.150	3.350	6.600	13.100
WF	5.682	17.623	221.108	300.400	544.813
Herford		2.258	116.495	24.400	143.153
Osnabrück			52.354	229.400	281.754
Münster		1.891	14.282	34.050	50.223
Mischpackg.		952	36.490	12.000	49.442
Köln	5.682	7.054	1.487	550	14.773
Lemgo		5.468			5.468
WD		3.559	500		4.059
Hamburg			100	400	500
Lübeck		nn*			nn*
Stendal		3.559			3.559
Gesamtergebnis	585.775	434.961	565.988	1.279.710	2.866.434
<p>Quelle: Huang 2015, Anhang A.3, S. 244–249; Jenks (Hg.), London Customs Accounts, Part IV, Vols. 6–8, 10–11, 14, 17–18.</p> <p>Anmerkungen: ZA = Zollakten; PR = Preußen; SÄ = Gebiet der sächsischen Städte; WF = Westfalen; WD = Gebiet der wendischen Städte.</p> <p>nn* – Hier konnten die Angaben zu Lübecker Tuch nicht in Ellen aufgelöst werden, aber nicht ausgelassen werden, dass nach der Stadt benannte Leinwand in den Londoner Zollakten geführt wird. Zur Berechnung der Ellenwerte s. Anmerkung Tabelle 2.</p> <p>Für die Zusammenstellung wurden neben den Zahlen in Huang 2015 bis 1503 alle nachfolgenden überlieferten Zollakten mit Leinwandimporten einbezogen, die bereits in Edition vorlagen (bis 1537).</p>					

Tab. 3: Nach London importierte Leinwand aus den Gebieten der Hansestädte, 1390–1537.

Von Grautuch und Leinwand: Die Stellung der Produktionslandschaften des Hanseraums

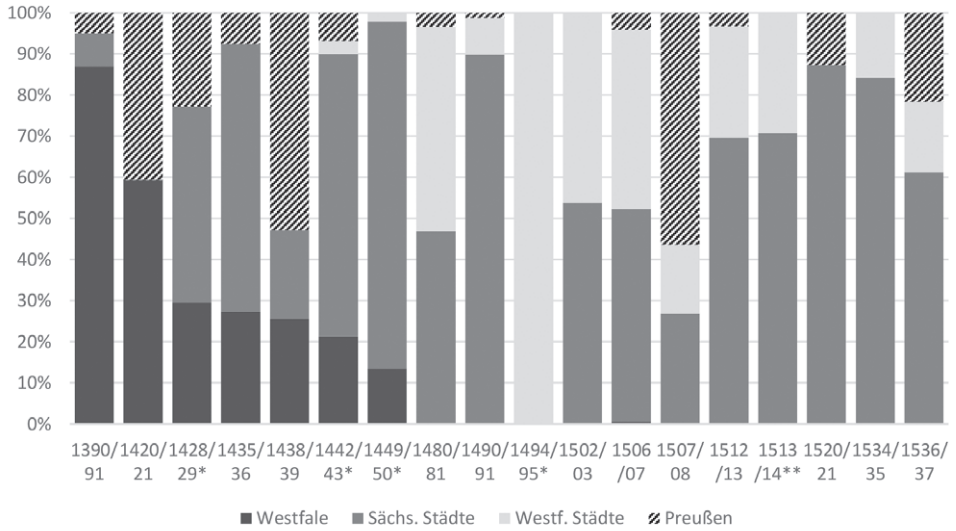


Abb. 1: Die Anteile der Produktionslandschaften der sächsischen, westfälischen und preußischen Städtegruppen am Import von Leinwand aus dem Gebiet der Hansestädte nach London, 1390–1537. Quelle: S. Tab. 3.

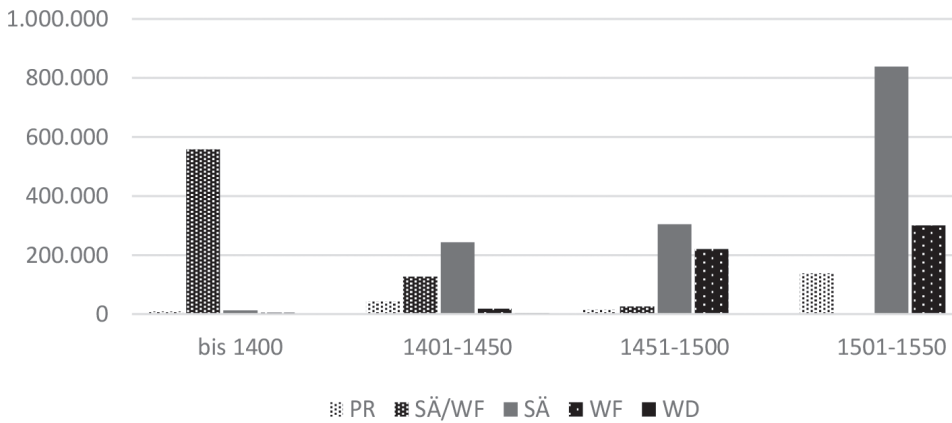


Abb. 2: Die Importe aus den Produktionslandschaften der sächsischen, westfälischen und preußischen Städtegruppen nach London, in Ellen, 1390–1537. Quelle: S. Tab. 3.

diese Märkte war seit dem Spätmittelalter im Umland der Städte beheimatet. Sie wurde bis ins 17. Jh. über die in Westfalen verbreitete Legge, die amtliche Leinwandschau zur Zertifizierung von Handelsleinen, kontrolliert.⁶⁹ Im frühen 17. Jh. wurde die Legge neu geordnet, wobei es hier allerdings um metrische Fragen, Produktfälschung und die Einhaltung bestehender Qualitätsvorgaben ging.⁷⁰ Die Münstersche Leinwand – und so wohl auch das ähnliche und konkurrierende Leinen aus Osnabrück – veränderte sich als Produkt aber über Jh.e hinweg wohl nicht wesentlich. Wir können annehmen, dass dies auch für andere gehandelte Sorten gilt.

Der Leinwandhandel wurde im 14. und 15. Jh. ausgetragen durch hansische Kaufleute und durch die Angehörigen der englischen *Mercers Company*.⁷¹ Während im 15. Jh. die Kölner Kaufleute als bedeutendste Leinwandimporteure benannt werden können,⁷² änderte sich dies im 16. Jh. Diese Entwicklung geht allerdings einher mit einer grundsätzlichen Verschiebung im Englandhandel, wobei die Hamburger Kaufleute im 16. und 17. Jh. zur führenden hansischen Gruppe wurden. Friedland hat anhand der Londoner Zollakten für die erste Hälfte des 16. Jh.s⁷³ einen Anteil der Hamburger von gut einem Fünftel der hansischen Tuchexporte festgestellt, 1553/54 immerhin knapp 6.000 Tuche; bei den Importen andererseits lässt sich ein Anteil von ebenfalls knapp 20 Prozent der hansischen Aktivitäten ermitteln.⁷⁴ Dabei stellte Leinwand als Ladung keinen geringen Anteil der Importe von Hamburger Englandhändlern dar: Dirik Moldenhauer, auch Islandfahrer und Importeur von Stockfisch, brachte mit einer Ladung im Wert von lb 2.100 im Oktober 1514 hansestädtische Textilien zu etwa lb 1.300 – ein gemischtes Sortiment mit *hedlaken*, Salzwedeler, hannoverscher und kleineren Mengen Osnabrücker und münsterscher Leinwand.

Hamburg darf dabei als bedeutender, wenn nicht im Laufe des Jh.s wichtigster Zentralmarkt und Exporthafen für die Leinwandproduktion der sächsisch-wendischen hansestädtischen Gebiete gelten. Der bedeutendste Hamburger Englandhändler, Paul Snel, bezog mehr als 30 Prozent seines Gesamtimports aus Hamburg, dabei insbesondere Leinwand aus Salzwedel und Osnabrück und *hedlaken*. Ähnliches gilt für den an Bedeutung nachfolgenden Joachim Moller, dessen Hauptexportartikel aus Hamburg Salzwedeler Leinwand war. Bis Mitte des 16. Jh.s stellt Leinwand eine der beiden Haupt(re)exportwaren Hamburgs dar, neben dem aus Island importierten Stockfisch.⁷⁵

⁶⁹ Während für Münster nur wenig zur Leinenherstellung im 15. Jh. und zuvor bekannt ist, ist für Herford und vor allem Osnabrück durchaus aus den Quellen eine solche Produktionsorganisation abzuleiten. Da die Sorten oft miteinander, auch in gemischten Handelsverpackungen gehandelt werden, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Leinwand ähnlichen Produktionsvorgaben folgte. Die Legge blieb bis ins 17. Jh. „ein wesentliches Element der institutionellen Strukturierung des Leinengewerbes in Münster“. Zur Bedeutung der Legge als Handelsinstitution: Jeggle 2009, S. 245, 252–256.

⁷⁰ Jeggle 2009, speziell S. 162–179, 184–202, 228 f.

⁷¹ Huang 2015, S. 121–174.

⁷² Huang 2015, S. 143 ff., 148–174.

⁷³ Friedland 1960, S. 7 f. und Beilage II.

⁷⁴ Friedland 1960, S. 4–7.

⁷⁵ Friedland 1960, zu den genannten Beispielen insbesondere S. 9–15, 19, 27, 32 – wobei Leinwand im Text fast durchgehend als wichtige Importware der Hamburger Englandhändler benannt wird.

Es ist wohl dieser Bedeutung Hamburgs bzw. der Hamburger Englandhändler geschuldet, dass insbesondere sächsische Leinwand im 16. Jh. in stark gesteigertem Umfang nach England importiert wurde und sich hier deutlich von den anderen leinwandherstellenden Regionen absetzte. Hamburger importierten zwar neben Leinwand aus Hannover, Herford, Münster, Osnabrück und Salzwedel, *hedlaken* und *hinderlands* auch Genter und normannische Leinwand (s. Tabelle 4). Allerdings handelten sie deutlich mehr mit sächsischer Leinwand – namentlich Salzwedeler Leinwand machte 1534/35 ein Drittel der Hamburger Leinwandimporte aus, *hedlaken* weitere 44 Prozent, so dass insgesamt 77 Prozent aus dem sächsischen Raum kamen. Einzig Osnabrücker Leinwand war darüber hinaus von nennenswerter Bedeutung, mit weiteren 17 Prozent an den Hamburger Einfuhren. Nur Herforder Leinwand (1512/13) und über die verschiedenen Abrechnungszeiträume hinweg unbenannte Leinwand erreicht eine ähnliche Bedeutung. Im Vergleich der von mir geschätzten Zahlen mit Friedlands Erhebung zu den Hamburger Stalhofkaufleuten zeigt sich, dass Hamburger am Import von Salzwedeler und Osnabrücker Leinwand sowie *hedlaken* 1534/35 einen bemerkenswerten Anteil hielten, von 53, 59 und 48 Prozent. Sie verantworteten etwa Importe von 51.300 Ellen Salzwedeler Leinwand, bei insgesamt 96.100 importierten Ellen. Niederländische u. a. Sorten treten hier nur marginal in Erscheinung.

Seit den 1550er Jahren zogen sich die Hamburger aus dem England- und also auch dem Leinwandhandel allmählich zurück. Dies erklärt Friedland mit den Konflikten zwischen den Engländern und den Danzigern, welche „die alten hansischen Rechte einer Krise aussetzen, der sie nicht mehr gewachsen waren.“⁷⁶ Ein Hamburger Kaufmannsbuch aus den 1550er Jahren nennt zwar Salzwedeler und Osnabrücker Leinwand nebst nach Brügge abgesetzten Osterburger Laken⁷⁷ – allerdings macht die Leinwand nur gut 90 Pfund von der Gesamtsumme der verbuchten Verkäufe (inklusive Wiederverkäufen) von 2.169 Pfund flämisch aus. Flachs, rheinische Wolle und Wachs, die vor allem in die Niederlande gehandelt wurden, und Tran etwa werden dem Wert nach in sehr viel größerem Umfang gehandelt.⁷⁸ Während die Osnabrücker Leinwand für den englischen Markt bestimmt war,⁷⁹ war der Käufer der beiden Packen Salzwedeler Leinwand mit über 4.000 Ellen und einem Gesamtwert von 54 Pfund flämisch 15 ß 9 d ein Antwerpener Bürger und Leinwandhändler, Hinrick Muenns.⁸⁰

In Reaktion auf Veränderungen in den englisch-hansischen Beziehungen also veränderte sich auch der Handel zwischen Hamburg und England deutlich. An-

⁷⁶ Friedland 1960, S. 39.

⁷⁷ Ehrenberg 1896, S. 163. Käufer ist der Brügger Bürger Joers de Hover; der Kaufpreis wird in zwei Raten bezahlt (Anm. 11).

⁷⁸ Ehrenberg 1889, S. 147 f.

⁷⁹ Ihr Käufer war der Engländer Martin Hall, dem die Leinwand „à conto gekaufter englischer Laken in Zahlung“ gegeben wurde. Von Ehrenberg wird die Leinwand als Osnabrücker Laken benannt. In der Quelle findet sich allerdings nur die Bezeichnung als *Ossenbrueggesche*, und da das Gut wie in den Londoner Importverzeichnissen in Rollen gehandelt und im Hundert gerechnet und weiter nach England abgesetzt wurde, muss es sich hierbei ebenfalls um Leinwand gehandelt haben; Ehrenberg 1889, S. 162 u. Anm. 4.

⁸⁰ Ehrenberg 1889, S. 168.

Sorte	1512–13	1513–14	1520*	1534–35	1536–37	1548–49	1549–50	1551–52	1552–53
nn	20 P, 150 St, 3300 E	5 1/2 P, 2400 E	1 R, 8 1/2 P, 100 E	5 1/2 P, 19 Fass, 3 St, 2800 E	16 P, 9 Fass, 11600 E	2 P, 138 St	16 R, 125 St	2 P, 44 St	
Mittelgut							2000 E	9 P	
Packleinwand	500 E			20 E					1/2 P
<i>Pechtling</i>	3700 E		700 E						
Hannover	46 1/2 R, 300 E			150 E					
<i>Hedlaken</i>	4 P, 81300 E	24 P, 2000 E	6500 E	67600 E	37900 E, 1 P	1400 E, 84 P	3 R, 1800 E, 32 P	4900 E, 58 1/4 P	13 P
Salzwedel	1 P, 54800 E	10 1/2 P, 3800 E	19500 E	51300 E	25900 E	50 P	30 P, 800 E	47 P, 8000 E	17 P
Uelzen (<i>hinderlands</i>)						10 1/2 P	15 1/2 P, 77 St, 900 E	7 P, 4100 E	
Herford	3 R, 4 St	1 P							
Münster	6 1/2 R, 1200 E	3 1/2 R, 1 P			6 R		2 R	1 Rolle	
Osnabrück	26 1/2 R	31 R, 1 1/2 P, 400 E		42 R, 1000 E	23 R	42 R	29 1/2 R	38 R	91 R
Gent	11250 E	3000 E, 1 P	800 E			254 St	100 E, 284 St	192 St	
Normannisch	10850 E	1200 E				1500 E	1800 E		

Quelle: Friedland 1960, Beilage II.
Anmerkungen: P = Pack; R = Rolle; E = Elle; St = Stück.
* 1520 – Die Akte für dieses Jahr ist unvollständig überliefert.

Tab. 4: Leinwandimporte Hamburger Stahlflokaufleute nach London, 1512–1553.

dererseits gewannen die *Merchant Adventurers* in der zweiten Hälfte des 16. Jh.s als Leinwandimporteure nach London an Bedeutung, wobei sie die Leinwand im Gegenzug für englisches Tuch in Hamburg einkauften.⁸¹ Richard Rawstorm, Faktor eines englischen Tuchhändlers am Stapelplatz in Emden bzw. Stade, kaufte in Hamburg um 1600 als Rückware für englisches Tuch vor allem Leinwand ein.⁸² So eskalierte dann auch der englisch-hansische Konflikt des späten 16. Jh.s, der mit der Schließung des Stalhofes und Ausweisung der Hansekaufleute aus England seinen Höhepunkt erreichen sollte, nicht nur am Handel mit englischen Tuch. Die Beschwerden der Hansekaufleute in den 1570er Jahren richteten sich auch darauf, dass nun die Engländer auch Rückwaren und namentlich Leinwand zu besseren Konditionen einkaufen konnten.⁸³

Während die hansischen Privilegien und der Stalhof als gemeinsame Niederlassung an Bedeutung verloren, setzte sich allerdings der über Hamburg organisierte Leinwandhandel aus den Gebieten der Hansestädte nach England fort. Bis 1630 blieb Leinwand bedeutendstes Ausfuhrgut aus Hamburg, gefolgt v. a. von Lüneburger Wolle für die englische Tuchindustrie und Flachs aus dem Ostseeraum. Dabei können wir einen zunehmend globalen Absatz feststellen: Deutsche Leinwand wurde zu dem Gut, das die Hamburger bzw. deutschen Kaufleute gegen Kolonialwaren tauschten. Auch der Leinwandhandel nach England war auf den Weiterhandel in die englischen Kolonien ausgerichtet – an die 90 Prozent der Osnabrücker Leinwand wurden hierher reexportiert. Erst Ende des 18. Jh.s wurde die Leinwand schließlich durch die Baumwollindustrie zunehmend verdrängt.⁸⁴

Noch im 18. Jh. war aber die billigere, von der breiteren Bevölkerung gekaufte deutsche und zunehmend auch schlesische⁸⁵ Produktion führend im Leinwandhandel nach England, auch wenn Großbritannien das einheimische Leinengewerbe förderte und protektionistischer Zölle dazu beitrugen, dass die Einfuhren bis in die 1770er um mehr als 50 Prozent fielen.⁸⁶ Dabei ließen sich Kaufleute der Leinwand produzierenden Gebiete auch in London nieder, so beispielsweise Kaufleute aus Herford, das bis ins 18. Jh. ein Zentrum des Garn- und Leinenhandels war. Der Handel mit Leinwand und Garn bildete die Basis ihres Handels in London.⁸⁷ Der enge Bezug zwischen Migration nach England und insbesondere London und den Herkunftsorten der Kaufleute war dabei wichtig für die Entwicklung der textilherstellenden Gebiete: „Da die Heimat der Haupthandelspartner der Ausgewanderten blieb, verbanden sie

⁸¹ Ehrenberg 1889, S. 149.

⁸² Kikuchi 2018, S. 52–53.

⁸³ Lloyd 1992, S. 325.

⁸⁴ Kikuchi 2018, S. 64 f., 70, 72–74, 80–82; Schulte-Beerbühl 2012, S. 70, 91–92, 103, 111, 115, 151 f.

⁸⁵ Kikuchi 2018, S. 69; Schulte-Beerbühl 2012, S. 91, auch 108, 151.

⁸⁶ Deutsche und schlesische Leinwand setzte sich dabei im Englandhandel vor allem gegen die Leinwandsorten aus Frankreich und den Niederlanden durch; Kikuchi 2018, S. 68 f., zum Import aus dem Binnenland auch S. 248 f.

⁸⁷ Zwischen 1670 und 1775 wanderten 12 Herforder mit engen Verwandtschaftsbeziehungen nach England aus, erwarben dort die Staatsbürgerschaft und hielten eine Niederlassung; Schulte-Beerbühl 2012, S. 181.

diese mit dem rasch expandierenden Handel des Empires. Die wirtschaftliche Verflechtung hatte erhebliche Rückkoppelungseffekte auf die deutschen Textilregionen und ihre gewerbliche Verdichtung im 18. Jahrhundert.“⁸⁸

Der Handel mit Leinwand aus dem Hanseraum überdauerte letztlich im Handel von Hamburg und auch Bremen⁸⁹ die Hansezeit, als deren Endpunkt aus heutiger Sicht gerne der letzte Hansetag von 1669 gilt.⁹⁰ Schulte-Beerbühl stellt dabei fest, „daß deutsche Kaufleute in London auf den Relikten der hansischen Handelsbeziehungen aufbauend schon gegen Ende des 17. Jh.s weltweite Handelsnetze entwickelten.“⁹¹ Der Leinwand ist hier eine besondere Bedeutung beizumessen. Wie keine andere Ware sicherte sie den Hanse- bzw. deutschen Kaufleuten ihren Platz im Handel mit Engländern in Bremen, Hamburg oder anderswo wie auch auf dem Londoner Markt selbst. Dabei wirkten bereits zu hansischer Zeit bestehende Beziehungen zwischen Produktions- und Absatzmarkt fort. So blieben namentlich Westfalen – und hier vor allem Osnabrück und Herford – und Sachsen bedeutende Produktionsgebiete für einen Handel, der weit über Europa hinaus Bedeutung erlangte.⁹²

3. Fazit

In der Auseinandersetzung mit den Märkten und Waren im hansischen Handel dürfen Textilien nicht fehlen. Der Handel mit Wolltuch und Leinwand gehörte zu den prägenden Wirtschaftsbereichen der Vormoderne. Doch besteht hier in der Forschung ein Ungleichgewicht mit der Fokussierung auf die nordwesteuropäischen Produktionslandschaften für Wolltuche und den Fernhandel damit. Sind auch Flandern, Holland und England sicherlich von besonderer Bedeutung in der Geschichte des europäischen Textilhandels, so war doch der Einfluss der kommerziellen Textilherstellung auf die Gesellschaft viel umfassender. Nicht zuletzt ist es Anliegen des vorliegenden Beitrags, das bestehende Bild des vormodernen Textilhandels um die zugleich unscheinbaren und bedeutenden Textilien des Hanseraums zu erweitern.

Die hier untersuchten Textilien, die in und um die Hansestädte hergestellt wurden, stehen dabei für eine neue und wachsende Nachfrage nach Textilien mittlerer Qualität seit der zweiten Hälfte des 14. Jh.s, die zu weiterreichenden Veränderungen in Produktion und Handel von Textilien führte. Auch die Kaufleute im hansischen Wirtschaftsraum reagierten auf diese Veränderungen: Sie banden ihre lokale oder regionale Wolltuch- und

⁸⁸ Schulte-Beerbühl 2012, S. 147 f.

⁸⁹ Schulte-Beerbühl 2012, S. 92, 113 f., 116 f.

⁹⁰ Auf diesem Hansetag spielte der Englandhandel und Hamburgs Interessen daran eine zentrale Rolle. Betont wurde in den Verhandlungen, dass alle Hansestädte, auch Hamburg, ihren Nutzen am Stalhof verloren hätten. Doch zeigt Hamburg schließlich ein bleibendes Interesse am Erhalt der Niederlassung und übernimmt einen Teil des Wiederaufbaus des 1666 im Großen Feuer von London abgebrannten Stalhofs, Huang/Steinführer 2020, S. 28–32.

⁹¹ Schulte-Beerbühl 2012, S. 147.

⁹² Schulte-Beerbühl 2012, S. 91.

Leinwandherstellung in ihren Fernhandel und ihre Privilegien ein und thematisierten Qualität und Warenmängel der hansestädtischen Gewebe auf hansischen Versammlungen. Grautuche und Leinwand waren für die Kaufleute der produzierenden Hansestädte und hansestädtische Zwischenhandelsplätze eine wichtige Handelsware und für Jahrhunderte regelmäßiger Bestandteil des hansischen Textilhandels.

Ein besonderes Augenmerk verdient dabei die Beobachtung, dass sich die Städtegruppen des Hanseraums mit einer ähnlichen, aber doch regional ‚eigenen‘ Produkten in den Handel einbrachten: Hersteller von Grautuch, für das wir teilweise regionale und überregionale Übereinstimmungen in den Produktionsvorgaben ermitteln konnten, waren insbesondere die wendischen und sächsischen, geringfügiger die hier nur am Rande thematisierten preußischen Städte; Leinwand ähnlicher Qualität wurde in den sächsischen und westfälischen Hansestädten, gröbere Hanfleinwand in Preußen hergestellt. Aus Sicht der Nachfrage dürften die in den Städten hergestellten Graulaken- bzw. die Leinwandsorten dabei jeweils substituierbar gewesen sein. Dass die Städtegruppen des Hanseraums also eine in Grundzügen ähnliche exportorientierte Textilherstellung von Grautuchen und Leinwand entwickelten, dabei keine Konkurrenz zu den nordwesteuropäischen Herstellungszentren suchten, ist eine wichtige Feststellung betreffend ihre Rolle im vormodernen Textilhandel.

Gerade beim Leinwandhandel nach England zeigen sich weiterhin bemerkenswerte Kontinuitäten in den Beziehungen zwischen produzierenden Hansestädten und hansischem Absatzmarkt, die in ihrer Langlebigkeit sogar die Hanse überdauerten. Zwar hatten hansische Kaufleute und Städte, Kölner und Hamburger sicherlich erheblichen Einfluss auf die Entwicklung des Leinwandhandels. Doch den Veränderungen im Wirtschaftssystem oder bei den Trägern des Handels zum Trotz blieben die am Englandhandel beteiligten Produktionsregionen, wie Westfalen, und v. a. -orte, wie Salzwedel und Osnabrück, über Jahrhunderte weitestgehend unverändert. Bestimmte Zwischenhandelszentren wie Hamburg profitierten in ihrer Entwicklung nicht zuletzt durch ihre Position als Vermittler zwischen den wirtschaftlich eng verbundenen Produktions- und Absatzmärkten.

Grautuch und Leinwand eröffnen uns also nicht nur eine andere Perspektive auf den hansischen Handel als Handel auch mit hansestädtischer Gewerbeproduktion; sie zeigen auch die Hansestädte und ihre Regionen als Hersteller für eine wachsende nordeuropäische Nachfrage nach Textilien mittlerer Qualität; nicht zuletzt prägten Grautuche und Leinwand die Beziehungen innerhalb der regionalen Städtengruppen, zwischen produzierenden Hansestädten, Umschlagplätzen und Absatzmärkten und zwischen Hansekaufleuten und ihren Partnern und Konkurrenten.

Bibliographie

Abraham-Thisse 2002 – Simone ABRAHAM-THISSE, Der Tuchhandel der Hanse am Ende des Mittelalters (14.–15. Jahrhundert), in: Rolf HAMMEL-KIESOW (Hg.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung* (Hansische Studien 13), Trier 2002, S. 183–207.

Allen 2001 – Robert C. ALLEN, The Great Divergence in European Wages and Prices from the Middle Ages to the First World War, in: *Explorations in Economic History* 38, 2001, S. 411–447.

Ammann 1954 – Hektor AMMANN, Deutschland und die Tuchindustrie Nordwesteuropas im Mittelalter, in: *HGBll.* 72, 1954, S. 1–63.

Aubin 1964 – Hermann AUBIN, *Das westfälische Leinengewerbe im Rahmen der deutschen und europäischen Leinwanderzeugung bis zum Anbruch des Industriezeitalters*. (Kleine Schriften der Gesellschaft für Westfälische Wirtschaftsgeschichte 11), Dortmund 1964.

Baur 2015 – Kilian BAUR, The Trade with Fustian from Germany to Denmark in the Late Middle Ages, in: Angela HUANG/Carsten JAHNKE (Hgg.), *Textiles and the medieval economy. Production, trade, and consumption of textiles, 8th–16th centuries* (Ancient Textiles Series 16), S. 149–166.

Blaschke 1970 – Karlheinz BLASCHKE, Wollerzeugung und Wollhandel im östlichen Mitteldeutschland bis 1700, in: Marco SPALLANZANI (Hg.), *La lana come materia prima i fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII–XVII*. Atti della „Prima Settimana di Studio“ (18–24 aprile 1969) (Istituto Internazionale di Storia Economica „F. Datini“ Prato, Pubblicazioni – Ser. II, Atti delle „Settimane di Studio“ e altri Convegni 1), Florenz 1970, S. 67–74.

Bodemann 1883 – Eduard BODEMANN, *Die älteren Zunfturkunden der Stadt Lüneburg* (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens, 1), Hannover 1883.

Bohnsack 1989 – Almut BOHNSACK, *Spinnen und Weben. Entwicklung von Technik und Arbeit im Textilgewerbe* (Kulturgeschichte der Naturwissenschaften und der Technik 7702), Reinbek bei Hamburg 1989.

Bolton 1996 – Jim BOLTON, ‘The World Upside Down’. Plague as an Agent of Economic and Social Change, in: W. M. OMROD/P. G. LINDLEY (Hgg.), *The Black Death in England*, Stamford 1996, S. 17–78.

Boone 1995 – Marc BOONE, Les toiles de lin des Pays-Bas Bourguignons sur le marché Anglais (fin XIVe–XVIe siècles), in: Jean-Marie CAUCHIES (Hg.), *L’Angleterre et les pays bourguignons: relations et comparaisons (XVe–XVIe s.)*, Neuchâtel 1995, S. 61–81.

Breen 1902 – Johannes C. BREEN, *Rechtsbronnen der stad Amsterdam* (Werken der Vereeniging tot Uitgaaf der Bronnen van het Oud-Vaderlandsche Recht 2, 4), s’Gravenhage 1902.

Bridbury 1982 – A. R. BRIDBURY, *Medieval English Clothmaking: An Economic Survey* (Pasold Studies in Textile History 4), London 1982.

Von Grautuch und Leinwand: Die Stellung der Produktionslandschaften des Hanseraums

Burmeister 1838 – Carl C.H. BURMEISTER, *Altertümer des Wismarschen Stadtrechtes aus den ältesten bisher ungedruckten Stadtbüchern nebst den ältesten Zunftrollen aus dem 14ten Jahrhunderte*, Hamburg 1838.

Cardon 1998 – Dominique CARDON, *La Draperie au Moyen Age. Essor d'une grande industrie européenne*, Paris 1999.

Cipolla 1994 – Carlo M. CIPOLLA, *Before the Industrial Revolution. European Society and Economy 1000–1700*, New York 31994.

Cobb 1995 – Henry COBB, Textile Imports in the Fifteenth Century. The Evidence of the Customs' Accounts, in: *Costume* 29/1, 1995, S. 1–11.

Doebner 1980 – Richard DOEBNER, *Urkundenbuch der Stadt Hildesheim. Bd. 4: Von 1428 bis 1440*, Hildesheim 1980.

Ehrenberg 1889 – Richard EHRENBERG, Zur Geschichte der Hamburger Handlung im 16. Jahrhundert, in: *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte* 8, 1889, S. 139–182.

Ehrenberg 1896 – Richard EHRENBERG, *Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth*, Jena 1869.

Epstein 2008 – S. R. EPSTEIN, Craft guilds in the pre-modern economy: a discussion, in: *The Economic History Review* 61/1, 2008, S. 155–174.

Friedland 1960 – Klaus FRIEDLAND, Hamburger Englandfahrer 1512–1557, in: *Zeitschrift für Hamburgische Geschichte* 46, 1960, S. 1–42.

Hohls 1924 – Hermann HOHLS, *Der mittelalterliche Leinwandhandel in Norddeutschland*, Diss. Halle a. d. Saale 1924.

Hohls 1926 – Hermann HOHLS, Der Leinwandhandel in Norddeutschland vom Mittelalter bis zum 17. Jahrhundert, in: *HGBll.* 51, 1926, S. 116–157.

Holbach 1993 – Rudolf HOLBACH, Zur Handelsbedeutung von Wolltuchen aus dem Hanseraum, in: Stuart JENKS/Michael NORTH (Hgg.), *Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse* (QDHG 39), Köln u. a. 1993, S. 135–190.

Holbach 1994 – Rudolf HOLBACH, „...seulement pour les Oosterlincx“. Über die Beziehungen zwischen hansischen Kaufleuten und flandrischen Tuchproduzenten, in: Volker HENN/Arnved NEDKVITNE (Hgg.): *Norwegen und die Hanse. Wirtschaftliche und kulturelle Aspekte im Vergleich* (Kieler Werkstücke, Reihe A: Beiträge zur schleswig-holsteinischen und skandinavischen Geschichte 11), Frankfurt am Main u. a., S. 73–94.

Holbach 1994 – Rudolf HOLBACH, *Frühformen von Verlag und Großbetrieb in der gewerblichen Produktion. (13.–16. Jahrhundert)* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 110), Stuttgart 1994.

Holbach 2000 – Rudolf HOLBACH, Brügge, die Hanse und der Handel mit Tuch, in: Nils JÖRN/Werner PARAVICINI/Horst WERNICKE (Hgg.), *Hansekaufleute in Brügge* (Kieler Werkstücke, Reihe D: Beiträge zur europäischen Geschichte des späten Mittelalters 13), Frankfurt am Main 2000, S. 183–203.

Holbach 2015 – Rudolf HOLBACH, Cloth Production and Cloth Trade in Hanseatic Towns with Regional and Non-Regional Products Reflected in Normative and other Sources, in: Angela HUANG/Carsten JAHNKE (Hgg.), *Textiles and the medieval economy. Production, trade, and consumption of textiles, 8th–16th centuries* (Ancient Textiles Series 16), S. 167–188.

Hormuth/Jahnke/Loebert 2006 – Dennis HORMUTH/Carsten JAHNKE/Sönke LOEBERT, *Die Hamburgisch-Lübischen Pfundgeldlisten 1485–1486* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 21), Hamburg 2006.

HR (Hanserecesse):

HR 1 – Karl KOPPMANN u. a. (Bearb.), *[Abt. 1:] Die Rezesse und andere Akten der Hansetage von 1256–1430*, 8 Bde., Leipzig 1870–1897.

HR 2 – Goswin Freiherr VON DER ROPP (Bearb.), *Hanserecesse. Zweite Abtheilung (von 1431–1476)*, 7 Bde., Leipzig 1876–1892.

HR 3 – Dietrich SCHÄFER/Friedrich TECHEN (Bearb.), *Hanserecesse. Dritte Abtheilung (von 1477–1530)*, 9 Bde., Leipzig u. a. 1881–1913.

Huang 2013 – Angela HUANG, Die Hansestadt Elbing im preußischen Tuchhandel um 1400, in: Dieter Heckmann (Hg.), *Beiträge zur Handels- und Wirtschaftsgeschichte Elbings und Danzigs in Mittelalter und Neuzeit* (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens 36), S. 13–40.

Huang 2015 – Angela HUANG, *Die Textilien des Hanseraums. Produktion und Distribution einer spätmittelalterlichen Fernhandelsware* (QDHG N. F. 71), Köln u. a. 2015.

Huang/Steinführer 2020 – Angela HUANG/Henning STEINFÜHRER, Der Hansetag von 1669 und das ‚Ende der Hanse‘, in: *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte* 92, 2020, S. 9–45.

HUB – Konstantin HÖHLBAUM et al. (Bearb.), *Hansisches Urkundenbuch*, 11 Bde., Halle a. S. u. a. 876–1916.

Jahnke 2009 – Carsten JAHNKE, Some Aspects of Medieval Cloth Trade in the Baltic Sea Area, in: Kathrine Vestergård PEDERSEN/Marie-Louise NOSCH (Hgg.), *The medieval broadcloth. Changing trends in Fashions, Manufacturing and Consumption* (Ancient Textiles Series 6), Oxford 2009, S. 74–89.

Jeggle 2009 – Christof JEGGLE, *Leinen aus Münster / Westfalen im 16. und 17. Jahrhundert*, Diss. Berlin 2009.

Jeggle 2011 – Christof JEGGLE, Pre-industrial Worlds of Production: Conventions, Institutions and Organizations, in: *Historical Social Research* 36/4, 2011, S. 125–149.

Jenks 1992 – Stuart JENKS, *England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie, 1377–1474. Teil I: Handel* (QDHG N. F., 38), Köln u. a. 1992.

Von Grautuch und Leinwand: Die Stellung der Produktionslandschaften des Hanseraums

Jenks 2016–2019 – Stuart JENKS (Bearb.), *The London Customs Accounts*, 4 Teile, 43 Bde. (QDHG N. F. 74), Köln u. a. 2016–2019. [abrufbar über <https://www.hansischer-geschichtsverein.de/london-customs-accounts>, letzter Zugriff am 18.2.2021].

Kaptein 1998 – Herman KAPTEIN, *De Hollandse textielnijverheid, 1350–1600. Conjunctuur & continuïteit* (Amsterdamse historische reeks, Kleine serie 35), Hilversum 1998.

Kikuchi 2018 – Yuta KIKUCHI (2018), *Hamburgs Ostsee- und Mitteleuropahandel 1600–1800. Warenaustausch und Hinterlandnetzwerke* (Wirtschafts- und Sozialhistorische Studien 20), Göttingen 2018.

Kowaleski 2006 – Maryanne KOWALESKI, A consumer economy, in: R. HORROX/W. M. ORMROD (Hgg.), *A Social History of England, 1200–1500*, Cambridge 2006, S. 238–259.

Lechner 1935 – Georg LECHNER, Die hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368 (QDHG N. F. 10), Lübeck 1935.

Liv UB – Friedrich Georg von BUNGE/August von BULMERINCQ/Hermann HILDEBRAND/Philipp SCHWARTZ (Hgg.), *Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch nebst Regesten*, 1. Abt., 12 Bde., Reval 1853–1910.

Lloyd 1992 – Terrence Henry LLOYD, *England and the German Hanse, 1157–1611. A study of their trade and commercial diplomacy*, Cambridge 1992.

Lopez 1976 – Robert S. LOPEZ, *Commercial Revolution of the Middle Ages, 950–1350*, Cambridge, 1976.

Lüdicke 1903 – R. LÜDICKE, Die Statuten der Wollenweber zu Dortmund, in: *Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark* 12, 1903, S. 1–32.

Munro 2001 – John H. MUNRO, The ‘New Institutional Economics’ and the Changing Fortunes of Fairs in Medieval and Early Modern Europe. The Textile Trades, Warfare, and Transaction Costs, in: Simonetta CAVACIOCCHI (Hg.), *Fiere e Mercati nella Integrazione delle Economie Europee secc. XIII–XVIII* (Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini”, Prato, Serie II – Atti delle „Settimane di Studi“ e altri Convegni 32), Florenz 2001, S. 405–451.

Munro 2007 – John H. MUNRO, *HANSEATIC COMMERCE IN TEXTILES FROM THE LOW COUNTRIES AND ENGLAND DURING THE LATER MIDDLE AGES: CHANGING TRENDS IN TEXTILES, MARKETS, PRICES, AND VALUES, 1290–1570*, in: Marie-Luise HECKMANN/Jens RÖHRKASTEN (Hgg.), *Von Nowgorod bis London: Studien zu Handel, Wirtschaft und Gesellschaft im mittelalterlichen Europa* (Nova Mediaevalia 4), Göttingen 2008, S. 97–182.

Nirrnheim 1895 – Hans NIRRNHEIM, *Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen*, Hamburg u. a. 1895.

Nirrnheim 1910 – Hans NIRRNHEIM, *Das hamburgische Pfundzollbuch von 1369* (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg1), Hamburg 1910.

Ogilvie 2009 – Sheilagh C. OGILVIE u. a., *State Corporatism and Proto-Industry. The Württemberg Black Forest, 1580–1797* (Cambridge Studies in Population, Economy and Society in Past Time 33), Cambridge 2009.

Posthumus 1908–1939 – N. W. POSTHUMUS, *De geschiedenis van de Leidsche lakenindustrie*, 3 Bde., 's Gravenhage 1908–1939.

Poulsen 2004 – Bjørn POULSEN, Trade and consumption among late medieval and early modern Danish peasants, in: *Scandinavian Economic History Review* 52, 2004, S. 52–68.

Renken 1937 – Fritz RENKEN, *Der Handel der Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens mit Flandern um 1400* (Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte N. F. 5), Weimar 1937.

Rigby 2006 – S. H. RIGBY, Introduction: Social structure and economic change in late medieval England, in: R. HORROX/W. M. ORMROD (Hgg.), *A Social History of England, 1200–1500*, Cambridge 2006, S. 1–30.

von der Ropp 1907 – Goswin Freiherr VON DER ROPP, *Göttinger Statuten. Akten zur Geschichte der Verwaltung und des Gildewesens der Stadt Göttingen bis zum Ausgang des Mittelalters* (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Niedersachsens 25), Hannover u. a. 1907.

Rüdiger 1874 – Otto RÜDIGER, *Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Bruderschaftsstatuten. Gesammelt und mit Glossar versehen*, Hamburg 1874.

Sabbe 1943 – Etienne SABBE, *De belgische vlasnijverheid. Deel I: De zuidnederlandsche Vlasnijverheid tot het verdrag van Utracht (1713)*, Brüggge 1943.

Schlüter 1911 – Wolfgang SCHLÜTER, *Die Nowgoroder Schra in sieben Fassungen vom XIII. bis XVII. Jahrhundert*, Dorpat 1911.

Schulte Beerbühl 2012 – Margrit SCHULTE BEERBÜHL, *Deutsche Kaufleute in London Welthandel und Einbürgerung (1660–1818)* (Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts London 61), München 2012.

Siebenhüner/Jordan/Schopf 2019 – Kim SIEBENHÜNER/John JORDAN/Gabi SCHOPF (Hgg.), *Cotton in context. Manufacturing, marketing, and consuming textiles in the German-speaking world (1500–1900)* (Ding, Materialität, Geschichte 4), Wien 2019.

Sprandel 1970 – Rolf SPRANDEL, Zur Geschichte der Wollproduktion in Nordwestdeutschland, in: Marco SPALLANZANI (Hg.), *La lana come materia prima i fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII–XVII*, Atti della „Prima Settimana di Studio“ (18–24 aprile 1969) (Istituto Internazionale di Storia Economica „F. Datini“ Prato, Pubblicazioni – Ser. II, Atti delle „Settimane di Studio“ e altri Convegni 1), Florenz 1970, S. 97–107.

Sprandel 1972 – Rolf SPRANDEL, *Das Hamburger Pfundzollbuch von 1418* (QDHG 18), Köln u. a. 1972.

Von Grautuch und Leinwand: Die Stellung der Produktionslandschaften des Hanseraums

Stieda 1886 – Wilhelm STIEDA, Hansische Vereinbarungen über städtisches Gewerbe im 14. und 15. Jahrhundert, in: *HGBll.* 15, 1886, S. 101–155.

Stieda 1921 – Wilhelm STIEDA (Bearb.), *Hildebrand Veckinghusen. Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert*, Leipzig 1921.

Stockhusen 2019 – Sabrina STOCKHUSEN, *Hinrik Dunkelgud und sein Rechnungsbuch (1479 bis 1517). Lebensformen eines Lübecker Krämers an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Beihefte 245), Stuttgart 2019.

Toeppen 1874–1886 – Max TOEPPEN (Hg.), *Acten der Standetage Preussens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, 4 Bde (Publication des Vereins für die Geschichte der Provinzen Ost- und Westpreussen), Leipzig 1874–1886.

UBStL – Carl Friedrich WEHRMANN et al. (Bearb.), *Urkundenbuch der Stadt Lübeck = Codex diplomaticus Lubecensis*, Abt. 1, 11 Bde. und Registerband, Lübeck 1843–1932.

Vogelsang 1992 – Reinhard VOGELANG (Bearb.), *Revaler Schiffslisten. 1425–1471 und 1479–1496* (Quellen und Studien zur baltischen Geschichte 13), Köln u. a. 1992.

Vogtherr 1996 – Hans-Jürgen VOGTHERR, *Die Lübecker Pfundzollbücher 14921–1496* (QDHG N. F. 41), 4 Bde., Köln u. a. 1996.

Vollmer 1913 – Bernhard VOLLMER, *Die Wollenweberei und der Gewandschnitt in der Stadt Braunschweig bis zum Jahre 1671* (Quellen und Forschungen zur Braunschweigischen Geschichte 5), Wolfenbüttel 1913.

Wehrmann 1872 – Carl Friedrich WEHRMANN, *Die älteren Lübeckischen Zunftrollen*, Lübeck 1872.

van Werveke 1968 – Hans VAN WERVEKE, Die Stellung des hansischen Kaufmanns dem flandrischen Tuchproduzenten gegenüber, in: Hans van Werveke (Hg.), *Miscellanea Mediaevalia. Verspreide opstellen over economische en sociale geschiedenis*, Gent 1968, S. 123–130.

Südwaren auf den Märkten im südöstlichen Ostseeraum

Jürgen Sarnowsky

Im März und April 1403 erließ Hochmeister Konrad von Jungingen nacheinander in zwei Fassungen eine Verordnung, die die Handelsstadt Thorn, gelegen an der Weichsel im Süden des Ordenslandes, wirtschaftlich stärken sollten. Thorner Kaufleute unterhielten traditionell enge wirtschaftliche Beziehungen nach Süden, die ursprünglich bis nach Lemberg (Lviv), heute in der Ukraine, ausgriffen.¹ Nachdem Krakau 1372 unter Ludwig I. von Ungarn und Polen das Stapelprivileg erhalten hatte und dieses auch 1387 durch den neuen polnischen König Władysław Jagiełło bestätigt worden war,² brach ein Teil dieses Handelsnetzes zusammen. Zudem zogen die Kaufleute, die von Süden nach Preußen kamen, zunehmend an Thorn vorbei, sowohl auf dem Wasser- wie auf dem Landweg. Der Hochmeister erteilte deshalb auch Thorn ein Stapelprivileg und ordnete an, dass die ins Land kommenden Kaufleute auf den alten Straßen immer erst nach Thorn kommen und dort auf dem Markt ihre Waren zum Kauf anbieten sollten.³

Die in der Verordnung ausdrücklich genannten Handelsprodukte umfassen zum einen Waldwaren wie Wachs, dazu Metalle und Felle, dann aber auch Güter, die aus dem Mittelmeerraum oder über diesen sogar aus weiter entfernten Regionen Asiens nach Preußen kamen und die man zusammenfassend als „Südwaren“ bezeichnen kann. Die zweite Fassung der Verordnung nennt ausdrücklich *zyde*, *pfevver*, *zaffran*, *yngeber unnd semliche kowffenschaft vonn crewde*.⁴ Neben der Seide sind somit Gewürze und Speisezutaten wie Safran, Pfeffer und Ingwer erwähnt, die hier mit anderen, nicht genauer bezeichneten Handelswaren als „Krude“ zusammengefasst werden. Auf die Bedeutung(en) dieses Begriffs wird noch einzugehen sein. Auch wenn sie in der Verordnung nicht explizit auftauchen, lassen sich zu den Südwaren daneben auch Weine aus dem Mittelmeerraum, mediterrane Öle, Alaun oder Produkte wie Seife zählen.

Diese Südwaren und ihr Vorkommen im Ordensland Preußen im 14. und 15. Jahrhundert sollen im Zentrum dieses Beitrags stehen, auf die Untersuchung benachbarter Regionen muss aus Raumgründen verzichtet werden. Dabei soll zunächst gefragt werden, woher und wie die Südwaren ins Land kamen. Ein zweiter Teil ist dem Weiterverkauf und der

¹ Ahnsehl 1961; Oesterreich 1890/94.

² Myśliwski 2014, S. 183.

³ ASPI, 66–68, S. 98–101 (Urkunden und Rezess von 1403 März 18 bis 1403 April 18); zur Durchsetzung des Stapelrechts vgl. Oesterreich 1890/94, (I), S. 17–21.

⁴ Nach ASP I, 68, S. 100.

Verwendung der Waren gewidmet, ein dritter dem Versuch einer Klärung offener Fragen in Bezug auf einzelne Waren, ohne dass hier eine Warenkunde geboten werden kann.⁵

Südwaren kamen grundsätzlich auf zwei Wegen nach Preußen: über das Meer oder über Straßen und Binnengewässer. Im Ostseeraum bildete die Schiffsverbindung zwischen Lübeck, Danzig und Reval so etwas wie eine „Hauptachse“ des hansischen Handels, auf der auch die „Baienflotten“ mit dem Salz aus Südfrankreich und von der Iberischen Halbinsel verkehrten und über die auch Gewürze, Weine und andere Südwaren in den Ostseeraum gebracht wurden. Die Bedeutung von Importen aus dem Westen lässt sich insbesondere an Danziger Zollrechnungen ablesen. In den – allerdings noch von den Folgen des hansisch-englischen Krieges geprägten – Jahren 1474 bis 1476, in denen jährlich rund 400–600 Schiffe einliefen, hatten die Salzschiffe aus Südfrankreich einen Anteil von 9%, Schiffe aus Holland, Seeland und Friesland von gut 12%, während aus Lübeck rund 30% der Schiffe einliefen.⁶ Der flandrische Anteil war zweifellos zuvor deutlich höher, betrug aber in diesen Jahren weniger als 1%. Die Südwaren könnten aber nicht nur mit den Salzflotten, aus Flandern und den Niederlanden, sondern ebenso über Lübeck eingeführt worden sein.

Die Bedeutung Flanderns als Zwischenstation zeigen die Rechnungen Hildebrand Veckinchusens. Immer wieder finden sich Einträge über Sendungen von Südwaren aus Flandern nach Preußen. Im Juni 1411 sandte Hildebrand z. B. 839 Pfund Ingwer in fünf Tonnen an seine Vertreter in Preußen, unter anderem an Gherwin Marschede.⁷ Neben umfangreichen Tuchlieferungen sind – deutlich von diesen unterschieden, auch jeweils in anderen Schiffen – für die Jahre 1406 bis 1421 weitere Sendungen von Ingwer, Datteln, Reis, Pfeffer, Wein, Rosinen, Mandeln, Feigen, Kümmel, Öl und Alaun belegt.⁸ Zu 1415 sind Einkünfte von rund 475 m. preußisch aus den Verkäufen des zuvor gelieferten Öls sowie von Mandeln und Reis notiert.⁹

⁵ Ansätze für eine Warenkunde der Südwaren in Jahnke 2015 und Miranda 2015 (Feigen), Karg/Jahnke 2016 (Reis), Köhler/Jahnke 2018 (Rosinen, Korinthen, Zibeben).

⁶ Laufer 1894, S. 7f.; danach Sarnowsky 1998, S. 75, Tabelle 5; zu den Ergebnissen vgl. Schildhauer 1968, S. 207–10.

⁷ Handelsbücher 2013, S. 33, zu 1411 Juni 15; vgl. ebd., S. 253, 262.

⁸ Ebd., S. 145 (298 pfd. Ingwer in zwei Tonnen, 1406), 152 (2695 pfd. Datteln in fünf Tonnen, 1407), 153 (20 Ballen Reis in 28 Tonnen; 841 pfd. Pfeffer in zwei Tonnen, 1407; 8 *bote* Stüßwein und 2 *bote romenye*, 1 to. Wein, 1408), 156 (120 *top* Rosinen in 15 Fässern, 1409), 263–264 (385 pfd. Ingwer zwei Säcke, 1411), 311 (12 *pyppen* Öls; 1628 pfd. Mandeln in acht Tonnen; 660 pfd. Kümmel in zwei Ballen, 2392 pfd. Reis in 3 Fässern, 1415), 322 (3560 pfd. Mandeln in sechs und 12 Tonnen, 4 Ballen Reis in fünf Tonnen, 1415), 325 (114 Körbe Feigen in 18 Fässern und zwei Tonnen, 1416; 19 *karcke* und 294 pfd. Reis bzw. 20 Ballen und 1804 pfd. Kümmel in sechs Ballen, 1417), 392 (60 Körbe Feigen in zehn Fässern; 36 Körbe Feigen in 6 *pyppen*, 1418), 432 (120 Körbe Feigen in 20 *pyppen*, 1420), 436, 543 und 549 (10 *pyppen* Öls, 1420), 545 (60 Körbe Feigen in zehn *pyppen*; 1806 pfd. Rosinen in drei Fässern; 22 ½ *karcke* weniger 20 pfd. Alaun, 1420). – Zum Feigenhandel Veckinchusens mit Preußen vgl. Jahnke 2015, S. 59–61.

⁹ Handelsbücher 2013, S. 314.

Veckinchusen steht sicher beispielhaft für viele preußische Kaufleute, die ihre Südwaren aus Flandern importierten. Auch die beiden Großschäffereien des Deutschen Ordens, in Königsberg und Marienburg, nutzten ihre Erlöse vor allem aus dem Bernstein-Monopol und Getreideverkäufen, um über Flandern Südwaren zu beschaffen. So verloren z. B. 1393 beide Großschäffereien bei einem Schiffsuntergang größere Mengen an Öl, das sie nach Preußen importieren wollten.¹⁰ 1404 sandte der Lieger des Marienburger Großschäffers in Brügge aus den Erlösen unter anderem 1 Fass Pfeffer.¹¹ Für den Lieger des Königsberger Großschäffers lassen sich zu 1404 umfangreiche Sendungen erschließen: 13 Fass Pfeffer, 6 Körbe Feigen, 5 *thoppe* Rosinen, 2 to. Mandeln, 2 to. Reis, 1 to. *aryskorner*, 30 pfd. Ingwer, 12 pfd. Zimt, 21 pfd. Zucker.¹² Die Bedeutung Flanderns für den Import von Südwaren, hier von Wein und Feigen, zeigt auch eine Verordnung Hochmeister Michael Kuchmeisters über den Pfundzoll vom September 1417, nach der diese Waren nach ihrem Wert in Pfund Grote verzollt werden mussten.¹³

Darüber hinaus finden sich auch Belege für die Rolle anderer Hansestädte als Zwischenstation für nach Preußen eingeführte Südwaren, so etwa im April 1434, als die Ratssendeboten der preußischen Städte zusammen mit Hochmeister Paul von Rusdorf beschlossen, sich auf einer Gesandtschaft nach Lübeck darüber zu beklagen, dass die Feigenkörbe, die Grundeinheit im Feigenhandel, einen Stein (ca. 20 Pfund) weniger Gewicht als früher hätten.¹⁴ Möglicherweise wurden also die Feigen in Lübeck vor dem Versand neu verpackt.

Der Seehandel nach Preußen endete jedoch nicht in Danzig, andere Waren wurden z. B. über die Weichsel nach Thorn verschifft. Auch wenn darin die Exportgüter dominieren, bieten die Thorner Pfundzolllisten der Jahre 1368 bis 1371 einige Beispiele dafür. So wurden etwa einmal 7 Fass Wein verzollt, dazu weitere Fässer ohne genauere Angaben sowie zweimal 2 *bot garnat*, was französischen Wein bezeichnen könnte.¹⁵ Daneben wird auch Seife erwähnt, die wohl ebenfalls aus dem Süden Europas stammte.¹⁶ Die nach Thorn importierten Güter lassen sich aus einzelnen Belegen ergänzen. So erklärten die Thorner Ratsherren Hartwig de Pul und Mathias Wyzen sowie der Bürger Wilhelm de Horne im April 1378, aus einem bei Helsingborg verunglückten Schiff neben umfangreichen Tuchbeständen auch 2 Fässer mit Reis und Mandeln, 70 Pipen Öls sowie ein Fass mit Kleidung und „Spezereien“ empfangen zu

¹⁰ Schuldbücher 2008–2018, 2, ZM 25 (S. 524); vgl. auch ebd., ZM 24.

¹¹ Ebd., 3, OF 154, 107, S. 57.

¹² Ebd., 2, OF 143, 999, S. 217, 219, neben umfangreichen Tuchlieferungen.

¹³ Zu zahlen waren je pfd. gr. ein neuer oder zwei alte Schillinge (5% vom Warenwert), ASP 1, 348, S. 305; da Westwaren allgemein so verzollt werden sollten, ist auch England als Herkunftsort genannt.

¹⁴ ASP 1, 493, S. 636–637, von 1434 April 25; zu den Maßen vgl. Jahnke 2015, S. 57.

¹⁵ Koczy 1933/34, II.206 und 213, S. 321–22; 2 *bot garnat* ebd., III.3 und III.7, S. 325; vgl. Ahnsehl 1961, S. 20, 71, 92, 195 und 246, mit dem auf einem Missverständnis der älteren Forschung fußenden Hinweis auf Granada; zur Verbindung mit der italienischen Rebsorte Grenache, die im Hanseraum aber vermutlich aus französischem Anbau stammte, s. Sprandel 1998, S. 24–25 (für diesen Hinweis danke ich Rudolf Holbach).

¹⁶ Koczy 1933/34, III.1, S. 325; vgl. Ahnsehl 1961, S. 20, 71, 200, 219.

haben.¹⁷ Zu den erhaltenen Unterlagen für die Verhandlungen der preußischen Städte mit den anderen Hansestädten und Dänemark 1394 gehört zudem unter anderem eine Verlustliste Thorner Bürger, die vor allem Tuchimporte dokumentiert. Johan Rozeman verlor aber daneben auch ein Fass *cum diversis fructibus et speciebus* im Wert von 35 pfd. gr.¹⁸ Die Südwaren werden so auch die Märkte im Binnenland erreicht haben.

Im März 1413 klagten die in Marienburg versammelten preußischen Städte gegenüber den Fürsten und Ständen des Reiches über die Parteilichkeit des durch König Sigismund als Schiedsrichter eingesetzten Benedict von Macra und über die Übergriffe, die trotz des Friedens mit Polen gegenüber preußischen Kaufleuten erfolgt waren. Danach seien Thorner und Danziger Kaufleuten vom königlichen Hauptmann zu Welun (polnisch Wieluń) vor kurzem Waren im Wert von über 6.000 m. preußisch geraubt worden, neben Tuchen andere Waren wie *fygen, rosynen und mandeln*.¹⁹ Aus der Klage lässt es sich zwar nicht erkennen, ob es sich um Einfuhren nach oder Ausfuhren von Preußen handelte, doch zeigt sich, dass auch die Landstraßen für den Handel mit Südwaren berücksichtigt werden müssen. Ein weiteres Schlaglicht darauf wirft die Forderung der Städte auf einem Ständetag im März 1442, man solle den Nürnbergern verbieten, *sporen und andere spitzczerye* statt Safran, Pfeffer und Ähnlichem ins Land zu bringen, weil das das Handwerk bedrohe.²⁰ Die Einfuhr der Gewürze über Land wurde aber offenbar als Normalität verstanden.

Das spiegelt sich auch in Abgaben insbesondere der Gasthäuser oder Krüge im Lande selbst wider. Unter den Handfesten der Komturei Tuchel findet sich zum September 1384 die Verleihung eines Kruges in Kelpin (heute Kiełpin) in der Nähe Tuchels, gelegen an der Straße nach Danzig. Die zentrale Abgabe, die der Krüger dem Komtur und dem Haus Tuchel *tzu ewigen tagen* zu leisten hatte, waren immerhin 12 Pfund Pfeffer.²¹ Pfefferabgaben finden sich jedoch auch an anderen Orten im Ordensland. In der Komturei Elbing waren es um 1450 jährlich 52 ½ Pfund Pfeffer, bei der Komturei Danzig um 1390 jährlich 40 Pfund, um 1420 jährlich 31 Pfund.²² Auch andere Ämter verfügten über Einkünfte an Pfeffer,²³ einmal aus einer Mühle, zu Synnen (Schönau) in der Komturei Osterode, die um 1437 jährlich acht Pfund Pfeffer zinste.²⁴ Ergänzt wird dies durch die Zinsleistung von Safran. So kamen in der Komturei Schönsee

¹⁷ HUB 4, Nr. 621, S. 254; HR I, 4, Nr. 185,6, S. 157; vgl. Ahnsehl 1961, S. 71.

¹⁸ HR I, 4, Nr. 185,4,12, S. 154; vgl. Ahnsehl 1961, S. 71.

¹⁹ ASP 1, 174, hier S. 220, von 1413 März 26.

²⁰ ASP 2, 272, S. 410, von 1442 März 16; die Landstände sprachen sich allerdings gegen diese Einschränkung aus, so dass der Hochmeister forderte, man solle sich erst einmal einigen.

²¹ Panske 1911, S. 100.

²² Sarnowsky 1993, S. 472 (Elbing, nach OF 166n, S. 160–163 und 199–203) und 471, 481 (Danzig, nach: Großes Ämterbuch 1921, S. 682–702).

²³ Siehe wiederum Sarnowsky 1993, S. 478 f. (Komturei Schönsee 1392/99 11 bzw. 8 Pfd. Pfeffer), 507, 512 (Barten 1437 3 pfd. Pfeffer aus Krug Freudenburg), 509, 513 (Mewe 1444 2 pfd. Pfeffer aus Krug) und 510 f., 514 und 739 (Strasburg 1435 2 pfd. Pfeffer); weiter: Panske 1911, S. 70, 126 (Krug zu Lichnau ½ pfd. Pfeffer, zwei Krüge zu Lichtenow je ½ pfd. Pfeffer); OBA 28953, fol. 6r (Komturei Schlochau o.J. aus Konitz 12 pfd. Pfeffer).

²⁴ Großes Zinsbuch 1958, S. 84.

um 1400 vier Pfund Safran ein, in der Komturei Strasburg um 1435 ein Pfund.²⁵ Die orientalischen Gewürze dürften die Krüger von im Fernhandel tätigen Kaufleuten als Bezahlung für ihren Aufenthalt im Krug bekommen haben. Offenbar war der Umfang der Importe auf diesen Wegen so groß, dass sich für den Orden über die Krüge eine interessante Einnahmequelle erschloss. Das Beispiel Kelpin zeigt somit bereits um 1384 die Bedeutung der Handelsstraße nach Danzig. Möglicherweise wurden die Pfefferzinsen aber um die Mitte des 15. Jahrhunderts zu einer Belastung, wie sich im Juli 1445 für das Kulmerland aus einer Bitte um Ablösung durch Geldzahlungen erkennen lässt.²⁶

Wie eingangs angesprochen, gingen um 1400 die direkten Beziehungen Preußens zu Lemberg und damit wichtige Kontakte in den Schwarzmeer- und Mittelmeerraum auf dem Landweg verloren. Dies lässt sich unter anderem aus den Schuldbüchern der Großschäffereien des Ordens erkennen.²⁷ Die Königsberger Großschäfferei unterhielt in Lemberg für einige Zeit faktisch eine Niederlassung. Um 1400 sind dort die Diener Albrecht Meelman und Heinrich sowie ein Wirt, Gerike Smithusen, belegt, bei dem sich Albrecht offenbar aufhielt, wenn er in Lemberg war. Unter ihren Geschäftspartnern finden sich auch mehrere Armenier.²⁸ Die umfangreiche Liste von Forderungen in Lemberg macht deutlich, womit der Orden dort vor allem handelte, nämlich mit Bernstein sowie, deutlich weniger, mit flandrischen Tuchen.²⁹ Dem Charakter eines Schuldbuchs entsprechend, nennt nur einer der Einträge unter der Rubrik *Lemburg in Rûsen als man schreib virczeen C yâr* eine der dort gekauften Waren, Seide, die der Diener Heinrich für in Lemberg verkaufte Bernstein erwarb.³⁰ Die „Einkaufsliste“ des Dieners Albrecht Meelman wird aus anderen Einträgen erkennbar. Neben Seide enthielt sie insbesondere Ingwer, Muskat, Nelken und Krude, die zeitweilig in den Thorner Räumen des Großschäffers verwahrt wurden.³¹ Dies waren Orientwaren, die sonst meist über Flandern nach Preußen kamen. Nach 1400 hören die Einträge zu Lemberg auf.

Nicht immer blieben die Südwaren in Preußen, sondern dürften teilweise auch von Preußen in andere Regionen weiterverkauft worden sein, wenngleich z. B. die Schuldbücher und Rechnungen der Großschäffer für nicht-preußische Kaufleute vor allem Schulden

²⁵ Schönsee: Sarnowsky 1993, S. 478–79, nach Großes Ämterbuch 1921, S. 410 f.; Strasburg: Sarnowsky 1993, S. 739, ediert OBA 7106, fol. 8v.

²⁶ Im Kontext der Bitte einer Ablösung von Getreidezinsen, auf einer Ständerversammlung des Kulmer Landes, ASP 2, 414, S. 675 f., Brief des Nicolaus von Senzkaw von 1445 Juli 13.

²⁷ Zur Bedeutung Lembergs und zum Folgenden vgl. Böhnke 1962, S. 83; Oesterreich 1890/94), (I), S. 78, spricht von Lemberg als „Mittelpunkt des gesamten Handelsverkehrs“.

²⁸ Schuldbücher 2008–2018, hier 1, Nr. 1818, 1823 f. (*Dymitre, Ywan Cleyne, Ywan Grosze*), ediert den OF 141.

²⁹ Schuldbücher 2008–2018, 1, Nr. 1805–1826; die Edition listet auch die Veränderungen der Rubrik in den späteren Schuldbüchern, die aber zumeist redaktioneller Natur waren.

³⁰ Ebd., 1, Nr. 1825.

³¹ Ebd., 1, Nr. 109–114 und 486, erstere jeweils mit dem Vermerk: *Item so habe wir czu Thoron in unserm trézil [...] oder ähnlich.*

aus Tuchverkäufen dokumentieren. Ein Sonderfall waren Perlen, die der Königsberger Großschäffer möglicherweise in Lemberg erworben hatte und um 1400 von Thorn aus an seinen Lieger in Brügge, Johannes Valprecht, weitersandte.³² Generell wurde Preußen auch von anderen Kaufleuten für Südwaren als Zwischenstation genutzt, wenn etwa Hildebrand Veckinchusen Seide über Preußen nach Livland bringen ließ.³³

Die Großschäffereien des Ordens haben wohl nur den kleineren Teil ihrer Südwaren außerhalb oder innerhalb Preußens weiterverkauft, der größere Teil wurde sicher durch die Ordensbrüder selbst verbraucht. Wie die jährlichen Lieferungen der beiden Großschäffer an den Hochmeister und den Obersten Marschall und verschiedene Inventare deutlich machen, betraf dies recht große Mengen. Schon zu 1383 hat sich eine erste Liste der Lieferungen an den Obersten Marschall erhalten, zu denen der Königsberger Großschäffer verpflichtet war. Sie nennt allein 130 pfd. Pfeffer, 25 pfd. Ingwer, 12 pfd. Zimt, 12 pfd. Galgant, dazu Paradieskörner, Safran, Reis, Mandeln, Feigen und Rosinen.³⁴ Ähnliche Mengen listet ein Verzeichnis der tatsächlichen Lieferungen des Marienburger Großschäffers Johann Tiergart an den Hochmeister, den Großkomtur und andere hohe Amtsträger im Jahr 1399.³⁵ Nicht zufällig waren so die Konventsküche, die Küche und die Kammer des Hochmeisters noch 1445 recht gut mit Südwaren bestückt.³⁶

Diese Luxusgewürze und -speisen wurden auch auf Reisen mitgeführt. So notiert das Tresslerbuch zum Februar 1406 unter den Ausgaben für die „Kammer“ des Hochmeisters, *als her in die winterreyse zhin wolde*, also an einem Feldzug gegen die Litauer teilnahm, unter anderem 12 m. für Anis-, Rosinen- und Korianderkonfekt, 20 m. für Zuckerhüte, 5 ½ m. für Muskat, 3 m. für Ingwer und ½ m. für Zimt.³⁷ Auch die Städte standen dahinter nicht zurück. Während der Besetzung Stockholms durch die Hansestädte als Pfand im Ausgleich zwischen Königin Margarethe und dem aus der Gefangenschaft entlassenen Albrecht von Mecklenburg wurden die Kontingente der preußischen Hansestädte mit Hilfe der in Preußen erhobenen Pfundgelder versorgt.³⁸ Dort finden sich z. B. zu 1397 Ausgaben für Pfeffer, Safran, Ingwer und Öl.³⁹

Die großen Importeure dürften die Waren aber in Preußen oft nicht selbst auf die Märkte gebracht, sondern an Zwischenhändler weiterverkauft haben, wohl in der Regel an die Kleinhändler, die Krämer. Das lässt sich z. B. beim Deutschen Orden

³² Schuldbücher 2008–2018, 1, Nr. 164, 165 (in der Kammer zu Thorn), 1309, 2357 (Lieferung von 8 m. 9 ½ sc. Perlen an Johannes Valprecht in Brügge; 2, Nr. 945 (die zu Thorn gewogenen 8 m. 9 ½ sc. feinen Perlen beim Lieger Johannes Valprecht).

³³ Handelsbücher 2013, S. 270, 273.

³⁴ Schuldbücher 2008–2018, 2, ZM 21,9, S. 541, nach einer Liste im OF 1; eine ähnliche Liste aus der Zeit um 1446, ebd., 2, ZM 46.

³⁵ Ebd., 3, OF 153a, besonderes Nr. 1, 3 und 5, S. 37, 40 f.; beim Großkomtur gab es Ingwer auf die Reise, dazu *allerley crüde* und 3 Hüte Zuckers von 12 ½ pfd.

³⁶ Ebd., 3, ZM 7, 58–62, 67–70, 72–74, 76–81, S. 255 f.; für die Zeit um 1400 vgl. Marienburger Ämterbuch 1916, S. 162 (nach OF 162a, fol. 155b); dazu s. Boockmann 1995, S. 142 f.

³⁷ Marienburger Tresslerbuch 1896, S. 393.

³⁸ Edition der Rechnungen in Pelech 1987.

³⁹ Ebd., S. 147, 149–51.

verfolgen. In einem der späteren Schuldbücher der Königsberger Großschäfferei finden sich unter der Stadt Löbau eine Reihe von Einträgen zum Verkauf von Ingwer, Rosinen und Feigen. Die Käufer waren die Krämer Claws Kruger, Hannos Frenzil und Ludeke Schenkendorff, wohl beide aus Elbing, und der Krämer Nicolaus Krudener aus Marienburg.⁴⁰ Das lässt sich auch in anderen Zusammenhängen beobachten, wenngleich die Kennzeichnung als Krämer teilweise fehlt.⁴¹ Auch Frauen werden dabei als Käuferinnen von Südwaren genannt, so 1402/05 zwei Elbingerinnen, die einen *steyn* Ingwer bzw. einen *steyn* und 4 ½ pfd. Ingwer kauften, also knapp 13 bzw. über 14 ½ kg.⁴² Die Krämer durften ihrerseits die Südwaren nur in kleineren Mengen weiterverkaufen, nach einer Verordnung von 1408 bis zu einem halben *steyn*.⁴³ Auch die preußischen Kaufleute nutzten die Märkte, insbesondere die Jahrmärkte, um die von ihnen erworbenen Südwaren weiterzuverkaufen. So soll der ehemalige Ordenslieger in Brügge, Thomas Schenkendorf, 1445 Seide und andere Waren, die er zum Schaden des Königsberger Großschäffers in Flandern vor seiner Abreise nicht bezahlt hatte, zusammen mit seinem Partner Claus Otte auf den Jahrmärkten in Preußen angeboten haben.⁴⁴

Die Bedeutung der Märkte für den Ordenshandel zeigt z. B. das Faktum, dass der Königsberger Großschäffer Konrad von Muren 1401 dem Obersten Marschall Thorner *krúde uff den Domnyk*, also den Dominikusmarkt zu Danzig, schickte.⁴⁵ Dieser war auch sonst ein wichtiger Platz für die wirtschaftlichen Aktivitäten des Ordens.⁴⁶ Daneben gab es eine ganze Reihe weiterer Jahrmärkte auch in kleineren preußischen Städten.⁴⁷ Als die Städte den Handel der Nürnberger und anderer oberdeutscher Händler einschränken wollten, setzten sie nach mehreren Anläufen 1448 durch, dass diese ihre über Meißen und Brandenburg eingeführten venezianischen Waren nur noch auf dem Walpurgismarkt in Marienburg und dem Dominikusmarkt in Danzig verkauft werden durften.⁴⁸ Dieses Verbot für die Oberdeutschen legt nahe, dass die preußischen Kaufleute ihre Südwaren auch auf den anderen Jahrmärkten anboten.

⁴⁰ Schuldbücher 2008–2018, 2, OF 145 (1404/05), Nr. 452–459, S. 279.

⁴¹ Ebd., 2, OF 143 (1402/05), Nr. 541–544, 549–555, 557–564, 566–568, 571–582, S. 161–167, zu Elbing, betreffend den Verkauf von Feigen, Rosinen, Ingwer, Zimt, Muskat und Pfeffer.

⁴² Umrechnung nach Waschinski 1965, S. 28, unter der Annahme, dass es sich um Elbinger Maße handelte, bei denen der Stein 34 pfd. hatte.

⁴³ ASP 1, 76, Anhang, S. 108, von 1408 September 27.

⁴⁴ Sarnowsky 1995, Nr. 10, S. 228: [...] *Sy habin al hi vele rede dor uff, das men Thomas aldo mit Claus Otten im lande uff alle jormerkede czyn let, und habin aldo dy seyden stucke und ander gutter offenbar czú koufe, dy Thomas den leuten al hy scholdich geblebin ist*; zur Anklage des Großschäffers wegen der Seide vgl. ebd., Nr. 4, S. 215–16.

⁴⁵ Schuldbücher 2008–2018, 1, Nr. 1345, S. 253 (hier fälschlich als Datum umgesetzt).

⁴⁶ Dazu Sarnowsky 2002, S. 59.

⁴⁷ Eine Übersicht bei Czaja 2000.

⁴⁸ Verordnung des Hochmeisters Konrad von Erlichshausen von 1448 nach Mai 3, ASP 3, 27, S. 58; zum Kontext Czaja 2000, S. 326; Sarnowsky 2002, S. 58, 66.

Einige der in den Quellen gelisteten Waren bereiten Probleme in ihrer Zuordnung. Unklar ist insbesondere der Charakter der Bezeichnung „Krude“. In der Literatur zu Preußen finden sich dazu unterschiedliche Deutungen. Nach Werner Böhnke handelte es sich um eine Sammelbezeichnung, bei der noch zwischen „grober“ und „kleiner Krude“ unterschieden wurde. Als „grobe Krude“ bezeichnete man Gewürze oder Beigaben wie Pfeffer, Ingwer, Anis und Kümmel, Früchte wie Feigen, Datteln und Rosinen sowie Baumwolle, Reis und Zucker; als „kleine Krude“ Muskatnuss bzw. -blüte, Nelken, Koriander und Kardamom sowie Farbstoffe.⁴⁹ Nach Hartmut Boockmann wurde der Begriff „Krude“ aber auch im engeren Sinne für Gewürzkonfekt benutzt,⁵⁰ was die Zuordnung zu den Südwaren in Frage stellen könnte.

Die weitere Bedeutung des Begriffs „Krude“ entstammt dem Mittelniederdeutschen, wo er „Gewürze jeder Art“ bezeichnet, allerdings auch für Konfekt Verwendung finden kann.⁵¹ Eine Nutzung als Sammelbezeichnung legt unter anderem die eingangs zitierte Verordnung des Hochmeisters von 1403 nahe,⁵² die Pfeffer, Safran und Ingwer mit „sämtlichen Waren von Krude“ zusammenfasst. Ähnlich sind Verluste der Baienflotte pauschal als „Spezerei“ oder „Krude“ bezeichnet.⁵³ In dieselbe Richtung deutet auch eine ständische Forderung bei Verhandlungen mit dem Hochmeister im April 1450, bei denen dieser eine Befreiung der Güter von Belastungen *mit gelde, korn, krewde* versprach.⁵⁴ Mit „Krude“ dürften hier insbesondere die angesprochenen Abgaben von Safran und Pfeffer gemeint sein.⁵⁵

Viele der Inventare differenzieren jedoch zwischen den verschiedenen Gewürzen sowie Speisezugaben und einer im engeren Sinn als „Krude“ bezeichneten, aber nicht weiter bestimmten Ware. Das gilt etwa für zwei Inventare aus der Zeit um 1400 für die „Kammer“ und die Küche des Hochmeisters auf der Marienburg. In der „Kammer“, die wohl eher die persönliche Versorgung des Hochmeisters spiegelt, befanden sich zu dieser Zeit 31 Zuckerhüte, 2 ½ *steyn* Ingwer, 1 pfd. Nelken, 1 pfd. Muskatblüten, 1 pfd. Zimtstangen, zwei *steyn* Muskat, ein *steyn* Datteln, ein pfd. Paradieskörner sowie *200 laden crude*.⁵⁶ Die „Laden“ oder Kisten hatten teilweise eine beachtliche Größe und fassten 120 bis 130 pfd., bei halben Laden 70–80 pfd.⁵⁷ Obwohl die *200 laden crude*

⁴⁹ Böhnke 1962, S. 84.

⁵⁰ Boockmann 1995, S. 142, spricht von Krude als „Konfekt, das heißt mit verdicktem und gewürztem Fruchtsirup, also eine Art von Geleebonbon“.

⁵¹ Schiller/Lübben 1875–1881, 6, S. 189 f.; zum Verb *kruden* vgl. ebd., 2, S. 581. – Das Mittelhochdeutsche kennt diese Wortbedeutung nicht, Lexer 1872–1878, 1, Sp. 1753.

⁵² Wiederum ASP I, 68, S. 100; zitiert oben zu Anm. 4.

⁵³ Z. B. HUB 7,1, Nr. 767,1, S. 404: [...] *Item so hadde de schipper besondern darinne [...] an krude (20 m. Prusch); Item Lubbert Schilde genomen ut syner kisten an spitserye, also krude und ander pennigwerde [...]; dgl. 767,2, S. 406 f.: Schipper Kersten Truper [...] an krude ute syner kisten [...].*

⁵⁴ ASP III 69, S. 171, Bericht der Ordenskanzlei über die Tagfahrt zu Elbing 1450 April 20.

⁵⁵ Oben zu Anm. 21–26.

⁵⁶ Marienburger Ämterbuch 1916, S. 162 (nach OF 162a, fol. 155b); dazu s. Boockmann 1995, S. 142 f.

⁵⁷ S. u. a. Schiller/Lübben 1875–1881, 2, S. 611; auch dieser Begriff fehlt bei Lexer 1872–1878, 1, Sp. 1810.

somit schon eine große Menge bilden, werden daneben weitere Südwaren aufgelistet. Ähnlich Zusammenstellungen bieten viele der erhaltenen Listen.

Die engere Bedeutung als Konfekt wird auch durch eine weitere Differenzierung nahegelegt, die sich einmal in den Schuldbüchern der Großschäffer des Deutschen Ordens findet. Nach einer Liste von Forderungen des Königsberger Großschäffers an den Obersten Marschall aus der Zeit um 1400 wurden Letzterem zunächst 30 *laden* (schlechter) flämischer Krude geschickt, dann erhielt er 50 pfd. Thorner Krude. Wenn daneben noch Pfeffer und Datteln geliefert wurden, muss es sich um Gewürzkonfekt gehandelt haben.⁵⁸ Diese Bezeichnungen spiegeln wahrscheinlich die beiden Richtungen, aus denen die Krude ins Land kamen, über See und vom Süden über Land.

Wenn von „Thorner Krude“ die Rede ist, könnte das aber auch darauf hinweisen, dass das Konfekt aus importierten Gewürzen und Früchten erst im Ordensland hergestellt wurde. Das wird in gewissem Sinne dadurch bestätigt, dass in Thorn auch spezifische Konfektsorten beschafft werden konnten. Nach dem Tresslerbuch wurde dort 1409 für den Hochmeister *cobebenconfect* gekauft.⁵⁹ Der aus dem Arabischen stammende Begriff „Kobeben“ bezeichnet eine unter anderem auf Ceylon, Java und anderen indonesischen Inseln angebaute Pfeffersorte, deren Körner als Heilmittel, Gewürz sowie in Pfefferkuchen Verwendung fanden.⁶⁰ Als weitere Konfektsorten finden sich im selben Kontext noch *coreanderconfect*,⁶¹ *anysconfect*.⁶² *cardemonen confect*⁶³ sowie Konfekt mit Zimt (*kanelconfect*).⁶⁴ Insgesamt deuten die Zeugnisse somit auf eine gewisse Ambivalenz, „Krude“ scheint sowohl in der weiteren wie auch in der engeren Bedeutung benutzt worden zu sein.

Weitere Frage betreffen die nach Preußen gelieferten Südweine. Mehrere Verordnungen der Jahre 1394 bis 1420, die die Verzollung regeln und Mindestmaße festschreiben, nennen insbesondere drei Sorten, die hier in Frage kommen, den *Reynfal*, *Romaney* und *Malmesey*.⁶⁵ Alle drei Sorten lassen sich schwer zuordnen. Malvasier wurde in der älteren Forschung mit Wein aus Malaga identifiziert, Romanier mit anderen südspanischen Weinen.⁶⁶ Wahrscheinlich stammt der Malvasierwein aber ursprünglich aus Kreta, bzw. möglicherweise von der Peloponnes, wurde oft mit Gewürzen versetzt und

⁵⁸ Schuldbücher 2008–2018, 1, Nr. 1342–1345, S. 253; vgl. ebd., Nr. 1311, S. 249.

⁵⁹ Hier nach der Auszugsedition Schuldbücher 2008–2018, ZM 11,677, S. 338; Marienburger Tresslerbuch 1896, S. 550; weitere Belege Schuldbücher 2008–2018, 3, OF 155,732; ZM 11,107, 132, 135, 142, 190, 363, 519, 575.

⁶⁰ Vgl. u. a. Schiller/Lübben 1875–1881, 2, S. 508; Zedler 1731–1754, 6, Sp. 1795 f.

⁶¹ Schuldbücher 2008–2018, ZM 11,132, 135, 142, 190, 328, 519, 575, 577, 665.

⁶² Ebd., ZM 11,132, 142, 190, 394, 519, 575, 627.

⁶³ Ebd., ZM 11,107.

⁶⁴ Ebd., ZM 11,107, 190, 363.

⁶⁵ ASP 1, 31, Anhang, und 41, S. 51, 65 (1393 und 1394, *Reynval* nach seinem Wert zu verzollen), 81, S. 114 (1408, für den ins Land gebrachten Wein sollen die Logen mindestens 50 *stoffe* haben; gilt für *Malmesey*, *Romeney*), 82,14, S. 118 (dgl. *Reynfal*, *Romanya*), 286,77, S. 358 (1420, dgl. für *Romaney*, *Reynfael* gelten *stoffe* als reguläres Maß).

⁶⁶ Vasala 1973, S. 217, mit Hinweis auf Arbeiten von António Henrique de Oliveira Marques.

eventuell auch in anderen Mittelmeerregionen angebaut.⁶⁷ Der Romanierwein dürfte dagegen aus Griechenland stammen, selbst wenn er auch sonst im südlichen Mittelmeerraum angebaut wurde.⁶⁸ Auch wenn die Südweine anders als Rheinweine nur in geringeren Mengen importiert wurden, dürften sie als Beifracht insbesondere bei den Salzflotten eine gewisse Rolle gespielt haben. So verlor der Danziger Kaufmann Johan Winrancke 1435 in einem Schiff neben Salz, Öl, Textilien und Harnisch auch ein Fass Romanier.⁶⁹ Gelegentlich findet sich Romanier auch in den Ordensquellen, so 1409 im Tresslerbuch unter Waren, die der Großschäffer für den Hochmeister beschafft hatte.⁷⁰

Auch die Herkunft des *Reynfal* (*Reinfal*) ist nicht völlig klar. Teilweise wurde er fälschlich mit Rheinwein assoziiert, doch handelt es sich wahrscheinlich um einen auch als *vinum rabiolo* oder *Riviglio* bezeichneten Wein aus Istrien.⁷¹ Er erscheint relativ häufig in den Ordensquellen. 1401 sandte der Königsberger Großschäffer dem Komtur zu Elbing eine Loge (von etwa 40 Litern) *reinfal* als Geschenk, im selben Jahr schuldete der Bischof des Samlands dem Großschäffer ebenfalls eine Loge *reinfal*, und der Oberste Marschall erhielt eine Lieferung von drei Logen des Weins.⁷² Andere Südweine sind selten genauer bezeichnet. Beim Deutschen Orden ist einmal zu 1399 Rotwein aus der Gascogne belegt.⁷³ Daneben ist ungenauer teilweise von *welsch* oder *walisch*, also wohl italienischem, Wein die Rede.⁷⁴

Ein kostbares Produkt aus dem Mittelmeerraum bzw. aus Asien war schließlich die in der eingangs erwähnten Verordnung von 1403 belegte Seide, die schon seit dem 14. Jahrhundert auch in Italien, etwa in Lucca, hergestellt wurde. Die Königsberger Großschäffer führten um 1400 Seide sowohl über Brügge wie über Lemberg ein.⁷⁵ In den späteren Rechnungen der Marienburger Großschäfferei ist ebenfalls seidenes Material gelistet, das als *seyden kemchin* erscheint,⁷⁶ wohl als Bezeichnung für die Art des Gewebes.⁷⁷

⁶⁷ Sprandel 1998, S. 25; für die älteren Ansätze vgl. Zedler 1731–1754, 19, Sp. 810 f.; DWB 12, Sp. 1512 f.

⁶⁸ Fälschlich bei Zedler 1731–1754, 32, Sp. 696, als „ein guter Wein, so bey der Stadt Faro in Algarbien wächst“; zur Herkunft aus der Romania (=Griechenland) wiederum Sprandel 1998, S. 26.

⁶⁹ *I bot romenye*, HUB 7,1, Nr. 252, Anm. 1, S. 124, zu Schreiben Danzigs an Lübeck, 1437 März 1.

⁷⁰ *Eyn vas Romanya, das hilt 104 stofe*, für 7 m. minus 4 sol., ediert Schuldbücher 2008–2018, ZM 11,667, S. 338.

⁷¹ Sprandel 1998, S. 27, der auch auf Anbau in Ober- und Mittelitalien verweist; zu älteren Ansätzen s. wiederum DWB 14, Sp. 700 f.; Zedler 1731–1754, 31, Sp. 282 f.

⁷² Schuldbücher 2008–2018, 1, Nr. 1214, 1354, 1355. – Zum Maß vgl. Art. „Lagel“ (= Loge), in: DWB 12, Sp. 61, *weinmasz von vierzig litern*.

⁷³ Ausgaben des Marienburger Großschäffers für den Hochmeister 1399, Schuldbücher 2008–2018, 3, S. 37; einziger Nachweis, vgl. Abraham Thisse 1986, S. 178 Anm. 272.

⁷⁴ Schuldbücher 2008–2018, 1, Nr. 1295; 2, S. 372 (OF 147, Nr. 139).

⁷⁵ Ebd., 1, Nr. 113, 164, 165, 1812, 1825, 2200, teilweise verwahrt in der Kammer des Großschäffers in Thorn, auch mit genaueren Differenzierungen (als *camkat*, Atlas).

⁷⁶ Ebd., 3, ZM 5,81, 82; ZM 7,131; ZM 9,45; ZM 11, 578, jeweils als *seyden kemchin* oder ähnlich.

⁷⁷ Der Begriff *kemchen* fehlt in den einschlägigen Wörterbüchern, aber Joachim, in: Marienburger Tresslerbuch 1896, S. 667, spricht allgemein von Gewebe; Wernicke 1874, Sp. 172, Anm. 174, vermutet *kemchen* als Ableitung von „Kalmank“, gemustertes Wollzeug, vgl. DWB 11, Sp. 70, aber das passt nicht recht als Erklärung.

Daneben wird Atlas als besonders feine Seide erwähnt und sowohl in Tuchen wie in Ellen berechnet.⁷⁸ Er wurde unter anderem zur Herstellung von Kissenbezügen für den Hochmeister gebraucht.⁷⁹ Die Seide wurde auch in verschiedenen Farben vertrieben. So wird einmal zwischen weißer und blauer Seide differenziert,⁸⁰ einmal ist schwarzer, einmal blauer Atlas erwähnt.⁸¹ Auch für dieses Luxusgut galt somit eine recht weit gehende Spezialisierung.

Die Übersicht hat die Vielfalt der nach Preußen gebrachten Südwaren deutlich gemacht. Sie kamen sowohl über Land wie auch über die Ostsee. Die preußischen Kaufleute und der Orden importierten die Luxusgüter wohl meist als Beifracht, aus Südfrankreich zusammen mit dem Baiensalz, aus Flandern neben umfangreichen Mengen Tuchs oder aus anderen Partnerstädten im Hanseraum, insbesondere aus Lübeck, zusammen mit anderen Handelswaren. Im Süden war Lemberg lange eine wichtige Durchgangsstation, bevor die Durchsetzung des Krakauer Stapels zu einer Verlagerung des Handels führte. Allerdings deutet die Klage der preußischen Städte von 1413 über den Hauptmann zu Welun daraufhin, dass nicht alle Wege aus dem südlichen Polen über Krakau führten.

Die nach Preußen verbrachten Südwaren blieben nicht alle im Lande, sondern ein Teil wurde zweifellos weiter exportiert. Der Deutsche Orden dürfte allerdings das Meiste für den eigenen Verbrauch importiert haben, wie auch die Inventare und Reiserechnungen belegen, und auch die Städte hatten für die Südwaren Verwendung. Diese gelangten so auch auf die Märkte im Ordensland, insbesondere auf die größeren Jahrmärkte zu Marienburg und Danzig, wo die oberdeutschen Kaufleute um die Mitte des 15. Jahrhunderts ihre Waren, nicht zuletzt aus Italien, anbieten mussten.

Ein besonderes Problem bilden die in Preußen vielfach und in großen Mengen belegten „Krude“. Der Begriff erscheint sowohl als Sammelbezeichnung für die importierten Gewürze und Früchte wie auch als Bezeichnung für verschiedene Arten Konfekt, die möglicherweise partiell in Preußen selbst hergestellt wurden. Auch die importierten Weine waren teilweise stark gewürzt, wie sich das zumindest für den Malvasier nachweisen lässt. Diese Südweine stammten aus verschiedenen Teilen des Mittelmeerraums, von Frankreich bis nach Istrien und Griechenland. Die Herkunft der nach Preußen eingeführten Seidenstoffe lässt sich dagegen kaum bestimmen. Auch wenn es sich jeweils nur um Einzelnachweise und um kleinere Mengen der Luxuswaren handelte, überrascht die Differenziertheit der in Preußen fassbaren Importe. Diese belegt, wie intensiv auch der südöstliche Ostseeraum an den internationalen Handel angeschlossen war.

⁷⁸ 4 [...] atlas, Schuldbücher 2008–2018, 3, ZM 11,49, 404 und 578, S. 302, 325, 333; zu Atlas s. Zedler 1731–1754, 2, Sp. 2049; Handelsbücher 2013, S. 270, 273.

⁷⁹ Schuldbücher 2008–2016, ZM 11,64, S. 304, 38 elen atlas u. a. für 4 pfole [...], dazu DWB 13, Sp. 806. – Zu einer möglichen Verwendung von Seide für *eyn crudetuch* vgl. Sarnowsky 1987, S. 220.

⁸⁰ Zu 1399, s. Schuldbücher 2008–2018, 3, OF 153(a),1, S. 37; zum Blaufärben von Seide mit Waid vgl. u. a. Fromm 1899, S. 88.

⁸¹ Schuldbücher 2008–2018, 3, ZM 7,88; ZM 11,578, S. 256, 336.

Jürgen Sarnowsky

Quellen und Literatur

Ungedruckte Quellen

OBA – Berlin, Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, XX. Hauptabteilung, Ordensbriefarchiv.

OF – Berlin, Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, XX. Hauptabteilung, Ordensfolianten.

Gedruckte Quellen

ASP – Acten der Ständetage Preussens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, hg. Max TOEPPEN, 5 Bde., Leipzig 1878–1886.

Großes Ämterbuch 1921 – Das große Ämterbuch des Deutschen Ordens, hg. Walther ZIESEMER, Danzig 1921.

Großes Zinsbuch 1958 – Das große Zinsbuch des Deutschen Ritterordens (1414–1438), hg. Peter G. THIELEN, Marburg 1958.

Handelsbücher 2013 – Handelsbücher des Hildebrand Veckinchusen. Kontobücher und übrige Manuale, hg. Michail P. LESNIKOV/Walter STARK (QDHG N.F. 67), Köln u. a. 2013.

HRI, 4 – Karl KOPPMANN (Bearb.), Die Recesse und andere Akten der Hansetage 1256–1430 (Hanserecense, Abt. I, 4), Leipzig 1877.

HUB – Hansisches Urkundenbuch, 11 Bde., Halle u. a. 1876–1939.

Koczy 1933/34 – Leon KOCZY, Materiały do dziejów handlu Hanzy Pruskiej z Zachodem, in: Rocznik Gdański 7–8, 1933/34, S. 275–331.

Marienburger Ämterbuch 1916 – Das Marienburger Ämterbuch, hg. Walther ZIESEMER, Danzig 1916.

Marienburger Tresslerbuch 1896 – Das Marienburger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409, hg. Erich JOACHIM, Königsberg 1896.

Pelech 1987 – Markian PELECH, Ein Rechnungsbuch über den Preußischen Pfundzoll der Jahre 1397–1404, in: Beiträge zur Geschichte Westpreußens 10, 1987, S. 139–193.

Schuldbücher 2008–2018 – Cordula FRANZKE u. a. (Hgg.), Schuldbücher und Rechnungen der Großschäffer und Lieger des Deutschen Ordens in Preußen, 4 Bde. (Veröffentlichungen aus den Archiven Preußischer Kulturbesitz 62,1–4; zugleich QDHG N.F. 69,1–4), Köln u. a. 2008–2018.

Südwaren auf den Märkten im südöstlichen Ostseeraum

Panske 1911: Paul PANSKE (Hg.), *Urkunden der Komturei Tuchel. Handfesten und Zinsbuch (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens 6)*, Danzig 1911.

Literatur

Abraham Thisse 1986 – Simone ABRAHAM THISSE, *Le commerce des hanséates de la Baltique à Bourgneuf*, in: *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public* 17, 1986, S. 131–180.

Ahnsehl 1961 – Karl-Otto AHNSEHL, *Thorns Seehandel und Kaufmannschaft um 1370* (Wissenschaftliche Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Ost-Mitteleuropas 53), Marburg 1961.

Böhnke 1962 – Werner BÖHNKE, *Der Binnenhandel des Deutschen Ordens in Preußen und seine Beziehung zum Außenhandel um 1400*, in: *HGBll.* 80, 1962, S. 26–95.

Boockmann 1995 – Hartmut BOOCKMANN, *Alltag am Hof des Deutschordens-Hochmeisters in Preußen*, in: Werner PARAVICINI (Hg.), *Alltag bei Hofe. 3. Symposium der Residenzen-Kommission der Akademie der Wissenschaften in Göttingen*, Sigmaringen 1995, S. 137–147.

Czaja 2000 – Roman CZAJA, *Jahrmärkte im Ordensland Preußen im Mittelalter*, in: Bernhart JÄHNIG/Georg MICHELS (Hgg.), *Das Preußenland als Forschungsaufgabe. Eine europäische Region in ihren geschichtlichen Bezügen. Festschrift für Udo Arnold zum 60. Geburtstag* (Einzelschriften der Historischen Kommission für ost- und westpreußische Landesforschung 20), Lüneburg 2000, S. 319–328.

DWB – *Deutsches Wörterbuch von Jacob GRIMM/Wilhelm GRIMM*, 16 Bde. in 32 Teilbd., Leipzig 1854–1961; *Quellenverzeichnis* Leipzig 1971.

Fromm 1899 – E. FROMM, *Frankfurts Textilgewerbe im Mittelalter*, in: *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst*, III. Folge, 6, 1899, S. 1–160.

Jahnke 2015 – Carsten JAHNKE, *Der Feigenhandel im Hanseraum*, in: *HGBll.* 133, 2015, S. 41–75.

Karg/Jahnke 2016 – Sabine KARG/Carsten JAHNKE, *Der Reishandel im Hanseraum*, in: *HGBll.* 134, 2016, S. 97–131.

Köhler/Jahnke 2018 – Stephan KÖHLER/Carsten JAHNKE, *Vom Mittelmeer zum Hanseraum: der Handel mit Rosinen, Korinthen und Zibeben*, in: *HGBll.* 136, 2018, S. 13–62.

Lauffer 1894 – Victor LAUFFER, *Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des XV. Jahrhunderts*, in: *Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins* 33, 1894, S. 1–44.

Lexer 1872–1878 – Matthias LEXER, *Mittelhochdeutsches Handwörterbuch*, 3 Bde., Leipzig 1872–1878.

Miranda 2015 – Flavio MIRANDA, Die Saga der portugiesischen Feigen. Der Handel mit dem Nord- und Ostseeraum im Mittelalter, in: HGBll. 133, 2015, S. 77–97.

Myśliwski 2014 – Grzegorz MYŚLIWSKI, Wirtschaftsleben an der Hohen Straße. Zu den wirtschaftlichen Kontakten Breslaus mit Krakau und anderen kleinpolnischen Städten, in: Eduard MÜHLE (Hg.), *Breslau und Krakau im hohen und späten Mittelalter. Stadtgestalt – Wohnraum – Lebensstil* (Städteforschung A/87), Köln u. a. 2014, S. 173–218.

Oesterreich 1890/94 – Hermann OESTERREICH, Die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, in: *Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins* 28, 1890, S. 1–92; 33, 1894, S. 47–93.

Sarnowsky 1987 – Jürgen SARNOWSKY, Das Treßleramt des Deutschen Ordens in Preußen in der Zeit Ulrichs von Eisenhofen (1441–1446), in: *Beiträge zur Geschichte Westpreußens* 10, 1987, S. 195–222.

Sarnowsky 1993 – Jürgen SARNOWSKY, *Die Wirtschaftsführung des Deutschen Ordens in Preußen, 1382–1454* (Veröffentlichungen aus den Archiven Preußischer Kulturbesitz 34), Köln u. a. 1993.

Sarnowsky 1995 – Jürgen SARNOWSKY, Der Fall Thomas Schenkendorf. rechtliche und diplomatische Probleme um die Königsberger Großschäfferei des Deutschen Ordens, in: *Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands* 43, 1995, S. 187–275.

Sarnowsky 1998 – Jürgen SARNOWSKY, Die Entwicklung des Handels der preußischen Hansestädte im 15. Jahrhundert, in: Zenon H. NOWAK/Janusz TANDECKI (Hgg.), *Die preußischen Hansestädte und ihre Stellung im Nord- und Ostseeraum des Mittelalters*, Toruń 1998, S. 51–78.

Sarnowsky 2002 – Jürgen SARNOWSKY, Märkte im mittelalterlichen Preußen, in: HGBll. 120, 2002, S. 51–72.

Schildhauer 1968 – Johannes SCHILDHAUER, Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nord-europäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 9, 1968, S. 187–212.

Schiller/Lübben 1875–1881 – Karl SCHILLER/August LÜBBEN (Bearb.), *Mittelniederdeutsches Wörterbuch*, 6 Bde., Bremen 1875–1881.

Sprandel 1998 – Rolf SPRANDEL, *Von Malvasia bis Kötzschenbroda. Die Weinsorten auf den spätmittelalterlichen Märkten Deutschlands* (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Beihefte 149), Stuttgart 1998.

Vasala 1973 – Maria VASALA, Über die Weineinfuhr in den Ostseeraum im Spätmittelalter, in: *Kultur und Politik im Ostseeraum und im Norden 1350–1450* (Acta Visbyensia IV), Visby 1973, S. 215–222.

Südwaren auf den Märkten im südöstlichen Ostseeraum

Waschinski 1965 – Emil WASCHINSKI, Die altpreußischen Gewichte der Ordenszeit, in: *Westpreußen-Jahrbuch* 15, 1965, S. 25–32.

Wernicke 1974 – E. WERNICKE, Die alten Schatzverzeichnisse der Pfarrkirche zu Schweidnitz, in: *Anzeiger für die Kunde der deutschen Vorzeit* N. F. 21, 1874, Sp. 169–175.

Zedler 1731–1754 – Johann Heinrich ZEDLER, *Grosses vollständiges Universal-Lexicon aller Wissenschaften und Künste*, 64 Bde., 4 Supplementbde., Halle u. a. 1731–1754.

Der Export von Holz und Waldwaren aus dem südlichen Ostseeraum im Spätmittelalter¹

Cezary Kardasz

Um die Mitte des 13. Jahrhunderts gliederte die Hanse den Ostseeraum ihrem Wirtschaftssystem ein; gleichzeitig wurde diese Region einer der wichtigsten Exporteure von Holz und Waldwaren nach Westeuropa. Erste Hinweise auf eine Holzausfuhr aus Preußen gibt es schon Mitte des 13. Jahrhunderts; allerdings war Holz damals nicht die wichtigste Exportware der Region.² Die Grundlage für die schnelle Entwicklung des Holzexports aus dem *Balticum* wird darin gesehen, dass die Ostseeküste ein dicht bewaldetes und durch flößbare Flüsse durchzogenes Hinterland aufwies, wodurch der Transport der Ware in die an den Flussmündungen liegenden Seehäfen kostengünstig möglich war. Als externer Faktor wird die Aktivität der Hansekaufleute, die den Ost-West-Handel dominierten, genannt; diese ergab sich aus der allmählichen Entwaldung Westeuropas bei gleichzeitig hoher Nachfrage für die dortigen Werften. Auch die hohe Qualität des in Preußen geschlagenen Holzes wird erwähnt.³

Der Handel zwischen dem Ostseeraum und dem übrigen Europa durch die in der Hanse zusammengeschlossenen Kaufleute und Städte ist schon lange Forschungsgegenstand. Untersucht wurden sowohl die rechtlichen Grundlagen dieses Austausches als auch seine im engeren Sinne wirtschaftlichen Aspekte. An letzteren interessierte die Forschung vor allem der Austausch zwischen bestimmten Regionen oder städtischen Zentren.⁴ Erst in den letzten Jahren sind auch Arbeiten erschienen, die die Bedeutung und Rolle des Handels am Beispiel einzelner Artikel dargestellt haben: Es gibt Studien zum Handel mit Heringen, Textilien, Waren aus dem Süden und – mit Bezug auf den Ostseeraum – Getreide.⁵ Dagegen fand die Frage des Exports von Holz und Waldwaren bisher noch keine breitere Beachtung, obwohl diese Warengruppe neben Getreide das

¹ Dieser Beitrag entstand im Rahmen des Forschungsprojektes „Der Seehandel der Stadt Danzig an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert“ (Handel morski Gdańska na przełomie XV i XVI stulecia), Nr. 2014/13/D/HS3/03691, finanziert vom Nationalen Zentrum der Wissenschaft in Polen (Narodowe Centrum Nauki).

² Czaja 1998, S. 36, 46.

³ Ważny 2005, S. 115 f..

⁴ Hirsch 1858; Laufer 1894, S. 1–44; Stark 1973; Schildhauer 1968, S. 187–211; Samsonowicz 1956, S. 283–352; Samsonowicz 1962, S. 695–715; Biskup 1952, S. 155–202; Sarnowsky 1998, S. 51–78.

⁵ Jahnke 2008, S. 155–186; Jahnke 2015, S. 41–76; Karg/Jahnke 2016, S. 97–131; Jahnke/Köhler 2018, S. 13–62; Huang 2015; Link 2014.

wichtigste Exportprodukt des südlichen Ostseeraums war.⁶ Die bisherigen Forschungen stützen sich auf die statistischen Angaben, die Victor Laufer und Henryk Samsonowicz vorgelegt haben⁷; allerdings bedürfen diese Angaben der Korrektur und Ergänzung.⁸

Der nachstehenden Analyse liegt ein möglichst breites Quellenspektrum zugrunde. In erster Linie sind die erhalten gebliebenen Danziger Pfundzollbücher des Jahres 1409⁹, die Pfahlzollbücher aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts¹⁰ sowie die Lübecker Pfundzollbücher vom Ende des 15. Jahrhunderts zu nennen.¹¹ Eine Ergänzung der Quellenbasis bilden die Schöffebücher der Rechtstadt Danzig¹², Altstadt Thorn¹³ und des Alten Warschau¹⁴ sowie der Schriftwechsel zwischen Danzig und polnischen Städten.¹⁵ Das Hauptaugenmerk liegt im folgenden Beitrag auf der Struktur des Warenaustauschs, der Herkunft der exportierten Waren sowie der Statistik und Richtung des Exports.

Exportierte Waren

Wichtigste aus dem südlichen Ostseeraum exportierte Holzsorte war Wagenschoß, gefolgt von Klap- oder Klapperholz. Diese beiden Holzsorten waren von unterschiedlicher Qualität, die sorgfältig notiert und in den Urkunden als *gut* oder *wrack* (Holz zweiter Wahl) bezeichnet wird. 1409 wurden mindestens 4.684,25 Hundert¹⁶ Wagenschoß exportiert, Klapholz dagegen nur 129 Hundert, und weiteres *holcz* mindestens 2752,25 Hundert. Im selben Jahr wurde auch der Export von 4.050 Hundert Floßholz verzeichnet.¹⁷ In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ist ein ähnliches Mengenverhältnis zwischen diesen Holzsorten zu beobachten: 1475 wurden aus Danzig 2.820 Hundert Wagenschoß und 277 Hundert Klapholz exportiert. Im Export nach England und Schottland spielte Eibenholz, das für die Herstellung von Bögen, der wichtigsten Distanzwaffe jener Zeit, verwendet und in den Urkunden demgemäß als Bogenholz geführt wurde, eine wichtige Rolle.¹⁸ In geringerem Maße wurden auch andere Holzsorten gehandelt: Böttichholz

⁶ Ważny/Eckstein 1987, S. 509–513; Link/Kapfenberger 2005, S. 153–170; Jahnke 2015a, S. 194–240.

⁷ Laufer 1984; Samsonowicz 1956.

⁸ Link 2014, S. 37.

⁹ Jenks 2012.

¹⁰ Archiwum Państwowe w Gdańsku [Staatsarchiv Danzig], 300, 19, Nr. 1, 5a, 7.

¹¹ Vogtherr 1996. Siehe auch: Schildhauer 1968a, S. 63–76; Jahnke 1998, S. 153–170.

¹² Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 43, Nr. 1, 2.

¹³ Kaczmarczyk 1936; Ciesielska/Tandecki 1992–1993; Kopiński/Tandecki 2007; Kopiński/Mikulski/Tandecki 2018.

¹⁴ Ehrenkreutz 1916; Bartoszewicz 2020.

¹⁵ Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300 D, Nr. 7.

¹⁶ Hundert, eine Maßeinheit. Ein Hundert umfasste 120 Stück: Biskup 1952, S. 180.

¹⁷ Der Export betrug 67,5 *Sexsig*. Vgl. Jenks 2012, S. 503. Siehe Link/Kapfenberger 2005, S. 157–160.

¹⁸ Czaja 2006, S. 236. Das Eibenholz wurde aus der südpolnischen Region Kleinpolen nach Danzig geliefert: Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 43, Nr. 1, f. 54r.

für Fässer, Riemenholz für Ruder, Bau-, Mast- und Brennholz.¹⁹ Die Warenstruktur des exportierten Holzes war weniger reichhaltig und gliederte sich in Wagenschoß, Klappholz und Bogenholz, jeweils in den zwei Qualitätsklassen *gut* und *wrack*. Auch Waldwaren spielten im Export des südlichen Ostseeraums eine große Rolle: Asche, Teer, Pech und – 1475 in den Pfahlkammerbüchern erstmals erwähnt – Pottasche.²⁰ Sie fanden im dynamisch wachsenden Schiffbau und Textilgewerbe Verwendung.²¹

Waren	1409	1460	1475	1490	Einheit
Floßholz	67,5	1,5	0,5	1	<i>Sexsig</i>
Wagenschoß	4228	3148	232,5	357,75	<i>Hundert</i>
Wagenschoß <i>bracke</i>	454,25	-	831,25	857,5	<i>Hundert</i>
Wagenschoß <i>gut</i>	2	-	1756,5	720,5	<i>Hundert</i>
Klappholz	129	276,25	277,25	353,25	<i>Hundert</i>
Klappholz <i>gut</i>	-	-	-	7,5	<i>Hundert</i>
Klappholz <i>bracke</i>	-	-	-	17,5	<i>Hundert</i>
Holz	2752,25	-	-	-	<i>Hundert</i>
Delen	1390	20	27	60	<i>Schok</i>
Delen <i>bracke</i>	96,5	-	-	-	<i>Hundert</i>
Bogenholz	174	45	53,5	95,75	<i>Hundert</i>
Bogenholz <i>bracke</i>	12,5	-	6	22,5	<i>Hundert</i>
Bogenholz <i>gut</i>	-	-	1	-	<i>Hundert</i>
Riemenholz	112	47	22	32,75	<i>Last</i>
Asche	1546,5 / 11	256	225	1061 / 5	<i>Last/Tonne</i>
Pottasche	-	-	1	-	<i>Last</i>
Pech	233	155	422,75	395,5	<i>Last</i>
Pech <i>bracke</i>	-	-	12,5	-	<i>Last</i>
Teer	769	601	283	351	<i>Last</i>
Pech und Teer	-	1	48	6,5	<i>Last</i>
Quellen: Jenks 2012; Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 19, Nr. 1, 5a, 7.					

Tab. 1: Danziger Export von Holz und Waldwaren 1409, 1460, 1475, 1490.

¹⁹ Detaillierte Informationen zu den einzelnen Holzsorten finden sich bei: Hirsch 1858, S. 253–255.

²⁰ Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 19, Nr. 5a, f. 20v.

²¹ Bavel/Zanden 2004, S. 527; Zanden/Tielhof 2009, S. 392.

Die Herkunft der Ware

Die Analyse der Quellen weist darauf hin, dass nach Danzig Ware geliefert wurde, die bereits für den Export vorbereitet war; für die Ausfuhr von Rohholz über Danzig gibt es keine Hinweise. Dies bestätigen die Eintragungen in den Danziger und Thorner Schöffebüchern, in denen die Handelsverträge zwischen Bürgern dieser Städte und ihren Kontrahenten aus den Städten der Regionen Masowien und Podlachien dokumentiert wurden. Die Lieferanten wurden im voraus bezahlt und verpflichteten sich dafür, die vereinbarte Menge exportfertiger Ware nach Danzig zu liefern. Zölle, Transportkosten und Qualitätskontrolle in Danzig (*wracke*) gingen auf Kosten der Lieferanten. Die Bücher des Weichselhandels aus den Jahren 1464 und 1465 sowie die Unterlagen des Zollamts in Włocławek aus dem 16. Jahrhundert enthalten sowohl Informationen über flussaufwärts transportierte Waren, als auch solche über fertige Ware, die flussabwärts nach Danzig geliefert wurde.²² Auch die Struktur des holzverarbeitenden Handwerks im Danzig des 15. Jahrhunderts legt nahe, dass der Handel nach dieser Formel abgewickelt wurde. Denn es gibt keine Hinweise auf die Verarbeitung größerer Holzmenge in der Stadt. Bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts waren in Danzig nur ein Sägewerk und etwa 20 Tischler tätig.²³

Der Transport des Holzes nach Danzig erfolgte im Frühjahr, nachdem der Fluss eisfrei war, sowie im Herbst; dies findet in den Veränderungen der Warenstruktur des Danziger Handels im Jahre 1409 seine klare Bestätigung.²⁴ Entweder wurde die nach Danzig geschaffte Ware sofort auf in Richtung Westeuropa segelnde Schiffe verladen, oder sie wurde zwischengelagert und zu einem späteren Zeitpunkt verkauft. Die Chronik des Johann von Posilge von 1414 erwähnt Holz, das am Ufer der Mottlau gestapelt war.²⁵ Im 16. Jahrhundert wurde das Holz in den Vorstädten gelagert, wo der Vorrat 1520 einem Brand zum Opfer fiel.²⁶

In seiner Anfangsphase nutzte der Handel der Hanse entlang der südlichen Ostseeküste – darunter auch der mit Holz – Rohstoffe aus Gebieten, die von den Städten nicht weit entfernt lagen. Das Stadtgründungsprivileg von Putzig von 1348 gab den Bürgern das Recht, Holz aus den umliegenden Wäldern zu schlagen und zu verkaufen.²⁷ Aber schon Ende des 14. Jahrhunderts kam ein Teil des über Danzig exportierten Holzes aus dem Gebiet des Ordensstaates. Hiervon zeugt das Stapelrecht für Waren aus dem Ermland und dem Niederland, das der Stadt Elbing 1393 verliehen wurde. Nachdem der Ordensstaat Pommerellen unter seine Kontrolle gebracht hatte, entwickelte sich auf

²² Biskup 1952, S. 179–182; Rybarski 1929, S. 22 f.

²³ Bogucka 1962, S. 80 f.

²⁴ Jenks 2012, S. XXXI. In den chronologisch geführten Zollbüchern der Jahre 1460, 1471 und 1475 lässt sich keine Verstärkung des Holzexports in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres nachweisen.

²⁵ Hirsch/Töppen/Strehlke 1866, S. 356.

²⁶ Możdżeń/Stöbner/Sumowski 2019, S. 204: *noch alle das holtz bey dem Newen Torme auff der blechwesen, wageschos, klappholtz, boddemholtz, borneholtz, und alle was do was von holtze wart, alle vorbrant in deme tage.*

²⁷ Koeppen 1960, Nr. 369.

wirtschaftlichem Gebiet eine Konkurrenz zwischen Danzig und Elbing. Die Entscheidungen, die 1341 der Ordenshochmeister Dietrich von Altenburg traf, weisen darauf hin, dass schon damals der Export von Holz und Waldwaren von großer Bedeutung war. Der Herrscher teilte die Einflussphären zwischen den beiden rivalisierenden Städten in der Weise auf, dass Danzig den Pfahlzoll auf alle Waren erhob, die über die Weichsel geflößt wurden, während Elbing denselben Zoll auf Produkte erhielt, die über das Frische Haff exportiert wurden. Im Jahr darauf (1342) wurde der Export von Holz, Teer, Asche und Wagenschoß über Danzig verboten, und 1393 erhielt Elbing das Stapelrecht für alle aus dem Ermland und dem Niederland exportierten Waren (Weizen und Waldwaren).²⁸

In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts gehörten auch Masowien und Podlachien zum wirtschaftlichen Hinterland des Ordensstaates.²⁹ Danziger Kaufleute waren in diesen Räumen intensiv tätig, wenn dies auch manchmal tragische Folgen hatte. So wurde 1435 im Wald bei Rózan in Masowien der dort Geschäfte machende Danziger Kaufmann Johannes Scholz ermordet.³⁰ Die Danziger Schöffebücher verzeichnen für die Jahre 1426–1441 insgesamt 156 Verträge über die Lieferung von Holz und Waldwaren nach Danzig, von denen ein großer Teil die engen Verbindungen Danziger Händler nach Masowien und Podlachien bestätigt.³¹ In den Jahren von 1408–1446 waren auch Kaufleute aus Thorn in Holzhandel tätig, in den Schöffebüchern wurden 23 Verträge über die Lieferung von Ware nach Thorn und Danzig notiert.³²

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts nimmt die Zahl solcher Eintragungen deutlich ab; für die Jahre 1466–1476 wurden nur 14 Transaktionen über die Lieferung von Holz aus dieser Region eingetragen.³³ In den Jahren von 1456–1515 waren auch Kaufleute aus Thorn in Masowien und Podlachien tätig, in den Schöffebüchern wurden 29 Verträge über die Lieferung von Ware nach Danzig notiert.³⁴ Einen Aufschwung erlebte das Geschäft in den 60er und 70er Jahren des 15. Jahrhunderts, womöglich im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten im Flusshandel über die Weichsel im Zuge des Dreizehnjährigen Krieges; in dieser Zeit bestand in Thorn ein Sammelpunkt für Ware, die anschließend in größeren Konvois nach Danzig weitertransportiert werden sollte.³⁵ Ein Grund für den Rückgang des Holzexports aus Masowien und Podlachien in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts kann aber auch in der fortschreitenden Entwaldung dieser Gebiete und in der Verlagerung der Holzgewinnung weiter östlich

²⁸ Czaja 1998, S. 43.

²⁹ Böhnke 1962, S. 76 f.; Romaniuk 2002, S. 82–86.

³⁰ Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300D, 7, Nr. 10.

³¹ Siehe Anhang.

³² Kaczmarczyk 1936, Nr. 781, 854, 980, 1398, 1424, 1425, 1446, 1448, 1463, 1494, 1514, 1522, 1585, 1591, 1648, 1668, 1694, 1712, 1907, 1925; Ciesielska/Tandecki 1992–1993, Nr. 522, 860, 1269. Siehe Czacharowski 1997; Kardasz 2011.

³³ Siehe Anhang.

³⁴ Kopyński/Tandecki 2007, Nr. 148, 167, 173, 271, 340, 414, 417, 418, 443, 453, 469, 511, 512, 517, 555, 670; Kopyński/Mikulski/Tandecki 2018, Nr. 205, 289, 308, 314, 341, 468, 953, 1013, 1424, 1704, 1710, 1711, 2395.

³⁵ Biskup 1952, S. 182, Anm. 21.

und nördlich nach Litauen liegen; außerdem nahm zu dieser Zeit der Getreideexport aus Polen gegenüber dem von Holz an Bedeutung zu.³⁶

Die Eintragungen in den Schöffebüchern über gegen Vorkasse erfolgte Holzlieferungen erlauben, die Höhe der jährlichen Lieferungen und den Umfang der einzelnen Transporte annäherungsweise zu bestimmen. Zunächst fällt auf, dass das Handelsvolumen stark schwankte. Während zum Beispiel 1426 1.752 Hundert (d. h. 210.240 Stück) Wagenschoß verkauft worden waren, wurden 1438 nur über 160 Hundert (19.200 Stück) Wagenschoß Verträge abgeschlossen. Die einzelnen Transporte unterschieden sich im Umfang ebenso stark: von einigen Hundert bis zu 4,5 Sexsig (32.400 Stück). Angaben zum Umfang der jährlichen Lieferungen nach Danzig liefern auch die Zahlungsbücher an die Weichelschiffer für die Jahre 1464–1465. 1464 wurden 739.718 Stück Wagenschoß guter Qualität und 178.568 der minderen Qualitätsstufe *wrak* an die Mottlau gefloßt.³⁷ Hinzu kamen kleinere Mengen von Holz anderer Arten. Man kann annehmen, dass der Rohstoff aus Masowien und Podlachien kam. Diese Angaben sind jedoch nicht unmittelbar zu verallgemeinern. Denn angesichts der Kriegshandlungen waren die Lieferungen unregelmäßig; an den Sammelpunkten häuften sich erhebliche Mengen an Rohstoff an, die dann im geeigneten Moment abtransportiert wurden.³⁸ Das zeigt sich auch an diesem Beispiel. Schon im darauf folgenden Jahr 1465 wurden nur 39.059 Stück *gude wagenschok* und 19318 Stück *wrak wagenschok* verzeichnet. Dass der Holzhandel über die Weichsel in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zurückging, ergibt sich auch aus den Eintragungen der Schöffebücher.

Das Einzugsgebiet der Weichsel und ihrer Nebenflüsse war freilich nicht die einzige Region, aus der Holz und Waldwaren über die Ostseehäfen nach Westeuropa exportiert wurden. Ein Teil der über den Danziger Hafen exportierten Rohstoffe kam aus Litauen, wo die Hanse seit Anfang des 15. Jahrhunderts ein Kontor unterhielt.³⁹ In der Literatur finden sich Schätzungen, dass im 15. Jahrhundert Holz und andere Waldwaren mehr als die Hälfte des Exports des mit Polen verbundenen Großfürstentums Litauen ausmachten.⁴⁰ Insbesondere nach dem Ende des Dreizehnjährigen Krieges 1466 wuchs das Interesse von Königsberger Kaufleuten am Import aus Litauen, und um den Zugang zu diesem wirtschaftlichen Hinterland rivalisierten sie mit ihren Kollegen aus Danzig.⁴¹ Königsberg wurde im 15. und 16. Jahrhundert nicht nur durch seine politische Bedeutung bekannt, sondern auch als Umschlagplatz für den Export osteuropäischer Rohstoffe.⁴² 1505 musste sich der Danziger Kaufmann Jorg Keding vor Gericht verantworten, weil ihm vorgeworfen wurde, er habe Holz, das der Königsberger Ratsherr Christofer Stulemacher bereits mit seinem Kauf-

³⁶ Rybarski 1928, S. 48–57; Ważny 2005, S. 118; Kołodziejczyk 2012, S. 47–58.

³⁷ Biskup 1952, S. 182.

³⁸ Biskup 1952, S. 182.

³⁹ Stein 1916, S. 225–266.

⁴⁰ Samsonowicz 1999, S. 455.

⁴¹ Stein 1916, S. 248; Kardasz 2017, S. 37–54.

⁴² Heckmann 1998, S. 87 f.

mannszeichen markiert hatte, nach Königsberg gefloßt.⁴³ Der Vorfall zeigt über seine unmittelbare Bedeutung hinaus die große Mobilität der Danziger Kaufleute, die nicht nur in Königsberg Geschäfte machten, sondern auch in das direkte wirtschaftliche Hinterland der Hauptstadt des Ordensstaates vordrangen. Quellen aus Danzig und Lübeck verdeutlichen, dass Bewohner von Königsberg Holz sowohl über Danzig als auch direkt exportierten. Zwischen 1492 und 1496 wurden aus Königsberg 88 Hundert Wagenschoß, 16 Hundert Klapholz, 43 Hundert sonstiges Holz sowie 73 Lasten Asche sowie Teer und Pech nach Lübeck verschifft. Der Export von Holz und anderen Waldwaren über Danzig hielt sich noch lange, wie Quellen aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zeigen. Jakob Stöve notierte 1560: *Datt beste lettouwesche holtt kofft mant ho Dansicke*.⁴⁴ Ein weiteres Jahrzehnt später exportierte ein Matheus Spielman über Königsberg und Danzig erhebliche Mengen an Asche.⁴⁵

Am Export von forstwirtschaftlichen Rohstoffen beteiligten sich auch die livländischen Städte: vor allem Riga, in geringerem Umfang auch Reval/Tallinn. In den Danziger Importbüchern ist für die Jahre 1470–1499 die Lieferung von insgesamt 747,5 Lasten Asche mit der Herkunft aus Riga, Reval und Pernau (heute: Pärnu) verzeichnet.⁴⁶ In der zweiten Hälfte des 15. und zu Beginn des 16. Jahrhunderts wurden auch geringe Mengen an Holz, Asche, Teer und Pech aus anderen Richtungen importiert, hauptsächlich aus Skandinavien.⁴⁷ Nach dem Zeugnis der Lübecker Zollbücher wurden aus Livland vor allem Asche, Teer und Pech exportiert; 1492–1496 wurden nach Lübeck 583,5 Lasten Asche, 885 Lasten Teer sowie kleinere Mengen Holz geliefert: 97 Hundert Wagenschoß, 17 Hundert Klapholz, 35,5 Hundert sonstiges Holz (*holt*). Hauptlieferant von Teer für Lübeck war jedoch Gotland: im genannten Fünfjahreszeitraum insgesamt 122 Lasten.⁴⁸

Statistik des Danziger Exports von Holz und Waldwaren für die Jahre 1409, 1460, 1475 und 1490

Unter den 2.704 Schiffen, die das Danziger Pfahlzollbuch im Jahre 1409 verzeichnete, transportierten 574 Holz und/oder Waldwaren. Der Anteil liegt also bei etwa 20%. Der Gesamtwert der Schiffe, die Holz, Pech und Teer transportierten, betrug etwa 60.577 preußischen Mark, das sind 27% des Gesamtwerts aller Schiffe. Zur Interpretation dieser Zahlen ist es wichtig zu wissen, dass das Pfahlzollbuch sowohl ein- wie

⁴³ Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300D, 67, Nr. 248.

⁴⁴ Schulte 1937, S. 45.

⁴⁵ Leimus 2017, S. XXXVI–XLII.

⁴⁶ Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 19, Nr. 3, f. 76r, 108v, 110v, 111v, 112r, 150v, 164r, 173r, 173v, 174r, 177r, 177v, 178v, 181v, 182v, 183r, 184r; Ebd., 300, 19, Nr. 5, S. 101, 108, 208, 264, 272; Ebd., 300, 19, Nr. 8, f. 135v.

⁴⁷ Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 19, Nr. 1, f. 5r, 8r, 9r, 20r, 62v; Ebd., 300, 19, Nr. 3, f. 2r, 4v, 12r, 69r, 90v, 109r, 134v, 184r; Ebd., 300, 19, Nr. 5, S. 41, 86, 127, 167, 169, 194, 198, 208, 220, 255, 257, 265, 266, 271, 280, 288, 292, 300, 308; Ebd., 300, 19, Nr. 8, f. 9v, 19v, 20r, 20v, 52v, 53v, 54v, 72r, 81v, 82r, 89r, 106r.

⁴⁸ Kleine Mengen an Teer lieferte Gotland auch nach Danzig.

auch ausgehende Ladungen aufführt; ich nehme hier an, dass die Holz transportierenden Schiffe alle den Hafen von Danzig verlassen haben. Aus den Importbüchern der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts geht hervor, dass die Einfuhr von Holz nach Danzig per Schiff eine Randerscheinung des Warenaustausches war. Der mittlere Wert eines Holz transportierenden Schiffs lag über 105 preußischen Mark; unter ihnen dominierten kleine Schiffe mit einer Tragfähigkeit von bis zu 24 Lasten – es sind 292 oder 51 % des gesamten Schiffsverkehrs.

Die wichtigste Holzart, die 1409 aus Danzig exportiert wurde, war Wagenschoß; sein Export betrug mindestens 4.684,25 Hundert (561.110 Stück).⁴⁹ Es folgte Floßholz, von dem die Ausfuhr von 4.050 Hundert (486.000 Stück) notiert wurde.⁵⁰ Es folgten sonstiges Holz (*holcz*) und Balken (*delen*). Sonstige Holzarten wurden nur in geringen Mengen exportiert. Eine wichtige Position im Danziger Export nahmen auch sonstige Waldwaren ein: Verzeichnet wurde der Export von 1544 Lasten Asche und etwas geringeren Mengen an Teer und Pech. Ein Teil der Schiffe transportierte neben Holz und Waldwaren auch noch andere Waren als Beiladung, vor allem Getreide, Flachs und Metalle (Osemund, Eisen und Kupfer), seltener Lebensmittel. Für 1409 konnten wir 130 „Holzschiffe“ mit einer Zusatzladung identifizieren (ca. 22,5 %), die übrigen transportierten einzig Holz und/oder andere Waldwaren. 29 Schiffe beförderten außer Holz Getreide und Getreideprodukte, 34 Flachs oder Tuche, weitere 33 Metalle und 53 Lebensmittel (Salz, Bier, Hopfen). Zu betonen ist, dass auf vielen Schiffen die Beiladung unterschiedlich war und Metalle, Flachs oder Tuche sowie Getreide umfasste.⁵¹

1460 transportierten 220 von 245 Schiffen, die den Danziger Hafen verließen, Holz und/oder Waldwaren. Das ist ein Anteil von ca. 90 %. Der Gesamtwert der Schiffe betrug 18.220 preußische Mark, was 92 % des Werts aller Schiffe waren, die den Hafen in jenem Jahr verließen.⁵² Der Durchschnittswert pro Schiff betrug 84 preußische Mark, wobei 45 % aller Holz transportierenden Schiffe weniger als 42 Mark wert waren.

Im Vergleich zu 1409 war 1460 die Menge des exportierten Holzes zurückgegangen. Wichtigste Sorte war nach wie vor der Wagenschoß, von dem 3.148 Hundert (377.760 Stück) verladen wurden, es folgte das Klapholz mit 276,5 Hundert. Unter den sonstigen Waldwaren waren nur bei Teer, Pech und Asche größere Mengen zu verzeichnen (601, 155 und 256 Lasten). Der Rückgang des Holzexports könnte mit Schwierigkeiten der Rohstoffbeschaffung angesichts der damaligen Kriegshand-

⁴⁹ Bei einigen Schiffen, die Holz und Waldwaren transportierten, fehlen Angaben zur Menge der transportierten Ware: Jenks 2012, Nr. 186, 249, 394, 413, 434, 439, 448, 627, 635, 639, 746, 1052, 1094, 1129, 1151, 1293, 2109, 2127, 2135, 2165, 2204, 2228, 2232, 2259, 2261, 2286, 2304, 2325, 2347, 2387, 2438, 2439, 2456, 2489, 2491, 2492, 2495, 2500, 2532, 2534–2536, 2541, 2543, 2551, 2566, 2592, 2593, 2594, 2600, 2601, 2603, 2605, 2609–2626, 2630, 2632, 2635, 2636, 2638, 2642, 2643–2645, 2654, 2655, 2663–2668, 2683, 2697, 2700.

⁵⁰ Den Transport kleiner Mengen an Floßholz registrieren die Bücher der Jahre 1464–1465: Biskup 1952, S. 181.

⁵¹ Jenks 2012, Nr. 483: Korn, Flachs, Kupfer und Pelzwerk; Nr. 692: Osmund, Flachs, Eisen, Leinwand; Nr. 810: Hopfen, Flachs, Hanf, Bier und Laken.

⁵² Die angegebenen Zahlen beziehen sich auf den Wert des Schiffes; s. Link 2014, S. 31–35.

lungen zusammenhängen. Denn wie die Zahlungsbücher an die Weichselschiffer für das Jahr 1464 bezeugen, wurden in diesem Jahr insgesamt über 900.000 Stück Wagenschoß nach Danzig geliefert, fast dreimal soviel, wie im Jahr 1460 exportiert worden war. In diesem Jahr wurden auf 54 (d. h. 24,5 %) der Holz transportierenden Schiffe auch andere Waren befördert, überwiegend Flachs, aber auch Metalle (Osemund, Eisen und Blei), seltener Salz und Hopfen. 1460 gab es keine Schiffe, die Getreide exportiert hätten.⁵³

1475 verließen 632 Schiffe den Danziger Hafen; 408 von ihnen (64 %) transportierten Holz und/oder Waldwaren. Ihr Gesamtwert betrug 25.387 preußische Mark und erreichte damit 72 % des Werts aller aus Danzig auslaufenden Schiffe. Der Durchschnittswert pro Schiff betrug 65 Mark, wobei 66 % aller Holz befördernden Schiffe kleine Einheiten mit einem Wert bis zu 42 Mark waren.

Im Vergleich zu dem vorherigen chronologischen Querschnitt ging die Menge des exportierten Wagenschoßes leicht auf insgesamt 338.430 Stück zurück, was allerdings nichts daran änderte, dass diese Holzsorte den Danziger Export weiterhin dominierte. Zu bemerken ist in diesem Jahr ein deutlicher Mengenunterschied bei den Qualitätsklassen des exportierten Wagenschoßes. Die Menge des exportierten Klapholzes änderte sich kaum, und sonstige Holzsorten waren nur am Rande von Bedeutung. Auch die Menge der exportierten Asche blieb weitestgehend unverändert, die des exportierten Pechs nahm zu, dagegen ging die des ausgeführten Teers zurück.

1475 war die Zahl der Schiffe, die neben Holz noch andere Waren transportierten, auf 185 oder 45 % des Gesamtvolumens gestiegen. Verändert hatte sich auch die Struktur der Beiladungen: Nun lag Getreide klar vorn, darunter insbesondere Roggen (125 Schiffe oder 67 %), außerdem waren Flachs und Metalle wichtig.

1490 verließen 735 Schiffe den Danziger Hafen, davon 445 mit Ladungen von Holz und/oder Asche, Teer und Pech (60,5 %). Ihr Gesamtwert betrug 33.721 Mark, das entspricht 67 % des Werts aller Schiffe. Der mittlere Wert des einzelnen Schiffs betrug 82 preußische Mark, wobei Schiffe mit einem Wert unter 42 Mark 30 % aller Holz transportierenden Schiffe ausmachten.

1490 war im Vergleich zu 1475 ein deutlicher Rückgang der Menge des exportierten Holzes zu beobachten. Es wurden höchstens 232.290 Stück Wagenschoß exportiert, das ist ein Schwund um etwa 30 %. Dagegen nahm die Menge des exportierten Klapholzes auf insgesamt 45.390 Stück zu. Dabei wurde auf den einzelnen Schiffen immer nur relativ wenig dieser Ware befördert, im Schnitt 1,7 Hundert pro Schiff. In 75 % der Fälle wurde neben Holz auch Getreide transportiert. Ähnlich wie in den vorherigen Jahren hatten sonstige Holzsorten nur einen geringen Anteil am Export, nur die gestiegene Menge exportierten Bogenholzes aus Eibe fällt auf. Auch die Menge an Asche und Teer, die über Danzig exportiert wurde, nahm zu.

1490 trugen 85 % aller „Holzfrachter“ (379 Schiffe) auch noch andere Güter. Am häufigsten wurde neben Holz Getreide befördert, wie oben schon im Hinblick auf das Klapholz bemerkt wurde. Andere Exportwaren waren Flachs, Metalle, Wachs, Salz und Hopfen.

⁵³ Link 2014, S. 54.

Richtungen des Exports von Holz aus dem südlichen Ostseeraum

Die verfügbaren Quellen lassen nicht zu, den Umfang des Exports in einzelne Länder oder Regionen genau zu bestimmen. In den bisherigen Forschungen zum Außenhandel Danzigs in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts wurden die Möglichkeiten ausgeschöpft, die sich aus der Analyse der Zollbücher für die Ermittlung der Richtungen des Handels ergaben. Neue Daten zu diesem Themenkomplex sind erst zu erwarten, wenn neue Quellen erschlossen oder neue Indizes aus dem bekannten Quellenmaterial gewonnen werden. Bei Wahrung der erforderlichen Vorsicht können die geschätzte Größe der Schiffe und die Struktur der mit ihnen transportierten Waren solche Hinweise preisgeben.⁵⁴

Ein Teil des Holzes, das nach Danzig geliefert wurde, wurde in lokalen Werkstätten weiterverarbeitet. Hierauf weisen sowohl Klagen der Zunftmeister über Rohstoffmangel wie auch Eintragungen in den Schöffebüchern hin.⁵⁵ 1429 kaufte der in der Stadt ansässige Maurermeister Claus 1 Sexsig (7.200 Stück) Wagenschoß, der im folgenden Jahr nach Danzig geliefert wurde.⁵⁶ In den Jahren 1435–1438 wurden Käufe von Holz für den Bau der Marienkirche notiert.⁵⁷ Der Großteil des aus Danzig exportierten Holzes ging nach Westeuropa. Das Pfundzollbuch enthält keine Informationen über den Zielhafen auslaufender Schiffe.⁵⁸ In den Pfahlzollbüchern gibt es nur vereinzelte Informationen über die Richtung, die das auslaufende Schiff einschlug. So wurde im Zollbuch für 1460 nur für 18 Schiffe, die Holz transportierten, der Zielhafen angegeben (ca. 8%). In allen Fällen handelte es sich dabei um Häfen an der Ostseeküste: Lübeck (8), Flensburg (3), Rostock und Kolberg (je 2), Ellenbogen (Malmö) und Bornholm (je 1). Für 1475 sind die Zielhäfen von 16 Schiffen angegeben (ca. 4%); auch hier überwogen Destinationen im Ostseeraum: Lübeck (6), Rostock, Flensburg und Malmö (je 1), genannt wird auch ein Schiff mit Zielhafen Hull in England, eines fuhr nach Schottland und fünf fuhren nach Baye. In der Quelle für 1490 wurden für 42 auslaufende Schiffe (ca. 9%) die Zielhäfen angegeben, wobei 13 von ihnen innerhalb des Ostseeraums verkehrten: 6 Schiffe nach Lübeck, 3 nach Dänemark, 2 nach Stralsund, je eines nach Wismar und Livland. Die übrigen starteten in Richtung Westeuropa: nach England und Schottland (9) und zu Häfen in den Niederlanden (20). Aus den Lübecker Zollbüchern wissen wir aber, dass der Holzexport aus Danzig wesentlich umfangreicher war. In den Jahren 1492–1496 wurden nach Lübeck aus Danzig 966,25 Hundert Wagenschoß, 95,5 Hundert Klapholz, 208 Hundert sonstiges Holz (*holt*) geliefert, außerdem 252,5 Lasten Asche, 255 Lasten Pech und 73,5 Lasten Teer sowie kleinere Mengen anderer Holzarten.

Indirekte Hinweise zur Richtung, in die ein Schiff auslief, könnte seine Größe geben. Bisherige Forschungen haben ergeben, dass kleine Schiffe mit einer Ladekapazität bis zu 20 Lasten auf der Ostsee verkehrten. 1409 bildeten, wie bereits dargestellt, Schiffe

⁵⁴ Vgl. Link 2014, S. 59.

⁵⁵ Bogucka 1962, S. 201 f.

⁵⁶ Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 43, Nr. 1a, f. 130r.

⁵⁷ Ebd., 300, 43, Nr. 1b, f. 21r; 172r.

⁵⁸ Jenks 2012, S. XXVI.

mit einer Kapazität bis zu 24 Lasten 51 % der Danzig verlassenden Holztransporte; 57 % von ihnen transportierten noch zusätzliche Ladungen, der Rest einzig Holz und andere Waldwaren. Unter den Beiladungen in dieser Gruppe überwogen Salz, Hopfen und Tuch; dies verweist auf Kurzstreckentransporte, womöglich nach Skandinavien oder Livland. 29 % der Holztransporte erfolgten auf großen Schiffen mit einer Kapazität von über 60 Lasten; in dieser Gruppe beförderten 47 Einheiten auch noch andere Waren (28 %). Hier dominierten Getreide, Metalle und Flachs – alles Waren, die nach Westeuropa exportiert wurden.

Unter Wahrung der gebotenen Vorsicht lässt sich aus der Analyse der beförderten Waren auf die Zielregion oder das Zielland des Transports schließen. So zeigen die Quellen aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, dass es für den Export nach England charakteristisch war, dass Flachs und Metalle (Kupfer und Eisen) transportiert wurden. Es wurden 21 Schiffe mit einer solchen Ladung identifiziert. Noch kennzeichnender ist die Beförderung von Bogenholz aus Eibe, das 40 Schiffe an Bord hatten, von denen 19 auch andere Waren als Beiladung transportierten.

Die Pfahlzollbücher enthalten keine Informationen über die Größe des einzelnen Schiffes, und der Schluss aus dem Wert des Schiffes auf sein mutmaßliches Ziel ist mit großem Fehlerrisiko behaftet. Hinzu kommt, dass nur für einen kleinen Teil der beteiligten Schiffe die wahrscheinliche Fahrtrichtung bestimmt werden kann und man sich einzig auf die Analyse der Warenstruktur stützen kann. In den Aufzeichnungen von 1460 liegen nur für 11 Schiffe, die Holz transportierten, Angaben über die Beiladung vor (Salz, Wein, Hopfen), aus denen sich die Vermutung ableiten lässt, dass der Zielhafen an der Ostsee lag. Bei 47 weiteren Schiffen verweist die Beiladung (Metalle, Flachs) auf ein Ziel in Westeuropa. Eibenholz wurde auf 11 Schiffen befördert, bei sechs von ihnen bestand die Beiladung aus Flachs und/oder Osemund. Dies könnte bestätigen, dass diese Schiffe nach England segelten. 1475 lassen die Beiladungen von 8 Schiffen (Hopfen, Salz, leere Fässer) vermuten, dass sie Ziele im Ostseeraum ansteuerten, bei 177 Schiffen (ca. 43 %) lässt sich aus den beigeladenen Artikeln Getreide, Metalle und Flachs auf ein weiter entferntes Ziel schließen. Unter den 11 Schiffen, die Eibenholz beförderten, trugen 9 auch andere Ladungen, hauptsächlich Metalle, Flachs und Getreide. 1490 lassen die Beiladungen bei 17 Schiffen (Salz, Hopfen) vermuten, dass sie zu Zielen im Ostseeraum unterwegs waren, 261 Schiffe könnten entferntere Ziele angelaufen haben, darunter 36 England oder Schottland (Beiladung Metalle, Wachs). Auf 18 Schiffen wurde Eibenholz transportiert, eines davon fuhr nach Lübeck, auf 13 Schiffen wurde auch Kupfer oder Osemund befördert.

Schlussfolgerungen

Mitte des 14. Jahrhunderts war der Export von Holz und anderen Waldwaren bereits ein wichtiges Element der Wirtschaft entlang der Südküste der Ostsee. Preußische Städte nutzten das rohstoffreiche und gut erreichbare Hinterland, um in Westeuropa benötigte Waren zu liefern. Unter den exportierten Holzarten dominierte Wagenschoß, eine große Rolle im Export spielten auch Asche und Teer. Kaufleute aus Danzig und

Thorn drangen nach Masowien und Podlachien vor, ab der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts auch auf litauisches Gebiet. Dort kauften sie große Mengen an Ware auf, die sie anschließend nach Danzig transportieren ließen. Auch aus den Städten Livlands kamen Asche, Teer und Pech auf den europäischen Markt, in erster Linie über Riga. Dieses wurde in den Zeiten der frühen Moderne einer der wichtigsten Exporthäfen.

Aus den Zollbüchern des 15. Jahrhunderts geht hervor, welchen Wandlungen der Ostseehandel in jener Zeit unterlag. Die Zahl der Schiffe, die aus Danzig ausliefen, ging deutlich zurück, während ihre Tonnage gleichzeitig anwuchs. Gleichzeitig wuchs der Anteil der Schiffe, die Holz beförderten von 20% zu Beginn des 15. Jahrhunderts auf fast 70% zu seinem Ende. Gleichzeitig ging die Menge des exportierten Holzes nach und nach zurück, und die stoffliche Struktur des Exports änderte sich. Immer weniger Schiffe transportierten ausschließlich Holz; zum Schluss kommt Holz auf den Ladelisten überwiegend in geringer Menge als Beiladung vor. Der Schwerpunkt des Danziger Exports hat sich in dieser Zeit auf Getreide verlagert. Sein wachsender Export führte zu einer Diversifizierung des Sortiments und dazu, dass immer mehr Schiffe Holz gemeinsam mit Getreide und weiteren Waren beförderten.

Im Verlauf des 15. Jahrhunderts änderten sich auch die Regionen, aus denen die exportierte Ware bezogen wurde. Ende des 14. Jahrhunderts spielte Masowien hier eine große Rolle, ein weiterer Teil des Holzes kam aus Preußen. In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts drangen Danziger Kaufleute mit einiger Intensität in die Region Podlachien vor. Nach dem Dreizehnjährigen Krieg ging die Bedeutung des Holzexports aus diesem Gebiet zurück, während Holz aus Litauen auf den Märkten Europas seine Position ausbauen konnte. Holz und andere Waldwaren, die über die Häfen der südlichen Ostseeküste exportiert wurden, gelangten zu einem Großteil nach Westeuropa: England, den Niederlanden und sogar Frankreich. Es deckte auch den Bedarf in anderen Regionen des Ostseeraums; jedoch ging der Anteil der Ware, der im Ostseeraum verblieb, im Laufe des 15. Jahrhunderts zurück.

Anhang:
Kauf-/Verkaufstransaktionen von Holz- und Waldwaren mit Lieferung
nach Danzig in den Schöffebüchern von 1426–1441 und 1466–1467

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
1	300, 43, 1a f. 9v	1426	Michel Conitz; Johann Terrax, Steffen Kollart	2 sexsig gudes wagenschot
2	300, 43, 1a, f. 11v	1426	Stasko Miltzitze van Poltoske; Willam Jordan	1 sexsig gudes wagenschot
3	300, 43, 1a, f. 12r	1426	Clement van Gonenze; Johann Byler, Arnd Dorten	2 sexsig gudes wagenschot, 3 C knarholt und [?] koggenborde
4	300, 43, 1a, f. 12v	1426	[?] van Russen Brisk; [?], Hinrich van der Becke	eyn half sexsig wagenschot, 2 sexsig wagenschot
5	300, 43, 1a, f. 13v	1426	Peter und Hans Pisnevicze gebruder van Russen Briske; Claus Stubben, Johan Negeler	2 sexsig und 5 C wagenschot
6	300, 43, 1a, f. 16v	1426	Michel Gammerat van Plotzke; Hans Jeliendorch	3 sexsig und 0,5 C wagenschot
7	300, 43, 1a, f. 17r	1426	Jaske Riennan van Kleynblock; Hans Schulten	10 C wagenschot
8	300, 43, 1a, f. 17v	1426	Hans Rymar van Warsschede; Niclas Schiltknecht	60 geringe mr. dar vore gelovet he em to gewerend wagenschot dat hundert vor 9 geringe ferd. [ca. 26 C]
9	300, 43, 1a, f. 18r	1426	Stasko Burans van Tychotzin; Hans Beseler	vierde half sexsig und 10 C wagenschot und 1 quartere koggenborde
10	300, 43, 1a, f. 18v	1426	Niclas Basieyer van der Lumse; Pawel Jeliendorch	20 C wagenschot und 6 C knarholt und 2,5 last asschen
11	300, 43, 1a, f. 20r	1426	Bartholomeus Kusch van Bysena; Pawel Pasken	10 C gudes wagenschot
12	300, 43, 1a, f. 23v	1426	Bartus Snyder van Nyenczanse; Arnold Kolen	0,5 C gud bogenholt
13	300, 43, 1a, f. 25v	1426	Niclas Vinke van der Panse; Hannes Jeliendorch; Hinrik Schulten	40 schok guder delen und 5 C wagenschot und 5 brede; 1 schok dicker delen
14	300, 43, 1a, f. 28r	1426	Michel Comitz van Russen Brisk; her Johann Terrax, Steffen Coller	1 sexsig gudes wagenschot

Cezary Kardasz

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
15	300, 43, 1a, f. 32v	1426	Hinrik Smedeschen van Tykoczin; Johan Beseler	1 sexsig wagenschot
16	300, 43, 1a, f. 33r	1426	Niclas Solesky van Tykoczin; Hans Jelenborch	1 sexsig wagenschot
17	300, 43, 1a, f. 34r	1426	Stenslaw, voget van der Scharpenwese; Michel van Putzeke	10 last aschen
18	300, 43, 1a, f. 34r	1426	Bartholomeus Sayefsky, burger van Rosan; Hans Jelenborch	eyn half sexsig wagenschot
19	300, 43, 1a, f. 34v	1426	Niclas Pywoke van Rosan; Claus Ficken und Michel van Putzeke	eyn half sexsig wagenschot
20	300, 43, 1a, f. 34v	1426	Hans Thomas van Zakroczin; Albrecht Bruggeman	1 sexsig gudes wagenschot
21	300, 43, 1a, f. 37v	1426	Hans Fleisschower van Warsschowe; Gert van Sunderen	5 sexsig gudes wagenschot
22	300, 43, 1a, f. 38v	1426	Niclas Slesyefczin van Poltosko; Pawel Pasko	2 C knarholt und 1 C wagenschot
23	300, 43, 1a, f. 52r	1427	Jan Pisonk und Kyrsson van Pisnevicz [?]; Matys Dwarok	53,5 C wagenschot
24	300, 43, 1a, f. 52v	1427	Stenslaw Lach van de Lumsa; Johan Beseler	2 sexsig und 5 C wagenschot
25	300, 43, 1a, f. 53r	1427	Steffen van Tsurase; Steffen Kolhard	2 C knarholt
26	300, 43, 1a, f. 53r	1427	Nicolai Soleffsky und Johannes Scholer, borgermeisters van Tykoczin; Hans Jelenborch	4,5 sexsig wagenschot
27	300, 43, 1a, f. 53v	1427	Peter Pisonbicze van Russen Brisk; Claues Stubben und Hans Negeler	0,5 sexsig und 7 C wagenschot
28	300, 43, 1a, f. 54r	1427	Niclas Vinke van der Panse; Hans Jelenborch	50 schok delen und 2,5 C wagenschot
29	300, 43, 1a, f. 54r	1427	Merten Matzken son van Vislicz; Herman van der Beke	30 C bogenholt
30	300, 43, 1a, f. 54r	1427	Swynke van Russen Brisk; Steffen Kolhard	4,5 C knarholt
31	300, 43, 1a, f. 55r	1427	Urban van Dzeplastok; Hans Jelenborch	0,5 sexsig wagenschot, 2,5 C knarholt
32	300, 43, 1a, f. 55r	1427	Jana Schaek van Tykoczin; her Johann Terrax und Steffen Kolhard	1,5 sexsig wagenschot, 1,5 C knarholt und 1 C koggenborde

Der Export von Holz und Waldwaren aus dem südlichen Ostseeraum im Spätmittelalter

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
33	300, 43, 1a, f. 55r	1427	Jane Schak van Tykoczin; Merten Wassleger	0,5 sexsig wagenschot
34	300, 43, 1a, f. 55v	1427	Moraczik van der Lumsa; Peter van der Water	23 last aschen, 0,5 sexsig wagenschot und 2 C knarholt und 0,5 C kort reymeholt
35	300, 43, 1a, f. 59v	1427	Staske van der Lumse; Baltazar Slichtink und Peter Honichfelt	6 C wagenschot
36	300, 43, 1a, f. 59v	1427	Stenslaw, voget van der Scharpenwese; Michel van Putzeke	10 last aschen
37	300, 43, 1a, f. 70r	1427	Stenslaw Offerdas van Czechanowe; Tydeman Kluver	9,5 C knarholt und 6 C wagenschot
38	300, 43, 1a, f. 83v	1428	Missiske Senoske; Claus Ficken und Michel Putzeke	10 last asschen und 2 last roggen und 4 geringe mr.
39	300, 43, 1a, f. 86r	1428	Steffen Molner van Tsuraze; Steffen Kollard	2 C knarholt
40	300, 43, 1a, f. 91v	1428	Janus Bartue [?] van Russen Colmen; Gerd van Sundern	3 sexsig gudes wagenschot unde 6 C gudes knarholt
41	300, 43, 1a, f. 97v	1428	Stenslaff, der foyt van der Scharfen Wese; Michel Prantenitz	10 last asschen
42	300, 43, 1a, f. 115r	1429	Johannes Barsy, voghet van der Lomzy; Tidemann Kluver	1 sexsig wagenschot
43	300, 43, 1a, f. 119r	1429	Staske van der Lumsitze; Hans Gilgenborge	6 C unde 0,5 sexsig gutis wayenscot
44	300, 43, 1a, f. 119r	1429	Staske van der Lumsitze; Herman Rogghe	1,5 sexsig wagenschot
45	300, 43, 1a, f. 119r	1429	Johanes Kobolnitzke, richter to Suraze; Clawe Wilken	2 sexsig wagenschot
46	300, 43, 1a, f. 119v	1429	Jane Bortene van dem Russen Colme; Gherken van Sunderen	4 sexsig vorder gut wagenschot unde 20 C gut knarholt; 1 sexsig unde 4 C gudes wagenschot unde 2 C guder koggenborte
47	300, 43, 1a, f. 125v	1429	Michaleke van dem Russen Brisk; Hans Negheler	4 C halve koggenborte, 8 kleyne borde unde 0,5 sexsig gutis wagenschot unde 12 mr. geringe geld
48	300, 43, 1a, f. 126v	1429	Andreas van der Lomsitze; Johann Negheler	10 last asschen unde 4 schok ronen

Cezary Kardasz

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
49	300, 43, 1a, f. 130r	1429	Gherd van Syndern unde Hans van Bedeleke; meister Clawese, der stad murer	1 sexsig wagenschotes
50	300, 43, 1a, f. 133r	1429	Staske. Voghet van der Lumsitze; Johann Trost unde Johann Giglenborge	50 last asschen, 15 C knarholt
51	300, 43, 1a, f. 134r	1429	Hinrik Smedeke van Tykoczyn; Hans Riken	50 masten unde 1 C koggenborte
52	300, 43, 1a, f. 142v	1430	Jacuschs Wellesant, eyn smyt van Mackowe; Johann Kodriver van Nydenborch	1 sexsig vorder gudes waghenschot
53	300, 43, 1a, f. 144r	1430	Tideman Mewes; Niclas Blisener unde Hans Mathias	50 schok delen wrakes wrak unde 1 schok delen
54	300, 43, 1a, f. 144v	1430	Staske Lach, borger to der Lumze; Hans Beseler	2 sexsig unde 13 C waghenschot
55	300, 43, 1a, f. 147v	1430	Andreas, burgermeister van der Lumse unde Jesko Roman van der Wyza; Hans Gilgenborge	6 C gudes wagenschot unde 1 C knarholt
56	300, 43, 1a, f. 147v	1430	Jane Bortene van dem Reusschen Col- men; Gherd van Sundern	4,5 C guder koggenborte unde 30 bort unde 3,5 C gudes knarholt
57	300, 43, 1a, f. 148r	1430	Merten Kasko, foyt van dem Russchen Bryske; Johann Negheler	2 sexsig gudes waghenschot unde 4 C wrak waghenschot unde 2 C gudes knarholt
58	300, 43, 1a, f. 148r	1430	Nicolae Klopke van dem Russchen Bryske; Johann Negheler	0,5 sexsig gudes waghenschot unde 2 C wrak waghenschot unde 2 C gudes knarholt
59	300, 43, 1a, f. 148v	1430	Bartus Ronevitze; Jorden Jordens	2 C gudes klappenholt
60	300, 43, 1a, f. 154r	1430	Steffen de Moller van Tykoczyn; Steffen Kullert	0,5 sexsig gudes wagenschot
61	300, 43, 1a, f. 155v	1430	Clymas van Gonanzyn; Albrecht Bruggeman unde Clawes Willeken	1 sexsig gutis wagenscot unde 15 C knarholt
62	300, 43, 1a, f. 155v	1430	Nicolaus, kroger to Kobolyn unde Janus Jablonofski; Clawe Wilken	1 sexsig gutis wagenscot
63	300, 43, 1a, f. 160v	1430	Jeske Roman van Wansaso ut der Masowe; Lambert Riken	0,5 sexsig gudes wagenscot unde 2,5 C knarholt
64	300, 43, 1a, f. 160v	1430	Hinrik Smedeken van Tykoczyn; Hans van Minden unde Hans Gilgenborge unde Hans Beseler	1 schok maste

Der Export von Holz und Waldwaren aus dem südlichen Ostseeraum im Spätmittelalter

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
65	300, 43, 1a, f. 161r	1430	Nicolae Zelefsky van Zbransky in Russen; Hans Gilgenborghe, Pawel Gilgenborghe	0,5 sexsig wagenschot, 3 C knarholt unde 1 C wagenschot
66	300, 43, 1a, f. 162v	1430	Hans Gilgenborch; Kort Ilhorn unde Hans Goteken	3 schok snyderone
67	300, 43, 1a, f. 177v	1431	Hans Swyneken van Brysken; Hans Negheler	2 sexsig wagenschot unde 1 C koggenborde unde 3 C knarholt
68	300, 43, 1a, f. 179r	1431	Urbanus, rathman van der Lumse; Albrecht Bruggeman	1 sexsig wagenscot unde 4,5 C knarholt
69	300, 43, 1a, f. 179v	1431	Johanes van Kobelyn ut Lethowen; Clawe Wilken	0,5 sexsig gutis wagenscot, 4 C knarholt
70	300, 43, 1a, f. 180r	1431	Steffen Moller van Tikoczyn; Steffen Kullert	16,5 C gutis wagenschot
71	300, 43, 1a, f. 180v	1431	Hans Remer; Ghert van Sundern	4 sexsig gudes wagenschot unde 6 C gutis knarholt unde 0,5 sexsig waghenscot
72	300, 43, 1a, f. 181r	1431	Hans Chylyno van Rosano; Hans Gilgenborghe	2,5 last unde 1 vat asschen
73	300, 43, 1a, f. 181v	1431	Chylena Hans; Hans Schulten	11 last asschen, 6 schok bornerone, 4 schok snyderone
74	300, 43, 1a, f. 183r	1431	Niclis Thomas van Zakkroczyn; Albrecht Molner	3 drifte wagenscot, de he liggende heft in der Wisel boven Dirsowe
75	300, 43, 1a, f. 193v	1431	Hans Zwyneke van dem Russen Briske; Johann Negheler unde Hans Swarten	1 sexsig unde 4 C gutis wagenscot unde 5 C gutis kharholt
76	300, 43, 1a, f. 227v	1432	Jacob Brodde van den Russen Brisk; Hans Schulten	1,5 sexsig gudes wagenschot, 3 C gudes knarholt
77	300, 43, 1a, f. 241v	1433	Pawel Jelenborch; Albert Kornemarket	1 sexsig gudes wagenschot
78	300, 43, 1a, f. 265v	1433	Claus Willen; Albert Kornemarket	eyn half sexsig wagenschot
79	300, 43, 1a, f. 275v	1434	Peter Orte; Eggerd vam Ryne	20 C gudes wagenschot
80	300, 43, 1a, f. 282v	1434	Claus Jerre; Peter Beaken [?] unde Peter Crusen	1 schok und 40 balken
81	300, 43, 1a, f. 289r	1434	Andres, voghet van Belseke; Hans Negeler	dri drifte holtes wagenschot, knarholt und koggenborde

Cezary Kardasz

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
82	300, 43, 1a, f. 292v	1434	Hannes Remer van Russen Brisk; Diderich van Asselen	eyn half sexsig gudes wagenscot unde 3 C knarholt
83	300, 43, 1a, f. 297v	1434	Jeske Roman; Jurien Basener	3 sexsig unde 1 C gudes wagenschot unde 1 C guder koggenborde
84	300, 43, 1a, f. 300r	1434	Pane Santike van Slutz; Albert Bruggeman	0,5 sexsig wagenscot
85	300, 43, 1a, f. 301r	1434	Pawel Schortz; Jurien Basener	1,5 sexsig wagenschot und 3 C knarholt
86	300, 43, 1a, f. 301r	1434	Pany Santik van Clutz; Albert Bruggeman	16 C wagenscot
87	300, 43, 1a, f. 301r	1434	Jeske Roman; kumphthur van Danczike	1 sexsig holtes
88	300, 43, 1a, f. 301v	1434	Andres, voget van Bilsseke; Pawel Paske	31 C gudes wagenscot und 1 C knarholt
89	300, 43, 1a, f. 301v	1434	Bartholomeus Kusch; Albert Bruggeman	0,5 sexsig gudes wagen- schot
90	300, 43, 1a, f. 301v	1434	Woytsak Jelsensky; Albert Bruggeman	0,5 sexsig gudes wagenschot
91	300, 43, 1a, f. 301v	1434	Jeske Roman unde Bartholomeus Kusch und Pawel Schortz; Albert Bruggeman	0,5 sexsig gudes wagenschot
92	300, 43, 1a, f. 302v	1434	Clymans van Gonanze; Jurien Basener	50 C gudes wagenscot
93	300, 43, 1a, f. 303v	1434	Bartholomeus Cruse; her Peter Holsten und Hinrich Valprecht	6 C gudes wagenschot und 3 C knarholt
94	300, 43, 1a, f. 306r	1434	Tideman Mewes; her Willem Jorden und Peter Jorden	50 schok delen
95	300, 43, 1a, f. 312r	1434	Niclos Prusse van Kobersin, eyn kresmer; Albert Bruggeman	1 sexsig wagenschot unde 16 C wagenschot, 4 C knarholt unde 1 C koggenborde
96	300, 43, 1a, f. 317v	1434	Stenslaw, voget van Scharpenwese; her Willem Jorden	210 mr. geringe geld up eynen coep van claphot, islich hindert holt vot 7 geringe mr.
97	300, 43, 1a, f. 325v	1434	Pawel Schortz; Lambert Riken	1 sexsig wagenschot
98	300, 43, 1a, f. 325v	1434	Russche Bartholomeus; Johannes Jelenborch	1 sexsig gudes wagenschot unde 2 C wagenschot

Der Export von Holz und Waldwaren aus dem südlichen Ostseeraum im Spätmittelalter

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
99	300, 43, 1a, f. 326v	1434	Niclas Piskovitze, radman van Makowe;	16 last asschen dubbelder cruce
100	300, 43, 1a, f. 326v	1434	Niclas Piscovitz; Engelbrecht van Werden und Bernd van Horstel	20 schok delen
101	300, 43, 1a, f. 327r	1434	Niclas Piscovitze; Bernd van Horstel und Engelbrecht van Werden	15 schok delen, islich schok vor 5 geringe mr.
102	300, 43, 1a, f. 348v	1434	Niclas Kabalanicz van Tzechenowe; Hans Jelenborch	45 C wagenschot
103	300, 43, 1b, f. 13r	1435	Stenslaw, voget van der Scharpenwese; Hinrik Valprecht	2 last asschen dubbelder cruce
104	300, 43, 1b, f. 21r	1435	Barse, voget van der Lumpse; Hannes Jelenborch	eyn half sexsig wagenschot unde 1,5 C knarholt
105	300, 43, 1b, f. 21r	1435	Peter van Gumowe, voget van Tykoczin; Unser Leuen Vrowen parre kerken to Danzike	5 schok tymmer ronon
106	300, 43, 1b, f. 27r	1435	Niclas Pliske unde Domynek, beide van Rosan; Jurien Basener	6 C klappholt
107	300, 43, 1b, f. 34r	1435	Gerd van Sunderen; Herman Questenberch	1 sexsig wagenschot unde 10 C klappholt
108	300, 43, 1b, f. 35v	1435	Pawel Offerdas van Tzechnowe; Hans Kluber	eyn half sexsig wagenschot, 1,5 C knarholt unde 20 bret
109	300, 43, 1b, f. 36r	1435	Rymmerse van Grosicze; Symon Schroder van Elbingen	eyn half sexsig gudes wagenscot
110	300, 43, 1b, f. 37r	1435	Jacob Salencze; Hinrich Valprecht und Michel Putzeke	20 last asschen dubbelder cruce
111	300, 43, 1b, f. 38r	1435	Barthus Wesenborch; Jurien Basener, schipper	1 sexsig wagenschot
112	300, 43, 1b, f. 41r	1435	Hans Kodriver van Nydenborch; Engelbrecht van Werden unde Hans Schulte	12 schok delen
113	300, 43, 1b, f. 43r	1435	Stenslaw Clawike, borgermester van Rosan; Albert Bruggeman	1 sexsig wagenschot unde 10 C wagenscot
114	300, 43, 1b, f. 44r	1435	Niclas Pliske; Albert Bruggeman	3 C klappholt, 6 roden esschen berne holtes unde 2 schok snyderonen
115	300, 43, 1b, f. 46r	1435	Peter de Berman van Rosan; Hans Jelenborch	eyn half sexsig gudes wagenscot

Cezary Kardasz

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
116	300, 43, 1b, f. 70v	1436	Johan van der Warke, borgermester unde Matys Tzaschte; Euerd Ferwer	30 C reymen
117	300, 43, 1b, f. 71r	1436	Mangus, voget van Rosan; Katherina Schultessche	8 C klappholt
118	300, 43, 1b, f. 72r	1436	Nymerse van Grosicz; Hannes Kordiver	1,5 sexsig gudes wagenscot
119	300, 43, 1b, f. 72r	1436	Andres van Persasnis; Hannes Kordiver	1 sexsig wagenscot
120	300, 43, 1b, f. 74v	1436	Peter Molner van Tzirske; Willem Jorden	eyn half sexsig gudes wagenscot
121	300, 43, 1b, f. 76v	1436	Niclas Goli und Hans Goly van Persatzenitz; Hans Marienhagen	1 sexsig gudes wagenscot
122	300, 43, 1b, f. 77r	1436	Stiber van Schernis; Hans Swanen	eyn halff sexsig gudes wagenscot
123	300, 43, 1b, f. 77r	1436	Jatusch und Steffen, gebruder van Zaldasee; Katherina Schultesschen	eyn halff sexsig wagenscot und 1,5 C kort reymen holt und 20 reymen und 1 roden berne holt; 5 last asschen und 2 mr. prusch geringe geld und 2 C klappholt; 3 last asschen
124	300, 43, 1b, f. 83v	1436	Pawel Schortz; Jurien Baseners nagelaten erffnamen	ander halff sexsig wagenscot und 3 C knarholt
125	300, 43, 1b, f. 83v	1436	Jeske Roman; Jurien Baseners erffnamen	1 sexsig wagenchot und 9 C wagenscot
126	300, 43, 1b, f. 84r	1436	Jeske Roman van Wansesse; Lambert Riken	16 C gudes wagenscot
127	300, 43, 1b, f. 93v	1436	Andreas Sile van Persessanisse; Engelbrecht van Werden	10 schok delen
128	300, 43, 1b, f. 99v	1436	Stenslaw, voget van Mackouwe und Niclas syn son; Casper Konnyngestorff und Engelbrecht van Werden	50 schok delen
129	300, 43, 1b, f. 107r	1436	Casper Kesebrot; Albert Bruggeman	0,5 sexsig wagenscot
130	300, 43, 1b, f. 109v	1436	Stenslaw Gise, Merten Gisen son van Persanisse; Engelbrecht van Werden	0,5 sexsig wagenscot
131	300, 43, 1b, f. 115r	1436	Hans Kordiver; Hans tor Brugge	1,5 sexsig wagenscot

Der Export von Holz und Waldwaren aus dem südlichen Ostseeraum im Spätmittelalter

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
132	300, 43, 1b, f. 117v	1437	Peter Orte; Eggert van Ryne	1 sexsig gudes wagenschot
133	300, 43, 1b, f. 132v	1437	Hillebrant Barsenson; Hans Jelenborch, Hans Kluver unde Peter Stoltenut	eyn halff sexsig gudes wagenschot
134	300, 43, 1b, f. 134r	1437	Wladislaus van der Lebe; Hildebrant Grotuff	10 C wagenschot
135	300, 43, 1b, f. 135r	1437	Johans de Longa; Johan Stargard und Arnd Finkenberch	4 roden esschen bernholt
136	300, 43, 1b, f. 135v	1437	Andres Syle van Persanisse; Engelbrecht van Werden	40 schok delen
137	300, 43, 1b, f. 145v	1437	Rathibundus des hertygen [?] schriver ut der Masowe; Roleff Mant	6,5 sexsig gudes wagenschot unde vifftheyn dehalff hundert holt unde 12 bret
138	300, 43, 1b, f. 146r	1437	Gerd van Sundern; Claus Brun und Herman Questenberch	two sexsig gudes wagenschot und 20 C klapperholt
139	300, 43, 1b, f. 150v	1437	Hildebrant Barsenson van der Lumpse; Matys Molner	5 schok snyderone
140	300, 43, 1b, f. 152v	1437	Willem Jorden; Andres van der Lumse und Hans syn kumpan	30 schok delen
141	300, 43, 1b, f. 155r	1437	Peter Orte; Wolter Oldach	10 C wagenschot
142	300, 43, 1b, f. 167r	1437	Herrwich Welscholt unde Engelbrecht van Werden; Niclas Polen	20 C klapperholt
143	300, 43, 1b, f. 172r	1438	Peter Orte; Eggerd van Ryne	viff schok tymmer holtes, 15 C clapperholt, reymenholt, wagenschot
144	300, 43, 1b, f. 172v	1438	Niclas Pole; Jacob Polczin	20 C clipp clappes masewesch holt
145	300, 43, 1b, f. 188v	1438	Hamannke unde Niclas syner dochter man van der Nyenstat in der Masouwe; Albert Kornemarkt	eyn halff sexsig wagenschot unde 20 C clappholt
146	300, 43, 1b, f. 193r	1438	Hans Lumsitzer van Lumsitzer; Hans Jelenborch	0,5 sexsig wagenschot
147	300, 43, 1b, f. 193v	1438	Jacob van Vangern; Gregor Fitze unde Cord van Dalen	40 C wagenschot
148	300, 43, 1b, f. 194r	1438	Hinrik Smyt van Brunowe; Lodewich Buggendal unde Hans van Hagen	34 schok delen

Cezary Kardasz

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
149	300, 43, 1b, f. 197v	1438	Hinrik Smyt van Brunowe; Eggerd vam Ryne	30 C grot hundred clappholt
150	300, 43, 1b, f. 215r	1438	Caspar Kesenbrot; Willem Vogel	120 mr. geringe geld [...] so vele clappholtes geringer und gewraket, so vele, als dat gelt to secht, islich hundred clappholt vor 7 geringe mr.
151	300, 43, 1b, f. 223v	1438	Hinrik Smedichen van Brunowe; Eggerd van Ryne	30 C clappholt unde
152	300, 43, 1b, f. 223v	1438	Peter Orte; Eggerd vam Ryne	37,5C clappholt, 5 C wagenschot, 2 groshundert rymen
153	300, 43, 1b, f. 235r	1438	Merten Wallach van der Zebene; Hans Cluver	16 C clappholt
154	300, 43, 1b, f. 247r	1439	Steffen Solansa van Rosan; Hans Cluver unde Niclas Wynsteyn	14 C clappholt
155	300, 43, 1b, f. 247v	1439	Niclae Napirke van Mackowe; Hans Cluver und Niclas Wynsteyn	19 C clapperholt
156	300, 43, 1b, f. 258r	1439	Hinrik Smediken van Brunowe; Eggerd vam Ryne	80 schok delen und 30 C clappholtes
157	300, 43, 2b, f. 70r	1466	Niclos Puchal, borger to Poltoffsky; Nicclos Helfer, borger to Thorun	47,5 leste teer
158	300, 43, 2b, f. 71r	1466	Stentzclaff und Nicclos, gebroder de Bogdan van Gonenze; Lucas Kamermann	veer laste gud teer
159	300, 43, 2b, f. 125v	1468	Peter Schulte und Thomas van Balve; Thewes Crusen	15 grote C klappholt
160	300, 43, 2b, f. 129r	1468	Niclos Danckwert und Merten Korer; Lucas Kamermann	10 last teer
161	300, 43, 2b, f. 131v	1468	Merten Slehe; Tideman Moncke	15 C klappholt
162	300, 43, 2b, f. 155r	1469	Hans Fischer und Nicclos Crottesch; Peter Dofen, Hans Ebbynge und Hans Beredsten	105 geringe mr. an klapperholte yo vor 4,5 geringe mr. 1 C klapperholt
163	300, 43, 2b, f. 160v	1469	Peter Gzremerle van der Lompze; her Roloff Veltsteden	1,5 last gut pick
164	300, 43, 2b, f. 232v	1471	Merten Oßmerrogk van der Gonßee; her Otto Angermunde und Claus Cleynsmede	16 last pick, 13,5 geringe mr. und 2 C lange remen
165	300, 43, 2b, f. 236v	1471	Caspar Grologk; her Johan Ferber	10 C gud bagenholt

Der Export von Holz und Waldwaren aus dem südlichen Ostseeraum im Spätmittelalter

Nr.	Signatur	Jahr	Auftragnehmer (Schuldner; Gläubiger)	Waren
166	300, 43, 2b, f. 237r	1471	Bernd Czeßkow und Paul Czeßkow; Tideman Montke	28 geringe mr. und 7 sc., dar voer sullen se em geweren tusschen hir und Ostern negestkamende klapperholth dat 1 C vor 4,5 geringe mr.
167	300, 43, 2b, f. 243v	1471	Bernd Bruse; Lucas Kamerman	2 C klapperholt
168	300, 43, 2b, f. 286r	1472	Mathias Swyneke; her Johan Ferwer	5 C klapholt
169	300, 43, 2b, f. 289v	1472	Hans Berndes; Bertold Wulf	12 grote hundert klapholt und 17 last ter
170	300, 43, 2b, f. 400r	1475	Jurge Peterssone vam Russchen Byelsky; Lucas Kamermann	35 schok groschen unde 3 C gud knarholt

Bibliographie

Bartoszewicz 2020 – Agnieszka BARTOSZEWICZ (Hg.), *Księgi lawnicze Starej Warszawy z lat 1453–1535*, Warszawa 2020.

Bavel/Zanden 2004 – Bas J. P. van BAVEL/Jan Luiten van ZANDEN, The jump-start of the Holland economy during the late-medieval crisis, c. 1350-c. 1500, in: *Economic History Review*, 58, 2004, S. 503–532.

Biskup 1952 – Marian BISKUP, Handel wiślany w latach 1454–1466, in: *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych*, 14, 1952, S. 155–202.

Bogucka 1962 – Maria BOGUCKA, *Gdańsk jako ośrodek produkcyjny w XIV–XVII wieku*, Warszawa 1962.

Böhnke 1962 – Werner BÖHNKE, Der Binnenhandel des Deutschen Ordens und seine Beziehung zum Außenhandel um 1400, in: *HGBll.*, 80, 1962, S. 26–95.

Ciesielska/Tandecki 1992–1993 – Karola CIESIELSKA/Janusz TANDECKI (Hgg.), *Księga lawnicza Starego Miasta Torunia 1428–1456* (Fontes TNT 75–76), Bde. 1–2, Toruń 1992–1993.

Czacharowski 1997 – Antoni CZACHAROWSKI, Gdańszczanie w Toruniu w latach 1363–1456 w świetle ksiąg ławniczych, in: Stanisław SALMONOWICZ (Hg.), *Mieszczanstwo gdańskie*, Gdańsk 1997, S. 25–34.

Czaja 1998 – Roman CZAJA, Die Entwicklung des Handels der preußischen Hansestädte im 13. und 14. Jahrhundert, in: Nowak/Tandecki 1998, S. 35–50.

Czaja 2006 – Roman CZAJA, Strefa bałtycka w gospodarce europejskiej, in: Sławomir GAWLAS (Hg.), *Ziemia polskie wobec zachodu. Studia nad rozwojem średniowiecznej Europy*, Warszawa 2006, S. 195–245.

Ehrenkreuz 1916 – Stefan EHRENKREUZ (Hg.), *Księgi lawnicze miasta Starej Warszawy z XV w.*, Bd. 1: Księga nr 525 z lat 1427–1453 (Pomniki Prawa Warszawskiego Archiwum Głównego 3), Warszawa 1916.

Heckmann 1998 – Dieter HECKMANN, Königsberg und sein Hinterland im Spätmittelalter, in: Nowak/Tandeci 1998, S. 79–90.

Hirsch 1858 – Theodor HIRSCH, *Danzig Handels – und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Leipzig 1858.

Hirsch/Töppen/Strehlke 1866 – Theodor HIRSCH/Max TÖPPEN/Ernst STREHLKE, *Scriptores Rerum Prussicarum. Die Geschichtsquellen der preußischen Vorzeit bis zum Untergange der Ordensherrschaft*, Bd. 3, Leipzig 1866.

Huang 2015 – Angela HUANG, *Die Textilien des Hanseraums. Produktion und Distribution einer spätmittelalterlichen Fernhandelsware* (QDHG N. F. 71), Wien u. a. 2015.

Jahnke 1998 – Carsten JAHNKE, Pfundzollrechnungen im Ostseeraum. Bestand und Fragen der Auswertung, in: Nowak/Tandeci 1998, S. 153–170.

Jahnke 2008 – Carsten JAHNKE, The Medieval Herring Fishery in the Western Baltic, in: Louis SICKING/Darlene ABREU-FERREIRA (Hgg.), *Beyond the Catch. Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic 900–1850* (The Northern World 41), Leiden u. a. 2008, S. 155–186.

Jahnke 2015 – Carsten JAHNKE, Der Feigenhandel im Hanseraum, in: *HGBll.*, 133, 2015, S. 41–76.

Jahnke 2015a – Carsten JAHNKE, The Baltic Trade, in: Donald J. HARRELD (Hg.), *A Companion to the Hanseatic League* (Brill's Companions to European History 8), Leiden 2015, S. 194–240.

Jahnke/Köhler 2018 – Carsten JAHNKE/Stephan KÖHLER, Vom Mittelmeer zum Hanseraum: Der Handel mit Rosinen, Korinthen und Zibeben, in: *HGBll.*, 136, 2018, S. 13–62.

Jenks 2012 – Stuart JENKS (Bearb.) *Das Danziger Pfundzollbuch von 1409 und 1411* (QDHG N. F. 68), Wien u. a. 2012.

Kaczmarczyk 1936 – Kazimierz KACZMARCZYK (Hg.), *Liber Scabinorum Veteris Civitatis Thoruniensis 1363–1428* (Fontes TNT 29), Toruń 1936.

Kardasz 2011 – Cezary KARDASZ, Die Stadt im Wirtschaftsraum. Das spätmittelalterliche Thorn und seine Einwohner auf dem Kreditmarkt, in: Olga KURILO (Hg.) *Mobilität und regionale Vernetzung zwischen Oder und Memel. Eine europäische Landschaft neu zusammensetzen*, Berlin 2011, S. 70–82.

Kardasz 2017 – Cezary KARDASZ, Economic Relations between Gdańsk and Königsberg in the Years 1466–1525, in: *Zapiski Historyczne*, 82, 2017, S. 37–54.

Der Export von Holz und Waldwaren aus dem südlichen Ostseeraum im Spätmittelalter

Karg/Jahnke 2016 – Sabine KARG/Carsten JAHNKE, Der Reishandel im Hanseraum, in: *HGBll.*, 134, 2016, S. 97–131.

Koepfen 1960 – Hans KOEPPEN (Hg.), *Preußisches Urkundenbuch*, Bd. 4 (1346–1351), Marburg 1960.

Kołodziejczyk 2012 – Anna KOŁODZIEJCZYK, *Przemiany społeczno-gospodarcze na Podlasiu w XV–XVI wieku* (Olsztyńska Biblioteka Historyczna 8), Olsztyn 2012.

Kopiński/Tandecki 2007 – Krzysztof KOPIŃSKI/Janusz TANDECKI (Hgg.), *Księga ławnicza starego miasta Torunia (1456–1479)* (Fontes TNT 99), Toruń 2007.

Kopiński/Mikulski/Tandecki 2018 – Krzysztof KOPIŃSKI/Krzysztof MIKULSKI/Janusz TANDECKI (Hgg.), *Księga Ławnicza Starego Miasta Torunia 1479–1515*, Bd. 1–2 (Fontes TNT 113), Bde. 1–2, Toruń 2018.

Laufer 1894 – Victor LAUFER, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des 15. Jahrhunderts, in: *Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins*, 33, 1894, S. 1–44.

Leimus 2017 – Ivar LEIMUS (Hg.), *Kaupmees Matheus Spielmanni arveraamatud 1568–1570. Rechnungsbücher des Kaufmanns Matheus Spielmann von 1568–1570* (Tallinna Linnaarhiivi Toimetised 15), Tallinn 2017.

Link 2014 – Christina LINK, *Der preußische Getreidehandel im 15. Jahrhundert. Eine Studie zur nord-europäischen Wirtschaftsgeschichte* (QDHG N.F. 68), Wien u. a. 2014.

Link/Kapfenberger 2005 – Christina LINK/Diana KAPFENBERGER, Transaktionskostentheorie und handelsrechtliche Geschichte: Danzigs Seehandel im 15. Jahrhundert im Licht einervolkswirtschaftlichen Theorie, in: *HGBll.*, 123, 2005, S. 153–170.

Możdżeń/Stöbner/Sumowski 2019 – Julia MOZDŻEŃ/Kristina STÖBNER/Marcin SUMOWSKI (Hgg.), *Gdańska kronika Bernta Stegmanna (1528)* (Fontes TNT 117), Toruń 2019.

Nowak/Tandecki 1998 – Zenon Hubert NOWAK/Janusz TANDECKI (Hgg.), *Die preußischen Hansestädte und ihre Stellung im Nord- und Ostseeraum des Mittelalters*, Toruń 1998.

Romaniuk 2002 – Zbigniew ROMANIUK, Kontakty handlowe miast podlaskich z Gdańskiem w XV wieku, in: Mariusz ZEMŁO (Hg.), *Małe miasta. Między tradycją a wyzwaniem przyszłości*, Supraśl 2002, S. 69–87.

Rybarski 1928 – Roman RYBARSKI, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu, Bd. 1: Rozwój handlu i polityki handlowej*, Poznań 1928.

Rybarski 1929 – Roman RYBARSKI, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu, Bd. 2: Tablice i materiały statystyczne*, Poznań 1929.

Samsonowicz 1956 – Henryk SAMSONOWICZ, Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku (rejonizacja handlu na podstawie ksiąg cła palowego), in: *Przegląd Historyczny*, 47, 1956, S. 283–352.

Samsonowicz 1962 – Henryk SAMSONOWICZ, Struktura handlu gdańskiego w pierwszej połowie XV wieku, in: *Przegląd Historyczny*, 53, 1962, S. 695–715.

Samsonowicz 1999 – Henryk SAMSONOWICZ, Handel Litwy z Zachodem w XV wieku, in: *Przegląd Historyczny*, 90, 1999, S. 453–458.

Sarnowsky 1998 – Jürgen SARNOWSKY, Die Entwicklung des Handels der preußischen Hansestädte im 15. Jahrhundert, in: Nowak/Tandecki 1998, S. 51–78.

Schildhauer 1968 – Johannes SCHILDHAUER, Zur Verlagerung des See- und Handelsverkehrs im nord-europäischen Raum während des 15. und 16. Jahrhunderts. Eine Untersuchung auf der Grundlage der Danziger Pfahlkammerbücher, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte*, 9, 1968, S. 187–211.

Schildhauer 1968a – Johannes SCHILDHAUER, Hafenzollregister des Ostseebereich – bedeutsame Quellen zur hansischen Geschichte, in: *HGBll.*, 86, 1968, S. 63–76.

Schulte 1937 – Eduard SCHULTE, Das Danziger Kontorbuch des Jakob Stöve aus Münster. Hansische Maße, Münzen, Waren, Wege und Zölle um 1560, in: *HGBll.*, 62, 1937, S. 40–72.

Stark 1973 – Walter STARK, *Lübeck und Danzig in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Untersuchungen zum Verhältnis der wendischen und preußischen Hansestädte in der Zeit des Niedergangs der Hanse* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 11), Weimar 1973.

Stein 1916 – Walther STEIN, Vom Deutschen Kantor in Kowno, *HGBll.*, 22, 1916, S. 225–266.

Vogtherr 1996 – Hans-Jürgen VOGTHERR (Bearb.) *Die Lübecker Pfundzollbücher 1492–1496* (QDHG N. F. 41), Bde. 1–4, Köln 1996.

Ważny 2005 – Tomasz WAŻNY, The origin, assortments and transport of Baltic timber, in: Carl VAN DE VELDE u. a. (Hgg.) *Constructing Wooden Images*, Brussels 2005, S. 115–116.

Ważny/Eckstein 1987 – Tomasz WAŻNY/Dieter ECKSTEIN, Der Holzhandel von Danzig/Gdańsk – Geschichte, Umfang und Reichweite, in: *Holz als Roh- und Werkstoff*, 45, 1987, S. 509–513.

Zanden/Tielhof 2009 – Jan Luiten van ZANDEN/Milja van TIELHOF, Roots of growth and productivity change in Dutch shipping industry 1500–1800, in: *Explorations in Economic History*, 46, 2009, S. 389–403.

Raum und Zeit im Landverkehr um 1500. Die Viabundus-Karte des vormodernen Verkehrs in Norddeutschland

Niels Petersen

Hugo Weczerka (1930–2021) zum Gedenken

1. Handel und Verkehr

Ein überzeitliches Phänomen im Warenverkehr ist die zwingend notwendige Überbrückung physischer Distanzen, womit dem Warentransport vom Produktionsort zum Absatzort eine neuralgische Bedeutung zukommt.¹ Kaufleute, die Fernhandel betrieben, mussten sich entsprechend gut mit den Transportoptionen auskennen, denn sie waren in der Gesamtheit der Transaktionskosten eines Geschäfts zu berücksichtigen.² War die Verfrachtung über See günstiger, schneller und sicherer oder sollte man den Landweg nehmen? Bekannt sind die Beispiele des spätmittelalterlichen Verkehrs zwischen Köln und den Nordseehäfen, wo der Flussverkehr gar nicht immer die bevorzugte Transportoption war. Die sprichwörtlich zahlreichen Zollstellen entlang des Rheins mögen einen Ausschlag gegeben haben. Vielleicht waren die Landwege jedoch auch so gut ausgebaut und gesichert, dass sie unter Berücksichtigung weiterer Aspekte schließlich günstiger waren.³ Der Blick auf die Karte des hansischen Wirtschaftsraums zeigt, welche Bedeutung der Land- und Flussverkehr besessen haben musste, sei es als Zubringer zum Seeverkehr oder zwischen den Binnenstädten untereinander.

Statt „entweder–oder“ wurden die Systeme Land- und Schiffsverkehr freilich ständig kombiniert oder gar parallel genutzt. Als der Braunschweiger Rat 1553 den

¹ Während der Verfasser den Wortlaut zu verantworten hat, basiert der Beitrag doch zum großen Teil auf den gemeinsam mit Angela Ling Huang und Bart Holterman für das Projekt Viabundus erarbeiteten Inhalten. Sie sind hier deswegen ausdrücklich und mit großem Dank zu nennen. Die Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraums koordiniert die Kommunikation zwischen den Projektpartnern und mit Dritten. Immer noch lesenswert ist Sombart 1927, S. 238–275. Grundlegende Überlegungen auch bei Weber 1958, S. 174–190, S. 251–255. Der Zusammenhang zwischen Handel und Verkehr wird freilich allerorten betont, vgl. Malanima 2010, S. 213–232.

² Freilich meint das Konzept in erster Linie eher unsichtbare Faktoren zur Verringerung der Unsicherheit eines Geschäfts, das Suchen, Messen, Vereinbaren und Durchsetzen. Die Unsicherheit kann durch entsprechende Institutionen verringert werden. Insofern lassen sich rechtlich und physisch gesicherte Transportwege durchaus als Institution verstehen. Zum Konzept der Transaktionskosten vgl. North 1981. Für den Hanseraum: Jenks 2005 sowie: Link/Kapfenberger 2005. Zuletzt Kypta 2019.

³ Pfeiffer 2020, insb. S. 48–50; Looz-Corswarem 1991.

Theologen Joachim Mörlin⁴ als Superintendenten in die Stadt berief, gab er ihm Mitte Juni Hinweise für die Anreise aus Danzig: *So sehen wi vor rahtsam und gut an, dat sie an Hußgeraht und Wohlfart int Vate geschlagen und to water up Lübeck gan laten.* Von dort sollte die Fracht von einem Vertrauensmann *entfangen und an uns [zu] verfrachten und forderligen to vorschecken* [sein]. Der künftige Superintendent solle sich hingegen mit seiner Gattin und den Kindern *to Wagen up Lüneborch begeve[n]*, wo man sie nach Bestätigung der Ankunft empfangen wolle. *Dann Gottlov de StraÙe von Dantzig noch so ungedie nicht bevunden, dat S. Ew. unbefart an uns nicht mochte gebrocht werden.*⁵ Während also das Gepäck über See bis Lübeck verschickt wurde, reisten die Personen über Land bis Lüneburg. Mörlin kam in Braunschweig an, aber wir wissen noch nicht, wie lang er für die Reise brauchte und wo er die Nächte verbrachte. Ein Blick auf die Karten im Atlas der Hansischen HandelsstraÙen von Friedrich Bruns und Hugo Weczerka zeigt, dass die Strecke über Stettin, Cöln/Berlin und Magdeburg direkt nach Braunschweig vermutlich kürzer gewesen wäre als der Weg entlang der Küste über Gadebusch und Boizenburg nach Lüneburg.⁶ Eine präzise Aussage lässt sich nicht treffen, dazu sind die Karten im Maßstab zu grob (1:500.000), als dass eine Messung mit dem Kartenmesser präzise wäre (vgl. Abb. 1). Neben der reinen Entfernung spielten sicher weitere Faktoren eine Rolle bei der Auswahl der Route. Das konnte der Zustand der StraÙen sein, die Reisesicherheit – man denke an Fehden und StraÙenraub – oder die Qualität der Infrastruktur in Form von Gasthäusern, Kapellen, der Siedlungsdichte oder des Geleitsangebots. Bruns und Weczerka haben ihre Karten allerdings auch mit einem umfangreichen, rund 800 Seiten umfassenden Textband versehen, der nicht nur dem Nachweis dient, sondern auch weitere Informationen vorhält. Hierzu zählen vor allem Reiseberichte oder mit Reisen in Verbindung stehende Textzeugen wie die Nennung von Übernachtungsorten, Spesenrechnungen oder Geleitsdokumente. Architektonische Überlieferung wie Warten und Brücken wurden ebenso berücksichtigt wie die Forschungsergebnisse der AltstraÙenforschung, sofern welche vorlagen.

In diesem Beitrag sollen die Grundüberlegungen und die Konstruktionsweise einer digitalen, thematischen Online-Kartenanwendung vorgestellt werden, die direkt auf dem Atlas der Hansischen HandelsstraÙen aufbaut. Die Viabundus-Karte der vormodernen (Land-)Verkehrswege im Hanseraum zwischen 1350 und 1650 ist einerseits eine digitale Version des bekannten Atlas.⁷ Sie geht andererseits jedoch in vielerlei Hinsicht darüber hinaus. Das Vorhaben zur Erstellung der Karte wurde im Februar 2019 mit einer zweijährigen Förderung durch das Land Niedersachsen sowie einer einjährigen Förderung durch die Friedrich-Christian-Lesser-Stiftung, Nordhausen, am Institut

⁴ Zu Mörlin: Mager 1994, S. 679 f. [Online-Version]; URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd11692960X.html#ndbcontent>.

⁵ Aus: Roth 1952, hier S. 80.

⁶ Bruns/Weczerka 1962.

⁷ Zum Stand des Projekts vgl. www.viabundus.eu. Auf twitter @theroadsproject.

für Historische Landesforschung der Universität Göttingen in enger Kooperation mit der Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraums begonnen.⁸

Nach einem Überblick über den Stand der Forschung zum vormodernen Landverkehr werden die Dimensionen Raum und Zeit als zentrale Faktoren diskutiert. Das Potential der Karte im Hinblick auf Analysen des Transportverkehrs soll vorgestellt werden und es soll ferner ausgelotet werden, inwieweit es möglich sein kann, eine präzisere Annäherung an Reisezeiten und Transportwege im Hanseraum zu erhalten. Letztlich steht die Frage im Raum, wie sich die konkrete Bedeutung des (Land-)Transports erfassen und bewerten lässt.

2. Die Beschäftigung mit dem Landverkehr in der Forschung

Dass der Landverkehr in der Hanseforschung bisher nur eine untergeordnete Rolle spielt, ist kein Spezifikum dieses Forschungsfelds, sondern spiegelt die allgemeine Lage wider. Philippe Dollinger warnte davor den „innerdeutschen Hansehandel“ zu unterschätzen, „wie man es lange Zeit zu tun geneigt war. Man nimmt heute an, dass der Lübecker Landhandel mit Köln, Frankfurt und Nürnberg, vor allem im 15. Jahrhundert, dem Seehandel zumindest ebenbürtig, wenn nicht sogar an Wert überlegen war.“⁹ Während die Edition von Hafenzöllen durch die Hanseforschung voranging, waren binnenländische Zölle von den jeweiligen landesgeschichtlichen Einrichtungen nur selten in den Blick genommen worden. Hieraus mag sich erklären, dass der Landhandel kaum quantifizierbar ist. Für die Hanse kommt hinzu, dass man, anders als Bruns und Weczerka dies mit dem Atlastitel suggerieren, sicher nicht von originär hansischen Handelsstraßen sprechen kann. Vielmehr unterscheiden sie sich in materieller oder rechtlicher Hinsicht nicht von solchen in anderen Teilen des Reiches oder gar des Kontinents.

In der allgemeinen Mediaevistik erlebte das Thema Mobilität immer wieder Konjunkturen.¹⁰ Bei Pilgerreisen,¹¹ Kreuzzügen oder fahrendem Volk¹² spielte die Straße in der Regel eine Nebenrolle. Die Gelegenheit, Geschichte entlang einer Straße zu erzählen, haben vereinzelt große Landesausstellungen genutzt.¹³ Dabei fand der Verlauf vormoderner Straßen früh Beachtung in der regionalen Forschung und großes Interesse bei Lokalhistorikern. Im Rahmen der Arbeit an regionalen Historischen

⁸ Die Geburtsstunde des Vorhabens lässt sich sehr genau auf die letzte Kaffeepause der Duisburger Pfingsttagung des HGV datieren. Stuart Jenks erwähnte im Gespräch bei einer Zigarette, es wäre doch wünschenswert, den Atlas der Hansischen Handelsstraßen zu digitalisieren. Noch auf dem Weg zum Bahnhof beschlossen Angela Huang und der Verfasser, dies in die Tat umzusetzen.

⁹ Dollinger 2012, S. 293 f.

¹⁰ Moraw 1985, Ohler 1986 (mehrfach neu aufgelegt), Reichert 2008.

¹¹ Zuletzt die innovative Ausstellung mit dem Katalog Kühne 2020.

¹² Schubert 1995.

¹³ Stubenvoll 1990; Müller/Steinberg 2011.

Atlanten entstanden zumeist kleinmaßstäbige Straßenkarten.¹⁴ In lokalen Studien sind Karten von auf die Orte bezogenen Verkehrsnetzen, meist illustrativ und ohne Maßstab, häufig enthalten.¹⁵ Die thematische Kartierung gehörte zwar dazu, fand aber in der Verkehrsgeschichte zunächst wenig Widerhall.

Stattdessen blieben die Verkehrswege ein Thema der materiell ausgerichteten Altstraßenforschung. Einen methodischen Impuls erhielt das Thema 1969 aus siedlungsgeographischer Perspektive mit Dietrich Deneckes Arbeit über Altstraßen in Südniedersachsen.¹⁶ Hier kategorisiert der Verfasser Typen von Wegen und Straßen und stellt Infrastruktur und Erscheinungsbild, beispielsweise des Hohlwegs, exemplarisch vor und erklärt deren Entstehen. Das Werk bildet nach wie vor einen Bezugspunkt der Altstraßenforschung, die oftmals halbprofessionell von Heimatforschern mit starkem lokalem Bezug und mit der Absicht einer Inventarisierung betrieben wird. In Großbritannien findet dieser Forschungsbereich nicht zuletzt vor dem Hintergrund von Regionalplanung und Bewahrung von Kulturerbe (Heritage) eine weit größere Anerkennung als hierzulande.¹⁷ Archäologische Befunde zur Wagentechnik sind eng mit der Altstraßenforschung verbunden, da Spurweiten und das Zusammenspiel von Rad, Hängung und Straßenoberfläche miteinander in Zusammenhang standen.¹⁸ Auf eine neue methodische Grundlage wird die Altstraßenforschung 2016 durch Pierre Fütterers materialreiche Dissertation über die Beziehung zwischen Wegenetz und Herrschaftsorten um das 12. Jahrhundert gestellt. Fütterer nutzt konsequent GIS, führt archäologische, landeskundliche, kartographiehistorische und geschichtswissenschaftliche Ansätze zusammen und eröffnet weitreichende Interpretationsmöglichkeiten.¹⁹

Die Verkehrsgeschichtsschreibung im eigentlichen Sinne hat bisher kaum eine Synthese für die Vormoderne hervorgebracht.²⁰ In seiner 1985 erschienenen Bibliographie zur Verkehrsgeschichte konstatierte Achim Simon einen übersichtlichen Forschungsstand. Er listet rund 200 sehr heterogene Titel auf und charakterisiert die regionale Verteilung folgendermaßen: „Der norddeutsche Raum ist vor allem unter dem handelsgeschichtlichen Aspekt erschlossen worden. Dies hat wohl seine Ursache darin, daß die Bedeutung des Verkehrs- und Handelsnetzes in diesem

¹⁴ Spiess 1937; Görlich 1964 und die Karte „Landstraßen 16.–18. Jahrhundert“, in: Geschichtlicher Atlas von Hessen, I. Lfg., 1960. Für Schleswig-Holstein erschien eine Karte der vormodernen Verkehrswege in: Ibs 2004, S. 80. Blaschke 2003 zu Sachsen; Heinrich 1978 zu Brandenburg und Berlin. Schließlich Bach/August 1961 zum Elbe-Saale-Raum.

¹⁵ Beispielsweise Müller 1908 über die Haupttrouten des Nürnberger Handelsgebietes, oder: Gerbing 1900 über Erfurter Handelsstraßen.

¹⁶ Denecke 1969. Bis in jüngste Zeit trug Denecke mit einordnenden und zusammenfassenden Beiträgen zum Feld bei.

¹⁷ Vgl. bspw. Hindle 1982 mit mehreren Neuauflagen.

¹⁸ Hayen 2006 im Textband zur Ausstellung Lebenswirklichkeit und Mythos (1989) behandelt Landverkehr im Hanseraum unter dem Aspekt der Wagentechnik und mit Bezug auf Treue 1986. Zuletzt: Wetzstein 2018, S. 116–125.

¹⁹ Fütterer 2016.

²⁰ Das Grundlagenwerk zur Verkehrsgeschichte ist Voigt 1965. Zum Forschungsfeld der Verkehrsgeschichte vgl. Teuteberg 1994.

Raum mit dem Aufstieg und dem Niedergang der Hanse als der wirtschaftlichen Großorganisation des Mittelalters eng verknüpft ist. Für den süddeutschen Raum dagegen bedürfte die landesgeschichtliche Forschung in diesem Punkt einer Aktivierung.²¹ Diese Aussage muss man dahingehend einschränken, als dass der Atlas der Hansischen Handelsstraßen das einzige systematisch übergreifende Werk zum Landverkehr im Hanseraum darstellt. Der eigentliche Verkehr blieb stets ein Randthema der vormodernen Wirtschaftsgeschichte²² und wurde allenfalls im Hinblick auf die Messen untersucht.²³ Ausnahmen sind der Rhein als Schifffahrtsachse und die Alpenübergänge sowie Teile Mitteldeutschlands aufgrund der umfangreichen Arbeit von Manfred Straube über das thüringisch-sächsische Geleit.²⁴ Vom „Schattendasein“ des Verkehrs in der Wirtschaftsgeschichte schreibt gar Reiner Gömmel.²⁵ Dabei ist die Bedeutung des Verkehrs für die Bildung von Wirtschaftsräumen erkannt, aber bisher nur wenig weiterverfolgt worden.²⁶ Ebenso liegt es nahe, Transportrouten und Marktintegration miteinander in Zusammenhang zu sehen, vor allem für eine Zeit, in der auch Informationen entlang der Straßen reisten.²⁷ Peter Moser beklagt in seiner Dissertation über die Frammersbacher Fuhrleute, dass „die Ankunftsdaten der ostindischen Transporte in Lissabon und Amsterdam besser bekannt und untersucht [seien], als die Handelsgewohnheiten der Transportrouten im Alten Reich des Spätmittelalters und der beginnenden Neuzeit“.²⁸ Dies kommt jedem bekannt vor, der oder die sich in der Hansehistoriographie mit Koggenkontroversen, Pfundzolllisten und Travezentrismus auseinandersetzen durfte, aber dem Fuhrmann zwischen Hamburg und Braunschweig auf den „hansischen“ Handelsstraßen kaum einmal begegnete.²⁹ In seiner Darstellung über das Lüneburger Kaufhaus, mithin den Lüneburger Handel im 15. und 16. Jahrhundert überhaupt, hat Harald Witthöft die Verkehrswege, darunter den Landverkehr, als zentrales Element des Handels der Stadt erkannt und behandelt.³⁰ Die Binnenschifffahrt, die freilich mit dem Landverkehr in enger Verbindung stand, wurde für den Hanseraum jedoch jüngst noch einmal neu betrachtet und für die Region Brandenburg von Sascha Bütow anregend aufgearbeitet.³¹

²¹ Simon 1985.

²² Vgl. hierzu, Sprandel 1971, hier: S. 344–346 und 358.

²³ Die Karten von Hektor Ammann hatten eine enorme Nachwirkung, vgl. hierzu mit weiterführenden Hinweisen Junk 1996. Zu Frankfurt: Rothmann 1998, S. 80–136.

²⁴ Straube 2015.

²⁵ Gömmel 2004, hier: S. 140.

²⁶ Holbach 1987, insb. S. 229–233. von Stromer 1986, insb. S. 40. Schenk/Eichfeld 2007.

²⁷ Vgl. mit weiterführenden Hinweisen Huang/Kypta 2019.

²⁸ Moser 1990, S. 14.

²⁹ Indirekt, quasi „durch Auslassung“, bestätigt dies auch Vogtherr 2005. Auch hier stehen die Waren im Zentrum, wie sie an den Zollstellen erscheinen. Der Weg zwischen den Orten muss nebulös bleiben. Versuche, einige Lücken zu beleuchten unternahm Stephan Selzer in diesem Band sowie mit seinem Artikel Selzer 2019.

³⁰ Witthöft 1962, S. 30–41, 68–76, 133–145.

³¹ Holbach/Selzer 2020. Auch: Bütow 2015.

Seit dem Jahrtausendwechsel findet der konkrete Verkehr erstmals breitere Beachtung in der Geschichtswissenschaft. Vielleicht inspiriert vom prägenden Begriff der Infrastrukturen, wie ihn Dirk van Laak für die Zeitgeschichte aktualisierte,³² entstanden nun auch für die Vormoderne neue Überlegungen. Der Begriff der Infrastruktur beschreibt die Verkehrsphänomene umfassender, weitet den Fokus und erschließt neue Methoden. Der bis dato einschlägigste Reichenauer Sammelband, den Reiner-Christoph Schwinges 2007 unter dem Titel „Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter“ herausgab,³³ vereint die unterschiedlichen Ansätze zu Recht, Wirtschaft, Herrschaft und konkreter Wegforschung sowie zur Nutzung von Straßen. Die Dokumentation einer 2007 bezeichnenderweise vom österreichischen Institut für Realienkunde veranstalteten Tagung wählte einen vergleichbar umfassenden Ansatz, ergänzt um die Wahrnehmung von Straßen.³⁴ 2009 versammelte Thomas Szabó in einem Sammelband die aktuellen Fragestellungen mit einer breiteren zeitlichen Varianz.³⁵ Das Jahrbuch für Regionalgeschichte beschäftigte sich in einem Schwerpunktthema mit der Wahrnehmung von Straßen in interdisziplinärer und europäischer Perspektive und verwies so auf das Potential des Themas für künftige Untersuchungen: Überregional und unter Einbeziehung der Archäologie und anderer Disziplinen, vor allem sollte jedoch die Wirtschaftsgeschichte den Verkehr künftig viel stärker berücksichtigen.³⁶

3. Raum darstellen

Raum und Zeit bildeten die zentralen Faktoren bei der Organisation des Fernhandels. Neben dem Raum, in welchem sich die Tuche aus Westfalen oder das Danziger Getreide bewegten, weiß man heute und wusste auch bereits Veckinchusen, war die Zeit ein entscheidender Faktor, wenn es um die Profitschöpfung geht. Seien es Netzwerke, Vertrauen und soziale Kontrolle, Schriftlichkeit oder Institutionen – die Forschungsdiskussionen über Mechanismen und Strukturen des hansischen Handels drehen sich letztlich immer um die Frage, wie Raum und Zeit bewältigt wurden, um Fernhandel effizient betreiben zu können.

Um an den Beginn des Beitrags anzuknüpfen: Das Wörterbuch der Wirtschaft beschreibt Handel als „die auf Warenumsatz, also auf die Vermittlung zwischen Erzeugung und Verbrauch von Gütern gerichtete Tätigkeit“.³⁷ Diese Vermittlung geschah

³² van Laak 1999. Engels/Schenk 2015.

³³ Schwinges 2007.

³⁴ Holzner-Tobisch u. a. 2012.

³⁵ Szabó 2009.

³⁶ Häberlein 2018.

³⁷ Grüske/Recktenwald 1995, S. 264.



Abb. 1: Übersichtskarte aus Bruns/Weczerka, Hansische Handelsstraßen.

in der Regel über den Transport.³⁸ Waren und Informationen³⁹ mussten zunächst den physischen Raum überwinden. Sie mussten mit den Schiffern, Fuhrleuten oder Boten auf die Reise gehen. Jemand musste sie am Zielort oder an der Zwischenstation in Empfang nehmen, umschlagen oder absetzen. Welche Transportoption war die günstigste, sicherste oder schnellste? Bei der Kalkulation sollten der Kaufmann und der Produzent die Transportkosten berücksichtigen, die auch davon abhingen, welche Route gewählt wurde und welche Zollstellen passiert werden mussten. Hieran knüpft sich eine ganze Liste an weiteren Fragestellungen, welche die Push- und Pull-Faktoren des zeitlich wie räumlich fluktuierenden Verkehrsstroms betreffen: nach der Erreichbarkeit von Märkten, der Diffusion von Produkten, dem Rhythmus der Jahrmärkte, etc.

³⁸ Werner Sombart hat in seinem Werk „Der moderne Kapitalismus“ eine nachhaltige Systematik zur Analyse des Verkehrs aufgestellt, die heute auch für die Verkehrsgeschichte eine Analysehilfe darstellt: Sombart 1917, S. 231–276.

³⁹ Vgl. zum Informationsaustausch der Städte Samsonowicz 1999. Für Göttingen: Neitzert 2019. Für Hannover Czerter 2018, für Hamburg Braunschweig 2014. Methodisch wegweisend für die Schweiz: Hübner 2012.

Um hierfür belastbare Annäherungen zu erhalten, ist es also sinnvoll, zunächst ein weitgehend präzises Wegenetz zu rekonstruieren. Bei Wegeverläufen lässt sich für einen Großteil die von Schenk und Engels konstatierte zeitliche Fernwirkung, also eine große Trägheit von Infrastrukturen über die Zeit beobachten.⁴⁰ Das bedeutet, dass eine einmal errichtete Infrastruktur nicht ohne triftige Gründe verändert wird (denn das ist teuer) und ihrerseits Strukturentwicklungen über lange Zeit bestimmen kann (der Weg ist etabliert). Es lässt sich im Kleinen zwar feststellen, dass Wege verlegt wurden, aber in den allermeisten Fällen zeigt sich, dass sie bereits auf der optimalen Route verliefen, dann um 1800 zu Chausseen und schließlich zu Fernstraßen ausgebaut wurden. Dies spricht dafür, die regressive Methode bei der Nutzung von Karten des späten 18. Jahrhunderts anzuwenden und sich vorsichtig an den dort wiedergegebenen Wegeverhältnissen zu orientieren. Bruns und Weczerka haben die historischen Schriftquellen und die Altkarten des 18. Jahrhunderts herangezogen, um die historischen Routen zu rekonstruieren. Sie konnten damit einen Maßstab von 1:500.000 verantworten. Ein Maßstab von mindestens 1:50.000 ist hingegen sinnvoll, um präzisere Analysen des Verkehrs durchführen zu können. Daher muss das Wegenetz mithilfe der Altstraßenforschung auf möglichst konkrete Verläufe festgelegt werden. Hierbei spielt das Terrain eine bedeutende Rolle. Spätestens seit Denecke sind die Wegekategorien Höhenweg und Talweg und die Zwischenkategorien Hangweg, Randweg und Aufgang etabliert.⁴¹ Digitale Kartierung unter Nutzung eines Geländemodells, von Altkarten, archäologischen Funden und Ergebnissen des Airborne Laserscanning (LiDAR) kann präzise historische Verläufe rekonstruieren. Gerade das Gelände mit Faktoren wie Flussauen und Flussquerungen (Brücken!) und Möglichkeiten Steigungsquotienten zu errechnen bildet eine bisher wenig berücksichtigte Informationsebene. Besaßen Römerstraßen maximal eine Steigung von 13%,⁴² wird man ähnliches für das Spätmittelalter ansetzen müssen, da die von Tieren gezogenen Wagen vergleichbar waren. Ausnahmen kurzer steilerer Strecken sind damit nicht ausgeschlossen, vielmehr gab es sie nachweislich. Hier etablierten sich Vorspanndienste und andere Dienstleistungen.

Da die Märkte und Produktionsorte Ausgangspunkt und Ziele des Handelsverkehrs waren, ist es wichtig, diese im Wegenetz zu verorten (vgl. Abb. 2). Häfen und Zollstellen sind ebenfalls zentrale Orte des Verkehrs. Um auf einer digitalen Karte, die historische Zustände wiedergibt, Orte zu lokalisieren, ist es wichtig, historische Ortsnamen mit anzugeben.⁴³ Nicht selten werden schließlich auch Einzelhöfe, Krüge und Warttürme in Reisebeschreibungen erwähnt und müssen ebenfalls mit einbezogen werden.

Analoge Karten sind in vielerlei Hinsicht beschränkt, sei es durch das Papierformat oder den Maßstab oder die Menge an Informationen, die sich wiedergeben lässt. Die digitale Kartographie löst dieses Dilemma auf, es können durch dynamische Ver-

⁴⁰ Engels/Schenk 2015.

⁴¹ Denecke 1969, S. 100–117.

⁴² Herzog 2017.

⁴³ Für Niedersachsen und Westfalen unerlässlich sind die Reihen Kirstin Casemir/Jürgen Udolph (Hgg.), Niedersächsisches Ortsnamenbuch, Bielefeld 1998 ff., sowie: Kirstin Casemir/Jürgen Udolph (Hgg.), Westfälisches Ortsnamenbuch, 2009 ff.

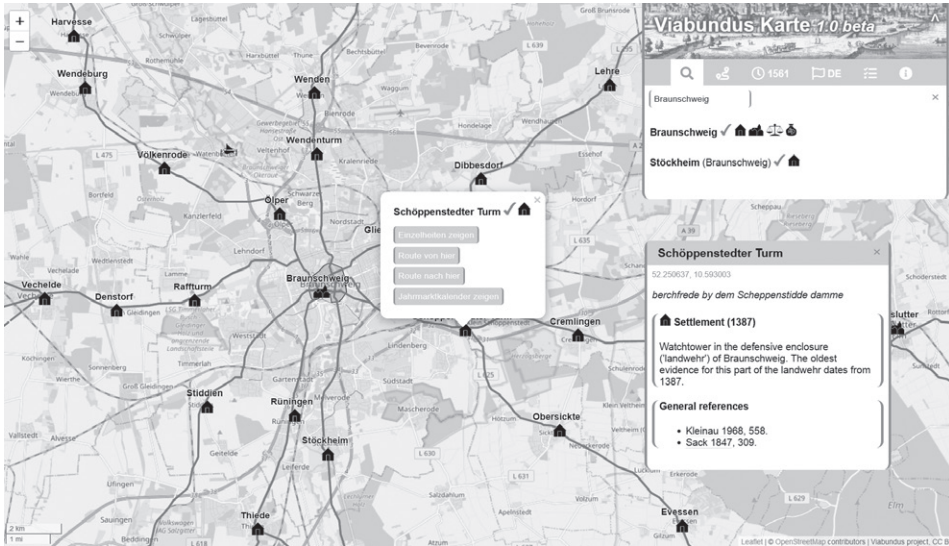


Abb. 2: Braunschweig im Straßennetz (Viabundus-Karte, www.viabundus.eu).

größerung unterschiedliche Informationen transportiert werden. Zudem können an einem Ortspunkt Daten zu diesem Ort (z. B. einer Zollstelle) hinterlegt und von den Nutzerinnen und Nutzen abgerufen werden.⁴⁴

3. Zeit darstellen

Mobilität ist Dynamik in Raum und Zeit. Um eine Einschätzung zu erhalten, wie schnell Güter realistisch von einem Ort zum anderen transportiert werden konnten, bedarf es der Kenntnis von Reisegeschwindigkeiten. Die übliche Schätzung für Fuhrwerke liegt bei einer Brutto-Tagesleistung von 30–45 Kilometern oder drei bis vier Stundenkilometern.⁴⁵ Dies entspricht in etwa der Geschwindigkeit eines Fußgängers. Auch hier wirkt sich das Terrain aus, denn Steigungen und Gefälle verlangsamten das Vorankommen.⁴⁶ Zollstellen und Stapelorte müssen bei der Reisegeschwindigkeit allerdings mit einbezogen werden, denn hier wurde die Reise zunächst unterbrochen. Das geringere Hindernis dürften die Zollstellen dargestellt haben, denn nicht selten waren Transporte vom Zoll befreit oder mussten nur nachweisen, dass sie bestimmte Zollstellen bereits passiert haben. Fielen Warenkontrollen an, so dürfte jedoch der Abgleich mit den Frachtpapieren selten lang gedauert haben. Gravierender auf das

⁴⁴ Internetbasierte Historische Ortsdatenbanken entstehen derzeit, z. B. der World Historical Gazetteer (<http://whgazetteer.org/>) sowie im Pelagios Network. Für die Viabundus-Karte wurden Daten zu Zollstellen, Häfen, Brücken, Warten, Jahrmärkten und Stapelplätzen neu erhoben.

⁴⁵ Ohler 1986, S. 111.

⁴⁶ Die Problematiken des Flussverkehrs mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten flussaufwärts in der Berg- und mit dem Strom in der Talfahrt hat Ellmers hinreichend beschrieben: Ellmers 2007.

Viabundus fair calendar for Hamburg in 1467

Back to map

Legend/Settings

local (uncertain) : 50 km
 regional (uncertain) : 200 km
 interregional (uncertain) : 500 km

Easter

Year: 1467

Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
March 1	2	3	4	5	6	7
Emden						
Frankfurt am Main						
Osnabrück						
8	9	10	11	12	13	14
Emden						
Frankfurt am Main						
Osnabrück						
Hamburg						
Haselünne						
Aulich						
15	16	17	18	19	20	21
Wedel						
Frankfurt am Main						
Hamburg						
Haselünne						
22	23	24	25	26	27	28
Wedel						
29	30	31 April	1	2	3	4
Wedel						



Details

The fair calendar shows the calculated dates of fairs for the selected year. A selection is made departing from the selected place: all fairs within a range of 50km around the selected place are displayed, fairs with regional importance within a range of 200km, and fairs that drew an interregional / international crowd within a range of 500km. It is possible to change these default distances and influence the number of selected fairs under legend / settings. The ranges and the places of the selected fairs are displayed on the map above. Fairs for which dates are unknown are not included in the calendar. Click on a fair in the calendar to show more information. Please note that due to the nature of Viabundus as a work in progress, for some regions fairs have not been systematically included. This might distort the density of selected fairs, especially in the regional and interregional ranges. For more information about the structure of the underlying fair database, please consult the [Documentation](#).

Abb. 3: Messekalender der Viabundus-Karte (www.viabundus.eu).

Fortkommen wirkte sich ein Markt mit Stapelzwang aus, denn hier musste man in der Regel mit mindestens drei Tagen Aufenthalt rechnen.⁴⁷

Im Jahresverlauf bestimmten die Termine der Jahrmärkte den Verkehrsfluss. Ihre jeweilige Dauer von einem Tag bis zu zwei Wochen deutet auf eine unterschiedliche Reichweite hin, die mit der Transportdauer zusammenhängt. Nahm man mehrere Tage auf der Straße in Kauf, um Waren an einem bestimmten Ort abzusetzen? Wenngleich sich Jahrmärkte bekanntlich in ihren Regionen zeitlich möglichst (aber nicht immer) abgestimmt haben mögen, ist umstritten, inwieweit Kaufleute von Markt zu Markt zogen.⁴⁸ Die großen Messen hatten schließlich mit den Geleitzügen regelrechte Konvois zur Folge, welche sich regelmäßig auf bestimmten Routen nach Frankfurt oder Leipzig bewegten. Michael Rothmann beschreibt eindrücklich für Frankfurt, wie Zoll- und Geleitstarife saisonal angepasst wurden und sich die Fürsten entlang der Routen auf den Verkehr einstellten.⁴⁹

Die digitale Kartographie hat den Vorteil gegenüber der analogen, Objekte mit temporalen Daten zu versehen: Wenn ein Jahrmarkt ab dem Johannestag eine Woche lang stattfand und dies zwischen 1380 und 1532, so lässt sich dies hinterlegen und darstellen (vgl. Abb. 3). Dasselbe gilt letztlich für alle kartierten Elemente, denn auch Zollstellen bestanden oft nur für eine bestimmte Zeit, Flüsse konnten irgendwann nicht mehr schiffbar sein, Warttürme wurden errichtet und aufgegeben. Einen Zugriff auf eine jahresgenaue Kartendarstellung erlaubt ein Zeitschieber (vgl. Abb. 5). Somit wird die Karte durch die zeitliche Dynamisierung der Informationen den historischen Vorgängen gerechter und gewinnt erst hierdurch die Qualität als Analyseinstrument.

⁴⁷ Gönnenwein 1939.

⁴⁸ Vgl. die Beiträge in Johaneck/Stoob 1996, sowie in Fouquet/Gilomen 2010.

⁴⁹ Rothmann 1998, S. 81–101, insb. S. 85 mit einem Beispiel von 1411, als 57 Wagen in der Wetterau auf Geleit warteten.

4. Raum und Zeit analysieren

Die Analyse raumzeitlicher Daten kann nur in dem Wissen vorgenommen werden, dass historische Daten unscharf und lückenhaft sind. Insbesondere Zoll- oder zollähnliche Überlieferung mit den zahlreichen Ausnahmen für Personen- und Warengruppen setzt das Wissen um ihren Kontext voraus, wie die Editorinnen und Editoren der hansischen Quellen zu Recht immer wieder betonen.⁵⁰ Auch Entfernungs- und Zeitangaben beispielsweise in Reiseberichten sind problematisch, wie das folgende Beispiel zeigt:

Der Heimweg von der iberischen Halbinsel führte den pommerschen Junker Lupold von Wedel im Jahr 1580 über Amsterdam und Hamburg. Sein Reisebericht gibt einen Einblick in die Details der Reise (vgl. auch Abb. 4).⁵¹ Von Amsterdam aus traf er mit einem Schiff in Emden ein. Nach einer Übernachtung im Gasthaus zum Blauen Stern reiste er am 11. März mit einem *Schiffgen* 3 Meilen weiter nach Leer, wo er wiederum übernachtete. Da er am nächsten Tag *weder zu Wasser noch zu Lande Passage oder Fure krigen* konnte, ging er eine Meile zu Fuß bei so *trefflich bose Wetter und Weck [...] als ich vor niemaln gangen*. Nachdem er sich in der Festung Stickhausen aufgewärmt hatte und etwas essen konnte, setzte er mit einer Fähre über einen kleinen Fluss, vermutlich das Aper Tief. Nach einer weiteren Meile Fußweg erreichte er die oldenburgische Festung Apen, von wo aus er für die vier Meilen bis Oldenburg einen Wagen bekommen konnte. Dort kam er *auf den Morgen gar freu* an, war also in die Nacht hinein gefahren. Nach dem Frühstück ging es mit anderen Mitfahrern auf einem *Heurwagen* weitere vier Meilen nach Delmenhorst, *nur ein scheußlich Flecken*, es habe aber *der Grafeinen Zoll hisilbest*. Am folgenden Tag, dem 14. März fuhr er eine Meile bis Bremen und überquerte die Ochtum, ein *geringer Flus*, der das Oldenburger Land von dem Bremer Gebiet scheidet, wie er bemerkte. Bremen verließ er nach dem Mittagessen mit einem Wagen, passierte dabei die Zollstelle an der Lesum und übernachtete drei Meilen weiter *auf einem Kruge in dem Felde*. Es handelt sich hierbei recht sicher um den heutigen Wohnplatz Neuenkrug bei Hambergen. Früh am 15. März machte er sich gemeinsam mit Kaufleuten auf die Weiterreise und kam bei Basdahl an einen *gewaltig groß Haufen Steine*; die von Kaufleuten aufgeschichtet worden seien, denn es gebe die Sitte, dass, *da ein Kofman niemaln die Strasse gezogen, muss er absitzen und einen Stein zu dem Haufen tragen*. Zwei Meilen weiter kam er nach Bremervörde, wo er sich nur kurz aufhielt, um die Pferde zu füttern und reiste weitere drei Meilen bis Stade. Dort übernachtete er im Vergoldeten Adler und nahm in der Frühe des 16. März ein *ordinarie Farschif* bis nach Hamburg.

Dieser Individualreisende wechselt die Fortbewegungsmittel, er reist mit Schiff, Wagen oder geht zu Fuß, wenn es nicht anders geht. Davon hängt unter anderem seine Reisegeschwindigkeit ab. Wo er früh aufbricht und durchgehend auf dem Wagen unterwegs ist, schafft er sechs Meilen am Tag. Dies gelingt ihm auf einer Strecke, die sowohl eben als auch etabliert ist, denn hier sind Kaufleute unterwegs. Für die rund 241 Kilometer Landweg von Emden nach Stade benötigt er fünf Tage, womit er

⁵⁰ Vgl. die Einleitung "A Guide to the Perplexed" zur Edition der Londoner Customs Accounts: Jenks o. J.

⁵¹ Schwarzwälder 1987, S. 206–213.

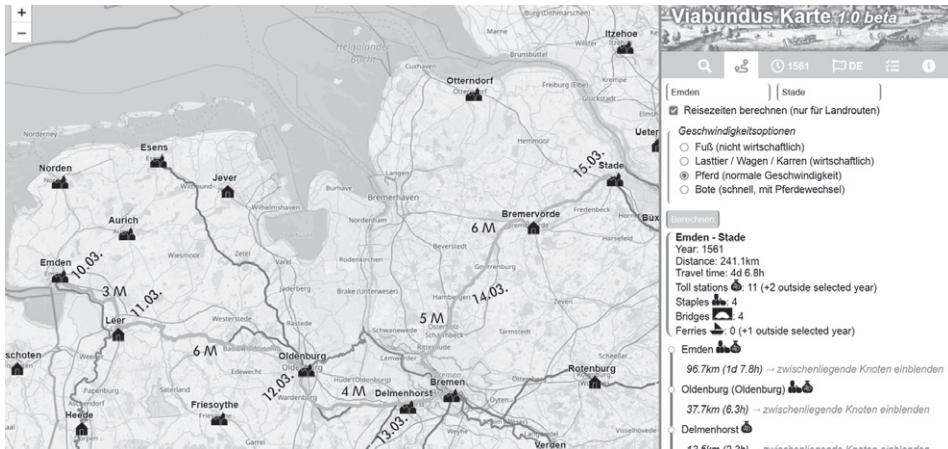


Abb. 4: Die Reise Lupolds von Wedel durch den Norden Niedersachsens 1580 (www.viabundus.eu).

sogar mehr als 40 km pro Tag zurücklegte.⁵² Auf einem Teilstück desselben Weges, nämlich von Stade nach Bremervörde, reisten am 12. September 1561 die italienischen Gesandten Commendone und Ruggieri.⁵³ Sie berichten, sie hätten von Stade nach Bremervörde durch „ebenes, sandiges Gebiet mit einigen flachen Hügeln“ vier Stunden gebraucht und von dort nach Neuenkrug, „auf ebener Strecke und durch unfruchtbares, sandiges und waldiges Land“, weitere sechs Stunden. Hier lässt sich die Reisegeschwindigkeit präziser berechnen, da wir über eine Stundenangabe verfügen. Vollzieht man den Reiseweg anhand der wahrscheinlichen Wegstrecke nach, so kommt man auf eine Distanz von etwas mehr als 60 km und damit auf eine Reisegeschwindigkeit von rund 6 km/h.

Wenngleich man davon ausgehen kann, dass die Bewegung von Fuhrwerken gleichmäßiger vonstattenging, da sie auf Fahrwege festgelegt waren und nicht die Möglichkeit bestand, häufig die Transportmittel zu wechseln, so wird dennoch deutlich, dass zahlreiche Faktoren eine Rolle bei der Analyse von Transportbewegungen spielen. Die Ausbauqualität der Straße und das Terrain bestimmen die Geschwindigkeit. Die Lage von Übernachtungsmöglichkeiten, d. h. im Spätmittelalter und danach nicht mehr Hospitäler oder Bauernhöfe, sondern schon kommerzielle Gasthäuser,⁵⁴ bestimmt die Länge der Tagesetappen. Witterung, Pausen, Radbrüche, Kontrollen, Überfälle, all die Unwägbarkeiten einer Reise lassen sich kaum in einem generalisierten Analysemodell berücksichtigen. Sinnvoll lassen sich also nur Durchschnittsgeschwindigkeiten unter Berücksichtigung des jeweiligen Terrains annehmen. Der Analyse von Reisegeschwindigkeiten kann dann eine Funktion zugrunde gelegt werden, die von der Archäologie bereits für Wegerekonstruktionen genutzt wird. Ein Mensch wie auch ein von Tieren gezogenes, beladenes Wagengespann verändern ihre Geschwindigkeit bei Auf- und

⁵² Die Navigationsanwendung maps.openrouteservice.org berechnet 45 Stunden netto für eine Reise zu Fuß auf der Strecke.

⁵³ Schwarzwälder 1987, S. 120–141.

⁵⁴ Vgl. Kümin 2007 sowie die Beiträge in May/Schilz 2004.

Abstieg auf eine charakteristische Weise. Dies lässt sich durch verschiedene Gleichungen und Algorithmen abbilden,⁵⁵ entscheidend sind jedoch akkurate Wegeverläufe.⁵⁶

5. Die Viabundus-Karte

Die als digitale Fassung der „Hansischen Handelsstraßen“ entstandene Anwendung, die wir Viabundus getauft haben und die unter www.viabundus.eu erreichbar ist, soll die (zunächst landgebundene) Infrastruktur zwischen 1350 und 1650 im Hanseraum abbilden und zugleich die digitale Infrastruktur für weitergehende Forschungen zur Verkehrsgeschichte des Hanseraums bereitstellen.

Dies spiegelt sich auch in den zwei Funktionen, die die Anwendung erfüllt. Zum einen dient sie als klassische Visualisierung, eben als ein Atlas in digitaler Fassung. Hierin lässt sich frei der Maßstab wechseln, Blattschnitte entfallen. Dies ermöglicht die detailliertere Darstellung der Routen. Zum anderen soll die Anwendung auch Ansätze für Analysen liefern und damit zugänglich für künftige Forschungsfragen sein: Die Orte sind koordinatengenau lokalisiert und bei Bedarf wurden nicht im Atlas genannte Orte ergänzt. Sie wurden überdies mit grundlegenden Daten versehen, vor allem Erstnennungen, historischen Ortsnamensformen, ob dort Häfen, Zollstellen, Brücken, Stapel, Jahrmärkte bestanden und ob es sich um eine Siedlung oder Stadt handelte.⁵⁷ Die Straßen und die wenigen schiffbaren Flussrouten sind jeweils noch einmal geprüft und auf einen Maßstab von mindestens 1:50.000 präzisiert worden.⁵⁸ Dies soll Filter, Routing, Heatmaps und Netzwerkanalysen ermöglichen.

Die räumliche Abdeckung der Karte wird sukzessive ausgeweitet. Da die erste Förderungsphase auf Niedersachsen ausgerichtet war,⁵⁹ gehört diese Region zu den intensiv nachbearbeiteten Gebieten. Dieselbe Datenqualität erreichen Sachsen-Anhalt und Teile Thüringens, Sachsens und Brandenburgs, die am Institut für Gesellschaftswissenschaften der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg überarbeitet wurden.⁶⁰ Die Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraums (FGHO), an der das Gesamtvorhaben koordiniert wird, sorgte für die Bearbeitung

⁵⁵ Bekannt ist die Tobler-Gleichung. Mit neuem Vorschlag: Llobera/Sluckin 2007, S. 206–217.

⁵⁶ Dass die Wege ihren Verlauf um einige hundert Meter verlagern konnten, gerade in weitläufigen Terrains wie der Lüneburger Heide oder in osteuropäischen Ebenen sowie im Winter, wirkt sich nicht gravierend auf die Analyse aus.

⁵⁷ Diese Informationen wurden unter anderem aus den Bänden des Deutschen Städtebuchs von Erich Keyser entnommen. Ein großer Dank für die entsagungsvolle Arbeit der Dateneingabe gilt Friederike Holst, Alexina Ludorff, Vivien Möller und Nathalie Rudolph.

⁵⁸ Für größere Teile Niedersachsens standen hier bereits hochwertige Daten aus der Regionalkarte zur Geschichte und Landeskunde von Niedersachsen zur Verfügung.

⁵⁹ Förderung durch das Land Niedersachsen, Programm Pro*Niedersachsen. Das Centre for Digital Humanities förderte ein halbjähriges Fellowship von Mauricio Vergara zur Konzeption der Analyse historischer Reisezeiten.

⁶⁰ Betreut von Stephan Freund, bearbeitet von Maria C. Dengg, gefördert von der Friedrich-Christi-an-Lesser-Stiftung.

von Holstein und Mecklenburg. In enger Abstimmung mit dem Projekt erarbeitet das Moesgaard-Museum den regionalen Kartenteil für das gesamte Dänemark und Schonen.⁶¹ Die Niederlande werden an der Radboud Universität Utrecht mit zahlreichen lokalen Kooperationspartnern kartiert.⁶² Die Nachbearbeitung der Wege östlich der Weichsel bis nach Finnland steht noch aus. Hier sollen in Zukunft kleinere regionale Vorhaben die Lücke füllen. Auch Großbritannien, Belgien und Randgebiete des heutigen Deutschland harren noch einer intensiveren Bearbeitung. International steht das Vorhaben mit anderen in Kontakt,⁶³ beteiligt sich an Bewerbungen um Europäische Forschungsnetzwerke und ist Mitglied des Pelagios Network, das sich um die Vereinheitlichung technischer Standards von digitalen historischen Ortsverzeichnissen und Kartenanwendungen bemüht.

Für die Zusammenstellung raumzeitlicher Daten wird auf GIS-Software⁶⁴ zurückgegriffen, die heute sämtlichen Kartenanwendungen inkl. Navigationsapplikationen zugrunde liegt. Sämtliche Punkte werden in einem Koordinatensystem verortet sowie ggf. mit einem Zeitraum versehen, in welchem sie existieren. Ortsdaten werden in einer SQL-Datenbank vorgehalten und nachhaltig in einem Repositorium verfügbar gemacht. Die Orte sind über Geonames-IDs auch in anderen Anwendungen zweifelsfrei identifizierbar, so dass die Daten transferierbar sind.⁶⁵ Will man nun über die reine Darstellung hinaus die Orte und Strecken miteinander und mit Verkehrsdaten (Verkehrsdichte, Frequenz, Warenarten am Zoll, Pilgerwege, etc.) in Beziehung setzen, liegt es nahe, das vormoderne Verkehrssystem als Netzwerk zu begreifen, wie es die Geographie anwendet. Wenngleich es sich anders als bei der in den Geisteswissenschaften mittlerweile etablierten sozialen Netzwerkanalyse hier um ein physisches Netz handelt, so sind die Analysemethoden vergleichbar.⁶⁶ Orte werden als Knoten im Netz verstanden, somit lässt sich ihre Konnektivität (Erreichbarkeit für andere Orte im Netz, ähnlich wie Zentralität) berechnen. Besitzt man Verkehrsdaten, erhalten die Straßen, sog. Kanten zwischen den Knoten, über ihre physische Länge hinaus ebenfalls eine zählbare Gewichtung. So rücken Orte, die geographisch weit voneinander entfernt sind, durch eine stark frequentierte Strecke im Netzwerk enger zusammen. Dichtekarten, sogenannte Heatmaps können Regionen sichtbar machen, die stark oder schlecht an die überregionalen Verkehrswege angebunden waren.⁶⁷

⁶¹ Bearbeiter: Kasper H. ANDERSSON, Peter JENSEN MARING. Gefördert vom Kulturministeriets Forskningsudvalg.

⁶² Koordination: Maartje A. B., gefördert von dem Radboud Institute for Culture & History.

⁶³ So zum Beispiel viator-e, Pau de Soto, über die historischen Straßen der iberischen Halbinsel sowie Viae Regiae für die englischen Wege, Stephen Gadd. Technisch-methodisches Vorbild ist das ORBIS Netzwerkmodell der antiken Welt von Walter Scheidel und Elijah Meeks (orbis.stanford.edu).

⁶⁴ Geographische Informationssysteme. Marktführer ist ESRI ArcGIS, als freie Anwendung ist QGIS etabliert.

⁶⁵ Im Sinne der Linked Open Data sind weitere Verknüpfungen mit passenden Verzeichnissen vorgesehen.

⁶⁶ Vgl. Hitz 2019. Vgl. auch Jannidis 2017. Ökonomische Netzwerke sind angesprochen bei Ewert/Selzer 2010. Für den Hanseraum: Ewert/Selzer 2015, Jahnke 2010. Auf das Verkehrsnetz angewandt präsentiert den klassischen historisch-siedlungsgeographischen Ansatz Denecke 2007.

⁶⁷ Beispiele hierfür liefert Fütterer 2016, Kartenanhang.

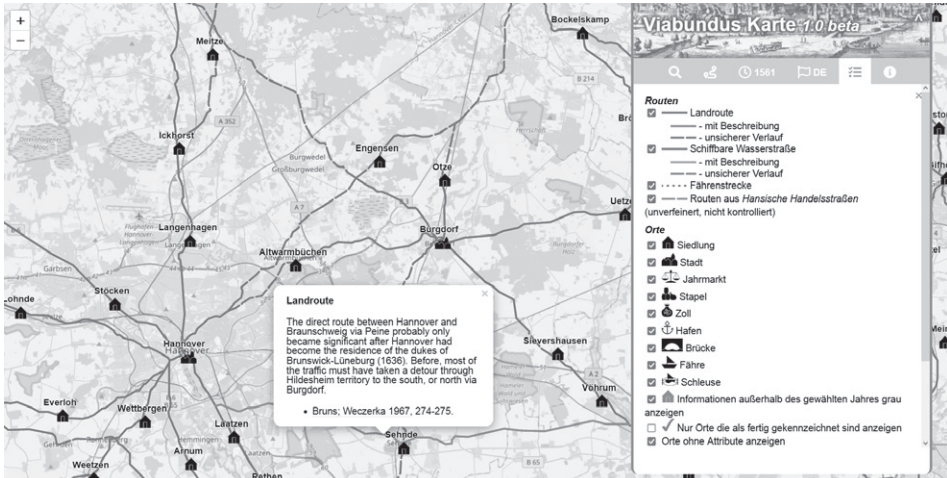


Abb. 5: Viabundus-Karte in der Anwendung, Umgebung von Hannover (www.viabundus.eu).

Am Ende steht eine online vielseitig nutzbare Datenbank mit einem kartographischen Zugriff über eine interaktive web-Karte. Die Daten werden nach Abschluss des jeweiligen Teilprojekts als open access frei zur Nachnutzung verfügbar veröffentlicht. So ist einmal eine Visualisierung möglich, die es erlaubt, die den Wegeverläufen inhärente Logik leicht nachzuvollziehen. Zum anderen dient eine solche Karte der Analyse. Hier wird man derzeit noch auf die Fertigkeiten der HistorikerInnen setzen müssen, die sich den Datensatz ins eigene GIS laden und in Kombination mit den selbst erhobenen Daten Analysen und Visualisierungen durchführen.

Für die kommenden Jahre wird die Anwendung in folgenden Bereichen weiterentwickelt: Mit internationalen Partnern werden Gebiete, die der ursprüngliche Atlas abdeckt, überarbeitet, zudem werden weitere Gebiete, die darüber hinausgehen, ergänzt. Hierzu zählen England und Schottland sowie Norwegen, Schweden und Finnland. Auch Oberdeutschland und Ostmitteleuropa wären sinnvolle Erweiterungen. Zum anderen werden Seeverbindungen erarbeitet. Dies ist methodisch schwieriger als man erwarten mag. Wrackfunde geben nur geringen Aufschluss auf Fahrtwege. Daniel Zwick schlägt hier vor, von Transportkorridoren zu sprechen.⁶⁸ Es ist bereits gezeigt worden, dass auch hansische Vorgaben, ohne Zwischenstopp vom Ausgangshafen zum Zielhafen zu segeln, unterlaufen wurden, sodass auch die normativen Quellen und Zollregister nur bedingt Anhaltspunkte liefern.⁶⁹ Schließlich sind technische Erweiterungen angebracht, um Analysen besser ermöglichen zu können und die Visualisierungsoptionen insbesondere im Hinblick auf die Netzwerkfunktionen zu erweitern. Die Einbindung schließlich in Portale Dritter über Linked Open Data wird bereits verfolgt.

⁶⁸ Zwick 2016.

⁶⁹ Huang 2012.

Pre-modern street map Database

Search Search results Map Edges Fair calendar Help Log out

Node 4958: Minden ✓

[Open on map](#)

Alternative Name(s): Mmnda; Mnde; Mmndona; Mndyn; Mmthum; Munthum; Mmnda; Mmndonens; Mmndzems; Mmndu; Mmndunens; Mnde; Mundoborg; Mmnd; Mmnd

Latitude: 52.28806

Longitude: 8.916805

Map no. in Bruns-Weczerka: 13

Geonames ID: [2971039](#)

Zoom level: 7

Comments:

[Edit](#)

Population (est.)

Year	Inh.
1300	3.000
1400	2.000
1500	4.000
1550	4.000
1600	4.000
1850	3.000



Settlement

From: 793

To:

Description (EN): Fishing and shipping settlement near a ford on the Weser river, where a bishopric was founded by Charlemagne around 800. The settlement acquired toll, market and mining privileges in 977.
Description (DE): Fischer- und Schifferiedung an einer Weserfurt, daneben wurde um 800 ein Bischofsitz durch Karl den Großen gegründet. 977 wurde der Siedlung das Zoll-, Markt- und Münzrecht verliehen. [edit](#) / [delete](#)
[add description in another language](#)

[Edit](#)

[Delete](#)

Town

From: 1230

To:

Description of town (EN): Minden developed into a town around 1230, with Dortmund town privileges. It is unknown on which date these privileges were exactly granted.
Description of town (DE): Die Entwicklung zur Stadt erfolgte um 1230, mit Dortmunder Stadtrecht. Ein genaues Datum der Stadtrechtsverleihung ist nicht bekannt. [edit](#) / [delete](#)
[add description in another language](#)

[Edit](#)

[Delete](#)

Fair

From: 977

To:

Use of the Gregorian calendar:

Description (EN): In the 15th century, three fairs are mentioned in Minden: on the Nativity of the Virgin and St Gorgonius, on St Martin and on Candelmas. Of these fairs, at least the fair of St Martin can probably be traced back to the market and toll privilege of 977. In 1528, the number of fairs was reduced to two. Next to the fair of St Martin, a new fair was held on St Walburga. These fairs still exist today as the Autumn and May fairs.
Description (DE): Im 15. Jh. werden drei Jahrmärkte in Minden erwähnt: ein Maria Geburt und St. Gorgonius, am Martinstag und ein Maria Reinigung. Von diesen Märkten geht jedenfalls der Marktmarkt möglich auf das Marktprivileg aus 977 zurück. 1528 wurde die Zahl der Jahrmärkte auf zwei reduziert; neben dem Martinmarkt wurde ein neuer Walpurgismarkt eingerichtet. Diese beiden Märkte existieren bis heute als die Herbst- und Maiwoche. [edit](#) / [delete](#)
[Add description in another language](#)

Related fairs:

- 108 - [EN] Fair on the Nativity of the Virgin and St Gorgonius, discontinued in 1528. (977-1527) [\(edit|add continuation|delete\)](#)
[DE] Jahrmärkte zu Maria Geburt und St. Gorgonius, 1528 aufgehoben. [\(edit|delete\)](#)
[Add translation](#)
- 112 - [EN] Fair on St Martin. (977-1527) [\(edit|add continuation|delete\)](#)
[DE] Jahrmärkte am St. Martini. [\(edit|delete\)](#)
[Add translation](#)
- 114 - [EN] Fair on Candelmas, discontinued in 1528. (977-1527) [\(edit|add continuation|delete\)](#)
[DE] Jahrmärkte zu Maria Reinigung, 1528 aufgehoben. [\(edit|delete\)](#)
[Add translation](#)
- 118 - [EN] St Martin's fair was set on the eight days before St Martin in 1528. (1528-) [\(edit|add continuation|delete\)](#)
[DE] Der Martinmarkt wurde 1528 auf acht Tage vor St. Martini festgelegt. [\(edit|delete\)](#)
[Add translation](#)
- 118 - [EN] Fair on eight days after St Walburga. (1528-) [\(edit|add continuation|delete\)](#)
[DE] Jahrmärkte an acht Tagen nach St. Walpurgis. [\(edit|delete\)](#)
[Add translation](#)

[Add fair](#)

References:

- Holbech, Rudolf, "Jahrmärkte und Handelsbeziehungen zwischen Weser und Ems im späten Mittelalter", in *Landesgeschichte als multidisziplinäre Wissenschaft. Festschrift für Franz Rogler zum 60. Geburtstag*, ed. by Dietrich Boeling et al. (Trier, 2001), 223-268, 244. - [edit](#) / [delete](#)
- Nordsieck, Hans, "Minden an der Weser. Stadtentwicklung, Stadtautonomie und Stadtherrschaft von den Anfängen bis 1806", *Mitteilungen des Mindener Geschichtsvereins* 89 (2017), 7-94, 42-44. - [edit](#) / [delete](#)
- Löffler, Klemens (ed.), *Des Dornherm Heinrich Trübke Beschreibung von Stadt und Stift Minden (um 1460)*, *Mindener Geschichtsquellen II* (Münster 1932), 9. - [edit](#) / [delete](#)

[Add reference](#)

Toll

From: 977

To: 1376

Description (EN): Toll privileges were granted in 977; in 1155-1206 the toll is still mentioned, among others in a conflict about tolls with Hameln. Possibly, the toll was levied since the 13th century at the harbour (Schlagde), until it was moved to Petershagen in 1377.
Description (DE): 977 Verleihung des Zollechts. 1155-1206 noch erwähnt, unter anderem in einem Zollstreit mit Hameln. Möglicherweise wurde der Zoll ab dem 13. Jh. an der Schlagde erhoben, bis er 1377 nach Petershagen verlegt wurde. [edit](#) / [delete](#)
[add description in another language](#)

References:

- Keyser, Eitich (ed.), *Niedersächsisches Städtebuch, Deutsches Städtebuch Bd. III* (Stuttgart 1902), 251. - [edit](#) / [delete](#)
- Niemeyer, Manfred (ed.), *Deutsches Ortsnamenbuch* (Berlin, 2012), 406. - [edit](#) / [delete](#)
- Pischke, Gudrun, "Die Weserstädte im Mittelalter", in *Die Weser. Einfluss in Europa. Leuchtendes Mittelalter*, ed. by Norbert Humberg (Holtzminde 2000), 38-53, 46. - [edit](#) / [delete](#)

[Add reference](#)

Staple

From: 1457

To: 1823

Duration of stay:

Description (EN): Staple for corn and timber. Already around 1200, citizens from Hameln were exempted from toll, if they ended their journey in Minden. Skippers on the Weser were obliged in 1457 to offer their commodities on the market in Minden. In 1530, the free transport of firewood was prohibited. In Bremen, complaints that shipments of corn were being withheld in Minden are known from 1532, which led to a centuries-long conflict between both towns. The staple privileges were

[Edit](#)

[Delete](#)

Abb. 6: Viabundus-Datenbank-Ausgabe, Beispiel Minden (Auszug, www.viabundus.eu).

6. Analog oder digital: Auf die Forschungsfrage kommt es an

Letztlich ist eine Kartenanwendung wie die vorgestellte Viabundus-Karte zunächst nicht viel mehr als eine um bequem verknüpfte Informationen erweiterte und blattschnitt- und maßstabsunabhängig zu betrachtende Atlaskarte mit Ortssuche. Dies ist zwar ein Mehrwert in der Nutzbarkeit. Inwieweit befördert dies aber nun die Forschung zum hansischen Handel?

Die Karten aus dem Atlas der Hansischen Handelsstraßen sind wohlwollend aufgenommen worden und werden bis heute gelegentlich in Vorträgen zur Illustration gezeigt. Schaut man in die Forschungsliteratur der letzten Jahrzehnte, so begegnet man dem Atlas immer wieder als Ausgangspunkt und Beleg für Wegeverläufe.⁷⁰ Damit ist sein Potential jedoch noch nicht ausgeschöpft. In der Kombination mit weiteren Forschungsdaten entfalten die Karten eine umfassendere Wirkung. Pilgerzeichenfunde lassen sich sehr gut mit Wegeverläufen korrelieren, wie überhaupt Pilgerwege nachvollzogen werden können. Straßenzwang und Geleitstrecken in Kombination mit Zollstellen zu kartieren ergibt unter Umständen ein anderes Bild, als wenn man von der kürzesten Strecke ausgeht.⁷¹ Kommunikation, die Verteilung von Gasthäusern, Kreditbeziehungen, bürgerlicher Landbesitz wie überhaupt städtische Umlandbeziehungen, auch Fragen kultureller Austauschphänomene, Kunst und Architektur – die straßenbezogenen Fragestellungen sind zahlreich. Vieles davon lässt sich einfacher bearbeiten, wenn die Kartendaten digital mit eigenen Daten kombiniert werden können. Die zeitliche Dynamik ist weiterhin etwas, das digital besonders gut erfasst werden kann. Aufstieg und Niedergang von Gewerbe- und Industriezentren, die Verlegung von Stapelplätzen oder territoriale Verschiebungen schlugen sich im Verkehrsverhalten nieder. Eine bedeutende Verschiebung der Verkehrsströme wurde allerdings durch den aufkommenden Atlantikhandel verursacht.⁷² Wenngleich der Verlauf der Straßen weitgehend derselbe blieb, änderte sich die Frequenz des Transports.

Es bleibt am Ende festzuhalten: Ob analog oder digital bearbeitet, die Bedeutung des Straßennetzes für den hansischen Handel über Land ist nicht zu überschätzen und birgt noch reichlich Forschungspotential.

⁷⁰ Die sprichwörtliche Lage des Ortes an der Kreuzung zweier Fernhandelswege.

⁷¹ Für den Flusstransport sind eindrucksvolle Karten entstanden in: Rütting 1987, Pfeiffer 2000.

⁷² Rülke 1971.

Literatur

Bach/August 1961 – Ernst BACH/Oskar AUGUST, Karte Heer- und Handelsstraßen um 1500, in: Oskar AUGUST/Otto SCHLÜTER, *Atlas des Saale- und mittleren Elbegebiets*, Leipzig ²1961.

Blaschke 2003 – Karlheinz BLASCHKE Das Städtewesen vom 12. bis zum 19. Jahrhundert. Kartenblatt und Beiheft, in: *Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen*, B II 6, Leipzig 2003.

Braunschweig 2014 – Hanno BRAUNSCHWEIG, Mobilität für Hamburg: Boten und Läufer in den Kämmerrechnungen 1461 – 1499, in: Stephan SELZER/Benjamin WEIDEMANN (Hgg.), *Hamburger Lebenswelten im Spätmittelalter: Untersuchungen an gedruckten und ungedruckten Quellen*, Münster 2014, S. 147–171.

Bruns/Weczerka 1962 – Friedrich BRUNS/Hugo WECZERKA, *Die Hansischen Handelsstraßen*. Atlas, Textband und ein Register von Evamaria ENGEL, Weimar 1962–1968.

Bütow 2015 – Sascha BÜTOW, *Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert* (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 18), Berlin 2015.

Czerner 2018 – Thomas CZERNER, *Unsen fruntliken, willigen denst toveren – Außenbeziehungen und Kommunikation zwischen niedersächsischen Städten im Spätmittelalter am Beispiel der Städte Braunschweig und Hildesheim (1446–1494)*, Diss. Masch., Hannover 2018.

Denecke 1969 – Dietrich DENECKE, *Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft*, Göttingen 1969.

Denecke 2007 – Dietrich DENECKE, Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive, in: Schwinges 2007, S. 49–70.

Dollinger 2012 – Philippe DOLLINGER, *Die Hanse* (Kröners Taschenausgabe 371), Stuttgart ⁶2012.

Ellmers 2007 – Detlev ELLMERS, *Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter*, in: Schwinges 2007, S. 161–183.

Engels/Schenk 2015 – Jens Ivo ENGELS/Gerrit Jasper SCHENK, Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld, in: Martin BAUCH/Birte Förster (Hgg.), *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart* (Historische Zeitschrift Beihefte 63), Berlin 2015, S. 22–60.

Ewert/Selzer 2010 – ULF CHRISTIAN EWERT, STEPHAN SELZER, Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters. Konzepte – Anwendungen – Fragestellungen, in: FOUQUET/GILOMEN 2010, S. 21–47.

Ewert/Selzer 2015 – Ulf Christian EWERT/Stephan SELZER, Social Networks, in: Donald J. HERRALD (Hg.), *A Companion to the Hanseatic League* (Brill's companions to European history 8), Leiden 2015, S. 162–193.

Fouquet/Gilomen 2010 – Gerhard FOUQUET/Hans-Jörg GILOMEN (Hgg.), *Netzwerke im europäischen Handel des Mittelalters* (Vorträge und Forschungen 72), Ostfildern 2010.

Fütterer 2016 – Pierre FÜTTERER, *Wege und Herrschaft*, 2 Tle., Regensburg 2016.

Gerbing 1900 – Luise GERBING, Erfurter Handel und Handelsstraßen, in: *Mittheilungen des Vereins für die Geschichte und Alterthumskunde von Erfurt* 21, 1900, S. 7–148.

Gömmel 2004 – Rainer GÖMMELE, Handel und Verkehr, in: *Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Arbeitsgebiete – Probleme – Perspektiven. 100 Jahre Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* (VSWG Beihefte 169), Wiesbaden 2004, S. 133–146.

Gönnenwein 1939 – Otto GÖNNENWEIN, *Das Stapel- und Niederlagsrecht* (QDHG 11), Weimar 1939.

Görich 1964 – Willi GÖRICH, Hessische Altstraßen um 1600, in: *Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte* 14, 1964, S. 328–344.

Grüske/Recktenwald 1995 – Karl-Dieter GRÜSKE/Horst Claus RECKTENWALD, *Wörterbuch der Wirtschaft*, Stuttgart ¹²1995.

Häberlein 2018 – Mark HÄBERLEIN (Hg.), *Die Nutzung und Wahrnehmung von Straßen und Wegen (1100–1800)*, Stuttgart 2018, zugl. *Jahrbuch für Regionalgeschichte* 36, 2018.

Hayen 2006 – Hajo HAYEN, Landtransport in der Hansezeit, in: Jörgen BRACKER/Volker HENN/Rainer POSTEL (Hgg.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos. Textband zur Hamburger Hanse-Ausstellung von 1989*, Lübeck ⁴2006, S. 800–811.

Heinrich 1978 – Gerd HEINRICH, Karte „Handelsstraßen des Mittelalters 1300 – 1375 – 1600“, in: J. BOLLMANN u. a. (Hgg.), *Historischer Handatlas von Brandenburg und Berlin*, Nachträge, Heft 5, Berlin 1978 mit einem gleichnamigen Beiheft von Gerd HEINRICH, Berlin 1980.

Herzog 2017 – Irmela HERZOG, Reconstructing Pre-Industrial Long Distance Roads in a Hilly Region in Germany, Based on Historical and Archaeological Data, in: *Studies in Digital Heritage* 1, H. 2, 2017, S. 642–660.

Hindle 1982 – Paul HINDLE, *Medieval Roads and Tracks*, Oxford 1982.

Hitz 2019 – Benjamin HITZ, Network Analysis: Social Network Analysis (SNA) and its Derivative, Historical Network Research (HNR), in: Kypta/Bruch/Skambraks 2019), S. 426–428.

Holbach 1987 – Rudolf HOLBACH, Exportproduktion und Fernhandel als raumbestimmende Kräfte. Entwicklungen in nordwesteuropäischen Gewerbelandschaften vom 13.–16. Jahrhundert, in: *Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte* 13, 1987, S. 227–256.

Holbach/Selzer 2020 – Rudolf HOLBACH/Stephan SELZER (Hgg.), *Alles im Fluss. Menschen, Waren, Häfen auf den Wasserwegen vom Rhein bis zur Weichsel* (Hansische Studien 29), Wismar 2020.

Holzner-Tobisch u. a. 2012 – Kornelia HOLZNER-TOBISCH u. a. (Hgg.), *Die Vielschichtigkeit der Straße: Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit*, Wien 2012.

Huang 2012 – Angela Ling HUANG, Bermudadreieck Nordsee. Drei Hamburger Schiffe 1481 auf dem Weg nach London, in: HGBll. 130, 2012, S. 59–92.

Huang/Kypta 2019 – Angela Ling HUANG/Ulla KYPTA, Europe, c. 1300–1600. Commercialisation and the Market Economy, in: Kypta/Bruch/Skambraks 2019, S. 101–104.

Hübner 2012 – Klara HÜBNER, *Im Dienste ihrer Stadt: Boten- und Nachrichtenorganisationen in den schweizerisch-oberdeutschen Städten des späten Mittelalters* (Mittelalter-Forschungen 30), Ostfildern 2012.

Ibs 2004 – Jürgen H. IBS u. a. (Hgg.), *Historischer Atlas Schleswig-Holstein. Vom Mittelalter bis 1867*, Neumünster 2004.

Jahnke 2010 – CARSTEN JAHNKE, Handelsnetze im Ostseeraum, in: Fouquet/Gilomen 2010, S. 189–212.

Jannidis 2017 – Fotis JANNIDIS, Netzwerke, in: DERS./Hubertus KOHLE/Malte REHBEIN (Hgg.), *Digital Humanities. Eine Einführung*, Stuttgart 2017, S. 147–161.

Jenks 2005 – Stuart JENKS, Transaktionskostentheorie und die mittelalterliche Hanse, in: HGBll. 123, 2005, S. 31–42.

Jenks o. J. – Stuart JENKS, A Guide to the Perplexed. https://www.hansischergeschichtsverein.de/file/a_guide_to_the_perplexed.pdf.

Johanek/Stoob 1996 – Peter JOHANEK/Heinz STOOB (Hgg.), *Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit* (Städteforschung A39), Köln 1996.

Junk 1996 – Heinz-K. JUNK, Hektor Ammanns Messekarten. Einführende Bemerkungen zur Konzeption, in: Johanek/Stoob 1996, S. 305–317.

Kühne 2020 – Hartmut Kühne (Hg.), *Pilgerspuren. Wege in den Himmel: von Lüneburg an das Ende der Welt*, Petersberg 2020.

Kümin 2007– Beat KÜMIN, Wirtshaus, Reiseverkehr und Raumerfahrung am Ausgang des Mittelalters, in: Schwinges 2007, S. 331–352.

Kypta 2019 – Ulla KYPTA, Transaction Costs and Institutions, in: Dies./Bruch/Skambraks 2019, S. 28–32.

Kypta/Bruch/Skambraks 2019 – Ulla KYPTA/Julia BRUCH/Tanja SKAMBRAKS (Hgg.), *Methods in premodern economic history. Case studies from the Holy Roman Empire c.1300–c.1600*, Cham 2019.

van Laak 1999 – Dirk van LAAK, Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte, in: *Archiv für Begriffsgeschichte* 41, 1999, S. 280 – 299.

Link/Kapfenberger 2005 – Christina LINK/Diana KAPFENBERGER, Transaktionskostentheorie und handelsische Geschichte: Danzigs Seehandel im 15. Jahrhundert im Licht einer volkswirtschaftlichen Theorie, in: *HGBll.* 123, 2005, S. 153–170.

Llobera/Sluckin 2007 – Marcos LLOBERA, Timothy J. SLUCKIN, Zigzagging: Theoretical insights on climbing strategies, in: *Journal of Theoretical Biology* 249, 2007, S. 206–217.

Looz-Corswarem 1991 – Clemens von LOOZ-CORSWAREM, Handelsstraßen und Flüsse. Die Verkehrsverhältnisse am Niederrhein zur Hansezeit, in: Werner ARAND/Jutta PRIEUR (Hgg.), *zu Allen theilen Inß mittel gelegen. Wesel und die Hanse an Rhein, Ijssel & Lippe*, Wesel 1991, S. 94–115.

Mager 1994 – Inge MAGER, „Mörlin, Joachim“ in: *Neue Deutsche Biographie* 17 (1994), S. 679 f. [Online-Version]; URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd11692960X.html#ndbcontent>.

Malanima 2010 – Paolo MALANIMA, *Europäische Wirtschaftsgeschichte. 10.–19. Jahrhundert*, Wien u. a. 2010.

May/Schilz 2004 – Herbert MAY, Andrea SCHILZ (Hgg.), *Gasthäuser. Geschichte und Kultur*, Petersberg 2004.

Moraw 1985 – Peter MORAW (Hg.), *Unterwegs sein im Mittelalter*, Berlin 1985.

Moser 1990 – Peter MOSER, *Mittel- und Nordwesteuropäischer Landtransport. Die Frammersbacher Fuhrleute und ihr Beitrag zur Transportgeschichte (15.–19. Jahrhundert)*, Bamberg 1990.

Müller 1908 – Johannes Müller, Der Umfang und die Haupttrouten des Nürnberger Handelsgebietes im Mittelalter, in: *Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 6, 1908, S. 1–38.

Müller/Steinberg 2011 – Winfried MÜLLER/Swen STEINBERG (Hgg.), *Menschen unterwegs. Die Via Regia und ihre Akteure. Essayband zur 3. Sächsischen Landesausstellung*, Dresden 2011.

Neitzert 2019 – Dieter NEITZERT, *Göttinger Boten und Gesandte. Reichweite und Intensität städtischer Kommunikation zwischen 1400 und 1450* (Veröffentlichungen des Instituts für Historische Landesforschung 22), Bielefeld 2019.

North 1981 – Douglass C. NORTH, *Structure and Change in Economic History*, New York 1981.

Ohler 1986 – Norbert OHLER, *Reisen im Mittelalter*, München 1986.

Pfeiffer 2000 – Friedrich PFEIFFER, *Transitzölle 1000–1500* (Geschichtlicher Atlas der Rheinlande VII.10), Köln 2000.

Pfeiffer 2020 – Friedrich PFEIFFER, *halden wij die ordinacij, so sullen wij uwer gnaden toll verderven*. Zollerhebung am Rheim um 1500: Norm, Praxis und Transaktionskosten im Diskurs, in: Holbach/Selzer 2020, S. 35–59.

Reichert 2008 – Folker REICHERT, *Quellen zur Geschichte des Reisens im Spätmittelalter* (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters 46), Darmstadt 2009.

Roth 1952 – Erich ROTH, Ein Braunschweiger Theologe des 16. Jahrhunderts: Mörlin und seine Rechtfertigungslehre, in: *Jahrbuch der Gesellschaft für niedersächsische Kirchengeschichte* 50, 1952, S. 59–81.

Rothmann 1998 – Michael ROTHMANN, *Die Frankfurter Messen im Mittelalter*, Stuttgart 1998.

Rülke 1971 – Friedrich RÜLKE, *Die Verlagerung der Handelswege zwischen 1450 und 1550 und ihre Rückwirkung auf die Deutsche Hanse*, Hannover 1971.

Rüthing 1987 – Heinrich RÜTHING, Beobachtungen zur Weserschifffahrt im 16. Jahrhundert, in: Jutta BACHMANN/HELMUT HARTMANN (Hgg.), *Schifffahrt, Handel, Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal*, Minden 1987, S. 75–92.

Samsonowicz 1999 – Henryk SAMSONOWICZ, Time is Money. Der Austausch von Informationen zwischen den Hansestädten im 15. Jahrhundert, in: Nils Jörn/Detlef KATTINGER/Horst WERNICKE (Hgg.), *kopet uns werk by tyden. Beiträge zur hansischen und preußischen Geschichte. Walter Stark zum 75. Geburtstag*, Schwerin 1999, S. 211–214.

Schenk/Eichfeld 2007 – Winfried SCHENK/Ingo EICHFELD, *Wirtschaft und Wirtschaftsräume*, in: *Germanische Altertumskunde Online*, Berlin 2007. https://db-1degruyter-lcom-1xh1odxqp32fd.han.sub.uni-goettingen.de/view/GAO/RGA_6846.

Schubert 1995 – Ernst SCHUBERT, *Fahrendes Volk im Mittelalter*, Bielefeld 1995.

Schwarzwälder 1987 – Herbert und Inge SCHWARZWÄLDER, *Reisen und Reisende in Nordwestdeutschland*, Bd. 1, Hildesheim 1987.

Schwinges 2007 – Reiner-Christoph SCHWINGES (Hg.), *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter* (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007.

Selzer 2019 – Stephan SELZER, Mit Dieben, Räubern und Trickbetrügern unterwegs auf hansischen Handelsstraßen – Zum Quellenwert von Gerichtsakten für die Erforschung nichtkaufmännischer Mobilität im Hanseraum, in: Detlev KRAACK (Hg.): *Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins und Norddeutschlands für das 21. Jahrhundert. Ortwin Pelc zum 65. Geburtstag* (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 56), Stuttgart 2019, S. 75–95.

Simon 1985 – Achim SIMON, *Bibliographie zur Verkehrsgeschichte Deutschlands im Mittelalter*, Trier 1985.

Sombart 1917 – Werner SOMBART, *Der moderne Kapitalismus: historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart*, Bd. 2.1: *Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus*, München ²1917.

Sombart 1927 – Werner SOMBART, *Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten und im Anfang des 20. Jahrhunderts*, Berlin ⁷1927.

Spieß 1937 – Werner SPIESS, *Die Heerstraßen auf Braunschweig um 1500* (Studien und Vorarbeiten zum Historischen Atlas Niedersachsens 16), Göttingen 1937.

Sprandel 1971 – Rolf SPRANDEL, Gewerbe und Handel, in: Hermann AUBIN/Wolfgang ZORN (Hgg.), *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 1: *Von der Frühzeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts*, Stuttgart 1971, S. 335–359.

Straube 2015 – Manfred STRAUBE, *Geleitswesen und Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Thüringen. Kleine Reihe 42), Köln 2015.

Von Stromer 1986 – Wolfgang von STROMER, Gewerbereviere und Protoindustrien in Spätmittelalter und Früher Neuzeit, in: Hans POHL (Hg.), *Gewerbe- und Industrielandschaften vom Spätmittelalter bis ins 20. Jahrhundert* (VSWG Beihefte 78), Stuttgart 1986, S. 39–111.

Stubenvoll 1990 – Willi STUBENVOLL (Hg.), *Die Straße. Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges. 750 Jahre Messen in Frankfurt*, Textband, Frankfurt am Main 1990.

Szabó 2009 – Thomas SZABÓ (Hg.), *Die Welt der europäischen Straßen: von der Antike bis in die frühe Neuzeit*, Köln 2009.

Teuteberg 1994 – Hans Jürgen TEUTEBERG, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1994, H. 1, S. 173–194.

Treue 1986 – Wilhelm TREUE (Hg.), *Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte*, Göttingen 1986.

Vogtherr 2005 – Hans-Jürgen VOGTHERR, Hansischer Warenverkehr im Dreieck Lübeck – Hamburg – Lüneburg am Ende des 15. Jahrhunderts, in: HGBll. 123, 2005, S. 171–188.

Voigt 1965 – Fritz VOIGT, *Verkehr*, 2 Bde., Bd. 2: *Die Entwicklung des Verkehrssystems*, Berlin 1965.

Weber 1958 – Max WEBER, *Wirtschaftsgeschichte*, Berlin ³1958.

Wetzstein 2018 – Thomas WETZSTEIN, Mobilität im frühen und hohen Mittelalter, in: Matthias WEMHOFF/
Michael M. RIND (Hgg.), *Bewegte Zeiten. Archäologie in Deutschland*, Petersberg 2018, S. 116–125.

Witthöft 1962 – Harald WITTHÖFT, *Das Kaufhaus in Lüneburg als Zentrum von Handel und Faktorei,
Schiffahrt und Warenums Schlag bis zum Jahre 1637*, Lüneburg 1962.

Zwick 2016 – Daniel ZWICK, *Maritime Logistics in the Age of the Northern Crusades*, Kiel 2016.

Auf ein eigenes Abkürzungsverzeichnis wird verzichtet. Die Abkürzungen orientieren sich an den Vorgaben für die Hansischen Geschichtsblätter.

Register

Das Register enthält in den Texten, Abbildungen und Tabellen genannte Orte, Flüsse, geographische Bezeichnungen sowie Personen. Ausgenommen wurden die im Anhang des Beitrags von Cezary Kardasz aufgeführten Kauf- und Verkaufstransaktionen.

's-Hertogenbosch 113

A

Aalborg 9

Aalst 82

Åhus 40

Alba, Herzog von 108

Albrecht I. von Bayern, Herzog 114

Albrecht III. von Mecklenburg, Herzog 192

Albrecht Meelman 191

Albrecht von Brandenburg, Hochmeister 132

Alkmaar 82, 114

Almelo 78 f., 86 f.

Alpen 55, 233

Altenburg, Dietrich von, Hochmeister 207

Altmark 137, 139, 171

Amager 43 f.

Amsterdam 50, 56, 72, 81 f., 114, 233, 239

Anglicus, Bartholomäus 97

Anklam 43

Anna, Gräfin u. Regentin von Ostfriesland 101

Anton von Bourgogne 108

Antwerpen, Antwerpener 1, 10, 57, 76–78, 82 f.,
104, 175

Apel Marggraff 132

Apen 101, 239

Aper Tief 239

Ardennen 83

Arnheim, Arnhem 11, 70, 76, 78–81, 84, 86 f.,
105, 113 f.

Arnold Heymerinck, Stiftsdekan von Xanten 74

Arnold von Geldern, Herzog 75

Arnold von Lübeck 39

Artlenburg 38

Asien 187, 196

Assens 50

Aurich 101, 104 f., 108 f., 115

Avesnes, Guido von, Bischof von Utrecht, 74

B

Balthasar von Esens, Häuptling 98

Baltikum 73, 75, 203

Banter Viertel 104

Bardowick 38

Bartholomäus Anglicus 97

Basdahl 239

Baumberge 83

Baye 212

Bayern 14

Bayern, Herzöge, s. Albrecht, Johann.

Beke, John 50

Belgien 242

Benedict von Macra 190

Benedikt Winckelmann 137 f.

Beninga, Eggerik 99, 116

Bentheim 83, 85, 101

Bergen 73 f.

Bergen op Zoom 1, 76 f., 82 f.

Bergisches Land 82

Berkel 74, 78

Berlin, Berliner 131, 141–143, 145, 230, 232

Bernau 141 f.

Bischoff, Hans 144

Biskaya 60

Blankenfeld s. Dominicus, Paul

Blexen 104

Bloemhof, Kl. 99

Bocholt 81

Bockhorn 104

Boizenburg 230

Register

- Bolsward, Reyner von 102
Bomgarten, Hinrich, Lübecker Baumeister 60
Bommelerwaard 70
Bordeaux 56 f.
Borken 81
Bornholm 212
Bote, Hermen 131
Bourgogne, Anton von 108
Brabant, Brabanter 58, 76 f., 84, 113
Brandenburg, Markgrafschaft, Markgrafen 132, 140, 193, 232 f., 241, s. Joachim
Braunschweig 8, 102, 145, 162, 164–166, 170–172, 229 f., 233
Bremen, Bremer 98–105, 110–113, 178, 239
Bremervörde 239 f.
Breslau 38, 129
Bretagne 73
Brielle 55
Brokmerland 105, 113
Brügge 9, 69, 73, 76, 82 f., 103, 107, 163, 175, 192, 196
Brügge, Ordenslieger s. Thomas Schenkendorf
Buren 78, 86 f.
Burgund, Herzog Philipp von 72
Burhave 102
Burnham, William 50
Butjadingen 99
- C**
Caumfere 49 f.
Ceylon 195
Champagne 33 f.
Christofer Stulemacher 208
Christoffel Ditterich, Geleitsmann 133 f.
Cirksena, Häuptlinge bzw. Grafen 106, 111, s. Edzard, Enno I., Enno II., Ulrich
Claesz, Gherit 84
Claus Otte 193
Claus, Danziger Maurermeister 212
Claws Kruger 193
Cloppenburg 104 f.
Cloppenburg, Amtleute 109
Coburg 133
Cochlaeus, Johannes 97
- Coesfeld 81, 85
Coevorden 74, 99, 103
Cölln 230
Commendone, ital. Gesandter 240
Cornwall, Richard von, König. 76
Cox 79
Cranach, Lukas 130
Cuijk, Herrschaft 78
- D**
Damme 113
Dänemark, Dänen 7, 17, 33, 35 f., 39–41, 44, 48, 79, 99, 190, 212, 242
Dänemark, Könige, 46, 48–51, s. Erich V. Glipping, Friedrich I., Haraldr Gormsson, Knud der Große, Margarete, Valdemar Atterdag, Valdemar Sejr
Danzig, Danziger 81, 102, 108, 141, 144, 160, 175, 188–191, 193, 196 f., 203–225, 230, 234
Danzig, Komturei 190
Delft 82
Delmenhorst 239
Den Haag 81 f.
Deutscher Orden 9
Deutschland 242
Deventer 69–76, 78, 80–87, 104 f., 107 f.
Diepholz, Rudolf von, Bischof von Utrecht 74
Diest 113
Dietrich von Altenburg, Hochmeister 207
Dietrich Westhoff 100
Dirik Moldenhauer 174
Ditterich, Christoffel, Geleitsmann 133 f.
Doesburg 70, 80 f., 86
Doetichem 76, 78, 81, 87
Dokkum 101
Dollart 108
Dominicus Blankenfeld 142
Dordrecht 69, 76–78, 82, 84
Dorestad 74
Dornum, Hero von, Häuptling 98
Dortmund 81, 100, 113, 163
Drachenfels 83
Dragør 43 f., 46–48
Dresden 141

- Duisburg 81 f.
 Duurswold 107
- E**
- Echt 86
 Edam 82
 Edzard Cirksena, Graf 105, 107, 111 f.
 Eggerik Beninga 99, 116
 Eiderstedt 113
 Eilenburg 132, 140–142, 144 f.
 Einbeck 131
 Elbe 11, 81, 103, 141
 Elbe-Saale-Raum 232
 Elbing 193 f., 206 f.
 Elbing, Komturei, Komtur 190, 196
 Elburg 48, 75, 80, 86 f., 104
 Elisabeth von Rietberg 111
 Ellenbogen s. Malmö
 Elsass 82
 Elst 78, 87
 Emden, Emden 12, 98, 100–112, 114–116, 177, 239
 Emden, Vogt 106
 Emden, Wiarda von, Häuptling 110
 Emmerich 81
 Emmius, Ubbo 97, 99, 108
 Ems 6, 98 f., 101–108, 111 f.
 Emsgau, Emsgauer 99, 112, 114
 Emsland, Amtleute, Drosten 109
 Emsland, Emderland, Emsiger Land 105, 110 f.
 Endres Fritsch 144
 Enea Silvio Piccolomini 97
 Engerhufe 104
 England, Engländer 6, 33, 40, 44, 49 f., 55–59, 73, 76 f.,
 81 f., 98, 103, 107 f., 136, 158 f., 168–170, 174 f.,
 177–179, 188 f., 204, 212–214, 242 f.
 Enkhuizen 82
 Enno Ednardsna s. Enno I. Cirksena
 Enno I. Cirksena, Häuptling 111
 Enno II. Cirksena, Graf 107
 Enschede 79, 85
 Erfurt 129–132, 134–140, 142, 144–146
 Erich V. Glipping, König 41
 Erlichshausen, Konrad von, Hochmeister 193
- Ermland 206 f.
 Erzgebirge 142
 Esens 104 f.
 Esens, Häuptlinge, s. Balthasar, Sibö
 Everhard, Bischof von Münster 114
- F**
- Falster 47
 Falsterbo 43–45, 47 f., 60
 Faro 196
 Färoerinseln 36
 Fehmarn 7
 Finnland 242 f.
 Fischer, Hans 139
 Flandern, Flamen 15 f., 33, 40, 44, 48, 55–58, 73–75,
 81 f., 84, 103, 113 f., 157–159, 178, 188 f., 191, 193, 197
 Flensburg 212
 Floris von Utrecht, Bischof 73
 Folkersweer 106
 Foteviken 44
 Frammersbach, Frammersbacher 133, 137, 233
 Franck, Sebastian 97
 Frankenhausen 134
 Frankfurt a. d. O. 141 f., 145
 Frankfurt a. M. 1, 15, 69, 83, 129, 137, 140, 171, 231,
 233, 238
 Frankreich 107, 114, 177, 189, 197, 214, s. Südfrank-
 reich
 Frenczil, Hannos 193
 Fresenburg 110
 Fresenburg, Drost 109
 Freudenburg 190
 Friedrich I. von Dänemark, König 47
 Friedrich II. von Sachsen, Herzog 14
 Friedrich von Beichlingen, Erzbischof von Mag-
 deburg 14
 Friesland, Friesen, Ost-/Westfriesland 4, 12, 14, 80,
 82, 84, 97–116, 188
 Friesoythe 104–106, 110 f.
 Frisches Haff 207
 Fritsch, Endres 144
 Fugger 139

Register

G

Gadebusch 230
Gascogne 196
Geldern, Grafen bzw. Herzöge 76, 80, s. Arnold,
Rainald IV., Wilhelm von Jülich
Geldern, Grafschaft bzw. Herzogtum 11, 67, 71, 75 f.,
78 f., 81, 83 f., 114
Geldersen, Familie 9
Geldersen, Vicko von 8 f., 162
Gendt 78, 87
Gent 175 f.
Genua, Genuesen 33, 50, 56
Gerike Smithusen 191
Gherit Claesz 84
Gisors/Gistorf, Johann 50, 56
Gnapheus, Wilhelm 100, 115
Goch 81, 84
Goor 78, 86 f.
Goslar 140, 165
Gotland 209
Göttingen 164, 166, 170–172, 235
Gouda 82
Grave 78, 84, 86
Great Yarmouth 50, 56
Greetsiel 108 f., 111 f.
Greifswald 15
Griechenland 196 f.
Grimma 132, 146
Groenlo 78
Groningen, Groninger 76, 99–101, 104 f., 107, 110–114,
116
Großbritannien 177, 242
Guido von Avesnes, Bischof von Utrecht, 74, 78

H

Haarlem 81 f.
Habsburger 107
Hainleite 133
Halle 7, 14
Halör 35 f., 44
Hamburg, Hamburger 3 f., 6–9, 12, 15 f., 18, 41, 81 f.,
98, 100–108, 111–116, 132 f., 136, 139 f., 160, 162,
164–167, 172, 174 f., 178 f., 233, 235, 239
Hamm, Lambert von 41

Hannos Frenzil 193
Hannover 1, 8, 12, 170–172, 174–176, 235
Hans Bischoff 144
Hans Fischer 139
Hans Schnepel 145
Hans Schnude 134
Hans Silberschlag 134
Haraldr Gormsson genannt Blauzahn, König 36 f.
Hardenberg 79
Harderwijk, Harderwijker 55, 70, 72, 75 f., 80–82,
84, 86, 105, 114
Harek von Þjóttu 35
Hárekr, Gefolgsmann von König Haraldr, 36
Haren 106, 109–111
Harlingen, Harlinger, Harlingerland 100, 105, 111–113
Hartmann Schedel 97
Hartung Kammermeister 130
Hartwig de Pul 189
Harz 140
Hase 103, 110
Haselünne 104–106, 110 f.
Hasselt 79, 85
Hattem 70, 86 f.
Havel 142
Hedeby 41
Heinrich Schulp 139
Heinrich Smylow 41
Heinrich von Moers, Bischof von Münster 81
Heinrich von Schwarzburg, Bischof von Münster 106
Heinrich Wagenführer 140
Heinrich, Diener in Lemberg 191
Heise, Henning, Lübischer Schonenvogt 51–53
Helgoland 16
Helsingborg 189
Helsingør 54
Hennegau 168
Henning Heise, Lübischer Schonenvogt 51–53
Herford 8, 168, 170–172, 174–178
Hermen Bote 131
Hero von Dornum, Häuptling 98
Herzberg 145
Hessen 8
Heymerinck, Arnold, Stiftsdekan von Xanten 74
Hildebrand Veckinchusen 1, 10, 188 f., 192

Hildesheim 7 f., 10, 12 f., 15, 18, 164–167
 Hinrich Bomgarten, Lübecker Baumeister 60
 Hinrick Muenns 175
 Hinte 116
 Hoep, Werner 47
 Hohenkirchen 139
 Holland, Holländer 6, 8, 40, 44, 58–60, 67, 72, 74,
 76, 80–82, 84, 100, 102 f., 112, 114, 158, 178, 188
 Hölmgelir der Reiche 36
 Holstein 242 s. Schleswig-Holstein
 Holstein, Grafen 100
 Hoorn 82, 84, 114
 Horne, Wilhelm de 189
 Hreiðar, Königsbote 36
 Hübener, Matthias 131
 Hull 50, 212
 Hunte 103

I

Iberische Halbinsel 188, 239, 242
 IJssel 69–71, 73–75, 83, 104
 IJsselham 79
 IJsselstädte 12, 70–73, 75, 81, 83, 85, 108, 113
 Indonesien 195
 Island 174
 Istrien 196 f.
 Italien 55, 171, 196 f.

J

Jachim Reyer 60
 Jakob Stöve 209
 Java 195
 Jemgum 98
 Jessen 140 f., 143
 Jever 103 f., 109, 114
 Jeverland 100
 Joachim Moller 174
 Joachim Mörlin 230
 Joachim von Brandenburg, Markgraf 132
 Johan Rozeman 190
 Johan Winrancke 196
 Johann Gisors/Gistorf 50, 56
 Johann Tiergart 192
 Johann von Bayern, Herzog 114

Johann von Posilge 206
 Johannes Cochlaeus 97
 Johannes Scholz 207
 Johannes Valbrecht 192
 John Beke 50
 Jorg Keding 208
 Jülich, Herzogtum 83
 Jülich, Wilhelm von, Herzog 77
 Jungingen, Konrad, Hochmeister 187
 Jüterbog 141

K

Kairo 33
 Kalmar 35
 Kammermeister, Hartung 130
 Kampen 44, 48, 69–71, 73–77, 80–82, 84, 86 f., 98,
 104 f., 109, 114
 Kasin Reymeslaghe 10
 Kattegat 35
 Keding, Jorg 208
 Kelpin (Kielpin) 190 f.
 Kersten Truper 194
 Kiel 41, 44
 Kingston upon Hull 49 f.
 Kleinpolen 204
 Kleve 108
 Kniphausen 99
 Knud der Große, König 35, 46
 Kolberg 212
 Köln, Kölner 3, 5 f., 55, 57, 69, 73, 76–78, 81, 83 f.,
 103–105, 107 f., 113, 116, 129, 170, 172, 174, 179,
 229, 231
 Königsberg 3, 133, 144, 189, 208 f.
 Königsberg, Großschäfferei, Großschäffer 191–193,
 195 f.
 Königsee 134
 Konitz 190
 Konrad von Erlichshausen, Hochmeister 193
 Konrad von Jungingen, Hochmeister 187
 Konrad von Muren 193
 Konrad von Rietberg, Bischof von Münster 106
 Konstantinopel 33
 Kopenhagen 40
 Krabbe, Tyge 47

Register

- Krakau 140, 187, 197
Kronach 141
Krudener, Nicolaus 193
Kruger, Klawns 193
Krummhörn 99
Küchmeister, Michael, Hochmeister 189
Kuinre 79
Kulmerland 191
- L**
- Lambert von Hamm 41
Landegge 100, 109
Landskrona 44
Langwarden 104
Larrelt 106, 108, 110, 112, 116
Lathe 110
Leda 98, 103, 108
Leer 98, 101, 104, 108, 112, 239
Leeuwarden 100
Leiden 81 f., 84, 158
Leipzig 3 f., 8, 14, 18, 137, 140–143, 238
Lek 69 f., 76
Lemberg 11, 187, 191 f., 196 f.
Lemgo 170, 172
Lesum 239
Lettland 144
Lichnau 190
Lichtenow 190
Lier 113
Lingen 104, 109 f.
Lippe 83
Lissabon 56 f., 233
Litauen 208, 214
Livland 15, 50, 144, 162, 192, 209, 212–214
Löbau 193
Lobith 73, 82
Lochem 78, 85
Lolland 47
London, Londoner 11, 40, 56 f., 76 f., 168 f., 171–178
Lubbart Schilde 194
Lübeck, Lübecker 7, 9, 16, 38–41, 44, 48, 50–53, 55, 57,
60, 69, 81, 102, 108, 114 f., 129, 131, 133, 141 f., 144 f.,
160–167, 171 f., 188 f., 196 f., 204, 209, 212 f., 230 f.
Ludeke Schenckendorff 193
Ludwig I., König von Ungarn und Polen 187
Lukas Cranach 130
Lund 40
Lüneburg 8 f., 38, 100, 133–135, 137, 139, 145, 164 f.,
167, 177, 230, 233
Lüneburger Heide 241
Lupold von Wedel 239
Lüttich 77 f.
Lynn 56, 58
- M**
- Maas 69, 76–78, 83
Maastricht 78, 83
Macra, Benedict von 190
Magdeburg, Erzbischof 14
Magdeburg, Stadt 5, 7, 14, 17 f., 135, 145, 162, 230
Malmö 44, 47 f., 49 f., 54, 57, 212
Margarete, Königin 58, 192
Marienburg 189 f., 193 f., 197
Marienburg, Großschäfferei, Großschäffer 196, s.
Johann Tiergart
Marienhafte 104, 116
Marstrand 73
Masowien 206–208, 212
Matheus Spielman 209
Mathias Wyzen 189
Matthäus Schwarz 139
Matthias Hübener 131
Mayen 83
Mecklenburg 242
Mecklenburg, Albrecht von, Herzog 192
Medemblik 82
Meelman, Albrecht 191
Meilinger, Peter 138
Meißen 193
Menko 99
Meppen 101, 103, 105 f., 108–111
Mewe 190
Michael Küchmeister, Hochmeister 189
Middelburg 56 f.
Minden 7, 103
Mitteldeutschland 9, 40, 130, 133, 139, 142 f., 145 f.,
165, 233
Mittelmeerraum 158, 187, 191, 196 f.

Märkte, Messen und Waren im hansischen Handel

- Moers, Heinrich von, Bischof von Münster 81
Moldenhauer, Dirik 174
Moller, Joachim 174
Mölln 161, 163
Mön 16
Mörlin. Joachim 230
Mosel 82
Mottlau 206, 208
Muenns, Hinrick 175
Mühlhausen 145
Muiden 75
Mulde 145
Münster, Bischöfe 99–101, 103, 106 f., 109, 111, 113,
s. Everhard, Heinrich von Moers, Heinrich von
Schwarzburg, Konrad von Rietberg
Münster, Sebastian 97
Münster, Stadt 3, 74, 81, 99, 103–105, 109 f., 113, 168,
170–172, 174–176
Münster, Hochstift 106 f., 109 f., 112
Muren, Konrad von 193
- N**
Naarden 75, 82
Nederrijn 69, 76
Nesse, Insel 108
Neuenkrug (bei Hambergen) 239 f.
Neuss 81
Nicolaus Krudener 193
Niederdeutschland 133
Niederdeutschland, Niederdeutsche 146
Niederland 206 f.
Niederlande 11, 67–87, 103–105, 109, 114, 168, 171,
175, 177, 188, 212, 214, 242
Niederrhein 70, 81, 105
Niedersachsen 236, 241
Nieuwstadt 78
Nijmegen, Nimwegen 70, 76–81, 85–87, 102, 105
Norddeutschland 9, 165, 229, 232
Norden (Ostfriesland) 99, 104 f., 108 f., 111 f., 114 f.
Norden, Ulrich von s. Ulrich Cirksena
Norderland, Norderländer 99, 105, 112
Nordeuropa 33, 157 f., 160
Nordhausen 131
Nordsee 40 f., 69, 76, 82, 102, 145, 229, s. auch Westsee
Nordwesteuropa 1, 157 f., 178 f.
Norwegen, Könige, s. Olav der Heilige
Norwegen, Norweger 40, 44, 58, 73, 243
Norwich 82
Nürnberg, Nürnberger 57, 77, 129, 133, 136 f., 140 f.,
190, 193, 231 f.
- O**
Oberdeutschland, Oberdeutsche 6, 145, 193, 197
Ochtum 239
Ocko tom Brok, Häuptling 102, 112
Oder 142
Olav der Heilige, König 35
Oldambt 107, 114
Oldenburg, Grafen, Grafschaft 101, 104, 111, 113, 239
Oldenburg, Stadt 6, 102, 104, 110 f., 113, 239
Oldensum 104
Oldenzaal 78, 87
Oldersum 98, 108
Ommelande 114
Ommen 74
Ootmarsum 78, 87
Öresund 35, 46, 60
Oslo 50
Osnabrück, Bischof 109
Osnabrück, Stadt 4, 7, 103–105, 107–110, 163, 168,
170–172, 174–177, 179
Osnabrück, Hochstift 109
Ostalpenraum 17
Osterburg 175
Østerø 36
Osterode, Komturei 190
Osterreide 112
Osteuropa 140, 241
Ostfriesische Inseln 101
Ostfriesland s. Friesland
Ostfriesland, Grafen 103, 110 f., s. Anna, Edzard,
Enno, Theda, Ulrich Cirksena
Ostindien 233
Ostmitteleuropa 139, 142
Östringen 100, 104 f., 111, 114
Ostsee, Ostseeküste, Ostseeraum 11, 35 f., 38–41, 48,
60, 69, 129, 140, 158, 161, 177, 187–197, 203–225
Otte, Claus 193

Register

Otto, Bischof von Bamberg 38
Oude IJssel 70, 74, 78
Overijssel 67, 78, 81, 84 f.
Overijssel, Statthalter 108

P

Paris 56
Paul Blankenfeld 142
Paul Snel 174
Paul von Rosdorf, Hochmeister 189
Pernau 209
Peter Jakobsz. von Thabor 100
Peter Meilinger 138
Philipp von Burgund, Herzog 72
Philipp, Bischof von Utrecht
Piccolomini, Enea Silvio 97
Podlachien 206–208, 212
Polen 10, 113, 144, 164, 190, 197, 204, 208
Polen, Kg. s. Ludwig I., Wladyslaw Jagiello
Polsilge, Johann von 206
Pommerellen 206
Pommern 38 f., 239
Poperinge 159
Portugal 82
Preußen, preußische Städte 6, 10, 12, 43 f., 57 f., 82, 132, 144 f., 164, 168, 170–173, 179, 187–197, 203, 213 f.
Pul, Hartwig de 189
Putzig 206

R

Rainald IV. von Geldern, Herzog 72
Rawstorm, Richard 177
Regge 74
Reval/Tallinn 144, 160, 163, 188, 209
Reyer, Jachim 60
Reymeslaghe, Kasin 10
Reyner von Bolsward 102
Rheiderland, Reiderland, 99, 109, 114
Rhein 69, 73, 75–77, 83, 103, 115, 129, 233
Rheine 108
Rheinland 8, 33, 69, 74 f., 79 f., 82
Richard Rawstorm 177
Richard von Cornwall, König 76
Rietberg, Grafen von s. Elisabeth, Konrad

Riga 144, 161 f., 209, 212
Rijssen 78
Rinesberch, Gert 102
Roermond 70, 77, 79–81, 83 f., 86 f.
Rohrberg 133, 137
Roskilde, Domkapitel 44
Rostock 12, 15, 18, 54, 102, 161 f., 212
Rotterdam 82
Rózan 207
Rozeman, Johan 190
Rudolf von Diepholz, Bischof von Utrecht 74
Rügen 39, 41
Ruggieri, ital. Gesandter 240
Russland 113
Rüstringen, Rüstringer 99–102, 104, 109–111
Rysum 99, 115 f.

S

Sachsen, Sächsische Kaufleute/Städte 38–41, 60, 103, 129–147, 159, 161–164, 166–168, 170–174, 178 f., 232 f., 241
Sachsen, Herzog 14, s. Friedrich II.
Sachsen-Anhalt 241
Sachsenburg 133–135, 137
Salland 74
Salzwedel 133, 137, 139, 171 f., 174–176, 179
Samland, Bischof 196
Sangerhausen 131
Saterland, Saterländer 98
Sauerland 82
Schauenburg 113
Schedel, Hartmann 97
Scheibbs 18
Schenkendorff, Ludeke 193
Schene, Herbort 102
Schenkendorf, Thomas 193
Schiedam 82
Schilde, Lubbert 194
Schillig 99
Schipbeek 69, 74
Schlesien 177
Schleswig 41
Schleswig-Holstein 232
Schlochau, Komturei 190

Märkte, Messen und Waren im hansischen Handel

- Schmücke 133
Schnepel, Hans 145
Scholz, Johannes 207
Schonen 4, 13, 16, 33–61, 73, 75, 82, 242
Schönsee, Komturei 190
Schöppingen 85
Schottland, Schotten 58, 204, 212 f., 243
Schulp, Heinrich 139
Schüttorf 85
Schwabe, Wolfgang 138
Schwarz, Matthäus 139
Schwarzburg, Heinrich von, Bischof von Münster 106
Schwarze Elster 143
Schwarzmeerraum 191
Schweden 9, 60, 100, 243
Schweiz 235
Sebastian Franck 97
Sebastian Münster 97
Seeland s. Zeeland
Seeland, Insel 47
Sibo von Esens, Häuptling 110
Sigismund, König 190
Sigurðr, Gefolgsmann von König Haraldr, 36
Simrishamn 44
Skandinavien 17, 33, 36, 40, 57, 60, 73 f., 80, 209, 213
Skaneyr, Skanör 36 f., 40, 43–45, 49, 75
Slowakei 139
Sluis 57
Smithusen, Gerike 191
Smylow, Heinrich 41
Snepel, Paul 174
Soest 5
Soeste 110
Spanien 82, 171
Spessart 133
Spielman, Matheus 209
Spree 142
St. Andreasberg 140
St. Gallen 38
Stade 8, 100 f., 103, 108, 114, 177, 239 f.
Stadtlohn 78
Stavoren 103
Stendal 5, 145, 162, 172
Stettin 40, 43, 47, 141–143, 230
Stickhausen 239
Stockholm 132, 192
Stöve, Jakob 209
Stralsund 18, 39, 160, 165, 212
Strasburg 190
Strasburg, Komturei 191
Stulemacher, Christofer 208
Süddeutschland 77, 171, 233
Südersee s. Zuiderzee
Südeuropa 189
Südfrankreich 188, 197
Südniedersachsen 232
Suurhusen 110
Synnen (Schönau) 190
- T**
Tecklenburg, Grafen von 103
Teuschnitz 145
Texel 82
Thabor, Peter Jacobsz. 100
Theda, Gräfin und Regentin von Ostfriesland 102, 106
Thomas Schenkendorf 193
Thorn/Toruń 5, 187, 189 f., 192, 195, 204, 206 f., 214
Thron Thorbjørnson 36
Thüringen 130 f., 133, 233, 241
Tiel 73, 77 f., 81, 86 f.
Tielerwaard 70
Tiergart, Johann 192
tom Brok, Häuptlinge 105, s. Ocko
Torgau 140 f., 144
Tourcoing 8
Trelleborg 44
Truper, Kersten 194
Tuchel, Komturei 190
Turnhout 10
Twente 74
Twixlum 116
Tyge Krabbe 47
- U**
Ubbo Emmius 97, 99, 108
Uelzen 8, 170–172, 176

Register

- Ulrich Cirksena, Häuptling bzw. Graf 102, 107, 109–112
Ulrich von Norden s. Ulrich Cirksena
Ungarn 113
Ungarn, König s. Ludwig I.
Uphusen 110, 112
Uppsala, Bischof 132
Utrecht, Bischöfe 74, 80, s. Floris, Guido von Avesnes, Philipp, Rudolf von Diepholz
Utrecht, Hochstift 67, 74, 114
Utrecht, Stadt 84, 104, 171
- V**
Valbrecht, Johannes 192
Valdemar Atterdag, König 44, 57
Valdemar Sejr, König 51
Valdemar, Junker 43
Vecht, Vechte 74
Vechta 8, 104 f., 110
Veckinchusen 234, s. Hildebrand
Veluwe 71, 75
Venedig 33, 193
Venlo 77 f., 80 f., 86 f.
Vicko von Geldersen 8 f., 162
Victorbur 104
Volkach 55 f.
Vollenhove 70
Voss, Wilhelm de 18
- W**
Waal 69 f., 73, 76 f.
Wagenführer, Heinrich 140
Wageningen 78, 87
Waldenburg 145
Walsrode 162
Wangerland 99, 114
Wangerooze 112
Warschau 204
Wedel, Lupold von 239
Weichsel 187, 189, 206–208, 211, 242
Weimar 132, 137
Weißensee 132, 137–139, 144
Welun, kgl. Hauptmann zu 190, 197
Wendische Kaufleute/Städte 43 f., 54–61, 161–164, 166 f., 172, 174, 179
Wenzel, König 80
Werl 114
Werner Hoep 47
Wernigerode 140
Wesel 81, 83, 107 f.
Wesel, Johann von 8
Weser 11, 103 f.
Westdeutschland 40, 113
Westerwolde 107
Westeuropa 131, 203, 206, 208, 212–214
Westfalen, westfälische Kaufleute/Städte 3, 5, 8, 38–40, 60, 70, 74 f., 80 f., 83–85, 100–102, 104–107, 109, 111–113, 115, 159, 168, 170–174, 178 f., 234, 236
Westfrankreich 73
Westfriesland s. Friesland
Westhoff, Dietrich 100
Westsee, Westseeraum 40 f., 44, 48, 57–61
Wetterau 238
Wiarda von Emden, Häuptling 110
Wiarden 102
Wildemann 140
Wildeshausen 104, 110
Wilhelm de Horne 189
Wilhelm de Voss 18
Wilhelm Gnapheus 100, 115
Wilhelm von Jülich, Herzog 77
William Burnham 50
Winckelmann, Benedikt 137 f.
Winrancke, Johan 196
Wismar 82, 161 f., 164–167, 212
Wittenberg 130, 132, 140 f., 145
Wittewierum 99
Wittow 16
Wladislaw Jagiello, König von Polen 187
Włocławek 206
Wolfgang Schwabe 138
Wolmar 161, 165
Worms 76
Wursten, Land 102
Wybelsum 106
Wyzen, Mathias 189
- X**
Xanten, Stiftsdekan 74

Y

York 50

Ypern 82

Ystad 44, 48

Z

Zaltbommel 70, 73, 77, 84, 86 f.

Zeeland, Seeland, Zeeländer 67, 76, 82, 84, 188

Zellerfeld 140

Zierikzee 50, 56

Zuiderzee 40, 55, 57, 70, 73–75, 105

Zutphen 6, 11, 69–73, 75 f., 78–81, 83–87, 104 f.

Zwarte Water 69

Zwolle 69–72, 74, 80–87, 104 f., 110, 114

Verzeichnis der Autoren

Dr. Volker Henn

Auf dem Pfahl 5, 54306 Kordel
v.henn@gmx.net

Prof. i. R. Dr. Rudolf Holbach

Carl von Ossietzky Universität Oldenburg
Institut für Geschichte – Fakultät IV – Human- und Gesellschaftswissenschaften
Ammerländer Heerstr. 114–118, 26129 Oldenburg
rudolf.holbach@uol.de

Dr. Angela Huang

Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und
des Ostseeraums am Europäischen Hansemuseum
An der Untertrave 1, 23552 Lübeck
alhuang@fgho.eu

Ass. Prof. Dr. Carsten Jahnke

Universität Kopenhagen, Saxo Institut
Karen Blixens Plads 8, 2300 Kopenhagen S, Dänemark
jahnke@hum.ku.dk

Dr. Cezary Kardasz

Towarzystwo Naukowe Torunio
87-100 Toruń, Polen
tnt.biuro@wp.pl

Dr. Niels Petersen

Universität Göttingen, Institut für Historische Landesforschung
Heinrich-Düker-Weg 14, 37073 Göttingen
niels.petersen@phil.uni-goettingen.de

Prof. Dr. Jürgen Sarnowsky

Universität Hamburg, Fakultät für Geisteswissenschaften – FB Geschichte
Überseering 35#5, 22297 Hamburg
juergen.sarnowsky@uni-hamburg.de

Prof. Dr. Stephan Selzer

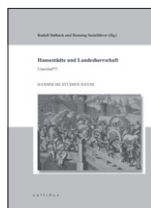
Helmut-Schmidt-Universität Hamburg, Universität der Bundeswehr
Holstenhofweg 85, 22043 Hamburg
stephan.selzer@hsu-hh.de

HANSISCHE STUDIEN

hg. vom Hansischen Geschichtsverein



Band XXIX



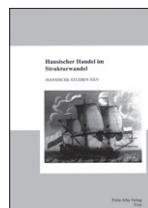
Band XXVIII



Band XXVII



Band XXVI



Band XXV



Band XXIV



Band XXIII



Band XXII



Band XXI

Band	Titel	Preis
XXIX	Holbach, Rudolf ; Selzer, Stephan (Hg.) Alles im Fluss. Menschen, Waren, Häfen auf den Wasserwegen vom Rhein bis zur Weichsel	35,00 €
XXVIII	Holbach, Rudolf ; Steinführer, Henning (Hg.) Hansestädte und Landesherrschaft	32,00 €
XXVII	Kreem, Juhan; Sarnowsky, Jürgen (Hg.) „Hansisch“ oder „nicht-hansisch“: das Beispiel der kleinen Städte und Livlands in der Hanse	28,00 €
XXVI	Hammel-Kiesow, Rolf; Henn, Volker (Hg.) Detlev Ellmers. Die Hanse der deutschen Kaufleute	42,00 €
XXV	Hammel-Kiesow, Rolf; Selzer, Stephan (Hg.) Hansischer Handel im Strukturwandel vom 15. zum 16. Jahrhundert	31,80 €
XXIV	Hammel-Kiesow, Rolf; Herold, Heiko; Schnurmann, Claudia (Hg.) Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790	42,00 €
XXIII	Pelc, Ortwin (Hg.) Hansestädte im Konflikt	38,00 €
XXII	Krüger, Klaus; Ranft, Andreas; Selzer, Stephan (Hg.) Am Rande der Hanse	28,00 €

Die Bände XV–XX, XXII, XXIV, XXV erhalten Sie ausschließlich bei
callidus. Verlag wissenschaftlicher Publikationen
T. 03841 - 758 2760 callidus@callidusverlag.de, www.callidusverlag.de



Band XX



Band XIX



Band XVIII



Band XVII



Band XVI



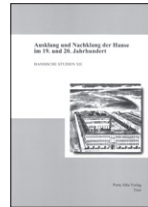
Band XV



Band XIV



Band XIII



Band XII



Band XI

Band	Titel	Preis
XXI	vergriffen	
XX	Henn, Volker; Sarnowsky, Jürgen (Hg.) Das Bild der Hanse in der städtischen Geschichtsschreibung des Mittelalters und der frühen Neuzeit	24,80 €
XIX	Hammel-Kiesow, Rolf; Holbach, Rudolf (Hg.) Geschichtsbewusstsein in der Gesellschaft	24,80 €
XVIII	Graßmann, Antjekathrin (Hg.) Der Kaufmann und der liebe Gott	26,80 €
XVII	Cordes, Albrecht (Hg.) Hansisches und hansestädtisches Recht	28,00 €
XVI	Sarnowsky, Jürgen (Hg.) Verwaltung und Schriftlichkeit in den Hansestädten	22,00 €
XV	Ehbrecht, Wilfried (Hg.) Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod	32,00 €
XIV–XI	vergriffen	

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

Jahrgang 139/2021

herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein



mit Beiträgen von Oliver Auge;
Carsten Jahnke; Kilian Baur;
Philipp Höhn; Jana Schmalfuß;
Christian Ashauer, Bart Holterman
und Jan Siegemund; Sergey Ivanov;
Oliver Lehmann, Jörn O. Schmidt
und Rüdiger Voss

Erscheinungstermin: Dezember 2021
ISSN 0073-0327
Preis 42,00 Euro

Die Hansischen Geschichtsblätter sind die wissenschaftliche Zeitschrift des Hansischen Geschichtsvereins. Die Zeitschrift erscheint seit 1871 und gehört zu den traditionsreichsten geschichtswissenschaftlichen Zeitschriften in Deutschland. Sie ist eine international und interdisziplinär angelegte Plattform für die Publikation von aktuellen Forschungsbeiträgen.

Der Aufsatzteil enthält Forschungsbeiträge zur hansischen Geschichte, die sich mit der Wirtschafts-, Sozial- und Rechtsgeschichte, insbesondere der Geschichte des Handels, der politischen Geschichte und der Geschichte des Städtewesens im hansischen Wirtschaftsraum befassen.

Der Besprechungsteil „Hansische Umschau“ informiert umfassend über einschlägige Neuerscheinungen für den Zeitraum von der ersten Jahrtausendwende bis in die hanseatische Zeit des 19. Jahrhunderts aus diesem Raum, der sich von Russland bis Lissabon und von Bergen bis nach Venedig erstreckte.

