



ABHANDLUNGEN ZUR HANDELS-
UND SOZIALGESCHICHTE

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAG DES
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS

BAND III



1960
VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

DER SCHIFFBAU DER HANSISCHEN SPÄTZEIT

Eine Untersuchung zur
Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse

Von
KARL-FRIEDRICH OLECHNOWITZ

1960
VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

ES 14 E
Lizenz-Nr. 272 - 140/33/60
Klischeeherstellung: Grafische Kunstanstalt Lifo, Jena
Satz, Druck und Buchbindarbeiten: VEB Leipziger Druckhaus, Leipzig III/18/203
L. Nr. 2117

VORWORT

Die hier vorliegende Arbeit ist das Ergebnis von Forschungen, die mich seit 1955 in fast alle Archive der Hansestädte an Nord- und Ostsee führten. Bei der Beschaffung des z. T. weitverstreuten Quellenmaterials habe ich überall freundliche Hilfe und Rat erfahren, deshalb ist es mir ein Bedürfnis, allen zu danken, die mich in meiner Arbeit unterstützten. Mein verehrter Lehrer, Herr Professor Dr. H. Sproemberg, hat diese Arbeit angeregt, ihren Fortgang mit Aufmerksamkeit verfolgt und durch vielfältige Ratschläge gefördert. Ihm gilt mein ganz besonderer Dank. Zu danken habe ich auch dem Hansischen Geschichtsverein und seiner Arbeitsgemeinschaft in der Deutschen Demokratischen Republik, die für die notwendigen Forschungsreisen und den Druck die Mittel bereitstellten, vor allem Herrn Professor Dr. v. Brandt, Hansearchiv Lübeck, für seine Hilfe bei der Auffindung einiger der wichtigsten Quellen. Herr Staatsarchivdirektor i. R. Dr. Friedrich Prüser, Bremen, hat das Werden dieser Arbeit durch alle Stadien hindurch verfolgt, sie mit vielfachen Hinweisen und Anregungen gefördert und hat darüber hinaus die zeitraubende Arbeit des Korrekturlesens auf sich genommen. Ihm bin ich in tiefer Dankbarkeit verbunden. Mein Dank gilt ferner den Direktoren und ihren Mitarbeitern in allen Archiven, die ich besuchte und die mir entgegenkommend alle Wünsche erfüllten und mich berieten: Herrn Dr. Kurt Forstreuter, Staatliches Archivlager, Göttingen; den Herren Dr. von Lehe und Dr. Bolland vom Staatsarchiv Hamburg; Herrn Cordshagen vom Mecklenburgischen Landeshauptarchiv Schwerin; Frau Düsing, Stadtarchiv Wismar; Herrn Dr. Ewe, Stadtarchiv Stralsund; Herrn Dr. Dragan, Wojewodzkie Archiwum Panstwowe Gdansk. Allen herzlichen Dank!

Rostock, 15. Januar 1960

Karl-Friedrich Olechnowitz

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	V
Quellenverzeichnis	IX
Literaturverzeichnis	X
Verzeichnis der Abkürzungen	XVI
Erläuterungen der wichtigsten schiffbautechnischen Fachausdrücke	XVII
Einleitung	1
<i>Erstes Kapitel</i>	
Schiffahrt und Schiffbau in ihren wechselseitigen Beziehungen	5
Die Schiffstypen der Hanse 5 — Zum Stand der Schiffbautechnik 11 — Der Einfluß der schiffbautechnischen Entwicklung auf Handel und Seeschiffahrt 21	
<i>Zweites Kapitel</i>	
Die Schiffbaupolitik der Hansestädte	23
Die allgemeinen Grundsätze der hansischen Schiffbaupolitik 23 — Die Bemühungen der Städte, den Schiffbau zu monopolisieren 24 — Die Einflußnahme auf den städtischen Schiffbau 26 — Haltung gegenüber den eigenen und fremden Schiffbauern 29 — Lohnpolitik 32	
<i>Drittes Kapitel</i>	
Zum Umfang des Schiffbaues im 16. und 17. Jahrhundert	34
Die Probleme statistischer Angaben über den Umfang des Schiffbaus 34 — Die Beziehungen zwischen dem Umfang des Schiffbaus und den Schwankungen von Handel und Seeschiffahrt 36	
<i>Viertes Kapitel</i>	
Unternehmerkräfte und Unternehmungsformen im Schiffbau des 16. und 17. Jahrhunderts	41
Die genossenschaftliche Unternehmung im Schiffbau 41 — Die Partenerederei 44 — Die führenden Reederfamilien und Persönlichkeiten 46 — Die Anfänge einer reinen Schiffbauunternehmung 57 — Die Bauten der Schiffbaumeister 63 — Der fürstliche Schiffbau 65	
<i>Fünftes Kapitel</i>	
Die Schiffbauer	67
Die genossenschaftlichen Zusammenschlüsse der Schiffbauer in Bruderschaft, Kompanie und Amt 67 — Die inneren Verhältnisse der Genossenleute 79 — Die Ausbildung des Nachwuchses 75 — Die Lage der Werkleute 79 — Streitigkeiten zwischen Werkleuten und Meistern 81 — Ihre Ursachen 83 — Die Stellung des Rates zu den Streitigkeiten 85 — Die Schiffbaumeister 90 — Ihr handwerkliches Können 92 — Ihre Stellung im Produktionsprozeß 94	

Sechstes Kapitel

Die Organisation des Schiffbaus der hansischen Spätzeit	96
Die Verpflichtung von Arbeitskräften für den Schiffbau 96 — Die Anforderungen an die fachliche Qualität eines Schiffbauers 101 — Die Beschaffung des Schiffbaumaterials 103 — Schwierigkeiten in der Beschaffung des Holzes 103 — Die Organisation des eigentlichen Schiffbaus 111 — Der Schiffbau als Muster der Arbeitsteilung und Kooperation 112	

Siebtens Kapitel

Die Arbeitsbedingungen im Schiffbau	117
Die Schwere der Arbeit im Schiffbau 117 — Die Arbeitszeit 118 — Das Verbot von Akkordarbeit 120 — Überstunden und Nacharbeit 120 — Das Lohnsystem im Schiffbau 121 — Zeit- und Stücklöhne 128 — Höhe der Löhne 129 — Ein Vergleich mit modernen Löhnen 132 — Die Lohnpolitik des Rates 133 — Die Namen der Schiffe 134	

Ergebnisse	137
------------------	-----

Anhang

I. Vergleich der Angaben über Schiffsbauten	141
II. Verzeichnis der 1641—1782 in Lübeck erbauten Schiffe	145
III. Beispiele für die Gemeinschaftsreederei der Lübecker Ratsgeschlechter	147
IV. Parten der Familie von Dicke	149
V. Herr Johann Finhagen (Vinhagen)	157
VI. Hans Tüngel	157
VII. Johann Fuchting	158
VIII. Reederei von Sitten	160
IX. Familie Kerkring	160
X. David Lemke	161
XI. Adolf und Katharina Rodde	163
XII. Hermann Kampferbeke	164
XIII. Reederei der Familie Brokes	165
XIV. Reederei der Familie Wibbeking	165
XV. Reederei der Familie Warmboeke	166
XVI. Reederei der Familie Isernhagen	166
XVII. Reederei der Familie von Lengerke (Lengerich)	167
XVIII. Reederei des Georg (Gorris) Westhoff	167
XIX. Reederei der Familie von Goren (von Garten)	168
XX. Reederei des Bochel von Santen	168
XXI. Reederei der Hans und Karsten Flügge	169
XXII. Reederei der Familie von Elstwig (Elsetwig, Elswig)	170
XXIII. Bauten des Schiffszimmermeisters Karsten Dettmer (Dittmers)	171
XXIV. Bauten des Schiffszimmermeisters Hans Dettmer	172
XXV. Bauten des Schiffszimmermeisters Jürgen Wolgast	174
XXVI. Bauten des Schiffszimmermeisters Hans Lange	175
XXVII. Bauten des Schiffszimmermeisters Gerd Petersen	177
XXVIII. Bauten des Schiffszimmermeisters Matthias Schele	178
XXIX. Bauten des Schiffszimmermeisters Martin Rampelmann (Rampe) ..	180
XXX. Bauten des Schiffszimmermeisters Jürgen Kock	182
XXXI. Bauten des Schiffszimmermeisters Hans Köhn	183
XXXII. Bauten des Schiffszimmermeisters Wilhelm (Wilm) Evers	184
XXXIII. Bauten des Schiffszimmermeisters Asmus Frömcke	185
XXXIV. Ordnung der Gilde der Danziger Schiffszimmerleute	187
XXXV. Arbeit fremder Schiffszimmerleute in Danzig nach dem Einnahme- und Ausgabebuch des Danziger Schiffszimmerergewerks 1576—1590	188

XXXVI. Statutenentwurf der Wismarer Marienbruderschaft der Schiffszimmerleute 1411	189
XXXVII. Mitglieder der Bruderschaft der Rostocker Schiffszimmerleute	191
XXXVIII. Ordnung zur Abwendung von Not unter Amtsbrüdern der Hamburger Schiffszimmerleute von 1625	193
XXXIX. Ordnung der Lehrknechte im Hamburger Schiffszimmereramnt	194
XL. Aufstellung für einen Schiffbau in Lübeck um 1563	197
XLI. Kostenanschlag für ein Schiff von 300 Lasten	199
XLII. Aufstellung des Wismarer Bürger Hermann Sternberg zu einem Schiffbau für Herzog Albrecht 1561	200
XLIII. Aufstellung und Kostenanschlag der zum Bau eines Schiffes benötigten Hölzer	201
XLIV. Entwurf eines Vertrages	209

Tafeln

I. Rolle der Schiffszimmerleute 1674	84
II. Aus der Rolle der Schiffszimmerleute 1674	85
III. Statuten der Marienbruderschaft der Wismarer Schiffszimmerleute 1411	188
IV. Zeichnungen von Schiffsteilen aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts	189

Die Reproduktionsvorlagen der Tafeln I—III stellte das Stadtarchiv Wismar zur Verfügung. Die der Tafel IV zugrundeliegende Handschrift befindet sich im Mecklenburgischen Landeshauptarchiv Schwerin.

QUELLENVERZEICHNIS

I. Ungedruckte Quellen

Akten des Staatsarchivs Bremen: Titel S. p.

Staatsarchiv Hamburg: Akten des Archivs des Schiffsbaueramtes

Hansearchiv Lübeck: Handschriftensammlung 320 a, Lastadienbuch, Senatsakten —
Interna — Ämter — Schiffszimmerleute, Nachlaß Bernhard Hagedorn

Staatliches Archivalager Göttingen: Ostpreußische Folianten 13467 — 13517 (1550 bis
1600). Akten des preußischen Etatsministeriums 127 e—d

Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin: Acta Commercii et Navigationis
Maritimae

Stadtarchiv Wismar: Ratsakten — Schiffszimmerleute Titel IX.

Stadtarchiv Rostock: Gewetts-, Eid- und Rollenbuch, Gewettsakten und Ratsakten

Wojewodzkie Archiwum Panstwowe Gdansk (Staatliches Wojewodschaftsarchiv
Danzig): Abteilung 300 C.

II. Gedruckte Quellen

Die Recesses und andere Akten der Hansetage von 1256—1430 (1. Abteilung). Herausgegeben durch die Historische Commission bei der Königlichen (Bayrischen) Academie der Wissenschaften: Bearbeitet von Karl Koppmann, 8 Bde., Leipzig 1870—1897 (H. R. I).

Hanserecesses von 1431—1476 (2. Abteilung). Herausgegeben vom Verein für hansische Geschichte. Bearbeitet von Goswin Frhr. von der Ropp. 7 Bde., Leipzig 1876—1892 (H. R. II).

Hanserecesses von 1477—1530 (3. Abteilung). Herausgeg. vom Verein für hansische Geschichte. Bearbeitet von Dietrich Schäfer und Friedrich Techen. Bd. 1—9, Leipzig 1881—1913 (H. R. III).

LITERATURVERZEICHNIS

- Albion, Robert G.: The Timber Problem of the Royal Navy 1652—1862. Mariner's Mirror, Vol. 38, 1952. Nr. 1.
- Baasch, Ernst: Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899.
- Die Lübecker Schonenfahrer. Lübeck 1922. Hansische Geschichtsquellen. Neue Folge. Bd. IV.
- Ein Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrteischiffe vom Jahre 1672. ZVHG XV. 1910. S. 39 ff.
- Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert. In: HGBll 16. 1910. S. 45 ff.
- Holländische Wirtschaftsgeschichte. Jena 1927.
- Zur Statistik des Schiffspartenwesens. In: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. 15. Bd. 1915. S. 211—234.
- Bernhardt, August: Geschichte des Waldeigentums, der Waldwirtschaft und Forstwirtschaft in Deutschland. 3 Bde. Berlin 1872.
- Beutin, Ludwig: Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den napoleonischen Kriegen. Neumünster 1933.
- Nordwestdeutschland und die Niederlande seit dem Dreißigjährigen Kriege. In: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. 32. Bd. 1939. S. 105 ff.
- Braemer, Charlotte: Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter. In: Zeitschrift des westpreußischen Geschichtsvereins. H. 63. 1922. S. 32 ff.
- Brandt, Ashaver v.: Das Ende der hanseatischen Gemeinschaft. In: HGBll 74. 1956. S. 65 ff.
- Der Einfluß der Seemacht auf die ältere deutsche Geschichte. ZVLG XXIX. 1937. S. 65 ff.
- Lübecker Grönlandfahrt im 17. Jahrhundert. In: ZVLG XXIX. 1937. S. 335 ff.
- Hamburg und Lübeck. Beiträge zu einer vergleichenden Geschichtsbetrachtung. In: Festschrift Heinrich Reincke. ZVHG XLI. 1951. S. 20 ff.
- Lübecker Überseefahrer im 17. Jahrhundert. In: ZVLG XXX. 1940. S. 72 ff.
- Thomas Fredenhagen (1627—1709), ein Lübecker Großkaufmann und seine Zeit. In: HGBll 63. 1938. S. 125 ff.
- Waren und Geldhandel um 1560. Aus dem Geschäftsbuch des Lübecker Maklers. In: ZVLG XXXIV. 1954. (Georg Fink zum 70. Geburtstag) S. 45 ff.
- Brandes, Gertrud: Die geistlichen Bruderschaften in Hamburg während des Mittelalters. In: ZVHG I. Teil XXXIV. 1954. S. 75 ff. II. Teil XXXV. 1936. S. 57 ff. III. Teil XXXVI. 1937. S. 65 ff.

- Brehmer, W.: Verzeichnis der Mitglieder der Zirkelkompagnie nebst Angaben über ihre persönlichen Verhältnisse. In: ZVLG V. 1886. S. 393 ff.
- Bremen, Friedrich Wilhelm v.: Der Schiffbau in Bremen. Diss. (masch.) Würzburg 1923.
- Brüggmann, I.: Das Zunftwesen der Seestadt Wismar bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts. In: Mecklenburgische Jahrbücher. Herausgegeben vom Verein für mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde. 99. 1935. S. 133—208.
- Bruns, Friedrich: Der Lübecker Rat. Zusammensetzung, Ergänzung und Geschäftsführung von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert. In: ZVLG XXXII. 1951. S. 1 ff.
- Eine Platzordnung des Hansetages von 1619. In: ZVLG XXIV. 1928. S. 179 ff.
- Bugge, Alexander: Besprechung von H. Hagedorn: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Berlin 1915. In: ZVHG XIX. 1914. S. 109 ff.
- Daenell, Ernst: Die Blütezeit der deutschen Hanse. Bd. 1 und 2. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des XIV. bis zum letzten Viertel des XV. Jahrhunderts. Gekrönte Preisschrift. Berlin 1905.
- Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. In: HGBll 1903/4. S. 3 ff.
- Dragendorff, Ernst: Rostocks älteste Gewerbetreibende. 1. und 2. Teil. In: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock. Herausgegeben vom Verein für Rostocks Altertümer. Bd. II. 1899. H. 3. 1898. S. 65—100; H. 4. 1899. S. 29—70.
- Ebel, Wilhelm: Lübisches Kaufmannsrecht vornehmlich nach Lübecker Ratsurteilen des 15. und 16. Jahrhunderts. Göttingen 1952.
- Eckhardt, Karl August: Die mittelalterlichen Rechtsquellen der Stadt Bremen. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen. H. 5. Bremen 1931.
- Ennen, Edith: Frühgeschichte der europäischen Stadt. Bonn 1953.
- Flink, Georg: Die diplomatischen Vertretungen der Hanse seit dem 17. Jahrhundert bis zur Auflösung der Hanseatischen Gesandtschaft in Berlin 1920. In: HGBll 56. 1931. S. 119 ff.
- Forstreuter, Kurt: Preußen und Rußland von den Anfängen des Deutschen Ordens bis zu Peter dem Großen. Göttingen 1955.
- Francke, Otto: Die Stralsunder Straßennamen. In: HGBll 3. Bd. 1881. S. XLIII.
- Hagedorn, Bernhard: Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts. In: HGBll 15. 1909. S. 329 ff. 15. 1910. S. 187 ff.
- Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580—1648). Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte. Bd. VI. Berlin 1912.
- Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, Bd. 1. Berlin 1914.
- Hartwig, Julius: Die Rechtsverhältnisse des ländlichen Grundbesitzes im Gebiet der freien und Hansestadt Lübeck. In: ZVLG IX. 1908. H. 2. S. 209 ff.

- Heinsius, P.: Das Schiff der hansischen Frühzeit. Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte. Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein. Neue Folge. Bd. XII. Weimar 1956.
- Helm, Karl: Bremens Holzschiffbau vom Mittelalter bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts. Bremisches Jahrbuch. Bd. 44. Bremen 1955.
- Die bremischen Holzarbeiter vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen. H. 8. Bremen 1931.
- Hoffmann, Max: Die Straßennamen der Stadt Lübeck. In: ZVLG XI. 1909. S. 215 ff.
- Johannsen, Otto: Das Aufkommen der Bergerzverhüttung in Schweden. In: HGBII 65./66. 1940/41. S. 187 ff.
- Jorberg, Friedrich: Beiträge zum Studium des Hanseschiffes. In: ZVLG XXXV. 1955. S. 57 ff.
- Kampen, S. G. van: De Rotterdamse Particuliere Schepsbouw in de Tijd van de Republick. Assen 1953.
- Kellenbenz, Hermann: Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590—1625. Bd. 10 der Veröffentlichungen der Wirtschaftsgeschichtlichen Forschungsstelle e. V. Herausgegeben im Auftrage des Vorstandes von Dr. phil. Ernst Hieke. Hamburg 1954.
- Klöcking, Johannes: Der alte Lübecker Handel mit heimischem Holz. Mitteilungen des Vereins für Lübische Geschichte und Altertumskunde. 16. H. 1941. S. 1 ff.
- Kloth, Herbert: Lübecks Seekriegswesen in der Zeit des nordischen Siebenjährigen Krieges 1563—1570. ZVLG XXII. 1925. S. 121 ff. und 325 ff.
- Konijnenburg, E. van: Der Schiffbau seit seiner Entstehung. Herausgegeben vom internationalen ständigen Verband der Schifffahrtkongresse. 3 Bde. Brüssel o. J. (1911—14).
- Koppmann, Karl: Die Beschränkungen der Warnemünder in bezug auf Handel, Schiffbau und Schifffahrt. Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock. Bd. III. 1901. H. 2. S. 47 ff.
- Die Straßennamen Rostocks. Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock. Bd. III. H. 3. 1902. S. 1 ff.
- Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen In: HGBII 1885 (1886). S. 103 ff.
- Kraus, I. B.: Scholastik, Puritanismus und Kapitalismus. München und Leipzig 1930.
- Krönitz, Johann Georg: Ökonomisch-technologische Enzyklopädie. 143. Theil. Berlin 1826.
- Kumlien, Kjell: Stockholm, Lübeck und Westeuropa zur Hansezeit. In: HGBII 71. 1952. S. 9 ff.
- Lehe, Erich von: Das Hamburgische Schuldbuch von 1288. Bearbeitet von Erich von Lehe. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 1956.

- L e p s, C.: Das Zunftwesen der Stadt Rostock bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts. In: HGBll 58. 1933/34. S. 122—156; 59. 1934/35. S. 177—242.
- L i n c k, H a n n a: Die geistlichen Bruderschaften des deutschen Mittelalters, insbesondere die Lübecker Antoniusbruderschaft. In: ZVLG XX. 1919. S. 181 ff.
- L o e b e, K a r l: Bremens Holzwirtschaft. Abhandlungen und Vorträge. Herausgegeben von der Wittheit zu Bremen, Bd. 15. H. 4. Bremen 1943.
- M a r x, K a r l: Das Kapital. Kritik der politischen Ökonomie. Bd. 1—3. Dietz-Verlag, Berlin 1947.
- M a r x, K., und F. E n g e l s: Briefwechsel. Bd. 1—4. Dietz-Verlag, Berlin 1950.
- M i c k w i t z, G u n n a r: Die Kartellfunktion der Zünfte und ihre Bedeutung bei der Entstehung des Zunftwesens. Eine Studie spätantiker und mittelalterlicher Wirtschaftsgeschichte. Helsingfors 1936.
- M i l l i e s, C h a r l o t t e: Die Anfänge einer staatlichen Wirtschaftspolitik in Mecklenburg im 15./16. Jahrhundert. In: Mecklenburgische Jahrbücher 101. Jg. 1937. S. 1 ff.
- M o t t e k, H a n s: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß. Berlin 1957.
- M ü l l e r, G. G. D.: Anfangsgründe der Schiffbaukunst. Aus dem Französischen des Herrn Dü Hamel dü Monceau nach der zweyten Ausgabe des Originals übersetzt. Berlin 1791.
- P a p p e n h e i m, M a x: Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts. In: Schriften des Vereins für Sozialpolitik 103. 1902. S. 129 ff.
- P a u l i, C a r l W i l h e l m: Aus dem Tagebuch des Lübeckischen Bürgermeisters Heinrich Brokes. In: ZVLG I. 1855. S. 79 ff., 173 ff. und 281 ff.; 1867. S. 1 ff. und S. 254 ff. und S. 367 ff.
- R e i n c k e, H e i n r i c h, und B e r n h a r d S c h u l z e: Das Hamburgische Convoyschiff „Wapen von Hamburg“. III. Modell und Geschichte. Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte. Neue Folge. Bd. I. Herausgegeben von Walter Hävernich. Hamburg 1952.
- R e i n h a r d t, K a r l: Die Karacke „Jesus von Lübeck“. In: ZVLG XXXI. 1941/49. S. 79 ff.
— Modellrekonstruktion des „Adler von Lübeck“. ZVLG XXIX. 1937/38. S. 293 ff.
- R e u t e r, C h r i s t i a n: Zur Geschichte des Stralsunder Schiffbaus. In: Pommersche Jahrbücher. 2. Bd. Greifswald 1901. S. 166 ff.
- R i c h a r d s o n, E. E.: Wages of shipwrights in H. M. Dockyards 1496—1788. Mariners Mirror. Vol. 33. 1947. Nr. 4. S. 270 f.
- R i c h t e r, W.: Lübeckische Vermögen im 16. und 17. Jahrhundert. Diss. Berlin 1913.
- R i j k, I. G.: Handleiding tot de kennis van den Scheepsbouw. Rotterdam 1822.
- R ö d i n g, J o h a n n H i n r i c h: Allgemeines Wörterbuch der Marine. In allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen. Hamburg und Halle o. J.

- Rörig, Fritz: Das Meer und das europäische Mittelalter. Festschrift Heinrich Reincke. ZVHG. XLI. Bd. Hamburg 1951. S. 1 ff. (Auch in: Rörig, Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte. Hrsg. von Paul Kaegbein. Weimar und Köln 1959, S. 638.)
- Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden 1370. In: F. Rörig: Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Breslau 1928. S. 139. (Auch in: Rörig, Wirtschaftskräfte, S. 147.)
- Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung. In: HZ 139. 1929. S. 242 ff.
- Die Stadt in der deutschen Geschichte. In: ZVLG XXXIII. 1952. S. 13 ff. (Auch in: Rörig, Wirtschaftskräfte, S. 658.)
- Rheinland-Westfalen und die deutsche Hanse. HGBII 58. 1939. S. 17 ff. (Auch in: Rörig, Wirtschaftskräfte, S. 392.)
- Stand und Aufgaben der hansischen Geschichtsforschung. In: HGBII 69. 1950. S. 1 ff.
- Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum. In: Vom Werden und Wesen der Hanse. S. 73 ff. Leipzig 1940.
- Roscher, Wilhelm: Geschichte der Nationalökonomie in Deutschland. München 1874.
- Rüdiger, Otto: Ältere hamburgische und hansestädtische Handwerksgesellendocumente. ZVHG VI. 1875.
- Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Bruderschaftsstatuten. Hamburg 1874.
- Rudloff, Fr. A.: Fragmatisches Handbuch der Mecklenburgischen Geschichte. Theil 1.2. 1—4. Schwerin, Wismar und Bützow. 1780. 85./86./94.
- Schäfer, Dietrich: Das Zeitalter der Entdeckungen und die deutsche Hanse. Vortrag, gehalten vor der Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Bremen am 26. Mai 1896. In: D. Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden. 1. Bd. Jena 1913. S. 478 ff.
- Der Kampf um die Ostsee im 16. und 17. Jahrhundert. Vortrag, gehalten am 23. Mai 1899 in Hamburg auf der Versammlung des Hansischen Geschichtsvereins. In: D. Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden. 2. Bd. Jena 1913. S. 102 ff.
- Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte. Vortrag, gehalten am 21. Sept. 1908 vor der Versammlung des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine. In: D. Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden. 2. Bd. Jena 1913. S. 281 ff.
- Schäfer, Ernst: Internationaler Schiffsverkehr in Sevilla (Sanlucar) auf Grund einer spanischen Schiffsfahrtsstatistik vom Ende des 16. Jahrhunderts. In: HGBII 59. 1934. S. 142 ff.
- Schiller, Karl, und August Lübben: Mittelniederdeutsches Wörterbuch. 6 Bde. Bremen 1875—1881.
- Schwappach, Adam: Handbuch der Forst- und Jagdgeschichte Deutschlands. 2. Bd. Berlin 1888.

- Sattler, Carl: Handelsrechnungen des Deutschen Ordens. Leipzig 1887.
- Simson, Paul: Danziger Inventar von 1531—1591. Inventare der Hansischen Archive des sechzehnten Jahrhunderts. Herausgegeben vom Verein für Hansische Geschichte. 3. Bd. Danzig, München, Leipzig 1913.
- Sombart, Werner: Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamt-europäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart. 4 Bde. München und Leipzig 1917 ff.
- Szymanski, Hans: Besprechung von August Köster; Modelle alter Segelschiffe. Berlin 1926. In: HGBll 52. 1927. S. 196 ff.
- Techen, Friedrich: Geschichte der Seestadt Wismar. Wismar 1929.
- Toberg, Rudolf: Die Lübecker Kämmererei. 1530—1656. ZVLG XV. 1913. S. 75 ff. und 229 ff.
- Unger, Manfred: Zum Barbarossaprivileg für Lübeck. Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität Leipzig. 3. Jg. 1953/54. Gesellschaftl. und Sprachwissenschaftl. Abteilung. H. 4. S. 439 ff.
- Vogel, Walther: Beiträge zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert. In: HGBll 53. 1928. S. 110 ff.
- Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. I. Bd. Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts. Gekrönte Preisschrift. Berlin 1915.
- Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte von 1560—1806. In: HGBll 74. 1956. S. 50 ff.
- Neue Literatur zur historischen Schiffbau- und Schifffahrtkunde. In: ZVLG XXIV. 1927/28. S. 378 ff.
- Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter. In: Meereskunde. 6. Jg. 1912. H. 10.
- Zur Geschichte des Schiffbaus und des Seewesens. ZVLG Bd. XVI. 1914. S. 261 ff.
- Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert. Ein historisch-statischer Versuch. In: Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift Dietrich Schäfer. Jena 1915. S. 268 ff.
- Voigt, J. F.: Aus den Rechnungsbüchern des Schiffbaueramtes. In: Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte. 6. Jg. 1884. S. 8 ff., S. 21 ff. und S. 41 ff.
- Vollbehr, Friedel: Die Holländer und die deutsche Hanse. Pfingstblätter des hansischen Geschichtsvereins 1928.
- Wagemann, G.: Die führenden Geschlechter Lübecks und ihre Verschwägerungen in: ZVLG XXXI. 1941.
- Warncke, Johannes: Die drei großen Wappenschilder im Hansesaal des Museums und das Haus der ehemaligen Kaufmannskompagnie. In: ZVLG V.
- Das Haus der Zirkelkompagnie zu Lübeck. ZVLG XXVII. 1933. S. 239 ff.
- Waschinski, Emil: Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226—1864. Neumünster 1952. Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins. Herausgegeben von der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinsche Geschichte. Bd. 26.

- Waters, D. W.: The Elizabethan Navy and the Armada Campaign. *Mariner's Mirror*. Vol. 35. No. 2. 1949. S. 90 ff.
- Wätjen, Hermann: Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtstellung. Berlin 1919.
- Zur Geschichte des holländischen Walfischfanges von der 2. Hälfte des 17. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. In: *HGBll* 54. 1919. S. 247 ff.
- Wegner, Paul: Die mittelalterliche Flußschiffahrt im Wesergebiet. In: *HGBll* 19. 1913. S. 93 ff.
- Wehrmann, C.: Das Lübeckische Patriziat. In: *ZVLG* V. H. 3. S. 293 ff.
- Die älteren Lübeckischen Zunftrollen. Lübeck 1872.
- Die Lübeckischen Landgüter I. *ZVLG* VII. H. 2. S. 151 ff.
- Wigger, Friedrich: Die Festung Pöl. In: *Mecklenburgische Jahrbücher*. 48. 1883. S. 1 ff.
- Winterfeld, Luise von: Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ursprung der Ratsverfassung in Lübeck. *ZVLG* Bd. XXV. 1929. S. 365 ff.
- Witsen, Nicolaes: *Aeloude En Hedendaegsche Schepsbouw En Bestier*. Amsterdam 1671.
- Yk, Cornelius van: *De Neederlandsche Scheepsbouw-Konst Open Gestelt* Delft 1697.

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

- HAL Hansearchiv Lübeck
- MLHA Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin
- WAPG Wojewodzkie Archiwum Panstwowe Gdansk
- ACNM Acta Commercii et Navigationis Maritimae
- HGBll Hansische Geschichtsblätter
- HZ Historische Zeitschrift
- OPF Ostpreußische Folianten
- VSWG Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
- ZVHG Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte
- ZVLG Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde

ERLÄUTERUNGEN DER WICHTIGSTEN SCHIFFBAUTECHNISCHEN
FACHAUSDRÜCKE¹

Nach:

Johann Hinrich Rödiger: Allgemeines Wörterbuch der Marine. Hamburg, o. J., 4 Bde.

Auflanger: Hölzer, die als Teile des Spants mit den Sitzern die Bauchstücke nach oben verlängern und eigentlich die Rippen des Schiffes ausmachen. Große Schiffe haben mehrere Auflanger.

Balken (Deckbalken): Schwere Eichenbalken querschiffs. Sie tragen die Deckplanken und bilden mit die wichtigsten Querverbindungen des Schiffsrumpfes.

Balkweger (Wegerung): Schwere Planken. Sie laufen vom Bug bis zum Heck innerhalb der beiden Seiten des Schiffes herum, tragen die Deckbalken und Rippen des Schiffes. Sie gehören zu den wichtigsten Längsverbindungen des Schiffsrumpfes.

Bauchstücke: Auch Bodenwrangen genannt. Damit bezeichnet der Schiffbauer die untersten, quer zum Kiel liegenden Stücke der Spanten. Sie haben je nach der Schärfe des Kiel eine flachere oder stärkere Krümmung. Die Bauchstücke werden nach Bug und Heck zu spitzer, man nennt sie dann Piekstücke.

Bemallen: Mit Hilfe eines Malls, d. h. einer Schablone die gewünschte Rundung oder Abmessung eines Schiffsteils auf einem Stück Holz abzuzeichnen, um dieses danach zu bearbeiten bzw. behauen zu können.

Berghölzer: Sehr dicke Bohlen, die in verschiedener Höhe die beiden äußeren Seiten des Schiffes vom Bug bis zum Heck umlaufen und über die Seitenplanken hervorragen. Sie gehören zu den Hauptverbindungen des Schiffes und gaben den Schiffen des späten Mittelalters das charakteristische Aussehen. Große Schiffe hatten bis zu fünf Berghölzer.

Besahn (Moisan): Aus dem Mittelmeer nach dem Norden gelangtes, dreieckiges Lateinsegel (ital.: mezzans, span.: mezana). Es wurde als Gaffelsegel bei dreimastigen Schiffen am achteren Mast angebracht, der deshalb auch Besanmast genannt wurde.

Betel und Beitel: Handwerkszeug des Schiffszimmermanns. Er diente dazu, Löcher in das Holz zu hacken. Es gab davon verschiedene Arten; er ist etwa einem Stemmeisen zu vergleichen.

¹ Es muß in diesem Zusammenhang darauf verwiesen werden, daß der Verfasser dieser Arbeit Historiker ist und daß historische Aufgaben im Vordergrund der Untersuchungen stehen. Wenn hier und da schiffbautechnische und seemännische Fachausdrücke nicht richtig gebraucht sein sollten, muß um Nachsicht gebeten werden.

- Deißel** oder **Deixel**: Handwerkszeug des Schiffszimmermanns, ähnlich dem Beil, nur daß die leicht gekrümmte Schneide quer zum Stiel steht. Der Deißel dient dazu, Balken und Planken von Unebenheiten zu glätten.
- Deutel**: Kleine, viereckige, spitze Teile aus trockenem Eichenholz, die mit dem sog. Deuteleisen in die Köpfe der Holznägel getrieben werden, um sie auseinander zu treiben und somit wasserdicht zu machen.
- Diele**: Eine dünne Planke.
- Dichten und Kalfatern**: Darunter versteht man, die Nähte und Fugen des Schiffes zwischen den Planken besonders mit Werg zu verstopfen, das dann mit Pech übergossen und mit Hilfe mehrerer Spezialwerkzeuge: Kalfateisen, Rabatt-eisen mit einem Kalfathammer fest in die Nähte geschlagen wurde. Die Nähte der Holznägel und Spiker wurden mit einem Spikereisen gedichtet. Das Dichten war eine sehr wichtige Arbeit und mußte mit großer Sorgfalt ausgeführt werden, da von ihm nicht zuletzt die Seetüchtigkeit und Sicherheit des Schiffes und das Schicksal von Besatzung und Ladung abhingen.
- Hol und Holl**: Raumbreite des Schiffes von der Oberseite des Kielbalkens bis zur oberen Seite des Deckbalkens im Mittelspant gemessen.
- Inholz**: Gemeinsamer Name für alle einzelnen Teile, aus denen ein Spant besteht, nämlich aus Bauchstücken oder Liegern, Sitzern und Auflangern.
- Kiel**: Grundbalken des Schiffes. Besteht bei großen Schiffen aus mehreren, aneinandergelaschten und verbolzten Stücken. Der Kiel bildet das Rückgrat des Schiffes.
- Kielschwein, Kolswin**: Schwere, aus mehreren Stücken bestehender Balken. Er dient dazu, den Kiel zu verstärken und liegt entlang des Kiels über den Bauch- und Piekstücken und wird mit diesen, sowie vom Kiel durch Bolzen verbunden.
- Knie**: Krummholz, dessen Arme in größerem oder kleinerem Winkel zueinander standen. Die Knie wurden überall da angebracht, wo es galt, die Verbindung zwischen zwei im Winkel sich begegnenden Balken, etwa Deckbalken und Inholz besonders zu verstärken. Sie wurden, dem natürlichen Baumwuchs folgend, aus dem Stamm gehauen und waren relativ selten und teuer. Für die Verbindung des Schiffes waren sie von großer Bedeutung.
- Last**: Maßeinheit zur Bestimmung der Tragfähigkeit eines Schiffes. Die Last war keine einheitliche Größe. Es gab Roggenlasten, Heringslasten u. a. von unterschiedlichem Gewicht. In dieser Arbeit wurde für die Last nach Vogel 2000 kg gerechnet.
- Leck**: Undichte Stelle im Schiff. Ein Leck kann durch Gewalt entstehen, z. B. Auflaufen auf ein Felsenriff, oder durch schlechte Kalfatern der Nähte zwischen den Planken, so daß beim Arbeiten des Schiffes in Wellen und Sturm das Werg aus den Nähten herausgedrückt wird.
- Mast**: Bei kleineren Schiffen aus einem Stück als Pfahlmast bestehend, bei größeren aus zwei und mehr Teilen: dem Pfahlmast und den Stengen. Größere Schiffe hatten drei Masten, in der Reihenfolge von Bug zum Heck: Fockmast, Großmast und Besahnmast genannt. Im Gegensatz zu landläufigen Vorstellungen hatte der Koggen nur einen Mast. Erst mit dem Krawelschiff kamen die dreimastigen Schiffstypen auf.

- M o k e r:** Schwere, eiserner Hammer mit langem Stiel, um eiserne Bolzen in das Schiff zu schlagen.
- R a h:** Stangen an den Masten zum Tragen der Segel.
- R e e p e r, R e i f e r:** Handwerker, der die verschiedenen zum Schiff gehörigen Taue, Kardeelen, Trossen und Leinen herstellt. Der Werkplatz, auf dem der Reepschläger seine Arbeit ausübte, wurde Reeperbahn genannt.
- R o l l e n:** Hölzerne Walzen zum Fortbewegen schwerer Lasten.
- S e n t e n:** Dünne, biegsame Latten. Die Schiffbauer spiekerten die Senten auf beiden Seiten des Schiffes zwischen Vorder- und Achtersteven in verschiedener Höhe auf das Spantengerüst des Schiffes und formten nach dem Verlauf der Senten die Biegung der Planken.
- S i t z e r:** Sitzer nennt der Schiffbauer die ersten Verlängerungen der Bauch- und Piekstücke (Bodenwrangen). Bauchstücke, Sitzer und Auflanger bilden die jeweiligen Spanten des Schiffes. Die Sitzer bestehen aus stark gebogenen Krummhölzern.
- S p a n n o d e r S p a n t:** Die Spanten bilden das Gerippe des Schiffes. Sie sind in bestimmten Abständen von Vorder- und Achtersteven verteilt, wobei die größte Weite des Schiffes durch den Mittel- oder Hauptspant gekennzeichnet wird. Über die Frage, wo die größte Weite des Schiffes sein müsse, waren die Schiffbauer geteilter Meinung. Ein Spant bestand, wie soeben erwähnt, aus dem Bauchstück oder Lieger, den Sitzern und den Auflangern. Sie gaben dem Schiff die Form.
- S t e v e n (V o r - u n d A c h t e r s t e v e n):** Der Vorsteven bezeichnet das vordere Ende des Schiffes. Es besteht bei kleineren Schiffen aus einem starken, gekrümmten Holz, bei größeren Schiffen aus mehreren Teilen. Der Achtersteven bezeichnet das hintere Ende des Schiffes. Er bestand aus einem starken, geraden Stück Holz. An ihm war das Steuerruder befestigt.
- S p i e k e r:** Aus Eisen geschmiedete Nägel, die in großer Zahl in den verschiedensten Stärken und Längen beim Schiffbau benötigt wurden.
- S t ü t z e n:** Holz zum Abstützen des Schiffes, wenn es beim Bau auf dem Stapel stand, oder als Deckstützen zum Tragen des Decks.
- T a k e l:** Windevorrichtung aus Tauen und Blöcken, zum Winden von Segeln und Lasten bestimmt.
- T a k e l n:** Unter dem Takeln eines Schiffes versteht man die Anbringung aller zum Segeln eines Schiffes notwendigen Taue, Blöcke, Segeln, Rahen usw. In den hansischen Seestädten gemeinhin war das Takeln Aufgabe des Schiffers und der Bootsleute. Doch gab es auch dafür den Beruf des Taklers.
- W e g e r u n d W e g e r u n g:** Planken an den Binnenseiten des Schiffes als innere Schiffshaut. Die Wegerung wurde bei den schiffbauenden Völkern unterschiedlich ausgeführt: entweder als zweite Schiffshaut oder halboffen, d. h. von drei Plankengängen wurde der mittlere weggelassen, damit die Luft besser an das Inholz gelangen konnte.

EINLEITUNG

Am 21. Dezember 1802 überreichten die bürgerlichen Kollegien der Hansestadt Lübeck dem Rat eine Bittschrift, in der sie um Abstellung des für Seefahrt und Handel äußerst lästigen Zunftzwanges in der Schiffbauerei ersuchten. Hierin heißt es: Wenn dafür gesorgt werde, daß die Schiffbauerei, die einen besonders großen Einfluß auf Handel und Seefahrt und den Wohlstand der Handwerker habe, wieder den früheren Umfang und Glanz erreiche, den sie vor mehr als hundert Jahren besessen habe, dann sei in dieser Stadt dafür gesorgt, daß sich für sehr viele Bürger Verdienst und Arbeit mehrten: Der Kaufmann liefere die Materialien; der Schmied, der Reifschläger, der Segelmacher, der Blockdreher, der Tischler, der Kupferschmied, der Zinngießer, der Maler, der Glaser, der Bootsbauer, der Bildhauer, alle diese und noch mehr Handwerker hätten dabei ihre Arbeit; Brauer und Bäcker vermehrten ihren Absatz an Brot und Bier; die Stadt verbessere ihren Zoll, und große Summen Geldes blieben in der Stadt¹.

Diese Bittschrift, unterschrieben von so alten und berühmten kaufmännischen Korporationen wie den Schonen-, Nowgorod-, Bergen-, Riga- und Stockholmfahrern und anderen, unterstreicht mit Nachdruck die allgemeine Bedeutung des Schiffbaus für die gesamte Wirtschaft einer Hansestadt. Sicher, Fernhandel und Seeschifffahrt waren die Lebensadern der Hanse, Fernkaufleute und Reeder beherrschten das wirtschaftliche und soziale Leben der Stadt, aus ihren Kreisen bildete sich der Rat, aber es kann nicht verkannt werden, daß Handel und Schifffahrt letzten Endes doch getragen wurden von einer breiten Schicht von Handwerkern, Schiffern, Bootsleuten und all denen, ohne deren Arbeit das hansische Gemeinwesen nicht hätte bestehen können.

¹ HAL, Senatsakten, Interna, Ämter, Schiffszimmerleute XVIII. Streitsache mit Reichskammergerichtsprozeß der Schiffszimmerleute gegen die Schiffszimmermeister und bürgerlichen Collegien. 1803—1805. Vorstellung und Bitten der bürgerlichen Collegien an den Rat der Freien und des Heiligen Römischen Reiches Stadt Lübeck vom 21. December 1802.

An dieser Tatsache ist die hansische Forschung nicht vorbeigegangen, wie zahlreiche Arbeiten über die Ämter zeigen², aber unter dem Eindruck so großer Forscherpersönlichkeiten wie Dietrich Schäfer und Fritz Rörig lag das Schwergewicht der Forschungsarbeiten auf anderen Gebieten der hansischen Geschichte. Naturgemäß stand zunächst die Blütezeit der Hanse, das 13., 14. und 15. Jahrhundert, mit ihrem dramatischen außenpolitischen und wirtschaftspolitischen Geschehen im Vordergrund der Geschichtsbetrachtung, zu der das große Werk Dietrich Schäfers „Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark“ den Auftakt bildet³. Nur so ist es zu verstehen, wenn Schäfer im 16. und 17. Jahrhundert eine trübe Zeit des Verfalls sah, in der die „glorreiche Zeit der Hanse endgültig vorbei war“⁴, in der „ihre Macht gebrochen“ und „der Name der Hanse aus der Liste der auf dem Meer geltenden Mächte gelöscht war“⁵. Den „Grund der Dinge“ fand Schäfer darin, wie er 1896 in einem Vortrag vor dem Hansischen Geschichtsverein in Bremen darlegte, daß „die politische und militärische Schwäche das wirtschaftliche Leben verkümmern läßt“⁶. In dieser Stelle zeigt sich deutlich, worauf D. Schäfer besonderen Wert legte. Ohne uns hier mit der nationalistisch gefärbten Tendenz auseinandersetzen zu wollen — Schäfer war einer der führenden Köpfe der Alldeutschen Bewegung⁷ —, werden so die Wege der hansischen Forschung unter der Ägide Schäfers sichtbar. Aber, Dietrich

² In diesem Zusammenhang muß besonders auf die Arbeiten hingewiesen werden, die sich mit verschiedenen Gewerben Bremens befassen. Es seien hier die Arbeiten von Karl Helm, Thikötter, v. Bremen u. a. erwähnt. Die bremische Forschung hat mit ihnen eine Methode entwickelt, die verschiedenen Gewerbe monographisch zu untersuchen, die in anderen Hansestädten Schule machen sollte. Gerade solche „Gewerbemonographien“ sind geeignet, Gleichförmigkeit und Vielgestaltigkeit des hansischen Handwerks auf breiter Grundlage darzustellen. Ich bin davon überzeugt, daß sich im Bilde der hansischen Gesamtwirtschaft und des Sozialgefüges teilweise nicht unerhebliche Akzentverlagerungen ergeben werden.

³ Dietrich Schäfer: Die Hansestädte und König Waldemar von Dänemark, Jena 1879.

⁴ So D. Schäfer in: Der Kampf um die Ostsee im 16. und 17. Jahrhundert. Vortrag, gehalten am 23. Mai 1899 in Hamburg auf der Versammlung des HGV, in: D. Schäfer: Aufsätze, Vorträge und Reden, 2. Bd., Jena 1913, S. 112/13.

⁵ D. Schäfer: Das Zeitalter der Entdeckungen und die Hanse. Vortrag, gehalten auf der Jahresversammlung des HGV zu Bremen am 26. 5. 1896, in: HGBll 25, 1897, S. 11.

⁶ D. Schäfer: Das Zeitalter der Entdeckungen und die Hanse. Vortrag, gehalten auf der Jahresversammlung des HGV zu Bremen am 26. 5. 1896, in: HGBll 25, 1897, S. 11.

⁷ Vgl. Alfred Kruck: Geschichte des Alldeutschen Verbandes 1890—1939. Wiesbaden 1954, bes. S. 71 f. und 83 f.

Schäfer selbst hat später in seiner programmatischen Rede 1908 in Lübeck über „Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte“ der hansischen Geschichtsforschung neue Ziele gesetzt⁸ und eine neue Ära der hansischen Geschichtsschreibung eingeleitet, die in Rudolf Häpke, Walther Vogel, Bernhard Hagedorn, Hermann Wätjen, Heinrich Reincke u. a. eine so bedeutende Generation hansischer Forscher hervorbrachte.

Unter den Nachfolgern Dietrich Schäfers ragt die profilierte Forscherpersönlichkeit Fritz Rörigs besonders heraus. Er stellte mit Nachdruck den „wagenden hansischen Fernhändlern“, den „marchand au lang cours“ Henri Pirenes, vom Typ eines Bertram Mornewech und Hermann Warendorp in den Mittelpunkt seiner Geschichtsbetrachtung⁹. Alle Fäden des Wirtschaftslebens der Hanse liefen für ihn in der „scrivekamere“ des hansischen Fernhändlers zusammen¹⁰. Ihm ist der Kaufmann „Seele und Träger der mittelalterlichen Weltwirtschaft . . . nicht etwa der Produzent“¹¹. Die Hanse sah er als einen einheitlichen „Personenverband fernhändlerischer Kräfte von der Zuidersee . . . bis Lübeck“¹². Dem „starken Individuum“ zollte er seine Bewunderung. Aber, bei aller berechtigten Würdigung der führenden Rolle des Fernkaufmanns, dessen revolutionierendes Wirken in seiner Zeit auch von Marx betont worden ist¹³, die Bedeutung der arbeitenden Menschen für die Hanse wird von Rörig wohl doch zu gering eingeschätzt. Träger der mittelalterlichen Weltwirtschaft ist letztlich nicht der Kaufmann, sondern der Bauer, der Handwerker, der Fischer und Seemann, es sind diejenigen, die all die Güter erzeugen, mit denen der Kaufmann handelnd die Meere, Flüsse und Straßen der Welt befuhr. So unbestritten es ist, daß der Kaufmann, gerade der hansische Kaufmann, „Anreger und Organisator der Produktion“

⁸ D. Schäfer: Die Aufgaben der deutschen Seegeschichte. Vortrag, gehalten vor der Versammlung des Gesamtvereins der deutschen Geschichte und Altertumskunde am 21. September 1908 in Lübeck, in: HGBll 1909, S. 9.

⁹ F. Rörig: Lübecker Familien und Persönlichkeiten aus der Frühzeit der Stadt, in: Hansische Beiträge zur Deutschen Wirtschaftsgeschichte, Breslau 1928, S. 126 ff.

¹⁰ F. Rörig: Großhandel und Großhändler in Lübeck des 14. Jahrhunderts, ebenda, S. 217 ff.

¹¹ F. Rörig: Das Meer und das europäische Mittelalter, in: Festschrift zum 70. Geburtstag Prof. Dr. Heinrich Reinckes in: ZVHG XLI, S. 6.

¹² F. Rörig: Mittelalterliche Weltwirtschaft. Blüte und Ende einer Wirtschaftsperiode, in: Kieler Vorträge, gehalten im wissenschaftlichen Klub des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Univ. Kiel, Herausgegeben von Prof. Dr. Bernhard Harms, 40. Jena 1933, S. 32.

¹³ K. Marx: Das Kapital, Kritik der politischen Ökonomie, III. Bd., Dietz-Verl. Bln 1947, Herausgeb. v. Friedrich Engels, S. 35.

gewesen ist¹⁴, so kann man ihn doch nicht allzu idealisierend zum „hansischen Menschen“ schlechthin erklären und den Niedergang der Hanse damit begründen, daß „der hansische Mensch kleiner geworden ist“¹⁵; denn, wie A. v. Brandt mit Recht betont hat, die erstaunliche Energie, mit denen die Hansen auch noch im 17. Jahrhundert neue Wege suchten, sei es in der Portugal- und Spanienfahrt, der Fahrt in das Mittelmeer oder nach Grönland, beweise, „wie gesund und lebenskräftig trotz allem die Seestädte damals waren“¹⁶.

Hinter dem Kaufmann steht die vielgliedrige, breite Schicht der Handwerker, mit ihm bildet sie die städtische Kommune. Zu den Handwerkern, die durch ihrer Hände Arbeit dazu beitrugen, daß sich die Hansen zu Herren der Meere zwischen Nowgorod und Brügge machen konnten, gehörten auch die Schiffbauer. Sie gaben dem Handel und der Seeschifffahrt das wichtigste Produktionsmittel und der hansischen Seemacht die wirksamste Waffe, das Schiff, mit dem die Hansen die Meere eroberten. Sie vor allem stehen im Mittelpunkt unserer Untersuchungen.

¹⁴ F. Rörig: Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum, in: Vom Werden und Wesen der Hanse, Leipzig 1940, S. 73 ff.

¹⁵ F. Rörig: Die geistigen Grundlagen der hansischen Vormachtstellung, in: HZ 139, 1929, S. 242 ff.

¹⁶ A. v. Brandt: Lübecker Überseefahrer im 17. Jahrhundert, in: ZVLG XXX, 1939, S. 172 ff.

ERSTES KAPITEL

Schifffahrt und Schiffbau in ihren wechselseitigen Beziehungen¹

Auf welchen Gebieten auch immer man sich der hansischen Geschichte nähert, immer ist sie „meerbezogen und meerbedingt“², „vom Meer aus wurden die Städte ins Land gegründet“³, und das Streben ihrer Gründer, deutscher Fernkaufleute vom Niederrhein, aus Westfalen und Niedersachsen, zielte von Anfang an auf die Beherrschung der Ostsee. Das war nur möglich, weil hinter ihnen die organisierte Kraft der deutschen Stadtkommunen stand und weil sie im Besitz des überlegenen Schiffstyps waren, „des Koggen, wie ihn die Friesen an der Nordsee entwickelt haben mögen“⁴. Der Kogge⁵ verdrängte die Schiffstypen der skandinavischen und slavischen Bauernkaufleute und verschaffte den Hansen das wirtschaftliche und politisch-militärische Übergewicht im Ostseeraum und später darüber hinaus auf allen nord-europäischen Meeren zwischen Reval, Bergen und Brügge. Die Siegel einer Reihe von Hansestädten, wie etwa Lübeck, Wismar, Stralsund, Danzig und Elbing, zeigen, daß die Hansen sich der Bedeutung des Schiffes durchaus bewußt gewesen sind⁶.

Luise von Winterfeldt hat die erhobene Schwurhand im ältesten Siegel von Lübeck aus dem Jahre 1226 sehr schön als Symbol der Coniuratio, des

¹ Der vorliegende Abschnitt beruht im wesentlichen auf literarischen Quellen. Ihre Ergebnisse wurden soweit benutzt, wie sie für den Zweck dieses einleitenden Kapitels dienlich erschienen.

² Fritz Rörig: Das Meer und das europäische Mittelalter, Festschrift Heinrich Reincke, ZVHG, XII. Bd., Hamburg 1951, S. 1. In diesem Zusammenhang natürlich auf die Ostseestädte bezogen.

³ Rörig: a. a. O., S. 10.

⁴ Rörig: Rheinland-Westfalen und die deutsche Hanse. HGBI 58, 1939, S. 21.

⁵ Hinsichtlich des grammatischen Gebrauchs des Wortes „Kogge“ folge ich Heinsius, a. a. O., S. 69 ff., sage also „der Kogge“.

⁶ Vgl. etwa bei P. Heinsius: Das Schiff der hansischen Frühzeit. Weimar 1956, Tafel IX, Abb. 19 und 20, Tafel VIII, Abb. 17, Tafel X, Abb. 21.

Ausgangspunkts der städtischen Kommune interpretiert⁷. Wir glauben, nicht zuviel hineinzudeuten, wenn wir Schiff und Coniuratio in unmittelbare Beziehung setzen: Die progressive soziale Organisationsform des Städtebürgers und das Hauptproduktionsmittel des auf die Eroberung der Ostsee hinstrebenden Fernkaufmanns bilden Fundament und Ausgangspunkt der han-sischen Geschichte.

Schiffbau und Seehandel sind untrennbar miteinander verbunden und be-dingen sich wechselseitig⁸. Auf der einen Seite produziert der Schiffbau das wichtigste Hilfsmittel der Seeschifffahrt, andererseits beeinflussen die Bedürf-nisse des Handels die Schiffstypen und führen zur Ausbildung der mannig-faltigsten Typen, die sich ihrerseits wieder den besonderen landschaftlichen und verkehrsgeographischen Bedingungen anpassen⁹, so daß sich landschafts-gebundene Sonderformen entwickeln können¹⁰. Daneben spielen selbstver-ständiglich noch andere Faktoren bei der Ausgestaltung und Weiterbildung der Schiffstypen eine Rolle, wie Hochseefischerei, seestrategische und -taktische Erwägungen, See- und Küstenverhältnisse und in manchen Fällen auch sozial-ökonomische Verhältnisse. So weist zum Beispiel van Konijnenburg dar-auf hin, daß der im Mittelmeer so verbreitete Galeerentyp, das von Sklaven und Sträflingen geruderte Schiff, in den nordeuropäischen Seeraum keinen Eingang gefunden hat, weil den auf Prinzipien der Genossenschaft und bür-gerlicher Freiheit gegründeten Seestädten des Nordens die Institution der mit Sklaven betriebenen Schifffahrt zutiefst fremd war¹¹. Der Kogge¹² blieb

⁷ Luise von Winterfeldt: Versuch über die Entstehung des Marktes und den Ur-sprung der Ratsverfassung in Lübeck. ZVLG, Bd. XXV, 1929, S. 434. Zu Coniuratio vgl. Edith Eenen: Frühgeschichte der europäischen Stadt. Bonn 1953, S. 175 ff., bes. S. 178.

⁸ Vgl. Walther Vogel: Zur Geschichte des Schiffbaus und des Seewesens. ZVLG, XVI, 1914, S. 265.

⁹ P. Heinsius: a. a. O., S. 57/69.

¹⁰ Heinsius: ebenda.

¹¹ van Konijnenburg: a. a. O., S. 52.

¹² Über die Herkunft des Koggen besteht in der Forschung auch heute noch keine völlige Einmütigkeit. Während Hagedorn: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffs-typen bis ins 19. Jahrhundert — Berlin 1915 — sich gegen eine Annahme der Her-kunft des Koggen aus Friesland wendet, und Alexander Bugge in der Besprechung des Hagedorn'schen Werkes in der ZVLG, Bd. XIX, 1917, S. 109 ff., den Koggen unter nordischen Einfluß entstanden sein wissen will, nach ihm sei der Koggentyp der Ostsee vielleicht unter gotländischem Einfluß entstanden (s. 114), ist Walther Vogel: Seeschifffahrt, a. a. O., S. 93, Anm. 4, der Meinung, der Schiffstyp des Koggen sei in Friesland entstanden. Der Auffassung Vogels folgen auch A. v. Brandt: Der Einfluß der Seemacht auf die ältere deutsche Geschichte, ZVLG, XXIX, 1937,

vom 12. bis 14. Jahrhundert der beherrschende Schiffstyp der nordeuropäischen Meere und drang darüber hinaus durch Vermittlung der westfranzösischen Seefahrer zu Beginn des 14. Jahrhunderts in das Mittelmeergebiet ein. Hier setzte er sich gegenüber den im Mittelmeer gebräuchlichen schweren Lastschiffstypen durch, so daß Venezianer, Genuesen und Katalanen in Zukunft auch Schiffe nach dem Koggentyp bauten, wobei sie allerdings diesen Schiffstyp nach eigenen Bedürfnissen umgestalteten¹³. Um 1400 wurde der Kogge allmählich durch einen neuen Schiffstyp ersetzt, der den veränderten Anforderungen des Handels besser entsprach, durch den Hulk oder Holk. Solange der Seeverkehr sich im wesentlichen mit dem Transport hochwertiger, aber geringen Laderaum beanspruchender Waren, wie Tuche, Bernstein, Wachs, Pottasche usw. beschäftigte, genügten die Koggen allen Anforderungen. Im 15. Jahrhundert jedoch verlagerte sich das Schwergewicht der begehrten Waren zunehmend auf Massengüter: Getreide, Salz, Holzwaren, die in den gewerblich hochentwickelten und verhältnismäßig dicht bevölkerten nordwesteuropäischen Ländern, vor allem aber in den Niederlanden immer unentbehrlicher wurden. Die bisher in der Seeschifffahrt gebräuchlichen Koggen genügten nicht mehr für die neuen Bedürfnisse des Seehandels und wurden zunehmend durch den größeren Holktyp¹⁴ ersetzt. Die Bezeichnung „Koggen“ verschwindet allmählich aus den Quellen.

S. 65 ff., bes. S. 71/73. Ebenso wie auch Rörig: a. a. O., S. 21. Eine neue These hinsichtlich der Entstehung des Koggen bringt P. Heinsius: Schiff der hansischen Frühzeit, S. 213 ff. Nach ihm soll der Koggen gemäß den Bedürfnissen des deutschen Fernkaufmanns in der Ostsee entwickelt worden sein nach dem Vorbild des Bauverfahrens bei niedersächsischen Bauernhäusern. Ein friesisches Vorbild wird nicht angenommen. Vgl. zu dieser These meine Besprechung. ZfG V, 1957, H. 2, S. 404 f. Die neue Version zur Entstehung des Koggen bringt Hans Kuhn in seiner Besprechung zu P. Heinsius: Schiff der hansischen Frühzeit in HGBll 75, 1957, S. 98 ff. Er greift die These von A. Bugge wieder auf und nimmt einen starken Einfluß der nordischen Schiffbautechnik an (S. 101).

¹³ Heinsius: a. a. O., S. 78, Anm. 2, und 79.

¹⁴ Über den Unterschied zwischen Koggen und Holk besteht keine völlige Klarheit. Bernh. Hagedorn: Schiffstypen, S. 43, 46, 50 und 52, sieht den einzigen Unterschied zwischen Koggen und Holk außer der Größe darin, daß die Holkschiffe Kastele trugen, „die beim Koggen ganz fehlen konnten“. Nach Hagedorn ist der Holk kein eigentlich neuer Typ. Er sei vermutlich in Preußen entwickelt worden, dessen Bedürfnisse nach Export der hier produzierten Getreidemassen den Bau großer Schiffe nötig machte und dessen Städte „damals im Bau von großen Seeschiffen den anderen deutschen Seeplätzen weit voraus waren“ (S. 46). Anders dagegen P. Heinsius: a. a. O., S. 222: Das Holkschiff, das ursprünglich ein flachbodiges Schiff gewesen sei, sei mit dem Koggen zu einem neuen Schiffstyp verschmolzen. Dadurch, daß die Schiffbauer den breiten, flachbodigen Holk mit Steven und Kiel des Koggen ver-

Der Holktyp bestimmte über Jahrhunderte die Spantrisse unserer nord-europäischen Lastschiffe. Die Entwicklung des Holktyps zeigt sehr anschaulich, wie eng Schiffbau und Seehandel einander bedingen, wie auf der einen Seite die Forderungen der Kaufleute und Schiffer die Techniker veranlaßte, neue Schiffbauformen zu entwickeln, die den Bedürfnissen des Handels besser gerecht wurden, wie aber auf der anderen Seite dieser neue, technisch höher entwickelte Schiffstyp die rasche Steigerung des Seehandels ermöglicht, ein Vorgang, der weitreichende wirtschaftliche und politische Folgen innerhalb der Hanse nach sich ziehen sollte. Die Interessen der preußischen Städtegruppe und des hinter ihr stehenden Deutschen Ordens gerieten auf Grund der sich schnell steigernden Ausfuhr nach den westeuropäischen Staaten in wachsenden Widerspruch zu den Interessen der in der Hanse führenden lübisch-wendischen Städtegruppe¹⁵ und schwächten das innere Gefüge des an sich schon lockeren Bundes der hansischen Seestädte, der, wie bekannt, ja nur einen „corpus in privilegiis“ bildete und als „Interessengemeinschaft . . . nur dann und soweit funktionierte, als die Interessen der jeweils beteiligten Städte sich deckten oder doch durch Verhandeln zur Übereinstimmung gebracht werden konnten“¹⁶. Die Entwicklung des Holktyps ist ein Musterbeispiel für die Methode der Schiffbauer, praktisch, empirisch unter Anlehnung an bewährte Muster neuartige Schiffformen zu entwerfen. So ist der Holk kein grundsätzlich neuer Typ, sondern die Summe dessen, was in der Praxis erprobt und für gut befunden worden war. Im übrigen hat es einen allgemeinen, einheitlichen Typ des Holks nicht gegeben, sondern je nach den besonderen wirtschaftlichen Zwecken gab es besondere Formen¹⁷, wie überhaupt, bei dem gänzlichen Fehlen allgemeiner wissenschaftlicher Methoden, dem Können und der Erfahrung der Schiffbauer völlig freie Hand gelassen wurde, so daß sich kaum zwei Schiffe völlig geglichen haben sollen. Die eigentliche Umwälzung im Schiffbau vollzog sich um die Mitte des 15. Jahrhunderts mit der Einführung der Kraveel-Bauweise (karweel, kraviel). Darunter ver-

sahen, erhielten sie zwar ein Schiff, das hinsichtlich seiner Segelfähigkeit hinter den Koggen zurückblieb, gewannen dafür aber ein hochseetüchtiges Lastschiff, das wirtschaftlich wesentlich rentabler war als sein Vorgänger. Nach Heinsius zeige das Siegel von Danzig 1400, wie Koggen und Holk zu einem neuen Typ verschmolzen seien.

¹⁵ Vgl. hierzu Friedel Vollbeh: Die Holländer und die Deutsche Hanse, Pflingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, 1928, ferner E. Daenell: Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert, HGBII, Jg. 1903/04, S. 3 ff.

¹⁶ A. v. Brandt: Das Ende der hanseatischen Gemeinschaft, HGBII 74/1956, S. 65.

¹⁷ Vgl. F. Jorberg: Beiträge zum Studium des Hanseschiffes, ZVLG, XXXV, Jg. 1955, S. 57.

steht man, daß die Planken der Schiffe nicht mehr wie früher dachziegelartig übereinanderlagen, sondern daß die Schiffbauer die Schmalseite der Planken wie Ziegelsteine aufeinandersetzten¹⁸. Durch diese Art der Beplankung konnte die Größe der Schiffe und damit die Seetüchtigkeit und vor allem ihre Rentabilität wesentlich erhöht werden. Ein weiterer Vorteil war, daß eines der ärgsten Übel der Schiffe, ihre Undichtigkeit, die viele Katastrophen herbeigeführt hatte, wesentlich gemindert wurde. Wenn man sich vorstellt, daß im Mittelalter die Planken mit der Axt aus dem Stamm gehauen wurden, daß das ganze Schiff, wie man sagte, „mit dem Beil gemacht wurde“, eine „Millimeterarbeit“ so gut wie unmöglich war, wird man sich nicht wundern können, daß trotz großer Mühe zahlreiche Unzulänglichkeiten hinsichtlich der Wasserdichte bestanden. Wenn man dann noch egoistische Gewinnsucht einzelner Schiffbauer und Nachlässigkeit hinzufügte, kann man sich vorstellen, wie häufig Schiffe zu Grunde gegangen sind. Uns scheint die Beschwerde des deutschen Kaufmanns in Brügge im Jahre 1412 beim Danziger Rat wegen des „ruchlosen Bauens“ der Schiffe weniger darauf hinzuweisen, daß die Schiffbauer leichtsinnig und nachlässig bauten, als vielmehr darauf, daß die Schiffbauer mit der bisherigen Technik einfach nicht mehr in der Lage waren, immer größere Schiffe nach der alten Beplankungsart zu bauen und gleichzeitig die Forderungen der Betriebssicherheit einzuhalten. Nach Einführung der Kraveelbauweise konnte der Schiffbauer nicht nur die Planken besser einpassen, sondern auch besser abdichten (kalfatern), da nunmehr die Außenhaut glatt wurde. Es war bei großen Schiffen sogar möglich, zwei Plankenlagen übereinander zu legen. Zum Schutz der Schiffswände wurden nunmehr auch Berghölzer angebracht, die charakteristisch für das Aussehen der kraveelgebauten Schiffsrümpfe sind. Mit der Einführung der Kraveelbauweise wurde auch die Takelage wesentlich verbessert. Im Gegensatz zu der landläufigen Vorstellung vom Aussehen eines Koggen besaß der Kogge nur einen Pfahlmast mit einem großen, viereckigen Segel¹⁹. Gleichzeitig mit der Kraveelbeplankung wurde auch das dreimastige Schiff nach Nordeuropa eingeführt. An Stelle des einen Mastes hatte das schwere Lastschiff nunmehr drei: Fock-, Groß- und Besan-Mast. Jeder Mast trug ein Segel²⁰. Die Vorteile dieser neuen Takelage liegen auf der Hand, nicht nur, daß die Kraveel-Schiffe schneller segelten, sondern sie lagen auch viel besser am Wind und konnten

¹⁸ Vgl. B. Hagedorn: Schiffstypen, a. a. O., S. 56.

¹⁹ Vgl. P. Heinsius: a. a. O., S. 81 und 157. Vgl. auch die Abbildungen Nr. 27–41, S. 55–68.

²⁰ Vogel: Seeschiffahrt, a. a. O., Tafel IV, nach S. 496, die die Abb. eines dreimastigen Kraveels um 1475 zeigt, wahrscheinlich den „Peter von Danzig“.

ihn besser ausnutzen. Es ist eine bekannte Tatsache, daß vorher häufig ganze Flotten stilliegen und auf günstigen Wind warten mußten und damit kostbare Zeit verloren.

Der Kraveeltyp hat seinen Ursprung im Mittelmeer, in der iberisch-portugiesischen Caravelle, deren Bauweise sich über die Bretagne nach Holland und von dort weiter in die Ostsee ausbreitete. Als „Caravela“ wurde ursprünglich in Portugal im 13. Jahrhundert ein kleines Schifferboot bezeichnet²¹. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts war die Caravelle in der Bretagne bereits die Bezeichnung für große, dreimastige Segelschiffe. Zur gleichen Zeit wurden die ersten Kraveel-Schiffe bereits in den Niederlanden gebaut, 1438/40 in Sluis, 1459 in Seeland in Zirikzee, 1462 in Hoorn. Bezeichnend für die Methode des Schiffbaus ist die Tatsache, daß die erste Caravelle in Zirikzee von einem Bretonen gebaut wurde²². Es war damals und später durchaus üblich, daß man sich neue Schiffstypen von denen Vorbauen ließ, die sie zuerst entwickelt hatten, und sie dann nachbaute. Ein Musterbeispiel dieser Art der Einführung einer neuen Bauweise ist die Geschichte des „Peter von Danzig“, des „Grooten Kraveels“, des „mächtigsten Kriegsschiffes seiner Zeit“. Dieses ursprünglich bretonische Schiff wurde „der Anstoß zu einer folgenreichen Umwälzung“²³. Der „Peter von Danzig“ wurde das allgemein in der Ostsee nachgeahmte Baumuster und hat die besondere Blüte des Danziger Schiffbaus eingeleitet. Bereits 1475 wurden in Danzig zwei Schiffe nach seinem Vorbild gebaut, auch Ausländer, so Italiener²⁴ ließen gern in Danzig bauen.

Mit dem Aufkommen des Kraveel-Typs verlagerte sich das Schwergewicht der schiffbautechnischen Entwicklung immer mehr nach Westeuropa, wo die Holländer zunehmend die Führung im Schiffbau übernahmen. Das heißt nun nicht, daß die Hansen etwa schlechtere Schiffe gebaut hätten, im Gegenteil, die Schiffbauer in Danzig²⁵, Lübeck und Hamburg waren berühmt wegen der Qualität der von ihnen gebauten Schiffe. Heinrich VIII. Tudor ließ mit Vorliebe in der Ostsee Schiffe bauen oder kaufte Schiffe und ließ sie in England

²¹ Vgl. Hagedorn: a. a. O., S. 56, Vogel: a. a. O., S. 475, Anm. 1.

²² Hagedorn: a. a. O., S. 58.

²³ Zum „Peter von Danzig“ vgl.: Vogel: a. a. O., S. 475, vgl. auch Anm. 2, ferner Hagedorn: a. a. O., S. 59, 63 und 68, Hanserecesse (v. d. Ropp), Bd. VI, Nr. 529 bis 559.

²⁴ Vgl. Hagedorn: a. a. O., S. 68, Anm. 3.

²⁵ Vgl. Charlotte Braemer: Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter, Zs. d. westpr. Gesch. Vereins, H. 63, 1922, S. 32–93, bes. S. 63 u. 64, Anm. 2, s. auch Hagedorn: S. 69/70.

nachbauen²⁶. Aber die Zeiten, in denen die hansischen Koggen die Meere beherrschten, waren dahin. Die Hansen waren, schiffbautechnisch gesehen, die Empfangenden und somit in die Verteidigung gedrängt. Der von Rörig scharf herausgearbeitete Umschwung in der hansischen Politik, der sich nach 1370, dem Jahr des Stralsunder Friedens, anbahnte²⁷, läßt sich auch hinsichtlich des Schiffbaues verfolgen. Auf den Hansetagen des 15. Jahrhunderts erscheint in den Tagesordnungen ein Punkt, der auf den Zusammenkünften des 14. Jahrhunderts gefehlt hatte: eine hansische Schiffbaupolitik²⁸. Das ist ein Zeichen dafür, daß sich die Hansestädte nunmehr der Tatsache bewußt wurden, welche Bedeutung dem Schiff und dem Schiffbau in ihrer See- und Handelspolitik zukam. Noch glaubten sie, die unangenehme Konkurrenz der Holländer dadurch ausschalten zu können, daß sie den „Buten-Hansen“ den Bau von Schiffen in den Hansestädten nicht gestatteten und daß sie Schiffspartnerschaften zwischen Hansen und Holländern verboten.

Aber schon allein, daß diese Verbote immer wiederholt werden mußten und daß sie schließlich, weil ohne Wirkung, stillschweigend fallen gelassen wurden, beweist, daß es sich hier letztlich um wirkungslose Demonstrationen handelte, da die Verbote nicht eingehalten wurden; denn von einer „Interessengemeinschaft“ war nur noch in wenigen Fällen die Rede²⁹. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts ist aus einer hansischen Schiffbaupolitik eine Schiffbaupolitik der verschiedenen Städte geworden, deren Bestreben dahin ging, nicht nur den Außenhansen, den Fremden, sondern überhaupt jeden, der nicht Bürger der Stadt war, vom Schiffbau auszuschließen. Nur Danzig machte hierin eine Ausnahme. In Danzig wurden ständig Schiffe für Fremde

²⁶ Vgl. K. Reinhardt: Modellrekonstruktion des „Adler von Lübeck“, ZVLG, XXIX, 1937, S. 310.

²⁷ Rörig: Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden 1370, in: F. Rörig: Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte, Breslau 1928, S. 139 ff.

²⁸ HR I/3, Nr. 425, 8; HR I/6, Nr. 68 A, §§ 41, 42, 48; HR I/6, Nr. 68 B, § 28; HR I/6, Nr. 557, § 32; HR I/7, Nr. 576; HR I/7, Nr. 800, §§ 8, 24, 25; HR I/8, Nr. 59; HR II/1, Nr. 32, §§ 20, 24, 29, 30; HR II/1, Nr. 393, § 5; HR II/1, Nr. 403; HR II/2, Nr. 434, § 25; HR II/2, Nr. 421, § 4; HR II/2, Nr. 439, §§ 22, 29; HR II/2, Nr. 608, § 15; HR II/3, Nr. 348, § 4, Nr. 78, § 2; HR II/4, Nr. 496, § 8; HR II/5, Nr. 21, § 14; HR II/6, Nr. 356, §§ 17, 32, 73; HR II/7, Nr. 367; HR II/7, Nr. 379; HR II/7, Nr. 338, § 189, 6; HR II/1, Nr. 367; HR II/4, Nr. 79, §§ 50–56; HR III/5, Nr. 243, §§ 116, 117, 119, 120, 81; HR III/7, Nr. 413; HR III/9, Nr. 131.

²⁹ Charakteristisch ist die Beschwerde des Kaufmanns von Brügge an die Versammlung zu Lübeck 1471 darüber, daß die Hansen Gesellschaft und die Schiffsparten hielten mit Brabantern, Holländern und Seeländern: „Wormede he denne de privilegia solde vordedigen“! HR II/7, Nr. 338, § 189, 3.

aller Nationen gebaut, und alle Bemühungen der anderen Städte, den „blühenden Schiffbau Danzigs für fremde Rechnung“³⁰ zu unterbinden, scheiterten an den besonderen Handelsinteressen Danzigs³¹ und des hinter ihm stehenden Deutschen Ordens, für die die Handelsbeziehungen mit den westeuropäischen Nationen lebensnotwendig waren.

In der allgemeinen Entwicklung des Schiffbaues und der Schiffstypen änderte sich bis in die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts nur wenig, abgesehen davon, daß die Schiffe größer gebaut wurden, um den steigenden Anforderungen nach Getreide und sonstigen Rohstoffen zu genügen. Bemerkenswert große Schiffe wurden in Lübeck gebaut, hier seien erwähnt der „Salvator“, der „Jesus von Lübeck“³² und der „Adler von Lübeck“³³. Mit diesen Schiffen beginnt sich im Schiffbau, ausgehend vom Ende des 15. Jahrhunderts, eine Teilung in Handels- und Kriegsschiffe anzubahnen. Während des gesamten Mittelalters war es gebräuchlich, Handelsschiffe im Falle eines Krieges als Kriegs- und Kaperschiffe zu verwenden³⁴. Seit 1500 etwa erhielten die Schiffe Stückpforten für die Schiffsgeschütze, eine Neuerung, die für die Schiffskonstruktion wesentliche Veränderungen mit sich brachte³⁵. Im allgemeinen aber setzte sich die Teilung der Schiffe in Handels- und Kriegsschiffe erst im 17. Jahrh. durch³⁶. 1552–1558, im ersten englisch-holländischen Seekrieg, bauten die Holländer die erste aus reinen Kriegsschiffen bestehende Flotte. Von besonderer Bedeutung für unsere Betrachtung über die Beziehung zwischen Schifffahrt und Schiffbau ist die Entwicklung der Fleute³⁷, die, ähnlich wie 150 Jahre früher das Kraveel, gegen Ende des

³⁰ Vgl. Ch. Braemer: a. a. O., S. 64, Anm. 2, s. auch Baasch: Beiträge, S. 197 ff., vgl. ferner E. Daenell: Der Ostseeverkehr und die Hansestädte von der Mitte des 14. bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts, HGBII 1902, S. 3 ff., bes. S. 21.

³¹ 1474 beschwerten sich die in Lübeck versammelten Ratsendeboten bei Danzig, daß in Danzig viele schwere Schiffe an Holländer verkauft oder für Holländer und andere Außenhansen gebaut würden. HR II/7, auch: HR III/5, Nr. 252, § 85, HR III/8, Nr. 33, § 30; HR II/6, Nr. 367, 547; HR II/1, Nr. 533; HR II/1, Nr. 437.

³² Vgl. K. Reinhardt: Die Karacke „Jesus von Lübeck“, ZVLG, XXXI, 1941, S. 79 ff.

³³ Vgl. K. Reinhardt: Modellrekonstruktion, a. a. O., 1937, S. 293 ff.

³⁴ Vgl. den schon mehrfach erwähnten „Peter von Danzig“, der unter der Führung Paul Benekes ein gefürchteter und weithin berühmter Kaper wurde. HR II/6, Nr. 529–559.

³⁵ Vgl. hierzu van Konijnenburg: S. 47. K. nimmt an, daß die Erfindung der Stückpforten in Brest durch den französischen Schiffbauer Descharges gemacht worden ist.

³⁶ Konijnenburg: a. a. O., S. 51.

³⁷ Vgl. Hagedorn: Schiffstypen, S. 102 ff., Vogel: Zur Geschichte des Schiffbaues, a. a. O., S. 264/70.

16. Jahrhunderts eine Umwälzung im Schiffbau und in der Seeschifffahrt hervorrief. Mit der Fleute ging die Führung im Schiffbau endgültig auf die nördlichen Niederlande über³⁸. Die Fleute und ihr Vorgänger, das in der Zuidersee entwickelte Vlieboot³⁹, zeigen besonders augenfällig, wie sich der Schiffbau den Erfordernissen des Handels anpaßt. Es ist in diesem Zusammenhang nicht weiter notwendig, auf die technischen Einzelheiten der Fleute einzugehen. Sie wurde entsprechend den besonderen Bedingungen der Wasser- und Küstenverhältnisse in den nördlichen Niederlanden gebaut, die einen geringen Tiefgang erforderten, und nicht zuletzt auch deshalb, um in den Zielhäfen, deren Wasserverhältnisse ebenfalls ungünstig waren, das zeitraubende und kostspielige Umladen auf Schuten zu vermeiden. Durch Veränderung der Proportionen zwischen Länge und Breite zugunsten der Länge⁴⁰ und durch die höheren Masten, durch die Dreiteilung der Masten⁴¹ und die entsprechende Unterteilung der Segelflächen konnten die Schiffe wesentlich schnellere Fahrten machen⁴² und erforderten geringere Besatzungen. Charakteristisch für die Fleuten aber waren die Formen, dergestalt, daß die Spanten oben sehr stark nach innen eingezogen wurden, so daß das Deck sehr schmal wurde. Der Grund für diese eigenartige Bauform liegt in der Art, wie seit 1577 beim Passieren des Sundes der Zoll berechnet wurde⁴³. Die geschäftstüchtigen holländischen Kaufleute und Schiffer erkannten selbstverständlich sehr bald die Möglichkeit, den Zoll zu hintergehen, indem sie das Deck, wie oben angeführt, außerordentlich, ja geradezu grotesk schmal machten⁴⁴. Ein so genauer Sachverständiger wie Nicolaes Witsen bemerkt hierzu: „Het uibreucken deser scheepen voorn en achter bracht hier in den schipper profijt aan dat ze vele goederen meer stouden als die maat der scheepen hielt“⁴⁵, d. h. das Schiff konnte mehr laden, als es das Eichmaß angab. Als

³⁸ v. Konijnenburg: a. a. O., S. 45.

³⁹ Hagedorn: a. a. O., S. 92 ff.

⁴⁰ 4,5 und 6 : 1 statt wie bisher üblich 3 : 1, vgl. Vogel: ebenda, S. 269.

⁴¹ Nach Konijnenburg: a. a. O., S. 46, soll diese Erfindung 1590 von dem Enkhuizenener Bürger Kryn Wouterz gemacht worden sein.

⁴² Nach Hagedorn: a. a. O., S. 99, passierte ein niederländisches Schiff 1570 achtmal den Sund, 1585 waren es bereits 25 Schiffe, 6 Schiffe brachten es sogar auf neun und zehn Durchfahrten.

⁴³ 1577 berechneten die Dänen bei der Passage des Sundes die Fassungskraft eines Schiffes nach seiner Länge und Breite in Höhe des Decks und nach der Tiefe des Laderaums im Mittelschiff, da man in jener Zeit außerstande war, den Rauminhalt eines Schiffes rechnerisch exakt zu bestimmen.

⁴⁴ Der Querschnitt der Spanten war fast kreisrund.

⁴⁵ Nicolaes Witsen: *Aeloude en hedendaegsche schepsbouw en bestier*, Amsterdam 1671.

1666 der Vertrag von 1577 geändert⁴⁶ und der Zoll nun nach anderen Methoden berechnet wurde, verschwanden auch sofort die Auswüchse in der Bauart der Fleute, und man behielt nur die Bauprinzipien bei, die allgemein vorteilhaft waren. Im Besitz der Fleute „eroberten sich die Niederländer in einem Siegeszug ohnegleichen den Frachtenmarkt Europas“⁴⁷. Sie hat sich allerdings vollständig und dauernd nur in der Ost- und Nordsee durchgesetzt. Schon nach relativ kurzer Zeit wurde die Fleute in Lübeck nachgebaut. Aus den Eintragungen im Lübecker Lastadienbuch⁴⁸ geht hervor, daß die Schiffer dazu übergingen, zahlreiche Schiffe um mehrere Fuß verlängern zu lassen, um die Proportionen zwischen Länge und Breite den Abmessungen der Fleute anzupassen⁴⁹. Erst im Jahre 1617 wird in Lübeck durch den Schiffbaumeister Karsten Dettmers das erste Schiff vom Typus der Fleute gebaut⁵⁰. Mit den Fleuten hatten die niederländischen Schiffbauer die schiffbaulichen Grundlagen speziell der Handelsschiffe geschaffen, die im wesentlichen bis zur Entwicklung des Klippertyps⁵¹ in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Bau der Segelschiffe ihre Geltung behielten⁵². Bis in das 18. Jahrhundert hinein behaupteten die Holländer die unbestrittene Führung im Schiffbau und blieben in der Praxis unübertroffen, Holland wurde und blieb „die Werft Europas“, die vielbewunderte und nachgeahmte Schule der praktischen Schiffbaukunst. Erst gegen Ende des 17. und dann weiter in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ist die große Periode der holländischen Schiffbaukünstler vorüber, und die Führung im Schiffbau geht an die Franzosen über. Die Gründe dafür sind, wie bei allen historischen Erscheinungen, sehr verschiedenartiger Natur, so daß im einzelnen nicht abgewogen werden kann, welcher Grund vorherrschend gewesen ist. Einer der wesentlichsten Gründe

⁴⁶ Siehe Anm. 43.

⁴⁷ Vgl. Vogel: Schiffbau, a. a. O., S. 269.

⁴⁸ Hanse-Archiv Lübeck, Lastadienbuch von 1597–1642, Handschriftensammlung 320 a.

⁴⁹ HAL, Lastadienbuch, fol. 92 u. ö.

⁵⁰ HAL, Lastadienbuch, fol. 92: Anno 1617, den 6. Nouembris hefft Kersten Dettmers Thymmermeister ein Schip von 32 Ele Keleß up de Nye Ar d t h tho Bouwente angesecht ... so ist ehe dennoch wegen daß Nyen Munsters vor ditt Mal ehm gegeuven“.

⁵¹ Der Klipper wurde in den USA gegen Ende der 50er Jahre des 19. Jahrhunderts als eine der Folgen des Goldrush in Kalifornien entwickelt. Der Erfinder dieses neuen Types ist im wesentlichen der Bostoner Schiffbauer Donald MacKay, dessen Schiffe „Flying Cloud“ und „Sovereign of Seas“ 1851 den Schiffbau revolutionierten.

⁵² Der Kriegsschiffbau ging entsprechend seinen besonderen Bedingungen andere Wege.

scheint mir darin zu liegen, daß der holländische Schiffbau den entscheidenden Schritt vom handwerklich-konventionellen zum wissenschaftlichen Schiffbau nicht machte; denn es ist bezeichnend, daß die berühmten Werke des Cornelius van Yk⁵³ und des Nicolaes Witsen⁵⁴ über den praktischen Schiffbau dieser Zeit den Schiffbau lediglich unter historischen und praktischen Gesichtspunkten erläuterten, d. h. letzten Endes nur schriftlich festhielten und in Regeln zusammenfaßten, was Erfahrung und Überlieferung sie gelehrt hatten. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts häuften sich die Klagen über die minderwertige Qualität der in Holland gebauten Schiffe und die geringen Fähigkeiten der holländischen Schiffbauer⁵⁵. Es wurde geklagt, daß die Schiffbauer, die Kriegsfahrzeuge für den Staat herstellten, „nur noch gewöhnliche Marinezimmerleute wären“, daß die Zimmerleute keine theoretischen Kenntnisse besäßen und daß „die Schiffe nicht anders als mit der Axt gebaut würden“⁵⁶. Daneben gab es natürlich noch eine Reihe anderer Gründe, unter ihnen wohl am wichtigsten die Zustände in den holländischen Küsten- und Wasserverhältnissen. Die ständig zunehmende Versandung und Verflachung der Flußmündungen⁵⁷ zwang die holländischen Schiffbauer, ihre Schiffe flach und breit zu bauen und ihre Größe zu beschränken, so daß die von ihnen gebauten Schiffe naturgemäß hinter den Schiffen der Engländer und Franzosen, die größer und schärfer auf Kiel gebaut werden konnten, zurückbleiben mußten. Die Führung im Schiffbau ging im Verlauf des 18. Jahrhunderts unbestritten in die Hände der Franzosen über. „Den Franzosen fällt die Ehre zu, der Schiffbaukunst wissenschaftliche Regeln gegeben zu haben ... Alle Völker, sogar die Engländer und Holländer, haben sich nach ihren Grundsätzen gerichtet“⁵⁸. Französische Mathematiker und Physiker waren es vornehmlich, die die theoretischen Grundlagen des Schiffbaues entwickelten und ein neues Zeitalter der Schiffbaukunst einleiteten⁵⁹. Es muß allerdings betont werden,

⁵³ Cornelius van Yk: *De Neederladsche Scheepsbouw-Konst*. Open Gestelt, Delft 1697.

⁵⁴ Nicolaes Witsen: a. a. O.

⁵⁵ Vgl. v. Yk: a. a. O., Einleitung.

⁵⁶ Hierzu v. Konijnenburg: a. a. O., S. 56/57.

⁵⁷ Wie die Holländer versuchten, dieser Bedrohung Herr zu werden, zeigen die 1691 von Meuwis Bakker aus Amsterdam erfundenen „Seekamele“, mit deren Hilfe die Schiffe gehoben und über seichte und versandete Stellen geführt wurden. Konijnenburg: a. a. O., S. 52.

⁵⁸ Vgl. v. Konijnenburg: a. a. O., S. 59.

⁵⁹ Vgl. dazu die Literaturübersicht bei: C. G. D. Müller: *Anfangsgründe der Schiffbaukunst oder praktische Abhandlung über den Schiffbau*. Aus dem Französischen des Herrn Du Hamel du Monceau nach der Zweyten Ausgabe des Originals über-

daß die wissenschaftlichen Prinzipien des Schiffbaus sich nur sehr langsam durchsetzen und eigentlich erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts allgemeine Anerkennung und Einführung fanden. In diesem Zusammenhang sei ein Exkurs über den Stand der damaligen Schiffbautechnik gestattet, soweit er dem Historiker möglich ist. Grundsätzlich ist hier zu sagen, daß es eine Planung im wissenschaftlich-technischen Sinne bis in das 18. Jahrhundert hinein nicht gegeben hat, und wenn P. Heinsius meint, der Schiffbauer der hansischen Frühzeit habe seine Planung im Kopfe gehabt⁶⁰, so trifft das auch für unsere Zeit durchaus zu. Erst 1642 wird in Lübeck vom angehenden Schiffszimmermeister verlangt, daß er einen Spantenriß anfertige⁶¹. Alle Werke der älteren und neueren Zeit, die sich mit dem Schiffbau des Mittelalters und der frühen Neuzeit befassen, stimmen darin überein, daß sie seinen auf praktischer Erfahrung beruhenden, handwerklichen Charakter hervorheben. Nicolaes Witsen bemerkt, daß sich so wie bei den Menschen so auch im Schiffbau kaum zwei Schiffe völlig geglichen hätten⁶². Bei der Berechnung der Länge und Breite eines Schiffes galt es als Erfahrungsregel, die Breite = $\frac{1}{4}$ der Länge des Schiffes zu nehmen. Aber auch hier gab es nach Gutdünken der Meister Abweichungen⁶³, denn auch die Länge des Schiffes stand im Belieben des Meisters, der es baute⁶⁴. Wie Witsen so lehrte auch v. Yk, daß ein wohlproportioniertes Schiff $\frac{1}{4}$ der Länge eines Schiffes und in der Tiefe, im Holl, $\frac{1}{4}$ weniger als die Weite haben müsse. Aber auch hier handelte jeder nach seiner eigenen Erfahrung und seinem Geschmack. Die für die Pinaß- und Fleutenschiffe des 16. und 17. Jahrhunderts charakteristischen Formen mit ihren weit nach vorn ausladenden Vorderstegen und Gallionen beruhten nach v. Yk auf dem Glauben, daß die Schiffe, um Fahrt zu machen, das Wasser nicht zerteilen dürften, sondern es gleichsam „van een kloven“, „inslorpen“, einschlürfen und unter dem Kiel „durchjagen“ mußten⁶⁵. Für die Form und

setzt. Bln 1791, S. XV ff. Das Müllersche Werk ist eine Übersetzung der 1758 in Paris erschienenen zweiten Ausgabe des Werkes „Elements de l'architecture Vaval ou Trait Pratique de la Construction des Vaisseaux“. Par M. du Hamel du Monceau. — Siehe auch die Literaturübersicht bei: Dr. Johann Georg Krünitz: *Ökonomisch-technologische Enzyklopädie oder allgemeines System der Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirtschaft*, 143. Theil, Bln 1826, S. 419–430. — Krünitz folgt in seinem Artikel über Schiffbaukunst größtenteils der Müllerschen Übersetzung du Hamels. Siehe S. 428.

⁶⁰ P. Heinsius: a. a. O., S. 116.

⁶¹ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1642.

⁶² Witsen a. a. O., S. 65.

⁶³ Witsen: a. a. O., S. 65.

⁶⁴ v. Yk: a. a. O., S. 53.

⁶⁵ v. Yk: a. a. O., S. 56, vgl. Konijnenburg: a. a. O., S. 46 und 50.

den Fall der Steven gab es allerdings auch keine Regeln, sondern sie blieben dem Gutdünken der Meister überlassen. Gerade dieses letzte Beispiel zeigt, wie sehr sich die Schiffbauer dieser Zeit, selbst so routinierte Praktiker wie die Holländer, von bloßen Einbildungen beim Schiffbau leiten ließen. Erst als man später gelernt hatte, den Schiffbau wissenschaftlich zu planen, ging man davon ab, dem Bug diese Form zu geben. Der Vordersteven wurde mehr aufgerichtet und das Schiff erhielt dadurch eine größere Weite⁶⁶. Auch hinsichtlich der Biegung der Spanten, der Schiffsteile, die dem Schiff die Form geben, sein Hauptgerippe bilden, gab es keine festen Regeln⁶⁷. Wie v. Yk bemerkt, „t'komt meest op d'Ondervinding, en Oog vande Meester an“⁶⁸. Während heute vor Beginn des Schiffbaus erst der Spantenriß angefertigt wird, der die Form des Schiffes festlegt, wurden damals die Formen der Inhölzer nach den Centen, Senden oder Arten bestimmt⁶⁹. V. Yk rühmt die Schiffbaukunst der Engländer, die es verstanden hätten, „alle Schiffsinhölzer wie Lieger, Wrangen, Bauchstücke, Piekstücke, Auflanger und Stützen⁷⁰ zu bemallen und bereit zu machen, bevor das Schiff auf dem Stapel stand“⁷¹. Folgte so der Schiffbauer in der Proportionierung des Schiffes, in der Formgebung der Spanten seinem eigenen Ermessen, so bestand andererseits auch keine Übereinstimmung darin, wo das Schiff seine größte Weite erhalten sollte, wo zwischen Vorder- und Achtersteven der Mittel- oder Hauptspant, der die größte Breite bezeichnete, seinen Platz finden sollte. Die Schiffbauer setzten ihn alle auf verschiedene Art. Einige Schiffbauer legten ihn weit nach vorne, da sie glaubten, daß ein vorn weites Schiff schneller segelte als andere⁷². Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts galt es als Regel, den Hauptspant nur wenig vor die Mitte des Schiffes zu setzen⁷³. Unendliche Schwierigkeiten bereitete es den Schiffszimmerleuten, die Tragfähigkeit eines Schiffes zu bestimmen, auf die doch, neben der allgemeinen Seetüchtigkeit des Schiffes, für die Beurteilung der Rentabilität alles ankam. Nirgends zeigt sich die nach

⁶⁶ v. Konijnenburg: a. a. O., S. 50.

⁶⁷ Ebenda: S. 76.

⁶⁸ Ebenda: S. 73.

⁶⁹ Centen „t'sijn die Latten die Schips Fatsoen gewen, na welckers Omloop alle die Inhouten haar Bogt entfangen“. V. Yk, S. 77.

⁷⁰ Alles Einzelteile der Spanten eines Schiffes. Vgl. die Erläuterungen S. 14 ff.

⁷¹ v. Yk: a. a. O., S. 19.

⁷² Anfangsgründe der Schiffbaukunst oder practische Abhandlung über den Schiffbau. Aus dem Französischen des Herrn dü Hamel dü Monceau . . . nach der zweyten Ausgabe des Originals übersetzt von C. G. D. Müller . . . Berlin 1791 (zit. als Müller), S. 148.

⁷³ Müller: a. a. O., S. 247.

Erfahrung und Vorbild vorwärtstastende Art des Schiffbaus eindeutiger als bei den verschiedenen Methoden, die Tragfähigkeit oder Lastenzahl des neugebauten Schiffes zu bestimmen. Über all diesen Berechnungen steht ein „Ungefähr“. Bei dem gänzlichen Fehlen einer wissenschaftlichen Planung war kein Schiffbauer in der Lage, von vornherein zu sagen, wieviel das Schiff tragen werde. Gewiß, die Beispiele anderer Schiffe lehrten, daß ein Schiff von der und der Abmessung ungefähr die und die Tragfähigkeit haben mußte, und wenn man es in der gleichen Abmessung baute, war zu erwarten, daß es die gleiche Ladefähigkeit besitzen würde. Aber, da kein Schiff einem anderen völlig gleich, so daß „zwey einerley Modell nachgebaute Schiffe von gleicher Grösse beträchtlich verschiedene Eigenschaften haben können“⁷⁴, mußten sich beträchtliche Abweichungen ergeben. Wenn in Lübeck die Schiffer den Schiffbau bei der Kämmerei anmeldeten, gaben sie gewöhnlich nur die Länge des Kiels an, und sofern sie die Größe in Lasten hinzufügten, hieß es häufig „ungefähr“. Zuweilen kam es vor, daß ein Schiff nach der Fertigstellung 50 Lasten und mehr größer war, als der Schiffbauer anfänglich geschätzt hatte⁷⁵. Wie konnte man nun die Tragfähigkeit eines Schiffes bestimmen. Nach v. Yk verfahren die Schiffbauer nach zwei Methoden: der erste Weg sei zwar der meistgebrauchte, aber nicht sicherste. Demnach wurden von allen Schiffsarten das jeweils geeignetste herausgesucht, das dann mit genau gewogenen Gewichten bis zur gehörigen Tiefe beladen wurde, wobei man die Zahl der eingeladenen Gewichte aufzeichnete. Danach wurde das Schiff der Länge nach über die Steven, der Breite nach zwischen den Wegerungen⁷⁶ und der Rauntiefe nach von der untersten „uitwating“ an bis zur Höhe der obersten Deckbalken vermessen. Die drei Zahlen wurden miteinander multipliziert und durch die Lastzahl dividiert. Als Ergebnis hatte man dann die Wasserverdrängung des Schiffes⁷⁷. 1636 verordneten die Generalstaaten, daß von allen

⁷⁴ Müller: a. a. O., S. 176.

⁷⁵ HAL, Handschriftensammlung 320^a, Lastadienbuch. Am 8. Mai 1598 sagt Schiffer Johann Bastian ein Schiff an „von 180 Last ungehever“ und macht es am 6. März 1600 frei mit 200 Last (Lastadienbuch fol 4). Am 7. Sept. 1607 macht Schiffer Jochim Vogt ein Schiff von 110 Last frei und zahlt dafür 36 Mr. 12 B lüb. Lastadien- und Rollengeld. „Imfal es wieniger drecht soll widerumb erstadet werden“ (fol. 39). Am 21. Aug. 1628 sagt Claus Bonhoft ein Schiff von 42 Ellen Kiel an „ist freigemacht uff 200 Last thut 74 Mr. 4 B. Dieß Schiff ist von 300 Last!“ (fol. 153). Am 2. März 1630 macht Schiffer Hans Cordes ein Schiff frei mit 230 Last und zahlt dafür 77 Mr. 10 B Lastadien- und Rollengeld. „Dies Schiff soll von 300 Last sein“ (fol. 159).

⁷⁶ Unter Wegerungen oder Balkwegern versteht man die Längsverbindungen eines Schiffes vom Bug zum Heck. Vgl. das Register der bautechnischen Fachausdrücke. S. 14–19.

⁷⁷ v. Yk: S. 319.

Schiffstypen je eines ausgemessen würden. Sie wurden mit Kanonenkugeln so tief beladen, daß sie auch nach fachmännischem Urteil bei steifem Wetter und Wind fahren konnten. Daraufhin wurden die Schiffe wieder entladen und aufgezeichnet, wieviel Lasten sie trugen. Anschließend wurden dann die Schiffe nach obigem Verfahren vermessen.

Die Vermessung lag in den Händen vereidigter Eichmeister⁷⁸. Große Schwierigkeiten bereitete es auch den Schiffbauern, den Wasserspiegel des Schiffes richtig zu legen, d. h. das Schiff so zu bauen, daß es auf dem Wasser richtig „wasserpaß“ lag. Das gelang nicht immer, da es an wissenschaftlichen Konstruktionsverfahren fehlte. Auch hier „begnügen sich die Baumeister mit rohen Schätzungen, mit einem bloßen Ohngefähr, die sie oft in beträchtliche Irrthümer stürzten“⁷⁹. Häufig mußte ein Schiff nach dem Stapellauf erst mit Hilfe von Ballast in die richtige Lage gebracht werden. Dadurch wurde natürlich die Seetüchtigkeit von vornherein beträchtlich vermindert. Auch die Stabilität wurde praktisch dadurch erprobt, daß etwa auf den Kriegsschiffen die Mannschaften erst auf Backbord oder Steuerbord aufgestellt wurden und dann auf die gegenüberliegende Seite laufen mußten⁸⁰.

So ruhte also der Schiffbau bis weit in die Neuzeit hinein auf einer rein handwerklichen Grundlage. Da es keine Wissenschaft des Schiffbaus gab, war der Schiffbauer auf das angewiesen, was ihn Tradition, Erfahrung und Vorbild lehrten, und so ergab sich die Praxis, daß der Schiffbauer gemeinhin nach Vorbildern, Modellen baute, die er in größerem oder kleinerem Maßstab kopierte. Ein großer Teil der seit dem 16. und 17. Jahrhundert überkommenen Schiffsmodelle sind Modellbauten für den praktischen Gebrauch gewesen⁸¹. In vielleicht noch größerem Umfang aber als Modelle wurden die Schiffe selbst nachgebaut. Als das berühmteste Beispiel dieser Art des Nachbauens hatten wir den „Peter von Danzig“, das „Grote Kraveel“, bereits erwähnt. Eine der Ursachen, warum der Schiffbau sich nur sehr langsam entwickelte, „sich rein empirisch und nach Gefühl vorwärtstastete“⁸², war, daß bei den erheblichen Kosten, die ein Schiffbau verursachte, der Schiffbauer es sich nicht leisten konnte, viel zu experimentieren. „So werden die Schiffbauer bey ihren Versuchen bis zur Ängstlichkeit behutsam und lediglich darauf

⁷⁸ v. Yk: S. 320.

⁷⁹ Müller: a. a. O., S. 421.

⁸⁰ I. G. Rijk: Handleiding tot de Kennis van den Scheepsbouw. Rotterdam 1822, S. 286.

⁸¹ So hat Zar Peter der Große Schiffsmodelle im Ausland gekauft oder geschenkt erhalten. Vgl. H. Szymanski: Bespr. von August Köster, Modelle alter Segelschiffe, Bln 1926 in: HGBil, 52. Jg., 1927, S. 196 ff.

⁸² K. Reinhardt: Die Karacke „Jesus von Lübeck“, a. a. O., S. 79 ff., bes. S. 99.

eingeschränkt, ihre Beobachtungen an wirklichen Schiffen zu machen ... Viele Schiffbauer haben zu ihrem Hauptzweck gemacht, die Methoden aufzufinden, Schiffe nachzubauen, von denen sie glaubten, daß sie den Beyfall der Seeleute erhalten hätten...⁸³

Hatten sich Baumuster in der Praxis bewährt, wurden sie immer wieder nachgeahmt. Der Fortschritt im Schiffbau glich mehr einem zögernden, behutsamen „Vortasten“; der Blick der Schiffbauer war mehr ängstlich nach rückwärts gerichtet als nach vorn, weil keine theoretisch-wissenschaftliche Erkenntnis ihnen half, den Weg in schiffbautechnisches Neuland zu finden und mutig zu betreten. Und noch ein Umstand darf nicht außer acht gelassen werden: Die Möglichkeiten, daß schiffbautechnische Neuerungen sich schnell verbreiten konnten, wurden dadurch eingeengt, daß eine lokale und regionale Schiffbaupolitik in Verbindung mit zünftlerischem Egoismus den schnellen Austausch neuer Bauverfahren und -praktiken verhinderte. In einer Epoche, da die Summe des Könnens auf dem Gebiet des Schiffbaus in der Person des Schiffbauers lebendig war, da alle Unterweisung in Tradition und Erfahrung mündlich und praktisch vom Lehrenden zum Lernenden überging, mußte die fremdenfeindliche, zumindest ablehnende Haltung der Schiffszimmerleute zu einer Verzögerung des technischen Fortschrittes führen, zum Verharren beim Althergebrachten. Auch in den Städten selbst verhinderten die Reglementierung des Schiffbaus durch Obrigkeit und Amt, die allgemeinen zünftlerischen Bedingungen des Handwerks die freie Entfaltung des technischen Fortschritts. Der hierdurch bedingte enge Horizont ließ die Schiffszimmerleute im Handwerklichen erstarren und im Vertrauen darauf, die Bedeutung eines Schiffbaus nach wissenschaftlichen Grundsätzen erkennen. Das sind zweifellos mit die Hauptursachen dafür gewesen, daß der im 16. und 17. Jahrhundert so berühmte holländische Schiffbau im 18. Jahrhundert in Verfall geriet und Frankreich die Führung überlassen mußte. In Frankreich durchbrach die merkantilistische Politik des Absolutismus die Schranken des zünftlerischen Schiffbaus und führte ihn auf die höhere Stufe der Schiffbaumanufaktur. Die Theorie fand Eingang in die Praxis und sorgte dafür, daß der Schiffbau Frankreichs führend und vorbildlich in Europa wurde⁸⁴. Verstärkt wurde die Stagnation im Schiffbau noch dadurch, daß fast alle Schiffbauer ihre eigenen Methoden hatten und versuchten, sie für sich zu behalten oder doch zumindest in ihrer Familie, weil sie fürchteten, daß, wenn sie ihre Erfahrungen und Kenntnisse bekannt machten, ihre Arbeit ihnen auf diese Weise entrissen würde. Der Schiffbau war also „eine sehr

⁸³ Müller: a. a. O., S. 99 und 395.

⁸⁴ Vgl. f. Konijnenburg: S. 51 und 53 f.

geheime Kunst, deren Geheimhaltung leider meistens ein mangelhaftes Können verbarg⁸⁵. Klagen über mangelhafte Qualität der Schiffe als Folgen geringen Könnens und nachlässiger Arbeit sind auch im 16. und 17. Jahrhundert nicht selten. In Holland begründet Cornelius van Yk seinen Plan, eine Abhandlung über die niederländische Schiffbaukunst zu schreiben, damit, daß bereits seit vielen Jahren gefordert würde, die Schiffbaukunst wegen der vielen schädlichen Fehler, die selbst beim Bau der bekanntesten Schiffe begangen würden, aus dem Sumpf der Irrtümer und Falschheiten, in dem sie lange gelegen hätten, herauszuheben, und daß einer von den bekanntesten und erfahrensten Schiffbaumeistern sie auf festen Grund und unverrückbare Fundamente stellen solle. Die Baumeister hätten zwar von fast allen Fahrzeugen Aufzeichnungen, aber keine, für alle passende Regeln aufstellen können, noch aufstellen wollen. So käme es manchmal, daß selbst berühmte Baumeister, die viele unsträfliche Schiffe gebaut hätten, doch wohl auch ein Schiff zu Wasser gebracht hätten, an dem der eine oder andere Teil sehr gebrechlich zum Nachteil, ja Verlust des Eigners gefertigt worden wäre⁸⁶. Aber trotz dieser vorhin geschilderten Mängel sind natürlich, im ganzen gesehen, technische Fortschritte im Schiffbau unverkennbar, denn wenn wir auch gesehen haben, daß es mit den theoretischen Kenntnissen der Schiffbauer des Mittelalters bis weit in die Neuzeit hinein schwach bestellt war, daß sie sich auf ihr praktisches Können, ihre Erfahrungen, auf Vorbilder und auch Regeln verließen, wie sie ihnen von ihren Vorfahren oder von anderen überliefert wurden, so verstanden sie es trotzdem, Schiffe zu bauen, die alle Meere der Erde befuhren, weil die Erfahrungen vieler Generationen von Schiffbauern und Seefahrern ihre Fähigkeiten so entwickelt hatten, daß die Praxis im Schiffbau den wissenschaftlichen Erkenntnissen vielfach gleichkam, die Theorie also nur bestätigte, was die Schiffbauer bereits lange gewußt und praktisch erprobt hatten⁸⁷.

Die Entwicklung immer größerer und schnellerer Schiffe, wie sie in diesem Abschnitt im Überblick skizziert wurde, mußte für eine rasche Anhäufung des im Handel erworbenen Kapitals in den Seestädten von großer Bedeutung werden. Abgesehen davon, daß die Gewinnspanne des mittelalterlichen Handels außerordentlich hoch war⁸⁸, eine notwendige Folge des großen Risikos, der langen Transportwege und relativen Seltenheit und Kostbarkeit der Handelswaren, so daß unternehmende und erfolgreiche Kaufleute häufig

⁸⁵ Reinhardt: a. a. O., S. 99.

⁸⁶ v. Yk: a. a. O., Einleitung.

⁸⁷ v. Konijnenburg: S. 56.

⁸⁸ Vgl. Karl Marx: Kapital; III. Bd., S. 36 ff.

schnell große Vermögen erwerben konnten⁸⁹, beschleunigten der schnellere Schiffsverkehr, die größere Ladefähigkeit der Schiffe den Warenumsatz und den Umschlag der in den Waren angelegten Kapitalien⁹⁰. Der Umschlag des Kapitals mußte sich in dem Maße vervielfachen, je dichter das Verkehrsnetz der Seeverbindungen gezogen wurde und je häufiger die Seewege befahren wurden: man vergleiche doch nur etwa die Verdoppelung, ja z. T. Verdreifachung der jährlichen Fahrten in die Ostsee oder in andere Seegebiete, wie sie Vlieboot und Fleute den Holländern ermöglichten. „Der Siegeszug der Fleuten“ leitete auch den Sieg der Holländer über ihre Handelskonkurrenten auf den Meeren und Märkten des europäischen Verkehrsraumes ein und machten Holland zur führenden Handelsnation, „zu den Frachtfahrern Europas“. Die Fleuten bedeuteten für die Holländer das, was die Koggen für die Hansen in der Epoche des Aufbaus der hansischen Seeherrschaft in der Ostsee gewesen waren. Auch hier stand das überlegene Schiff am Anfang des technisch-wirtschaftlichen Fortschritts.

⁸⁹ Vgl. etwa die Gestalt Bertram Mornewechs, s. Fritz Rörig: *Unternehmerkräfte im flandrisch-hansischen Raum*. In: *Vom Werden und Wesen der Hanse*, Leipzig 1940, S. 89/90. Mornewech konnte ein solches Vermögen anhäufen, daß es seiner Witwe gestattete, von 1286–1301 rund 1 $\frac{1}{2}$ Millionen Goldmark in Renten anzulegen, was sicher nur ein Teil des Gesamtvermögens gewesen ist.

⁹⁰ Vgl. Marx: *Kapital*; II. Bd., S. 245 ff.

ZWEITES KAPITEL

Die Schiffbaupolitik der Hansestädte

Da es der Hanse zu keinem Zeitpunkt gelungen ist, eine strikte Durchführung der Beschlüsse der großen Hansetage des 15. Jahrhunderts zu erreichen — das widersprach ihrer eigentümlichen Struktur¹, zudem fehlten ihr auch die Organe, um notfalls die Innehaltung beschlossener Maßnahmen zu erzwingen² — blieb es den Hansestädten überlassen, inwieweit und in welchem Umfang sie die gemeinhansischen schiffbaupolitischen Bestrebungen durchführen wollten oder nicht. Vornehmlich im 16. und 17. Jahrhundert haben die Räte der einzelnen Hansestädte eine bemerkenswerte Rührigkeit entfaltet, den Schiffbau innerhalb ihrer Städte zu ordnen. Die meisten Ordnungen, Dekrete und Beschlüsse hinsichtlich des Schiffbaus und Schiffszimmerhandwerks erfolgten in diesen Jahrhunderten. Bei einer Beurteilung all der vielfältigen Maßnahmen, die zur Ordnung des Schiffbaus und der Regelung der inneren Amtsverhältnisse der Schiffszimmerleute getroffen wurden, muß man davon ausgehen, daß sie, gemäß der überragenden Bedeutung der Seeschifffahrt und des Fernhandels für die Wirtschaft der Stadt, grundsätzlich von den Interessen der Fernkaufleute, Reeder und Schiffer bestimmt wurden. Die Räte der einzelnen Hansestädte handelten auch hier durchaus als Organe und Interessenvertretungen der führenden Schicht, des Kaufmannskapitals, und berücksichtigten die Belange der Schiffszimmerleute nur in dem Maße, soweit sie sich mit den vorrangigen Interessen der Übersee-kaufleute deckten. Wie überall zeigt sich auch in der Schiffbaupolitik die führende Rolle des kaufmännischen Unternehmers, und so ordnet sich auch die Schiffbaupolitik ein in den großen Rahmen der allgemeinen wirtschaft-

¹ Vgl. die prägnante Formulierung A. v. Brandts in: HGBII, 74. Jg., 1956, S. 65.

² Hans Mottek: Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß, Bln. 1957, hat auf den Seiten 118/119 die Hanse zu einem „sozusagen halbstaatlichen Instrument vornehmlich der Lübecker Großkaufleute“ machen wollen und spricht in der Überschrift vom „hanseatischen Halbstaat“. Die Formulierung geht doch wohl ziemlich am Wesen der Hanse vorbei.

lichen Bewegung dieser Zeit. Den Reedern und Schiffern war in erster Linie an guten, seetüchtigen Schiffen und an möglichst niedrigen Materialkosten und Arbeitslöhnen gelegen.

Gemäß der Eigenart des Schiffes, wichtigstes Produktionsmittel des vornehmlich auf die Seeschifffahrt orientierten hansischen Fernhandels zu sein, mußte es das Bestreben jeder Hansestadt sein, Bau und Besitz der Schiffe in der Stadt zu konzentrieren und wenn möglich, jede unerwünschte Konkurrenz auszuschalten. Das, was die Hanse als Gesamtheit gegen die Holländer durchzusetzen versuchte, wiederholte sich bei den einzelnen Hansestädten im örtlichen, landschaftlichen Rahmen. In allen Städten versuchten die Räte wiederholt, unterstützt von Reedern und Schiffern und den Ämtern der Schiffszimmerleute, Schiffbau und Reederei in den benachbarten Orten zu unterbinden. In Bremen wurde der Schiffbau in Vegesack verboten, in Hamburg begann Altona im 18. Jahrhundert dem hamburgischen Schiffbau Konkurrenz zu machen. In Lübeck drohte dem Schiffbau von dem holsteinischen Neustadt und Travemünde Gefahr³. Besonders energisch führten Wismar und Rostock den Kampf gegen die Klipphäfen und die Versuche des mecklenburgischen Adels und der Bauern, ihr Getreide mit eigenen Schiffen zu verfrachten. Von den „heimlichen Häfen“ der Insel Poel, der Golwitz, der Gaarzer Gegend und des Fischlandes drohte Gefahr, zumal die Herzöge von Mecklenburg, entweder selbst die Klipphäfen, Poel und Golwitz, für ihren Eigenhandel mit Getreide benutzten oder zumindest in der Duldung der Klipphäfen ein Mittel sahen, um die Städte eigenen Wünschen gefügiger zu machen⁴. Wismar sah sich gezwungen, zu harten Maßnahmen zu greifen, um die gefährliche Konkurrenz einzudämmen. Der Rat der Stadt verbot 1621 den Schiffszimmerleuten „bei Verlust der Stadtwohnung“, Schiffe auf den Bauerndörfern und Junkerhöfen zu bauen⁵. Rostock untersagte um die Wende des 16. zum 17. Jahrhunderts den Warnemündern den Eigenhandel und Eigenschiffbau⁶. Auch Stralsund hatte große Mühe, gegen Ende des 17. Jahrhunderts die lästigen Schiffbauunternehmungen des Jonas Ruschefeldt in Barth, Demmin und anderen Orten der Umgebung zu verhindern⁷.

³ Vgl. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XII. 9. August 1591.

⁴ Zum Klipphafenproblem vgl. K. Koppmann: Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen, HGBII 1885 (1886), S. 103 ff.

⁵ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle von 1621, Art. 15.

⁶ K. Koppmann: Die Beschränkungen der Warnemünder in Bezug auf Handel, Schiffbau und Schifffahrt, Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Bd. III, H. 2, 1901, S. 47 ff.

⁷ Vgl. E. Baasch: a. a. O., S. 151—53.

Wie die Hanse im großen, so hatten auch die einzelnen Hansestädte in ihren Versuchen, den Schiffbau zugunsten ihrer Bürger zu beschränken, nur zeitweiligen und vorübergehenden Erfolg; denn ihre Zwangsgewalt hörte an den Grenzen der Stadt auf. Eingebettet in landesherrliche Herrschaftsbereiche, blieb ihnen meistens nur der Weg des Verhandeln; hinzu kam, daß die eigenen Bürger nur allzugern bereit waren, Verordnungen zu umgehen, wenn es der eigene Vorteil geboten erscheinen ließ. So ist es immer wieder vorgekommen, daß Schiffe an fremden Orten gebaut wurden. Bremen hat z. B. die meisten Schiffe in den anderen Hansestädten bauen lassen, da sein eigener Schiffbau nur ungenügend entwickelt war, besonders in Lübeck wurden im 18. Jahrhundert eine Reihe von Schiffen für Bremer Bürger gebaut⁸. Nach den Bestimmungen der hansischen Schiffbaupolitik war ja nur Nichthansen der Bau in den Hansestädten verboten. Bei der Beurteilung dieser Fragen muß man davon ausgehen, daß der Bau von Schiffen an fremden Orten sehr gewichtige Gründe für sich haben konnte. Da wäre an erster Stelle zu nennen, die z. T. recht umständliche und kostspielige Beschaffung von geeignetem Schiffbauholz, eine der größten Sorgen der damaligen Zeit. Im 16. und 17. Jahrhundert stieß die Versorgung mit geeignetem Holz, vor allem Eichenholz, auf immer größere Schwierigkeiten, je größer die Flotten und die Schiffe wurden. Damals gab es ja nur hölzerne Schiffe, und jeder Schiffbau verschlang große Mengen⁹. Hinzukam, daß die Wälder bei dem Fehlen einer planmäßigen Forstwirtschaft stark gelichtet waren, vor allem an Eichenholz. Viele Teile des Schiffs erforderten besonders gewachsenes Holz wie Steven, Kiel, Spanten, Kniestücke, Masten usw.¹⁰. Kurz, aus allen diesen Gründen und weil man die eigenen Holzvorräte schonen wollte, konnte es durchaus im Interesse der Stadt liegen, zuzulassen, daß Schiffe anderen Orts gebaut wurden¹¹. Ein weiterer Umstand kam hinzu. Wie wir vorhin schon sagten, war den Reedern und Schiffern besonders daran gelegen, seetüchtige Schiffe zu bekommen. Bei dem damaligen Stand der Schiffbautechnik kam alles darauf an, welches Können und welche Erfahrung der Schiffszimmermeister

⁸ Vgl. E. Baasch: a. a. O., S. 47 ff. Vgl. unten Nachtrag auf Seite 33.

⁹ Nach Nicolaes Witsen: S. 157/58, verschlang allein das Holzwerk eines Schiffes von 165 Fuß Länge 74152 Gulden.

¹⁰ Die Holzpolitik und Materialbeschaffung werden wir später noch eingehender behandeln.

¹¹ Thomas Fredenhagen macht in seinem Brief vom 7. Oktober 1673 den Rat darauf aufmerksam „daß Ich zu diesen beyden Schiffen gahr kein Holtz von solchen Gränzen gekaufft, welches diese Stadt könnte Reserve halten . . .“, HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute IX.

besaß. Es konnte vorkommen, daß zu bestimmten Zeiten am Ort keine tüchtigen Meister vorhanden waren und daß deshalb der Reeder sein Schiff lieber dort bauen ließ, wo ein tüchtiger Schiffszimmermeister vorhanden war, zumal der stets wache Zunftegoismus der einheimischen Schiffszimmerleute Fremden gegenüber feindlich eingestellt war und es lieber sah, daß minderwertige Schiffe gebaut wurden, als daß Fremde ihnen die „Nahrung vor dem Munde“ wegnahmen.

Auf der anderen Seite aber hatte der Rat bei seinen Entscheidungen, ob er den Schiffbau an fremden Orten gestatten wollte oder nicht, zu berücksichtigen, daß der Schiffbau zahlreichen Gewerben, nicht nur den Schiffszimmerleuten Arbeit und Verdienst brachte¹², und daß, falls der Schiffbau an anderen Orten überhand nahm, die Gefahr bestand, daß die heimischen Schiffszimmerleute abwanderten und somit für eigene Neubauten oder dringende Ausbesserungsarbeiten an alten Schiffen nicht genügend Schiffszimmerleute zur Verfügung standen. Ferner war zu bedenken, daß durch den Bau an fremden Orten durch heimische Reeder der Stadt beträchtliche Einnahmen verlorengehen konnten. Und nicht zuletzt mußte Arbeitslosigkeit zu unerwünschten sozialen Spannungen führen. Deshalb entschieden sich die Räte in dieser Frage von Fall zu Fall, je nach den Umständen, so wie es die Hansen auch in gewichtigeren Fragen mit ihrem praktischen, nüchternen Sinn für das Notwendige und Mögliche stets zu tun pflegten.

Das Bedürfnis nach guten Schiffen, die vornehmlich den Bürgern der Stadt vorbehalten bleiben sollten, führte auf der anderen Seite dazu, daß beim Bau von Schiffen auf der Lastadie die eigenen Bürger im allgemeinen vor Fremden den Vorzug hatten, auch wenn sie hansische Bürger waren. Freilich findet sich dieser Grundsatz nirgends so scharf ausgesprochen wie in Rostock¹³. In den anderen Hansestädten, vor allem in Danzig, wurden häufig

¹² Thomas Fredenhagen rühmt sich, daß er die Handwerker der Stadt durch den Bau von 20 Schiffen 20000 Reichstaler habe verdienen lassen. Vgl. auch Einleitung S. 20.

¹³ Polizeiordnung von Rostock v. 14. April 1576. „Gebieten demnach ernstlich und wollen / das alle unsere Bürger und Einwohner / so auf der Lastadie einen Keel / wie jnen den solches auch allein / und keinem Fremden zugelassen / zustrecken willens sein / sich bei den jederzeit verordneten Wettehrrn nicht alleine angeben / sonder auch ihre Mitverwandten und Schiffsfreunde „jnen den Wettehrrn / im gleichen anzeigen / und namkundig machen sollen.“
Hansische Schiffsordnungen von 1591 und 16. Mai 1614, Art. I. Vgl. Der Kayserlichen Freyen und des heiligen römischen Reichsstadt Lübeck Statuta. Lübeck 1728, S. 190 und 217.

Schiffe für fremde Rechnung gebaut¹⁴. In Danzig bestanden ja auch keinerlei Befürchtungen, daß die Schiffbaumaterialien knapp werden könnten, da es ganz Westeuropa mit Schiffbauholz versorgte. Die Sorge, das Schiffbauholz könne knapper und teurer werden, war einer der Hauptgründe dafür, den Schiffbau für fremde Rechnung einzuschränken; demgegenüber stand aber der Vorteil, daß Schiffsbauten Geld in die Stadt und den Schiffbauern Arbeit brachten¹⁵. Diese allgemein schiffbaupolitischen Erwägungen führten dazu, daß die Räte den Umfang der Schiffsneubauten genau kontrollierten. Im allgemeinen oblag die Kontrolle der Schiffsbauten dem Gewett und der Kämmererei. Jeder Schiffer war verpflichtet, sich und seine Reeder bei der Kämmererei oder dem Gewett namhaft zu machen und mußte eine Gebühr entrichten. Das Lastadiengeld erscheint in den Lübecker Kämmererrollen schon seit 1421¹⁶. Seit 1513 waren zwei Ratsherren, die sogenannten Lastadienherren mit der unmittelbaren Aufsicht über die Lastadie betraut. Ein besonderes Ratsofficio für die Lastadie scheint seit 1560 eingerichtet worden zu sein, es bestand bis 1633. Als Lastadienherren werden 1576 der Bürgermeister Johann Brokes und Heinrich von Stiten erwähnt¹⁷. Die Ein-

¹⁴ Vgl. die Klagen über den Schiffbauunternehmer Jürgen Lafrentz, der ständig Schiffe für Fremde baute. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute IX, von 1691. Am 30. Januar 1691 beschwerten sich die Lübecker Schonenfahrer darüber, daß auf der Lastadie von Einheimischen und anderen ungeschadet für Fremde soviel neue Schiffe aufgesetzt stünden, daß ihre eigenen Bürger weder Platz noch Holz zum Bauen finden könnten. Das Holz würde dadurch sehr verteuert. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerl. IX, 30. Januar 1691.

¹⁵ In den vorhin erwähnten Schreiben der Schonenfahrer wird darauf hingewiesen, daß der Schiffbau für fremde Rechnung in Lübeck eine Zeit lang erlaubt gewesen sei, weil die hiesigen Bürger keine Schiffe benötigt hätten und auch „um die Arbeiter unterhalten zu können“.

¹⁶ In Lübeck wurde 1560 zur Kontrolle des Schiffbaus das sog. Lastadienbuch angelegt. HAL, Handschriftensammlung 320. Siehe E. Baasch: a. a. O., S. 44/45. „Senatus consultum, eines Erbaren Radts Verordnung, des Schiffbauwens halber, auf der Lastadien:

Anno 1560 im Januario, hat ein Radt einhellig geschlossen und bevolen, welcher Schiffer ein new Schiff an der Lastadien aufzusetzen und zu bauwen begeret, daß derselbige vorerst mit sambt seinen Freunden sich auf der Chemerey angeben und ein jeder bey seinem bürgerlichen Eydt vorsegen soll, das sodanes Part, welchs er im Schiff hat, ihme selbst, und niemandt anders zugehörig sey, und das solchs Schiff die geburende Zeit über, alß 8 Jhar, bey der Stadt bleiben solle, und soll eins iederen Schiffers und der Rheder Nhamen vorzeichnet werden. Gott gebe Glück.“

¹⁷ Friedrich Bruns: Der Lübecker Rat. Zusammensetzung, Ergänzung und Geschäftsführung, von den Anfängen bis ins 19. Jahrhundert. ZVLG, XXXII, 1951, S. 1 ff.

richtung eines besonderen Officiums zeigt, wie sehr dem Rat von Lübeck an einer Kontrolle der Lastadie gelegen war.

Von besonderer Wichtigkeit war für den Rat die unmittelbare Einflußnahme auf den Bau der Schiffe. Ihr galt ein Großteil aller Ordnungen und Dekrete. Sie war zunächst dadurch gegeben, daß den Städten der Grund und Boden, auf denen die Schiffbaustätten errichtet wurden, gehörte. Die Schiffbauer mußten für die von ihnen benutzten Baustätten Pacht bezahlen¹⁸. In den Grundzinsbüchern der Stadt Danzig von 1454 bis 1606¹⁹ finden sich regelmäßig auch die Eintragungen für die Grundstücke der Lastadie, wobei allerdings nicht festzustellen ist, ob darin auch die Schiffbauplätze mit einbegriffen waren. Die Anzahl der Grundstücke bewegt sich zwischen 54 im Jahre 1455 und 61 im Jahre 1510, 1575 waren es 58 Grundstücke. Ihre Größe war recht unterschiedlich, wie aus der Pachthöhe zu ersehen ist. Einige Grundstücke wurden mit 23 β besteuert, die meisten mit 15 und 9 β. Mehrfach finden sich Besitzer mehrerer nebeneinanderliegender Grundstücke: so besaß ein Eggert von Kempen 1527—1552 vier Grundstücke, und der vermögende Holzhändler Paul Damrau hatte von 1594—1606 5 Grundstücke auf der Lastadie in seinem Besitz²⁰. Auch der „fraternitas der Timmerlude“ gehörte seit der Mitte des 16. Jahrhunderts ein Grundstück.

Sehr nachdrücklich griff der Rat in die Produktion ein, um die Interessen der Schiffer und ihrer Reeder zu wahren. Sein Bestreben war, dafür zu sorgen, daß ständig genügend Arbeitskräfte zur Verfügung standen, um die notwendigen Neubauten und Ausbesserungsarbeiten durchführen zu können. Deshalb wurde den Schiffszimmerleuten bei hoher Strafe verboten, sich ohne Erlaubnis der Weddeherren an fremde Orte zu begeben und dort Schiffe zu bauen²¹. In diesem Zusammenhang mag auch die Stellung der Räte zu der

¹⁸ Vgl. Baasch: a. a. O., S. 144, für Stralsund. 1651 beschwerten sich sämtliche Meister und Werkleute über das Eindringen von Fremden in ihre Arbeit. Das sei wider Recht und Billigkeit, da sie dem Rat jährlich ihre Grund- und Bodensteuer abtragen mußten... HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XII, 22. April 1651.

1672 baten die Lübecker Schiffszimmerleute, ihnen die Miete für ihre Buden auf der Lastadie zu erlassen, da sie keine Arbeit hätten. Die Schifffarbeit gehe von der Stadt, als wenn sie „mit dem Besen weggefeget wird“. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute VIII vom 23. Januar 1672.

¹⁹ WAPG, Abt. 300—XII, Nr. 661—666.

²⁰ Paul Damrau (Damerow) betrieb einen sehr umfangreichen Holzexport. In den Danziger Pfahlkammerbüchern im Anfang des 17. Jahrhunderts wird sein Name häufig erwähnt. WAPG, Abt. 300 C, Nr. XIX/13.

²¹ In einer Eingabe der Schiffszimmerleute von Lübeck vom 9. August 1591 heißt es, die Weddeherren hätten neulich den Schiffszimmermeistern und Werkleuten ernstlich geboten, daß sie sich der Schifffarbeit... zur Newenstadt... bei hoher

Arbeit von Fremden behandelt werden. Hier ist die Haltung der einzelnen Städte zu verschiedenen Zeiten sehr unterschiedlich gewesen. An sich galt der Grundsatz, daß die Schiffszimmerleute, die Bürger der Stadt waren, den Fremden vorgezogen wurden. In Rostock verordnete Artikel 12 der Rolle von 1504: „Item so mach hier neen Schepeßtimmermann de in anderen Steden waret, uß unsere Arbeit arbeiden, Sendern effte hir unbegevene Gesell quemen, und begherden Arbeit desulven mach men thom Arbeit stahden soferne de Inwahnern alle Arbeit hebben, und se der Amtbröder willen hebben“²². In Danzig wurden 1552 keine fremden Zimmerleute zugelassen, selbst wenn sie tüchtig waren und Bürgerrecht erlangt hatten, sofern sie nicht in Danzig ihr Handwerk gelernt hatten²³. In Artikel 15 der Rolle vom 31. März 1674 bestimmt der Rat von Wismar: „Wenn der Bauherr unter den hiesigen Compagniebrüdern tüchtige Leute um billigen Lohn haben kann, soll er solche Fremden vorziehen... Sollte aber in Städten der Gebrauch sein, daß hiesige Schiffszimmerleute dort von aller Arbeit ausgeschlossen sind, so sollen Fremde auch hier ausgeschlossen sein“²⁴.

Aber diese Grundsätze wurden sehr häufig beiseite geschoben, wenn es die Erfordernisse der Schifffahrt notwendig erscheinen ließen, weil die Schiffsarbeit sich häufte oder die einheimischen Schiffszimmerleute die Arbeit nicht mehr bewältigen konnten. Im allgemeinen durften fremde Schiffszimmerleute ohne weiteres vierzehn Tage bis drei Wochen auf der Lastadie arbeiten²⁵,

Strafe gänzlich zu enthalten hätten“. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XII, Eingabe vom 9. August 1591, HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1593 (3. November, Sonnabend nach Omnium Sanctorum) Zusatzartikel 6: „Letzlich schall kein Schepes Timmermann ahne Verloeff der Weddehern sick an frembde Orde begeuen aldar Schepe tobouwende by hogher Straffe eines Erbarh Rades“. Die Schiffszimmerrolle in Hamburg von 1514, Art. 2, und 1544, Art. 4, bestrafte den Zimmermann, der außerhalb von Hamburg ohne Wissen und Willen der Alterleute Schiffe baute, mit 8 Pfund bzw. 10 Reichstalern. O. Rüdiger: Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen, a. a. O.

Stadtarchiv Rostock, Gewettseid- und Rollenbuch, fol. 148 ff. Ratsakten / Amt der Schiffszimmerleute, Vol. 1 a, Rolle von 1504, Art. 14.

Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Ordnung von 1621, Art. 15. Die Ordnungen von Danzig kennen keine derartigen Verbote.

²² Stadtarchiv Rostock, Ratsakten, Amt der Schiffszimmerleute, Vol. 1 a, Gewettseid- und Rollenbuch, fol. 148 ff.

²³ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle vom 1. Juni 1552, Art. 3.

²⁴ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle von 1674, Art. 15.

²⁵ Hamburg, Rolle von 1544, Art. 9, HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1560, Art. 12, Rolle von 1577, Art. 4, Rolle von 1569, Art. 19, Rolle von 1642, Art. 12.

aber gerade in Danzig, das noch 1552 Fremden gegenüber sehr abweisend war, arbeiteten im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts viele fremde Schiffszimmerleute, vor allem viele Holländer²⁶ für kürzere und längere Zeit. Die Rolle von 1589 bestimmte lediglich, daß fremde Schiffszimmerleute, die in Danzig arbeiten wollten, dem Werk für ein Jahr 30 Groschen geben mußten, um gleich den Einheimischen arbeiten zu können. Hinsichtlich der Zeit gab es keine Beschränkungen. Auch wurden sie nicht gezwungen, in die Gilde einzutreten²⁷. Auch in Lübeck war es den Schiffern und ihren Reedern erlaubt, tüchtige Fremde nach ihrem Gefallen zu beschäftigen²⁸. Sie mußten sie allerdings bei den Alterleuten und Weddeherren melden²⁹ und um Amtsgerechtigkeit nachsuchen, und „der sall he sin Bewiß tögen, dat he dat Ampt redlich uthgeleret“³⁰. Wurde er von den Alterleuten als tüchtiger Werkmann anerkannt, konnte er solange arbeiten, wie es ihm gefiel³¹. Ein Jahrhundert später wurde es den Schiffern freigestellt, wenn keine einheimischen Werkleute zu bekommen waren, sich fremde Schiffszimmerleute kommen zu lassen. Diese mußten aber nach Vollendung der Arbeit wieder abreisen³². Am großzügigsten verfuhr man in Preußen. In einem Protokoll der Räte der drei Städte Königsberg vom 27. Juli 1678 heißt es: „So sollen auch alle fremde Gesellen welche in andern Seestädten ihr Handwerck gelernet und sich im übrigen ehrlichen verhalten gleich den hiesigen befördert werden, weil solches nicht alleine dem gemeinen Besten sehr zuträglich sondern auch mit allen andern Gewercken übereinstimmt“³³. Auf diese Entscheidung der drei Städte Königsberg ist zweifellos die Schiffbaupolitik des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg nicht ohne Einfluß gewesen.

Zuweilen kam es auch vor, daß die Schiffbauer der eigenen Stadt sich nicht durch besondere Fähigkeiten auszeichneten und die Schiffer sich deshalb um die Erlaubnis bemühten, fremde Meister zu verpflichten. So bat am 1. Februar 1690 der Wismarer Bürger Hinrich Hinrichsen um die Erlaubnis, zum Bau eines Schiffes „von einem anderen Ort einen Schiffszimmermeister bestellen und verschreiben zu dürfen“. Einige hiesige Bürger hätten ihm Hoffnung gemacht, Mitreeder zu werden, jedoch mit der ausdrücklichen Bedin-

²⁶ Vgl. w. u. S. 274 ff.

²⁷ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle von 1589, Art. 11.

²⁸ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1560, Art. 12.

²⁹ Ebenda, Rolle von 1569/77, Art. 4.

³⁰ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Entwurf einer Rolle von 1577?

³¹ Ebenda, Rolle von 1569, Art. 19.

³² Ebenda, Rolle vom 11. Dezember 1676, Art. 12.

³³ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706. Späterer Nachtrag zur Ordnung der Schiffszimmerleute vom 17. März 1589.

gung, daß er sich nach einem guten Schiffszimmermeister umsehe und denselben nach hier verpflichte, oder aber in Pommern oder Schweden bauen zu lassen, damit das Schiffsgefaß keinen Fehler habe, sonst seien sie genötigt, wieder zurückzutreten. Weder er noch die künftigen Reeder trügen zu den hiesigen Schiffszimmermeistern „sonderliche Affection“³⁴. Das löste allerdings den geharnischten Protest des Wismarer Schiffszimmermeisters Bernd Albrecht aus, der behauptete, in den letzten drei Jahrzehnten über zwanzig „Kapitalschiffe“ ohne Tadel gebaut zu haben, und das Ansinnen des Hinrich Hinrichsen als Beleidigung zurückwies³⁵. Naturgemäß stieß die Beschäftigung von fremden Schiffszimmermeistern und Werkleuten auf den heimischen Lastadien auf den hartnäckigen Widerstand der Schiffszimmerleute³⁶, denen es hauptsächlich darum ging, den gesamten Schiffbau der Stadt zu einem ausschließlichen Privileg des einheimischen Schiffbauamts zu machen. Das lag in den allgemeinen zünftlerischen Auffassungen der Zeit. Aber dieser Widerstand gegen die Fremden mußte schließlich die Entwicklung des Schiffbaus hemmen und konnte nicht unwidersprochen bleiben.

Der Lübecker Rat handelte nur zu richtig, wenn er im 12. Artikel der Rolle von 1642, bei aller Wahrung der gerechtfertigten Interessen der einheimischen Schiffszimmerleute, entschied, daß fremden Schiffszimmerleuten die Arbeit für vierzehn Tage oder drei Wochen, und sofern sie tüchtig waren, für eine beliebige Zeit erlaubt sein sollte. Den Lübecker Schiffszimmerleuten wurde verboten, „sich dagegen zu legen“, und sie wurden angewiesen, mit ihnen zusammenzuarbeiten. Der Artikel 12 bedrohte denjenigen, der sich gegen diese Anordnung auflehnte und „auf diese oder jene Art seine Kameraden aufwiegelt“, daß er „beim ersten Mal von den Herren der Wette nach Willkür und Verdienst, im Wiederholungsfalle nachdrücklich am Leibe gestraft würde“³⁷.

Insgesamt gesehen, stand der Rat hinsichtlich seiner Fremdenpolitik durchaus auf der Seite des Kaufmanns und vertrat die Interessen der Schiffszimmerleute nur insoweit, als sie mit denen der Schiffer und Reeder überein-

³⁴ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, 1. Februar 1690.

³⁵ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX. Antwort des Schiffszimmermeisters Bernd Albrecht 18. Februar 1690.

³⁶ In einer Eingabe von 19 Lübecker Kaufleuten am 9. Oktober 1601 wird geklagt, daß die Schiffszimmerleute täten, was sie wollten. Sie hätten sich „verknüpft und verbunden“, daß sie keine fremden Zimmerleute leiden, viel weniger ihnen die Arbeit erlauben wollten. Sie vertrieben die fremden Zimmerleute, wenn sie in Güte nichts erreichten, mit „gewaltiger handt“ von der Arbeit.

HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, 9. Oktober 1601.

³⁷ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Entwurf einer Rolle vom 1642, Art. 2.

stimmten. Das zeigt sich besonders in seiner Lohnpolitik³⁸. Den Schiffern und Reedern war naturgemäß besonders daran gelegen, die Löhne, die einen großen Teil der Gesamtkosten eines Schiffes ausmachten, möglichst niedrig zu halten, während auf der anderen Seite die Schiffszimmerleute immer versuchten, ihre Arbeitskraft möglichst teuer zu verkaufen. Aus diesem Grunde bilden Lohnkämpfe mit den Hauptinhalt der Auseinandersetzungen zwischen den Reedern und den Schiffszimmerleuten. In diesen Kämpfen blieben die Schiffszimmerleute letztlich die Unterlegenen, weil sie unter den Bedingungen der Zunftordnung nicht frei über ihre Arbeitskraft verfügen konnten. Im Hintergrund all der Lohnkämpfe stand die seit etwa der Mitte des 16. Jahrhunderts sich sprunghaft entwickelnde allgemeine Verteuerung der Lebensmittel und wichtigsten Gebrauchsartikel im Gefolge der sogenannten Preisrevolution, von der die gesamte europäische Wirtschaft betroffen wurde.

Wenn auch, wie wir gesehen hatten, der Rat im allgemeinen in seiner Schiffbaupolitik der Beschäftigung einheimischer Schiffszimmerleute vor der Arbeit Fremder den Vorzug gab, so ist es doch bezeichnend, daß er immer dann von diesem Grundsatz abwich, wenn es darum ging, Lohnforderungen der Schiffszimmerleute entgegenzuwirken. Mochte die Preispolitik der Stadtobrigkeit auch sonst von den Ideen des „optimum commune“, des gemeinen Besten bestimmt sein, in der Lohnpolitik im Schiffbau vertrat sie immer die Interessen des Kaufmannskapitals und duldete keine Lohnforderungen der Schiffszimmerleute. Die Löhne wurden in den Rollen festgelegt³⁹ und angeordnet, daß kein Bauherr „mit Lohn übersetzt“ und daß „ein jeder sich an seinem verdienten und accordierten Lohn begnügen lasse und bei willkürlicher Strafe außerdem was hierin expresse vergönnet nichts nehme oder fordere“⁴⁰. Auch „ungerechtfertigte“ Lohnforderungen der Schiffszimmer-

³⁸ Zu den Löhnen, Kaufkraft usw., vgl. S. 123 ff.

³⁹ Hamburg: Schiffbauverordnung von 1514, Art. 12, Rüdiger: a. a. O., S. 243. Schiffbauverordnung von 1544, Art. 2, Rüdiger: a. a. O. S. 244. Schiffbauverordnung vom 21. April 1588, Art. 9. Staatsarchiv Hamburg. Archiv des Schiffbauersamts, Nr. 57. Morgensprachebuch fol. 11–16.

Lübeck: Schiffbauverordnung von 1560, Art. 3, 4, 5, 6. Wehrmann: a. a. O., S. 405 bis 407. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I.

Wismar: Stadtarchiv Schiffszimmerleute IX, Wetteprotokoll vom 8. Februar 1668. Rostock: Polizeiordnung vom 14. April 1576.

Danzig: Ordnung vom 17. März 1589, Art. 6, WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706 u. „Ordonance beym Bau der neuen und Calfatern der alten Schiffe vom 18. Mai 1695, WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706.

⁴⁰ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle vom 31. März 1674, auch die Rolle von 1593 der Lübecker Schiffszimmerleute verbot den Zimmerleuten, höheren Lohn zu nehmen als in der Rolle festgesetzt war, gleichgültig, ob sie vor oder außer-

leute, die nach Ansicht des Rats den Kaufleuten den Schiffbau verteuerten und den Handel schädigten, führten zu scharfen Zwangsmaßnahmen. Im Jahre 1601 entschied der Lübecker Rat in einem Streit zwischen den Kaufleuten und dem Amt der Schiffszimmerleute: „Die Herren der Wette sollen mit Ihnen nicht eher in die Morgensprache eintreten, ehe und bevor sie sich Eines Erbaren Rathes Ordnung unterworfen haben. Und sofern sie sich darin nicht gehorsam zeigen sollen, soll das Amt freigelassen werden“⁴¹. In Wismar drohte der Rat den Schiffszimmerleuten, falls sie sich weigerten, die vom Rat festgesetzten Löhne einzuhalten, „die Arbeit zu legen“ und gab den Kaufleuten die Erlaubnis „fremde Arbeiter zu verschreiben und zuzusetzen“⁴².

Wie in ihrer gesamten Gewerbepolitik vertraten die Räte der Hansestädte auch den Schiffbauern gegenüber die Interessen des Kaufmanns, der gerade in der Initiative zum Schiffbau eine führende Rolle als Unternehmer und Organisator besessen hat.

halb der Stadt arbeiteten. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I. Danziger Rolle vom 1. Juni 1552, Art. 17, WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706. „Wenn jemand sein Schiff bauen oder bragen will, den sollen die Schiffszimmerleute mit Arbeitslohn nicht übersetzen und mit ungewöhnlichen Löhnen beschweren, sondern sich immer der Ratsordnung gemäß verhalten bei Strafe von 5 guter Mark“.

⁴¹ Entscheid des Rates von Lübeck im Streit der Kaufleute mit dem Amt der Schiffszimmerleute. Oktober 1601. HAL, Senatsakten, Interna-Ämter-Schiffszimmerleute I.

⁴² Stadtarchiv Wismar. Schiffszimmerleute, Tit. IX, Rolle vom 31. März 1674.

Nachtrag zu Fußnote 8 auf Seite 25: Noch weit mehr Schiffe hat Bremen in Eckernförde bauen lassen. Nach Ausweis der Bielbücher im Bremischen Staatsarchiv: Mitteilung von F. Prüser während der Drucklegung.

DRITTES KAPITEL

Zum Umfang des Schiffbaus im 16. und 17. Jahrhundert

Es gibt kaum ein Gebiet in der hansischen Geschichte, wo wir so im Dunkeln tappen, auf bloße, ungefähre Schätzungen angewiesen sind, wie über den Umfang des Schiffbaus der Hansestädte. Außer in Lübeck gibt es keine Quellen, die uns mehr als einen bloß fragmentarischen Einblick gewähren. Mit der Feststellung, „daß zweifellos in allen Seestädten Schiffe gebaut worden sind“¹, ist wenig anzufangen, auch nicht damit, daß uns für einzelne Städte „blühender Schiffbau für fremde Rechnung“, so für Danzig², bestätigt wird. Selbst, wenn es uns gelänge, für einzelne Städte den Umfang der Handelsflotte in einer bestimmten Zeit zu ermitteln, so sagt das noch lange nicht, ob diese Schiffe auch in der betreffenden Stadt gebaut worden sind. Walther Vogel hat in einer interessanten Studie die Größe der europäischen Handelsflotten berechnet³. Nach seinen Schätzungen hat die Gesamtzahl der hansischen Handelsflotte gegen Ende des 15. Jahrhunderts etwa 1000 Schiffe betragen⁴ mit rund 30000 Lasten⁵.

Bei dem aus anderen Quellen zu erschließenden, hochentwickelten Stand des hansischen Schiffbaus ist anzunehmen, daß der größte Teil der geschätzten Zahl von Schiffen in den Hansestädten gebaut worden ist.

Leider gestatten es die Quellen nur in Lübeck, für einen längeren Zeitraum Jahr für Jahr die genaue Anzahl der hier gebauten Schiffe anzugeben. Hier

¹ S. W. Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Bd. 1, Bln 1915, Ernst Baasch: Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaus und der Schiffbaupolitik, Hamburg 1899.

² Vgl. Charlotte Braemer: Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter. Zs. d. westpr. Geschichtsvereins, H. 63, 1922, S. 32 ff.

³ W. Vogel: Zur Größe der europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert. Ein historisch-stat. Versuch, in: Forschungen und Versuche zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschr. D. Schäfer, Jena 1915, S. 268.

⁴ W. Vogel: ebenda, S. 218. Hierbei muß, wie Vogel betont, berücksichtigt werden, daß sich eine annähernd sichere Angabe nicht machen läßt.

⁵ W. Vogel: ebenda, S. 271. Eine Last auch im folgenden immer als zwei Gewichtstonnen von annähernd 1000 kg gerechnet.

liegt in den sogenannten Lastadienbüchern⁶ eine einzigartige Quelle vor für die statistische Erfassung der Lübecker Schiffsneubauten. Nach Baasch wurden in der Zeit von 1560 bis 1800, unter Berücksichtigung, daß für die Jahre 1565, 1591–96 die Angaben fehlen, in Lübeck 2450 Schiffe mit $148542\frac{1}{2}$ Lasten gebaut, davon in den Jahren 1608–46, den Jahren der schiffbaulichen Konjunktur als Folge der Portugal- und Spanienfahrt⁷, allein 794 Schiffe gleich 20 Schiffe im Jahr. Diese Zahlenangaben, wie sie Baasch auf Grund der Angaben der Lübecker Lastadienbücher annahm und zur Grundlage seiner statistischen Untersuchungen machte, sind bei näherer Nachprüfung nicht immer zutreffend. Neben den Lastadienbüchern gibt es noch zwei andere Listen von Schiffsneubauten, die z. T. in ihren Zahlenangaben recht erheblich abweichen. Eine dieser Listen stammt von der sogenannten Dröge⁸. Sie umfaßt Schiffsneubauten von 1596–1782. Neben der „Dröge-Liste“ gab es dann noch eine Kämmerer-Liste vom 28. Mai 1641 bis 28. Februar 1782⁹. Ein Vergleich der von Baasch für die Zeit von 1608 bis 1640 errechneten Bauten mit den Angaben der Dröge-Liste, die für die gleiche Zeit 824 Neubauten ausweist, zeigt wie vorsichtig man bei Zahlenangaben sein muß¹⁰.

Stellt man die Angaben der drei Quellen nebeneinander¹¹, so ergibt sich, daß für die Zeit von 1671–1782, bei insgesamt 142 Jahren, die Listen nur in 29 Fällen übereinstimmen, d. h. bei etwa nur 20 Prozent, die Dröge-Liste

⁶ Hanse-Archiv Lübeck, Handschriftensammlung 320 a, 320 b. Vgl. Baasch, Beiträge, S. 46–48. Die Lastadienbücher bilden auch die Grundlage für die wertvollen Untersuchungen Baaschs: Zur Statistik des Schiffspartenwesens. Vjhrsschr. f. Soz.-u. Wirtsch.Gesch., XV. Bd., 1915, S. 111–134.

⁷ Vgl. W. Vogel: Beiträge zur Statistik der Deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert, HGBll, 53. Jg., 1928, S. 110 ff. In dem Verkehr Lübecks mit Portugal und Spanien von 1611–42 waren in diesen Jahren durchschnittlich pro Jahr 23 Schiffe tätig von schätzungsweise 107 Last Tragfähigkeit. Siehe Tab. I, S. 41 ff.

⁸ Die Dröge war ursprünglich ein Platz, auf dem die Schiffstaueteert und getrocknet wurden, später ein Arsenal für Schiffbaumaterialien. Vgl. Vogel: Seeschifffahrt, S. 537. Ferner Vogel: Beiträge, S. 114, Anm. 9. Ferner E. Baasch: Die Lübecker Schonenfahrer, Lübeck, Senatsakten, Interna-Ämter-Schiffszimmerleute IX, Anhang I.

⁹ Siehe Anhang Nr. II.

¹⁰ Der Unterschied zu den Angaben von Ernst Baasch erklärt sich wohl daraus, daß in den Lastadienbüchern nicht die Bauten aufgeführt worden sind, die von der Stadt für kommunale Zwecke, etwa Kriegsschiffe, in Auftrag gegeben wurden. Vgl. Baasch: Beiträge, S. 48, Anm. 1. Wenn dem so wäre, müßte die Dröge-Liste zumindest mehr Schiffe auführen als die Lastadienbücher, das ist jedoch nur bei 57 Fällen zu beobachten.

¹¹ Siehe Anhang Nr. I.

mit der Kämmerei-Liste nur in 21 Fällen = 15 Prozent, Dröge-Liste und Lastadienbuch ebenfalls in 21 Fällen, Kämmerei-Liste und Lastadienbuch in 40 Fällen. Die relativ häufigsten Übereinstimmungen zwischen der Kämmerei-Liste und dem Lastadienbuch lassen sich aus dem Umstand erklären, daß die Rollen- und Lastadiengelder an die Kämmerei abgeführt werden mußten.

Insgesamt gesehen, müssen wir feststellen, daß es auf Grund der vorhandenen Quellen nicht möglich ist, jederzeit ganz genaue Zahlen über den Umfang des Lübecker Schiffbaues zu gewinnen, so lange wir nicht angeben können, warum die Zahlenangaben nicht übereinstimmen, zumal sich in keinem Falle eine gewisse Gleichmäßigkeit im Verhältnis der Zahlen der verschiedenen Listen zueinander beobachten läßt. Infolgedessen kann man nicht beurteilen, welche der Listen die genauere ist, um eine Grundlage für statistische Untersuchungen abgeben zu können. Am besten geeignet sind wohl die Lastadienbücher, da sie im allgemeinen zuverlässig angeben, jedenfalls für die bei weitem größere Zahl der Neubauten, die Länge des Kiels, die Lastenzahl, den Schiffer, die Reeder des Schiffes und ihre Parten und den Namen des Baumeisters. Sie sind also Quellen ersten Ranges für Forschungen auf dem Gebiete des Schiffbaus. Überblicken wir die Listen, so fällt sofort auf, daß in einzelnen Jahren oder Perioden die Zahlen der Schiffneubauten oft recht erheblich voneinander abweichen, und es liegt nahe, hier nach Zusammenhängen mit wirtschaftlichen oder politischen Krisen zu suchen. Es ist natürlich, daß Zeiten des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs sich fördernd auf den Bau von Schiffen ausgewirkt haben müssen, ebenso wie wirtschaftliche Depressionen ihn gehemmt haben können. Das ist allerdings nicht in dem Sinne zu verstehen, daß Schwankungen im Überseehandel sich sofort in der Zahl der gebauten Schiffe ausgedrückt hätten. Die Schiffbauer bauten Schiffe für die Bedürfnisse aller von hansischen Schiffen befahrenen Seegebiete und Häfen, und Schwierigkeiten und Krisen in dem einen Seegebiet, sei es beispielsweise der westeuropäische Verkehrsraum, brauchten sich nicht unbedingt im Gebiet der Ostsee auszuwirken. Aus dem Nachlaß Walther Vogels stammt eine sehr aufschlußreiche Studie, in der er „Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte von 1560–1806“, speziell für Danzig und Hamburg, untersucht hat¹². Wenn auch das statistische Material dieser Untersuchungen nicht unbedingt für Lübeck Gültigkeit haben muß, so ist doch

¹² Vgl. den gleichnamigen Aufsatz in den HGBII 74, 1956, S. 50 ff., vgl. ferner: W. Vogel: Beiträge, a. a. O., 53. Jg., 1928, S. 10 ff., besonders die graphische Darstellung über den ausgehenden Verkehr der lübeckischen Schiffe von Lübeck nach Westeuropa 1611–1809. Zw. S. 52/53.

eine ähnliche Entwicklung anzunehmen. Neben den bloßen Zahlenangaben verdienen die angegebenen Lastenzahlen unsere besondere Aufmerksamkeit, da sie zeigen, welche Schiffsgrößen bei den Kaufleuten besonders erwünscht waren. Gehen wir von den Angaben des Lastadienbuches aus, so fallen die Jahre 1560/61 auf mit 16 Neubauten von zusammen 1625 Lasten¹³, also mit durchschnittlich 100 Lasten; ferner die Jahre 1568—73, 1577/78 und 1588 bis 1590, in denen der Zahl nach zwar nur wenige, aber verhältnismäßig große Schiffe gebaut worden sind. Es ist die Zeit des niederländischen Freiheitskampfes gegen Spanien. Der für die Hansen so gefährliche Wettbewerb der Holländer war ausgeschaltet, und der hansische Fernhandel erlebte in der Portugal- und Spanienfahrt eine letzte Blüte, an der vornehmlich Hamburg¹⁴, aber auch Lübeck¹⁵, Danzig¹⁶ und Wismar¹⁷, letzteres, wenn auch im Vergleichsweise kleinen, so doch für eine kleine Stadt immerhin recht erheblichen Umfang, teilnahmen. 1595 besaß Lübeck 253 Schiffe¹⁸.

In den Jahren 1600/01 bauten die Lübecker Schiffszimmerleute 20 Schiffe, bei denen es sich nach Ausweis ihrer Größe von über 100 Lasten um Spanienfahrer gehandelt haben muß. Das Jahr 1608, das Jahr des Waffenstillstandes zwischen den Generalstaaten und Spanien — er dauerte bis 1621 — brachte ein starkes Ansteigen der Schiffsneubauten; aber die 270 Schiffe, die von 1608—1620 gebaut wurden, waren im Durchschnitt sehr klein, kaum über 35 bis 40 Lasten groß; nur 15 Schiffe zählten gegenüber 19 von 1600—1607 über 100 Lasten¹⁹. Die Ursache für den jähen Wandel in der Größenordnung der Schiffe liegt auf der Hand: mit dem Waffenstillstand 1608 setzte sofort der übermächtige Wettbewerb der Holländer in voller Stärke ein und drängte die Hansen aus der Fahrt nach Portugal und Spanien zurück, so daß nur noch wenige kapitalkräftige Reeder das Risiko tragen konnten²⁰. Um so stärker wandten sie sich dem Ostseehandel zu und ließen kleinere Schiffe in größerer Zahl für den Ostseeraum bauen. 1621—1641 erreicht dann, abgesehen von kleineren Störungen, der Handel mit Westeuropa seinen Höhepunkt, nachdem 1621 der spanisch-holländische Waffenstillstand abgelaufen war.

¹³ Vgl. Baasch: Beiträge, a. a. O., S. 46.

¹⁴ Vgl. Hermann Kellenbenz: Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590—1625, Hamburg 1954.

¹⁵ Lübecker Reeder im Portugal- und Spanienhandel. Siehe das folgende Kapitel.

¹⁶ Danzig vgl. Charlotte Braemer: a. a. O.

¹⁷ Vgl. Friedrich Techen: Geschichte der Seestadt Wismar, Wismar 1929, S. 73 und 77.

¹⁸ Vgl. Dröge-Liste, Hanse-Archiv Lübeck, Senatsakten . . ., Schiffszimmerleute IX.

¹⁹ Vgl. Baasch: Beiträge, a. a. O., S. 49.

²⁰ Baasch: ebenda, S. 50.

457 Schiffe wurden in diesen zwei Jahrzehnten gebaut: darunter 79 Schiffe von je 120 Lasten, 6 davon von 200 Lasten und mehr²¹. In dem Jahrzehnt von 1630 bis 1640 wurden allein 250 Schiffe gebaut. Insgesamt betrug der Anteil der speziell für die Spanienfahrt gebauten Schiffe über 17% an den Neubauten dieser Zeit. Wir haben hier ein Musterbeispiel dafür, wie sich die Produktion der Entwicklung und den besonderen Bedürfnissen des Handels anpaßt²². Mit dem Ende des 30jährigen Krieges war die große Zeit des Handels mit Westeuropa und damit auch die Konjunkturperiode im Schiffbau vorüber, Hamburg, dessen Handel ja gerade in dieser Periode einen mächtigen Aufschwung nahm und Lübeck überspielte²³, machte eine Ausnahme. Doch wurden in Lübeck auch weiterhin Schiffe gebaut, und in bestimmten Perioden relativ stattliche Bauziffern je Jahr erreicht, so 1653—60, 1667—69, 1672—76 als die Frankreichfahrt²⁴ aufkam und als die Hansen die kriegerischen Verwicklungen der Holländer mit Ludwig XIV. von Frankreich ausnutzen konnten. Daß gerade auf dem Gebiet der Reederei die Initiative des Kaufmanns und hanseatischer Wagemut nicht verschwunden waren, zeigt eindrucksvoll eine so energische, unternehmungslustige Persönlichkeit wie Thomas Fredenhagen²⁵. In diesem Zusammenhang ist es uns wichtig, zu erfahren, wieviel Schiffe von den in Lübeck tätigen Schiffszimmermeistern gebaut worden sind. Auch hier erweist das Lübecker Lastadienbuch seinen besonderen Wert, dem die anderen Hansestädte nichts Gleichwertiges an die Seite stellen können. Schon beim bloßen Durchblättern der Seiten fällt auf, daß eine Reihe von Namen immer wieder vor anderen erwähnt wird, ein Zeichen dafür, daß diese Schiffszimmermeister als besonders tüchtig galten und anderen vorgezogen wurden. Da erscheinen: Karsten und Hans Dettmers (Dittmer), Gerd Petersen (Meister Gerd), Asmus Frömke, Wilhelm

²¹ Vgl. Kellenbenz: a. a. O., S. 47.

²² Vgl. Baasch: Beiträge, a. a. O., S. 49/50.

²³ Vgl. A. v. Brandt: Hamburg und Lübeck Beiträge zu einer vergleichenden Geschichtsbetrachtung in: Festschrift Heinrich Reincke, ZVHG, Bd. XLI. Hamburg 1951, S. 20 ff., bes. S. 32/33 und 39/40. Nach Baasch: Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert. HGBII 16, 1910, S. 99, besaß Hamburg 1672 noch 277 Schiffe.

²⁴ Vgl. dazu Vogel: Beiträge, S. 126/127, bes. S. 132 ff.

²⁵ Über ihn A. v. Brandt: Thomas Fredenhagen (1627—1709), ein Lübecker Großkaufmann und seine Zeit. HGBII 63, 1938, S. 125 ff. Für den erstaunlichen Umfang der Rederei Fredenhagens, besonders an großen Schiffen, die er allein bauen ließ, vgl. bes. Tab. 13, S. 160. S. auch Baasch: Beiträge, S. 53/54 und 54, Anm. 1. Die Aufstellungen Ernst Baaschs über den Umfang der Reederei Fredenhagens sind allerdings durch v. Brandts Angaben überholt. Insgesamt besaß Thomas Fredenhagen von 1668—1706 13 Schiffe, die die größten dieser Zeit in Lübeck gewesen sind.

Evers, Hans Köhn, Jürgen Kock, Martin Rampelmann (Marten Rampe), Matthias Scheel (Matthias Schele), Jürgen Wolgast, Hans Lange u. a.²⁶. Es bauten Karsten Dettmers von 1605—1618 37 Schiffe (im Durchschnitt 2 bis 3 Schiffe), Hans Dettmers von 1603—1617 26 Schiffe (im Durchschnitt 2 Schiffe), Gerd Petersen von 1605—1621 20 Schiffe (im Durchschnitt 2 Schiffe), Asmus Frömke von 1630—1641 20 Schiffe (im Durchschnitt 2 Schiffe), Wilhelm Evers von 1623—1641 31 Schiffe (im Durchschnitt 1 bis 2 Schiffe), Hans Köhn von 1629—1641 24 Schiffe (im Durchschnitt 1 bis 2 Schiffe), Jürgen Kock von 1619—1634 27 Schiffe (im Durchschnitt 1 bis 2 Schiffe), Martin Rampelmann von 1607—1624 33 Schiffe (im Durchschnitt 1—2 Schiffe), Matthias Scheel von 1614—1628 46 Schiffe (im Durchschnitt 3 Schiffe), Jürgen Wolgast von 1606—1623 22 Schiffe (im Durchschnitt 2 Schiffe), Hans Lange von 1614—1630 49 Schiffe (im Durchschnitt 2 bis 3 Schiffe).

Im allgemeinen bauten sämtliche Schiffszimmermeister Schiffe sehr verschiedener Größe. Nur bei Asmus Frömke fällt auf, daß von den 20 Schiffen, die er von 1630—1641 baute, 10 Schiffe recht groß gewesen sind. Das kann verschiedene Ursachen gehabt haben; einmal, daß in diesem Jahrzehnt große Schiffe für die Westfahrt sehr gefragt waren, zum andern, daß er über besondere Fähigkeiten im Bau großer Schiffe verfügte und mehr als andere damit beauftragt wurde. Das würde sich mit einer Beschwerde des Zimmermeisters Jakob Kreutzfeld decken, der sich 1651 darüber beklagte, daß, während er seit fünf Jahren kein Schiff auf seiner Baustätte gehabt habe, Asmus Frömke ein großes Vermögen erworben habe, das es ihm gestattete, große Schiffe von 2—300 Lasten auf eigene Rechnung zu bauen und zu verkaufen²⁷.

Im Durchschnitt bauten also die Schiffbauer 2—3 Schiffe im Jahr, was einer normalen Bauzeit von 3—4 Monaten je Schiff gleichkäme. Was tat nun ein Schiffszimmermeister, der wie Jakob Kreutzfeld jahrelang kein Schiff selbständig baute oder im Jahr nur eines? In solchen Fällen mußte er dann als Untermeister, dem Werkmann gleich, unter der Leitung eines anderen für Tagelohn arbeiten²⁸. Daran zeigt sich, wie wir später noch sehen, die fließende Grenze zwischen Werkmann und Meister, die mit einer der Ursachen für die vielen Streitigkeiten zwischen Werkleuten und Meister war. Eine andere Möglichkeit, sich bei Fehlen von Bauaufträgen Geld zu verdienen, bestand darin, daß die Meister einzeln oder mit mehreren eigene

²⁶ Siehe im Anhang die Nummern XXIII—XXXIII.

²⁷ Vgl. S. 107.

²⁸ HAL, Senatsakten-Internat-Aemter-Schiffszimmerleute XII, Eingabe der Meister und Werkleute an die Wette vom 9. April 1651.

Schiffe für den Verkauf bauten. So richteten z. B. die Schiffszimmermeister Hans Brosche, Thieß Kamß und Klaus Hünemörder am 12. Oktober 1682 an den Rat der Hansestadt Lübeck ein Gesuch. Sie hätten mit Erlaubnis der Kämmerei „in diesen nahrlosen Zeiten in Ermanglung anderer Arbeit“ vor einem Jahr ein kleines Schiff von 38 Lasten aufgesetzt und es für eigene Rechnung und Kosten zum feilen Verkauf gebaut. Sie bitten um Erlaubnis, dies Schiff an jedermann verkaufen zu dürfen, „in Betracht, viele Schiffe zu dieser Stadt Nachtheil zur Neustadt in Holstein ümb Versparung der Kösten von Hiesigen gebawet undt anderwärts verführet, davon doch hiesiges Publicum nichts genießet“²⁹.

²⁹ HAL, Senatsakten-Interna-Ämter, Schiffszimmerleute IX, fasc. 2.

VIERTES KAPITEL

Unternehmerkräfte und Unternehmungsformen im Schiffbau des 16. und 17. Jahrhunderts

Im 16. und 17. Jahrhundert vollzogen sich die großen Umwälzungen, die den Anbruch einer neuen gesellschaftlichen Epoche herbeiführten. Entstanden aus keimhaften Anfängen im frühen Mittelalter, gefördert durch den Aufschwung des unter dem Einfluß der Kreuzzüge sich mächtig entfaltenden Fernhandels im Hoch- und Spätmittelalter¹, wurde das europäische Handelskapital im Zeitalter der geographischen Entdeckungen und der Entstehung eines Weltmarktes zur bewegenden Kraft der frühkapitalistischen Entwicklung. „Der Kaufmann war das revolutionäre Element dieser Gesellschaft ...“². Die Fernkaufleute verkörperten das Handelskapital und bildeten die führende Schicht innerhalb der sich entwickelnden bürgerlichen Gesellschaft, soweit sie in der Stadt des Mittelalters ihren Rahmen fand. Der Kaufmann wurde das treibende Element im Übergang von der feudalen zur kapitalistischen Gesellschaft. Indem er die Schranken der vom Zunftdenken beherrschten gewerblichen Produktion sprengte, verwandelte er im Laufe der Zeit den selbständigen Handwerker in einen bezahlten Lohnarbeiter, und indem er sich die Produktion unterwarf, gewann er die unmittelbare Herrschaft über ganze Produktionszweige³. Vom Handelskapital ging die bewegende Kraft aus, die die Produktion vom Handwerk in eine neuere und höhere Stufe der Entwicklung, in das Zeitalter der Manufaktur hinüberführte. Schon im ersten Abschnitt dieser Arbeit wiesen wir einleitend auf die enge Verbindung und die wechselseitigen Beziehungen zwischen Seeschifffahrt und Schiffbau hin. Gerade der Schiffbau in den Hansestädten bietet hinsichtlich der Unternehmerkräfte ein, man ist versucht zu sagen, klassisches Beispiel für die führende Rolle des Handelskapitals und seiner Unternehmungsformen. Sie sind Ausdruck eines urwüchsigen-genossenschaftlichen Denkens,

¹ Vgl. hier vor allem die grundlegenden Arbeiten Henri Pirennes, Rudolf Kötzschkes, Dietrich Schäfers und ihrer Schüler.

² Vgl. Karl Marx: Kapital, III. Bd., S. 35.

³ Karl Marx: Kapital, III. Bd., S. 365, S. 40, S. 361/62.

denn auch „der Kaufmann des Mittelalters war durchaus kein Individualist, er war wesentlich Genossenschaftler wie alle seine Zeitgenossen“⁴.

Der Bau von Handelsschiffen, ihre Ausrüstung und Unterhaltung, erforderte Überlegungen und die Arbeit vieler Köpfe und Hände und war mit erheblichen Kosten verknüpft. Zur Bedienung eines Schiffes war eine gewisse Anzahl seetüchtiger und erfahrener Männer notwendig, um den Gefahren des Meeres und den auf See lauernden Kapern und Piraten wirksam begegnen zu können. Aus all diesen Gründen wurde das Schiff zum gegebenen Gefäß für die Entwicklung genossenschaftlicher Unternehmungsformen, die sich bereits in sehr früher Zeit gebildet haben müssen. Der Schiffbau stellt sich dar als genossenschaftlich betriebener Bau, wozu jeder nach Kräften Arbeit, Material oder Geld, getrennt oder zusammen beisteuerte und gemäß seines Beitrages, seines Teils (Parts) am Schiff, Frachtraum und Gewinn, an Unterhaltungskosten und Verlusten beteiligt war und dementsprechend Rechte für sich in Anspruch nehmen konnte. Aus der Baugemeinschaft hat sich die für das gesamte Mittelalter bis weit in die Neuzeit typische Betriebsform der Seeschifffahrt, die Partenreederei entwickelt⁵, als eine „Miteigentümerschaft mehrerer an einem Schiff, als eine Gemeinschaft der Schiffseigner“⁶.

Die genossenschaftliche Unternehmungsform erstreckte sich auch noch auf die Befrachtung. Ursprünglich und auch bis in die Neuzeit hinein waren die Reeder in der Regel auch wohl die Befrachter. Aber schon in hansischer Zeit begannen sich Veränderungen abzuzeichnen in der Hinsicht, daß der Besitz von Parten lediglich gewinnbringende Kapitalanlage wurde, ohne daß der Reeder auch gleichzeitig Befrachter blieb⁷. Das genossenschaftliche Prinzip galt auch für die Schiffsbesatzung. Das zeigt sich an der bekannten Tatsache, daß noch nach dem Hamburgischen Stadtrecht von 1497: „Van Schippechte“,

⁴ Karl Marx: Kapital, S. 35.

⁵ Vgl. hierzu im allgemeinen das immer noch grundlegende Werk Walter Vogels: Geschichte der Deutschen Seeschifffahrt, 1. Bd., a. a. O., ferner: B. Hagedorn: Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts, HGBll 15, 1919, S. 329 ff. Ferner E. Daenell: Die Blütezeit der Deutschen Hanse, Bd. 2, S. 351 ff. Ferner Max Pappenheim: Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts, in: Schriften des Vereins für Sozialpolitik 103, 1902, S. 129 ff. Ferner Charlotte Braemer: Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter, a. a. O., S. 32 ff. Ludwig Beutin: Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet, Neumünster 1933, S. 30/31, siehe auch A. v. Brandt, Thomas Fredenhagen, a. a. O., S. 25 ff.

⁶ Wilhelm Ebel: Lübisches Kaufmannsrecht vornehmlich nach Lübecker Ratsurteilen des 15. und 16. Jahrhunderts. Göttingen 1952, S. 98.

⁷ Vgl. B. Hagedorn: Betriebsformen, a. a. O., S. 343.

Artikel IX⁸, der Schiffer verpflichtet war, sich hinsichtlich der Beurteilung der Wetter- und Meeresverhältnisse „avereyn to draghende myt dem meisten deele“⁹. Je weiter der Fernhandel sich entfaltete und die Arbeitsteilung vorschritt, um so mehr wichen auch die alten, urwüchsigen Formen der genossenschaftlich betriebenen Seeschifffahrt. Aus dem ursprünglich nur seemännischen Führer des Schiffes, dem „Gubernator“, wurde der „Schippher“, der Schiffsherr. Der Schiffer war wohl ursprünglich einer der Partenreeder. Daraus ergab sich seine Stellung zur Schiffsbesatzung. Kraft seines Amtes und von Rechts wegen war er der Herr und Inhaber einer strengen Disziplinargewalt über die Schiffsbesatzung, deren Mitglieder in die Stellung von bezahlten Lohnarbeitern herabgedrückt wurden. Die Bezeichnung „Schepekindere“, Schiffskinder, knüpft nur noch etwas euphemistisch an frühere patriarchalische Zustände an und verwischt das bestehende wirtschaftliche, gesellschaftliche und rechtliche Abhängigkeitsverhältnis¹⁰.

Aber auch die Stellung des Schiffers veränderte sich allmählich. Auch aus ihm wurde ein bezahlter Lohnarbeiter, der sich nur auf Grund seiner besonderen Fähigkeiten, des besonderen Interesses der Partenreeder und dadurch, daß er in der Regel eine Schiffsparte erhielt, über seine Schiffsbesatzung erhob. Aus dem „Schiffsherrn“ wurde der Schiffer, nunmehr eine bloße Berufsbezeichnung für den nautischen Führer des Schiffes, das er als Setzschiffer im Auftrage der Reeder mit genauen Rechten und Pflichten befehligte. Allerdings setzte diese Entwicklung eigentlich erst im 19. Jahrhundert mit voller Stärke ein, als aus der gemeinschaftlich betriebenen Rederei eine rein kapitalistische Aktiengesellschaft geworden war¹¹. Für unsere Zeit haftete dem

⁸ Hamburgische Rechtsaltertümer. Herausgegeben von J. M. Lappenberg, Bd. 1, Hamburg 1845, S. 306ff.

⁹ Ein klassisches Beispiel dafür bietet eine Notiz im Lübecker Niederstadtbuch vom 25. Januar 1557 über eine Aussage des Schiffsvolkes des Schiffers Th. Schonenbergk, dessen Schiff 1556 auf der Heimreise von Lissabon beim Riff von Holland in Seenot geraten war „... dar de schipper ... mit sinem schepevolck rath geholden ... „undt hebben derwegen mit dem schipper den rath beschlaten, inth Vessel intholopen umb unsere noth tho betheren ...“ HAL, Nachlaß B. Hagedorn, Paket 13.

¹⁰ Vgl. die Artikel der: Hansischen Schiffsordnung de anno 1591, Art. XVIII bis LIII und Schiffsordnung und Seerecht IV. Titel. Fr. Engels: Kapital, III. Bd., Nachtrag S. 39.

¹¹ Die Partenreederei als Form einer bloßen Aktienbeteiligung war besonders früh in Holland entwickelt. Vgl. H. Wätjen: Zur Geschichte des holländischen Walfischfanges von der 2. Hälfte des 17. und bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. HGBll, 54. Jg., 1919, S. 247ff. S. auch H. Wätjen: Die Niederländer im Mittelmeergebiet z. Zt. ihrer höchsten Machtstellung. Bln 1919, S. 201. Ferner E. Baasch: Holländische Wirtschaftsgeschichte, Jena 1927, S. 26 und öfter.

Schiffer auch in seiner rechtlichen Stellung noch vieles von dem Schiffsherrn früherer Zeiten an. Der Schiffer des 16. und 17. Jahrhunderts kann in der Mehrzahl der Fälle durchaus noch nicht mit einem Kapitän unserer Zeit, der ein Angestellter seiner jeweiligen Reederei ist, verglichen werden. Die Grenzen sind, wie es bei Übergangszeiten zu sein pflegt, durchaus noch fließend. Der Schiffer hatte im gesamten Schiffahrtsbetrieb immer noch eine führende Stellung inne, wie sie sich aus dem allgemeinen Stand der wirtschaftlichen Entwicklung und aus seiner Eigenschaft als Fachmann in Sachen der Schiffahrt und des Schiffbaus ergab. Schiffe und Ladung kosteten ein beträchtliches Vermögen. Die Gefahren der See waren groß und dementsprechend auch das Risiko der Reeder, und rechnen wir noch hinzu, daß die Schiffe dieser Zeit verhältnismäßig klein, häufig auch mit allerlei Mängeln und Gebrechen behaftet waren, wie sie eine geringentwickelte Technik des Schiffbaus mit sich brachte, so hing es allein von dem seemännischen Können und der Erfahrung des Schiffers, seinem kaufmännischen Geschick und seiner Zuverlässigkeit und Ehrlichkeit ab, ob er Schiff und Ladung glücklich und gewinnbringend wieder in den Heimathafen brachte. Jede Seefahrt über weite Strecken war eben eine „Aventure“, ein Glücksspiel. So war es durchaus üblich, den Schiffer und auch die Besatzung am Geschäft zu beteiligen und dem Schiffer eine Parte am Schiff und der Schiffsbesatzung die sogenannte „Führung“¹² zuzugestehen. Die führende Rolle des Schiffers zeigt sich besonders deutlich beim Schiffbau. Die hansischen Schiffsordnungen von 1591 und 1614 geben ganz bestimmte Richtlinien, wie beim Bau eines Schiffes verfahren werden sollte. Nach den Schiffsordnungen¹³ gibt der Schiffer in jedem Fall den Anstoß zum Schiffbau: „erstlich soll kein Schiffer sich unterstehen ein Schiff anfangen zu bauen, es sey dann das seine Freunde alle bey-sammen habe, die mit ihm bauen wollen, und das dieselben alle Hänsischen Personen sein, oder er vermöchte das Schiff allein zu bauen, auch zur See-wart zu führen, bey Poen nach Größe des Schiffes, von jeder Last einen halben Thaler zu geben, nemlich dem Erbaren Rath den halben Theil und den Armen das übrige“¹⁴. Danach sucht der Schiffer sich also seine Mitreeder, d. h. er begründet eine Unternehmergemeinschaft zum Schiffbau, als welche die Partengenossenschaft noch sehr deutlich erscheint. Nach dem Artikel I

¹² Friedrich Engels im Nachtrag. K. Marx: Kapital, III. Bd., S. 39, nennt die Matrosen Lohnarbeiter, „deren Lohnverhältnis unter genossenschaftlichen Formen mit Gewinnbeteiligung versteckt sein mochte“.

¹³ Zitiert nach: Der Kayserlichen Freyen und des Heiligen Römischen Reichs-Stadt Lübeck Statuta, Stadt-Recht und Ordnungen. Lübeck 1728, S. 190 ff. und 211 ff.

¹⁴ Hansische Schiffsordnung 1591, I. Artikel, a. a. O., S. 190.

der Schiffsordnung von 1591¹⁵ muß der Schiffer sich sogar Partner suchen, die sich mit ihm am Bau des Schiffes beteiligen wollen, es sei denn, daß er imstande ist, das Schiff allein zu bauen. Die Eintragungen des Lübecker Lastadienbuches von 1597—1642 liefern eine Fülle von Belegen dafür, daß selbst, wo es sich offenbar um bloße Setzschiffer handelte, die Bestimmungen der Schiffsordnung eingehalten wurden. In vielen Fällen allerdings scheint es sich lediglich um eine Formsache gehandelt zu haben, wenn der Schiffer sich und seine Partenreeder und die vermutliche Größe des geplanten Schiffes bei der Kämmererei namhaft machte. In der Mehrzahl der Fälle wird er nur der Beauftragte der Reeder-genossenschaft gewesen sein, so daß in Wahrheit der Auftrag zum Schiffbau von der Reeder-gemeinschaft ausging, die sich einen Schiffer suchte, der dann, um die Bestimmung des geltenden Rechts zu wahren, für die Gesamtheit der Reeder auftrat. Hatte sich eine Anzahl von Schiffsfreunden gefunden, so erfolgte als nächster Schritt die Beratung und Einigung darüber, „wie groß und wie klein, das ist, wieviel Elen Keels, wieviel Füsse Flakes, wie viel auff den Balcken, wie tieff verbunden, damit das Schiff nicht grösser, noch kleiner werde, wie es die Freunde begehren“¹⁶. Die Abmachung darüber wurde dann in einer Baucerter schriftlich niedergelegt, womit sich die Unternehmergemeinschaft im eigentlichen Sinne gebildet hatte. Ohne Wissen und Willen der Schiffsfreunde durfte der Schiffer am Schiff nichts bauen oder ändern, außer daß eine Notlage in einem fernen Lande¹⁷ eine derartige Maßnahme forderte. Daß der Schiffer in den meisten Fällen lediglich der Beauftragte der Reeder seines Schiffes war, zeigt sich darin, daß ihm die Reeder einen oder zwei aus ihrer Mitte beigaben, die ihm helfen sollten, das zum Schiffbau benötigte Material einzukaufen¹⁸. Zugleich sollte dieser „Bauausschuß“ wohl auch die Kontrolle des Baus übernehmen; denn das Schiffbaumaterial war teuer und schwierig zu beschaffen (Holz),

¹⁵ Nach Vogel: Seeschiffahrt, a. a. O., S. 375, ist der Schiffer „viel weniger ein Beauftragter seiner Mitreeder als ein selbständiger Unternehmer, der sich zur Beschaffung seines Betriebsmittels, seines Schiffes, und zur Aufbringung des Betriebskapitals Teilhaber sucht, der aber in der Regel bei der Führung des Geschäfts die Initiative behält“. Das mag für eine frühere Periode durchaus zutreffend gewesen sein. Aber bei so großen Reederpersönlichkeiten, wie sie uns in den Lastadienbüchern des 17. Jahrhunderts entgegenreten: Einem David Lemke, einem Adolf und Matthäus Rodde, einem Rotger und Johann von Dicke und Thomas Fredenhagen ist anzunehmen, daß der jeweilige Schiffer nur noch der Beauftragte war, der im Namen seiner Reeder auftrat und handelte.

¹⁶ Hansische Schiffsordnungen von 1591 und 1614, Art. II, bzw. Art. III.

¹⁷ Schiffsordnungen von 1591, Art. III.

¹⁸ Schiffsordnungen von 1591, Art. IV.

und die Versuchung war groß für den Schiffer, sich beim Einkauf der Materialien zu seinem Vorteil zu verrechnen. Deshalb waren die Mitglieder des Ausschusses, der die Vorbereitung des Schiffbaues in die Hand nahm, verpflichtet, so billig wie möglich einzukaufen. Auf die urwüchsige und ursprüngliche Form der Reederei weist eine andere Bestimmung des Artikels IV hin, wonach der Bauausschuß darüber zu wachen hatte, daß keiner der Reeder Holz, Eisen, Nahrungsmittel usw. zum Nachteil derjenigen, die nur Geld gaben, über die Gebühr noch berechnete. Wie wir schon vorhin sagten, war die Beteiligung am Schiffbau mit Materialien und Arbeit schon in sehr früher Zeit üblich, die Patenreederei also in ihrer ursprünglichen Form eine Baugemeinschaft, an der sich jeder nach Kräften und Mitteln beteiligen konnte, sei es in Form der handwerklichen Mitarbeit, in der Lieferung von Material oder indem er Geld gab. Die letzte Art der Partebeteiligung wurde aber zunehmend die wichtigste und wird im 16. und 17. Jahrhundert überwogen haben, je mehr die Partenreederei ihren genossenschaftlichen Charakter verlor und versachlicht wurde. Die Parte wurde ein Objekt, das verkauft, vererbt, verschenkt und verpfändet werden konnte, und die Unternehmer und Betriebsgemeinschaft entwickelte sich zu einer bloßen Kapitalgesellschaft. Die Schiffspartnerschaft wurde also eine Kapitalanlage, die schnelle und große Gewinne versprach, wobei nur darauf zu achten war, daß das Risiko entsprechend verteilt wurde¹⁹. Aus dem Prinzip der Risikoverteilung ergaben sich die mannigfachsten Unterteilungen der Parten. Es gab $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{32}$, ja sogar $\frac{3}{32}$ und noch kleinere Parten²⁰. Die $\frac{1}{8}$ -, $\frac{1}{4}$ -, $\frac{1}{16}$ -Parten waren die beliebtesten und in dieser Reihenfolge die häufigste Form der Partebeteiligung²¹.

Die Partenreeder stammten größtenteils aus der Kaufmannschaft und gehörten den verschiedensten kaufmännischen Genossenschaften an, in Lübeck vor allem der Kaufleutekompagnie, den Schonenfahrern, den Bergen-, Riga- und Nowgorodfahrern. Die Lübecker Lastadienbücher geben einen sehr interessanten Einblick in den Personenkreis, der sich in der Hauptsache mit dem Reedereigeschäft befaßte. Unter den Hunderten von Namen, die als Partenreeder erscheinen, schält sich eine Anzahl von Reedern heraus, die ein Reedereigeschäft von großem Umfang betrieben haben, wie: Hans Tüngel, Rotger, Johann und Melchior von Dicke, Johann Finhagen, Hans Fuchting, Adolf, Katharina und Matthäus Rodde, David Lemke, Hermann Kampferbeck, Paul, Hartwig und Hinrich von Süten, Joachim und Paul Wibbeking, meh-

¹⁹ Vgl. Baasch: *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, a. a. O., S. 164.

²⁰ Vgl. E. Baasch: *Zur Statistik des Schiffspartenwesens*, a. a. O., S. 211–234.

²¹ Vgl. Baasch: *ebenda*, S. 220–21.

rene Mitglieder der Familie Kerkring u. a. Ein Großteil dieser Namen weist auf führende Lübecker Ratsgeschlechter hin, wie z. B. die Stüten und Kerkring. Fritz Rörig hat seinerzeit die Ansicht vertreten, daß im Lübecker Rat des 16. Jahrhunderts vorwiegend „Vertreter der alten, im Handel bereits saturierten Familien“ gesessen hätten, wenn auch „für energische homines novi auch in Lübeck des 16. Jahrhunderts noch Vermögen zu erwerben gewesen wären“²². Diese von Rörig noch des öfteren wiederholte Auffassung von dem Strukturwandel, der sich nach dem Stralsunder Frieden innerhalb der führenden Fernhändlerschicht Lübecks vollzogen und aus dem wagenden Fernkaufmann einen Rentnertyp gemacht habe, der sich darauf beschränke, Errungenes zu behaupten²³, ist nur bedingt richtig. Gewiß, ein großer Teil der alten Ratsgeschlechter besaß in und um Lübeck erheblichen Grundbesitz und hatte sich auch äußerlich dem Adel angeglichen²⁴; aber hierbei handelt es sich nicht um einen Strukturwandel, wie Rörig auf Grund seiner vornehmlich an der Früh- und Hochzeit der Hanse orientierten Auffassung „vom Werden und Wesen der Hanse“ glaubte annehmen zu müssen, hier hat die „Behauptung des Errungenen“, die günstige und sichere Kapitalsanlage eine größere Rolle gespielt. Wie weiter unten noch zu zeigen sein wird, waren auch die „saturierten Ratsgeschlechter“ „gesund und lebenskräftig trotz allem“²⁵. Daß sie gewillt waren, nach Beendigung der Krisen und Wirren der vergangenen Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts kräftig am politischen Leben teilzunehmen, zeigt die Wiederbelebung der „Zirkelgesellschaft“ und der Kaufleutekompanie 1580/81²⁶.

²² Vgl. Rörigs Besprechung der Kieler Dissertation von W. Richter: Lübeckisches Vermögen im 16. und 17. Jahrhundert (1500–1636), Bln 1913. Besprochen in ZVLG, XV, 1913, S. 371–74. Vgl. etwa den Schonenfahrer Hans Fuchting, s. S. 50, Anm. 37.

²³ F. Rörig: Außenpolitische und innerpolitische Wandlungen in der Hanse nach dem Stralsunder Frieden 1370 in: F. Rörig: Hansische Beiträge zur Deutschen Wirtschaftsgeschichte, Breslau 1928, S. 139ff.

²⁴ Man denke nur an die „zirkeltragende Gesellschaft“, die „Junkerkompanie“. Vgl. Hanna Link: Die geistlichen Bruderschaften des deutschen Mittelalters, insbes. die Lübecker Antoniusbruderschaft. ZVLG, XX, 1919, S. 181ff., bes. S. 209–13. Ferner C. Wehrmann: Das Lübeckische Patriziat. ZVLG, V, H. 3, S. 293ff., bes. S. 252/53 und S. 432. Ferner C. Wehrmann: Die Lübeckischen Landgüter I, ZVLG, VII, H. 2, 151ff., sowie Julius Hartwig: Die Rechtsverhältnisse des ländlichen Grundbesitzes im Gebiet der freien und Hansestadt Lübeck, ZVLG, IX, H. 2, S. 209ff.

²⁵ A. v. Brandt: Lübecker Überseefahrer, a. a. O., S. 172.

²⁶ Zur Zirkelgesellschaft 1580. Vgl. C. Wehrmann: Das Lübeckische Patriziat, a. a. O., S. 430/31. Dort auch die Aufstellung der Mitglieder. Zur Kaufleutekompanie vgl.

Daß in den Mitgliedern dieser vornehmsten Korporationen der wagende Geist des hansischen Fernkaufmanns nicht untergegangen war, beweist die Tatsache, daß es gerade Mitglieder alter Ratsgeschlechter sind, die mit erstaunlichem Interesse und gesundem Instinkt für die Handelskonjunktur am Portugal- und Spaniengeschäft teilgenommen haben. Im Lübecker Lastadienbuch erscheinen so ziemlich alle Namen, die Würden und Rang in Lübeck hatten, als Reeder an der Spanienfahrt beteiligt²⁷.

Unter allen spielt die Familie von Dicke eine überragende Rolle²⁸, vertreten durch Rotger von Dicke²⁹ mit Parten an 56 Schiffen, Johann von Dicke mit 38 Parten und Melchior von Dicke mit 37 Parten³⁰. Dazu käme noch Hans Finhagen³¹ mit 26 Parten und Cordt von Dicke mit 8 Parten. Die Par-

Johannes Warncke: Die drei großen Wappenschilder im Hansesaal des Museums und das Haus der ehemaligen Kaufmannskompagnie, S. 36ff., bes. S. 44. Ein Mitgliederverzeichnis der Kaufleuterkompagnie s. ebenda S. 46, Anm. 24.

²⁷ Vgl. Anhang Liste IV.

²⁸ Vgl. Anhang Liste IV.

²⁹ Rotger von Dicke war Mitglied der Kaufleuterkompagnie und 1611/12 Frachtherr des Hispanischen Fahrwassers, HAL, Hagedorn-Nachlaß, Paket 3, Fasc. 4. Er hatte 1608 $\frac{1}{16}$ Part in einem Schiff, das auf der Fahrt nach Venedig bei Vlieland verloren ging. Die $\frac{1}{16}$ Part war bei dem Hamburger Bürger Johann von der Strassen mit 600 Reichstalern versichert, d. h. der Gesamtwert des Schiffes betrug 9600 Taler. S. L. Beutin: Der Deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet, a. a. O., S. 32, Anm. 114. Nach dem Verfahren von Emil Waschinski: Anhang Tab. 5a hätte der Gesamtwert des Schiffes also 42000 Reichsmark 1937 betragen. Der Anteil R. v. D. wäre also mit 15000 Reichsmark 1937 zu veranschlagen.

³⁰ Johann von Dicke war ebenfalls Mitglied der Kaufleuterkompagnie und handelte nach Portugal und Spanien, vgl. E. Baasch: Schonenfahrer, a. a. O., S. 83. 1627/28 war er Frachtherr des Hispanischen Fahrwassers, HAL, Hagedorn-Nachlaß, Paket 3, Fasc. 4. J. v. D. war 1651 Weddeherr, vgl. Hansearchiv Lübeck, Senatsakten, SZL, XII, Fasc. 1 vom 9. April 1651. 1628 hatte J. v. D. in dem Lübecker Schiff Hercules $\frac{1}{16}$ Part nach Bahia do Todos los santos bei einem Holsteiner auf 1000 Taler und 16% Prämie versichert. Dieses Schiff wurde von den Holländern gekapert. Vgl. L. Beutin: a. a. O., S. 32, Anm. 113. Nach Emil Waschinski, a. a. O., hätte der Wert dieses Schiffes 400000 RM 1937 betragen und der Anteil J. v. D. = 25000 RM 1937. Melchior v. Dicke war 1624/25 Frachtherr des Hispanischen Fahrwassers, HAL, Hagedorn-Nachlaß, a. a. O.

³¹ Hans Finhagen (Vinhagen) war der Schwiegersohn Rotger von Dickes. Die Finhagens zählten zu den führenden Geschlechtern Lübecks, die nach 1531 neu hinzugekommen waren. Vgl. Georg Wagemann: Die führenden Geschlechter Lübecks und ihre Verschwägerungen. ZVLG, XXXI, 1941, S. 45. H. F. war Mitglied der Kaufleuterkompagnie und ein vermöglicher Mann. Johann Finhagen war 1630 Frachtherr des Hispanischen Fahrwassers. Vgl. W. Richter: Lübeckische Vermögen im 16. und 17. Jahrhundert, a. a. O., S. 286. Vgl. auch Johannes Warncke: Wappenschilder, a. a. O., S. 46, Anm. 24. 1621–24 war er Kämmererherr, d. h. Mitglied des

tenbeteiligungen der Familie von Dicke können als Musterbeispiel für einen Reedereibetrieb aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts dienen.

Den größten Teil aller ihrer Reedereigeschäfte trieben sie in einer Art Familiengemeinschaft. Rotger von Dicke und sein Schwiegersohn Hans Finhagen haben sehr oft gemeinsam Schiffe gereedert. Bei ihnen ist das hansische Prinzip der Risikoverteilung besonders auffallend. Ihr Geschäftsbetrieb muß sich über alle Gebiete der von hansischen Schiffen befahrenen Meere erstreckt haben. Das läßt die sehr unterschiedliche Größe der von ihnen gereederten Schiffe vermuten. Sie haben Parten in Schiffen nach West- und Südeuropa, nach Portugal und Spanien und im Mittelmeer nach Venedig, ja sogar nach Übersee, nach Brasilien. Besonders Johann von Dicke scheint mit Vorliebe an dem zwar risikoreichen, aber gewinnbringenden Geschäft nach Westeuropa und Brasilien teilgenommen zu haben³². Er ist Reeder in ausgesprochen großen Schiffen, unter ihnen ein Schiff von 300 Lasten³³. Ein Überblick über die Parten der Dicke zeigt die Konjunkturschwankungen in der Seeschifffahrt nach 1600. Um die Wende des 16. zum 17. Jahrhundert ist Rotger von Dicke in der Spanienfahrt engagiert, die um diese Zeit einen Höhepunkt erlebte. Von 1600—1601 besitzt er mit Mitgliedern führender Lübecker Ratsgeschlechter zusammen Parten in vier großen Spanienfahrern. Seine Mitreeder sind u. a. Jürgen Pawelsen, Hans Tüngel, Hartwich von Stiften, Paul Kerkring und Joachim und Paul Wibbeking. 1608 reedert er ein Schiff von 140 Lasten mit Paul Friedrich und Heinrich Kerkring und Paul Wibbeking. Als 1608 mit dem Abschluß des Waffenstillstandes zwischen den Generalstaaten und Spanien die holländische Konkurrenz wieder einsetzt, hat es den Anschein, als ob die Dicke sich nun vornehmlich der Ostseereederei zugewandt haben. Bis 1621 nehmen sie vornehmlich Parten in Schiffen kleinerer Größen, ohne allerdings das Spaniengeschäft ganz aufzugeben; denn im Jahre 1610 reederte Melchior von Dicke ein Schiff von 100 Lasten sogar als Einzelreeder. 1611 und 1612 haben Rotger und Melchior von Dicke Parten in zwei Spanienfahrern. Ihre Mitreeder sind wie schon so häufig Hans Tüngel, Jürgen Pawelsen, Heinrich Kerkring, Hartwich von Stiten, Adolf Rodde und Hinrich und Borchers Lüders. Von 1613—1620 reedern die Dicke nur in kleinen Schiffen, unter ihnen zwei von sogar nur 10 Last. Als dann

wichtigsten Officiums des Lübecker Rats, vgl. Rudolf Toberg: Die Lübecker Kämmerei, ZVLG, XV, 1913, Anhang S. 304—6. Vgl. Anhang Nr. V.

³² Vgl. dazu A. v. Brandt: Lübecker Überseefahrer im 17. Jahrhundert, a. a. O., S. 172ff, bes. S. 173—75.

³³ Dieses Schiff war wahrscheinlich jener „Hercules“, der von den Holländern auf der Fahrt nach Brasilien gekapert wurde. Vgl. S. 48, Anm. 30.

aber 1621 der Krieg zwischen Holland und Spanien wieder einsetzt, geht die Spanienfahrt „ruckartig“³⁴ in die Höhe. Johann von Dicke und seine Partner melden 1621 sofort drei (!) Schiffe an: am 4. September 1621 zwei Schiffe, am 13. Oktober 1621 ein Schiff. Vom 4. September 1621—25. Januar 1622 wurden in Lübeck 10 Schiffe mit zusammen 1100 Lasten für die Spanienfahrt gebaut³⁵. Die Bauausführung lag in den Händen der bekanntesten Lübecker Schiffszimmermeister.

Von 1627—1644, die Zeit der Hochblüte der Iberienfahrt, waren die Dicke (vor allem Johann von Dicke und Hans Finhagen) am Bau von 15 großen Spanienfahrern als Auftraggeber und Parteninhaber beteiligt. 1628 besaßen Rotger und Johann von Dicke und Hans Finhagen Parten in dem größten Schiff dieser Zeit, dem „Hercules“, dessen Größe im Lastadienbuch mit 300 Lasten angegeben wird. Man kann daran sehen, wie diese Lübecker Großreederfamilie sich sofort energisch überall da einschaltet, wo große Gewinne zu erzielen waren. Neben der Familie von Dicke-Finhagen erscheinen im Lastadienbuch noch eine Reihe anderer Namen. Von 1597—1612 war der Reeder Hans Tüngel vornehmlich im Spaniengeschäft tätig. Das Lastadienbuch verzeichnet vom 29. Juni 1598—2. September 1603 zehn große Schiffe, in denen Hans Tüngel als Reeder Anteile besaß³⁶.

Eine recht erhebliche Reederei muß auch der reiche Schonenfahrer Ratsherr Johann Fuchting (Füchting) betrieben haben. Er starb 1637 und hinterließ ein riesiges Vermögen³⁷. Johann Fuchting erscheint besonders häufig als Partengenosse Rotgers und Johanns von Dicke: 1604, 1611, 1612, 1616, 1617, 1619, 1622 (zweimal), 1623, 1624, 1626, 1628 (zweimal in Schiffen von 160 und 300 Lasten), 1629, 1634, 1635 (170 Lasten), 1640 (130 Lasten), Fuchting beteiligte sich vornehmlich an kleineren Schiffen, war also vermut-

³⁴ W. Vogel: Handelskonjunkturen. HGBll 74, 1956, S. 59. Vgl. ferner W. Vogel: Beiträge zur Statistik der Deutschen Seeschifffahrt im 17. und 18. Jahrhundert. HGBll 53, 1928, S. 141, s. bes. Tab. I und die graph. Darstellung S. 152 ff.

³⁵ Nach dem Lastadienbuch Hansarchiv Lübeck, Handschriftensammlung 320 a.

³⁶ Über Hans Tüngel konnte ich in der von mir bearbeiteten Literatur keine näheren Angaben finden. Über seine Partebeteiligung vgl. Anhang Liste VI.

³⁷ Vgl. E. Baasch: Schonenfabrer, a. a. O., S. 188. F. soll ein Vermögen von 300 000 M Lüb. hinterlassen haben. Das wären nach Waschinski: a. a. O., Tab. 6a, 1,8 Mil. RM 1937. Das beweist, daß es auch noch in der Spätzeit der Hanse für unternehmende Kaufleute möglich war, beträchtliche Vermögen zu erwerben. Er konnte es sich leisten, am 5. Februar 1635 der Lübecker Schiffergesellschaft „enen verguldenen Sulver Stop van 115¹/₂ Loth“ zu verehren. Vgl. Johannes Warncke: Der Silberschatz der Schiffergesellschaft. ZVLG, XVIII, 1916, H. 1, S. 68. Zu Fuchting s. auch G. Wagemann: Die führenden Geschlechter Lübecks und ihre Verschwägerungen, a. a. O., S. 46.

lich überwiegend im Ostseehandel tätig, wo es, seinem Vermögen nach zu urteilen, noch erhebliche Gelder zu verdienen gab. Aber auch an der Reederei nach Spanien und Portugal scheint er unter Ausnutzung der Konjunktur in beträchtlichem Umfang teilgenommen zu haben³⁸.

Auch die alteingesessene Familie von Stiten unterhielt eine umfangreiche Reederei nach Spanien und Portugal. Es ist erstaunlich zu sehen, wie sich die Söhne des Ratsherrn Georg von Stiten: Hartwich³⁹, Paul⁴⁰, Friedrich⁴¹, Klaus⁴² und Hinrich⁴³ fast ausschließlich auf das Portugal- und Spaniengeschäft konzentriert haben, also ausgesprochene Fernhändler geworden sind.

Von 26 Partebeteiligungen sind nur 6 in kleineren Schiffen. Hinrich von Stiten reederte ausschließlich in Schiffen nach Spanien und Portugal. Gerade an der Familie von Stiten zeigt sich, daß die Ratsgeschlechter an Unternehmungsgeist nicht geringer geworden waren als ihre Vorfahren in der hansischen Blütezeit⁴⁴. Auch in der hansischen Spätzeit waren Unternehmungslust und Wagemut noch lebendig, nur die ökonomischen und politischen Voraussetzungen hatten sich geändert.

Wie die Stiten waren auch die Kerkring⁴⁵ vornehmlich als Reeder in der Portugal- und Spanienfahrt tätig. Unter ihnen ragt besonders Dietrich Ker-

³⁸Vgl. Anhang Liste VII. Fuchting war von 1613–1616 Frachtherr des Hispanischen Gewässers. HAL, Hagedorn-Nachlaß, Paket 3, Fasc. 4.

³⁹ Vgl. W. Brehmer: Verzeichnis der Mitglieder der Zirkelkompagnie nebst Angaben über ihre persönlichen Verhältnisse. ZVLG, V, 1886, S. 393ff., bes. S. 432.

⁴⁰ Ebenda, S. 433.

⁴¹ Ebenda, S. 434.

⁴² Ebenda, S. 443.

⁴³ Vgl. W. Brehmer: a. a. O., S. 334.

⁴⁴ Die Familie von Stiten war eine der ältesten Ratsfamilien in Lübeck (seit 1408) und besaß umfangreichen Grundbesitz. Die Stiten sind in der vornehmsten Korporation in Lübeck, der Zirkelgesellschaft. Bis 1692 stellte die Familie von Stiten der Stadt Lübeck 12 Ratsherren und 3 Bürgermeister. Vgl. Georg Wagemann: a. a. O., S. 59/60. Ferner Johannes Warncke: Das Haus der Zirkelgesellschaft in Lübeck, ZVLG 27, 1933, S. 254. Zur Reederei der Familie von Stiten vgl. Anhang Liste VIII.

⁴⁵ Die Kerkring gehörten zu den ältesten Lübecker Familien überhaupt. Seit 1286 sitzen sie im Lübecker Rat. Vgl. Wagemann: Die führenden Geschlechter Lübecks, a. a. O., S. 17ff., bes. S. 31 Bis zum Jahre 1705 stellte die Familie ihrer Vaterstadt 14 Ratsherren und 6 Bürgermeister. Wagemann, a. a. O., S. 59/60. Die Familie Kerkring besaß ebenfalls umfangreichen Grundbesitz in der Umgegend Lübecks. S. Wagemann, ebenda, S. 46, vgl. auch C. Wehrmann: a. a. O., S. 430ff. Der Ratsherr Heinrich Kerkring nahm als führendes Mitglied an einer hansischen Gesandtschaft teil, die 1603 nach Moskau zum Zaren Boris Feodorowitsch geschickt wurde. Vgl. W. Braemer: Die hansische Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603. HGBII, XVIII, 1889, S. 29ff. Seine Teilnahme an der Gesandtschaft kann darauf hindeuten,

ring⁴⁶ hervor. Nach 1628 scheinen sich die Kerkring etwas aus dem Spaniengeschäft zurückgezogen zu haben. Sie reedern fast durchweg Schiffe kleinerer Größen, was allerdings noch nicht zu bedeuten braucht, daß nicht auch Schiffe guter Mittelgröße nach Spanien gefahren sind⁴⁷.

Einer der größten Reeder Lübecks überhaupt war David Lemcke. Nur die Familie von Dicke übertraf ihn im Umfang ihrer Partenbeteiligungen. Über seine Herkunft, seine gesellschaftliche Stellung waren unter den besonderen Schwierigkeiten der Materialbeschaffung keine Auskünfte zu finden. Aber auch ohnedies lassen die trockenen Angaben des Lübecker Lastadienbuches gewisse Rückschlüsse auf seine Persönlichkeit zu. Er scheint aus den Schifferkreisen zu stammen; denn von 1600—1617 wird er in dem Lastadienbuch siebenmal als Schiffer genannt, in der Zeit von 1625—1632 dreimal. Vielleicht kann man in ihm das Musterbeispiel eines Schiffers sehen, der sein während der Seefahrt erworbenes Vermögen in Form von Partenbeteiligungen arbeiten läßt, ohne selbst die Seeschifffahrt aufzugeben. Hervorzuheben ist sein „Einzelgängertum“. Mit Ausnahme von Thomas Fredenhagen gibt es keinen Reeder in Lübeck, der so häufig als Einzelreeder aufgetreten wäre. Der erste Artikel der hansischen Schiffsordnung von 1591 scheint auf ihn gemünzt zu sein, wonach es keinem Schiffer erlaubt war, ein Schiff aufzusetzen, es sei denn, es habe alle seine Reeder, oder er sei selbst imstande, das Schiff auf See zu führen. Von 1614—1618 erscheint er viermal als Schiffer von Schiffen, die er als Einzelreeder bauen läßt, dazu kommen in der gleichen Zeit noch zwei Schiffe, in denen er Alleinreeder ist, die er aber von Setzschiffern fahren läßt. Es ist unwahrscheinlich, daß er selbst alle diese Schiffe persönlich gefahren haben kann. Vielmehr kann man annehmen, daß er diese Schiffe für den Verkauf bauen ließ⁴⁸, vom Reeder also zum Schiffbauunternehmer geworden ist⁴⁹. Zwar war der Schiffbau für Fremde bzw. der daß seine Handelsinteressen das weite Gebiet zwischen Nowgorod und Lissabon umspannte, denn das Lastadienbuch weist ihn als einen Spanien- und Portugalhändler aus.

⁴⁶ Dietrich Kerkring war 1636 Frachtherr des Hispanischen Fahrwassers. HAL; Hagedorn-Nachlaß, Paket 3, Fasc. 4.

⁴⁷ Vgl. Anhang Liste IX.

⁴⁸ So kauft z. B. der Schiffer Jan Pietersz Gloses aus Enkhuizen 1616 von David Lemcke ein neues Schiff. Vgl. Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte. Bearbeitet von Rudolf Häpke, Bd. II. Lübeck 1923, Nr. 1043, S. 390/91.

⁴⁹ Das scheint auch dadurch erwiesen zu sein, daß z. B. 1621 der Schiffbaumeister Jürgen Kock erklärt, seine Bude, d. h. sein Schiffbauplatz, auf der Lastadie gehöre David Lemcke, er müsse deshalb für Lohn arbeiten. Vgl. HAL, Senatsakten-Internamter-Schiffszimmerleute, 8. 9. 11. Juli 1621.

Verkauf von neugebauten Schiffen innerhalb einer bestimmten Frist von Jahren im allgemeinen verboten und nach Ausweis des Lastadienbuches mußten mehrfach hohe Strafen entrichtet werden für zu früh verkaufte Schiffe, aber in dieser Spätzeit der Hanse wurde es mit den früheren schiffbaupolitischen Bestimmungen nicht mehr so genau gehalten, als daß sich nicht für einen findigen Kaufmann eine Lücke gefunden hätte, diese Verbote zu umgehen. David Lemcke muß jedenfalls ein beträchtliches Vermögen besessen haben. Er konnte es sich leisten, innerhalb Jahresfrist 1631/32 zwei große Schiffe als Einzelreeder bauen zu lassen, von denen er selbst das eine als Schiffer führte und das zweite von einem Setzschiffer fahren ließ. Ihre Größe weist sie als für Fernfahrten bestimmt aus. Der Umfang der Reederei David Lemckes beweist, daß auch die späte Hansezeit unternehmenden Persönlichkeiten Raum genug für eine eigene Initiative gab⁵⁰. Auch die Roddes, Adolf, Katharina und Matthias Rodde, haben ein sehr umfangreiches Reedereigeschäft betrieben. Der Begründer dieses Reedereibetriebes scheint der Rats Herr Adolf Rodde gewesen zu sein⁵¹. Nach der Größe der von ihm gereederten Schiffe von 14—130 Last muß er ein weitgespanntes Reedereigeschäft besessen haben. Man kann vermuten, daß von ihm gereederte Schiffe auf allen hansischen Seeverbindungen tätig gewesen sind. Er mag unter vorsichtiger Abwägung und Verteilung des Risikos die Grundlagen für den Aufstieg seines Hauses gelegt haben. Am 14. April 1608 tritt er sogar als Schiffer eines Schiffes von 60 Last auf. Falls es sich hier nicht um eine bloß formelle Angabe handelt — es wäre denkbar, daß Adolf Rodde sich selbst in Ermangelung eines Schiffers und um den Buchstaben der hansischen Seerechtbestimmung zu genügen als Schiffer namhaft gemacht hat — so könnte man hier den Übergang vom Schiffer zum Reeder, den Aufstieg vom Schiffer zum Kaufmann festhalten. Nach seinem Tode — die letzte Eintragung ist vom 28. Oktober 1613 — hat dann seine Witwe Catarina Rodde („Hern Adolf Rodess Weddewe“, Catrina, Trines, „die Roddesche“) das Reedereigeschäft ihres Mannes umsichtig und energisch weitergeführt, zunächst für ihren Sohn Matthäus, dann in Partnerschaft mit ihm⁵². Frauen als Partenreeder treten im Lastadienbuch gar nicht selten auf, wenn auch keine so häufig wie Cata-

⁵⁰ Vgl. Anhang Liste X.

⁵¹ Adolf Rodde war Mitglied der Kaufleutekompagnie, vgl. G. Wagemann: Führende Geschlechter Lübecks, a. a. O., S. 46. 1612 war Adolf Rodde Frachtherr des Hispanischen Gewässers. HAL, Hagedorn-Nachlaß, Paket 3, Fasc. 4. Die Familie Rodde stellte Lübeck bis 1810 10 Ratsherren und 6 Bürgermeister und wurde am 8. April 1806 in den Reichsfreiherrnstand erhoben. Vgl. Anhang Liste XI.

⁵² Im Lastadienbuch tritt Matthäus Rodde seit 1630 als Partenreeder auf. Vgl. Anhang Nr. XI, S. 24/25.

rina Rodde. Neben ihr erscheinen Frauennamen wie Agneta von Deilen (Doielden), die Witwe von Tonnies Smidt, die Witwe von Evert Schröder, Cathrine Cordes, Catrine Nowe, Magdalena von Doren, die Witwe von Berend Gundermann u. a. An der Tatsache, daß Witwen und Waisen relativ häufig Parten besitzen⁵³, zeigt sich, daß die Parte eine reine Kapitaleinlage geworden ist, eine Rentenanlage. Nur Catarina Rodde, die immerhin Parten in 15 Schiffen besessen hat, dürfte hier eine Ausnahme gebildet haben⁵⁴.

Auf der Grundlage des von den Eltern gelegten Vermögens steigt Matthäus Rodde die soziale Stufenleiter empor. 1635 ist er Altermann der Antoniusbrüderschaft der Kaufleute und damit führendes Mitglied in der Kaufleuterkompagnie⁵⁵. Er muß ein Großkaufmann vom Range eines Thomas Fredenhagen gewesen sein. Seine Geschäfte — vornehmlich ist er im Spanienhandel tätig — erstreckten sich bis an die Sklavenküste Westafrikas. 1657 ist er Reeder im Schiff „Der Engel“, das unter seinem Schiffer Lorenz Flor den außerordentlich gewinnbringenden Sklavenhandel betreiben soll⁵⁶. 1663 ist er Mitglied einer lübischen Gesandtschaft in Stockholm⁵⁷. Auch an der Lübecker Grönlandfahrt sind er und sein Sohn Franz Bernhard Rodde seit 1665 beteiligt⁵⁸. Für Matthäus Rodde ist bezeichnend, daß er sich sofort dem Portugal- und Spaniengeschäft zuwandte. Sein Vater hatte noch mehrere Eisen im Feuer gehabt, er aber warf sich ausschließlich auf das Geschäft, das zwar größere Risiken in sich barg, aber auch den größten Gewinn erhoffen ließ. Fast alle Schiffe, die er reedert, sind große Spanienfahrer. Bei ihm zeigt sich, daß auch im 17. Jahrhundert durchaus noch „homines novi“ emporkommen konnten, wenn sie, wie die Teilnahme am Sklavengeschäft zeigt, den nötigen Unternehmungsgeist aufbrachten.

Besonders zu erwähnen wäre auch der Ratsherr Hermann Kampferbeck. Er entstammte einem angesehenen Geschlecht; sein Vater, Johann Kampfer-

⁵³ Vgl. L. Beutin: a. a. O., S. 30/31.

⁵⁴ Auch die Mutter des Lübecker Großreeders Th. Fredenhagen führte nach dem Tode ihres Mannes das Reedereigeschäft weiter. Vgl. A. v. Brandt: Th. Fredenhagen, a. a. O., S. 128.

⁵⁵ Vgl. Hanna Linck: Die geistlichen Bruderschaften des deutschen Mittelalters, insbesondere die Lübecker Antoniusbrüderschaft. ZVLG, XX, 1919, S. 181, s. auch W. Richter: Lübeckisches Vermögen im 16. und 17. Jahrhundert. Diss. Bln 1943, S. 286. 1627/28 war Matthäus Rodde zusammen mit Johann v. Dicke Frachtherr des Hispanischen Gewässers. HAL, Hagedorn-Nachlaß, Paket 3, Fasc. 4.

⁵⁶ Vgl. A. v. Brandt: Lübecker Überseefahrer, a. a. O., S. 175.

⁵⁷ E. Baasch: Schonenfahrer, a. a. O., S. 115.

⁵⁸ Vgl. A. v. Brandt: Die Lübecker Grönlandfahrt im 17. Jahrhundert. ZVLG, XIX, 1937, S. 335.

beck, war 1562—1573 Ratsherr und befehligte von 1563—1566 die Lübecker Flotte im Nordischen Siebenjährigen Krieg von 1563—1570⁵⁹. Sein Bruder, Johann Kampferbeck, war hansischer Konsul in Lissabon⁶⁰. Hermann Kampferbeck war Mitglied der Kaufleutekompanie⁶¹. Wie es sich bei seinen persönlichen Beziehungen von selbst versteht, war er vornehmlich am Portugal- und Spanienhandel beteiligt⁶². Gut die Hälfte der von ihm gereederten Schiffe, er besaß von 1613—1635 Parten in 27 Schiffen, mögen dorthin gefahren sein. Seine Partenreeder sind vornehmlich die Kerkring, Stiten, Wibbe-king und von Dicke⁶³.

Neben diesen als Reeder besonders hervorragenden Familien oder Persönlichkeiten erscheinen in den Lastadienbüchern noch eine Reihe von anderen Namen, von denen nur noch einige genannt werden sollen. Da wäre besonders die Familie der Brokes zu erwähnen⁶⁴. Sie ist eines der jüngsten der führenden Lübecker Geschlechter. Der Stammvater der Lübecker Brokes, Johann Brokes, ist so ein homo novus, der es aus geringen Anfängen in kurzer Zeit zu höchstem Ansehen gebracht hat. 1535 tritt er in Lübeck in den Dienst eines Kaufmanns und erwirbt im Handel mit Dänemark, Liefland und Preußen ein Vermögen, das ihm den Zugang in die höchsten Kaufmanns- und Ratskreise Lübecks öffnet. Bereits 1564 wird er in den Rat gewählt und kauft sich zwei Jahre später für 5000 Mark lübisch eines der besten Häuser der Stadt in der Mengsstraße. Im gleichen Jahre erwirbt er das Dorf Kastorf. Im Jahre 1567 wird er Admiral im Siebenjährigen Krieg gegen Schweden und befehligt den berühmten „Adler“, das größte Schiff, das Lübeck besessen. 1573 wird er Bürgermeister und 1585 ältester Bürgermeister von Lübeck. Mit anderen Worten, ihm ist es gelungen, im Verlauf einer Generation zur höchsten, einem Lübecker erreichbaren Stellung aufzusteigen. Gerade am Beispiel des Johann Brokes sieht man, daß in den Hansestädten das Patriziat keine exklusive Kaste gewesen ist, die sich nach unten abkapselte, sondern daß

⁵⁹ Vgl. Herbert Kloth: Lübecks Seekriegswesen in der Zeit des Nordischen Siebenjährigen Krieges 1563—1570, ZVLG, XXI, 1924, S. 25.

⁶⁰ Vgl. Hermann Kellenbenz: Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590—1625, 1954, S. 21 ff. Ferner Kellenbenz: Der Pfefferhandel um 1600 und die Hansestädte. HGBll 74, 1956, S. 28 ff., bes. S. 45 ff., s. auch Georg Fink: Diplomatische Vertretungen der Hanse seit dem 17. Jahrhundert bis zur Auflösung der Hanseatischen Gesandtschaft in Berlin 1920, HGBll 56, 1931, S. 119/20.

⁶¹ Vgl. E. Baasch: Schonenfahrer, a. a. O., S. 83.

⁶² Hermann Kampferbeck war 1623 Frachtherr des Hispanischen Gewässers. HAL, Hagedorn-Nachlaß, Paket 3, Fasc. 4.

⁶³ Vgl. Anhang Liste XII.

⁶⁴ Vgl. Anhang Liste XIII.

es immer wieder erfolgreichen Emporkömmlingen gelang, aufzusteigen und in die führenden Kreise aufgenommen zu werden, daß also das Lübeckische Patriziat sich immer wieder von unten erneuerte⁶⁵. Brokes' Söhne waren sehr stark in dem zu damaliger Zeit gerade aufblühenden Portugal- und Spanienhandel beteiligt, vor allem Hans Brokes, der auf den größten Schiffen der Stadt von Danzig aus Schiffbaumaterialien nach Cadix und Sevilla verfrachtete. Sein Bruder Cordt Brokes war in Sevilla für ihn tätig. Heinrich Brokes selbst ist 1606 als Vertreter Lübecks Mitglied der hansischen Gesandtschaft nach Spanien⁶⁶. Von 1610—1612 ist er Kämmererherr. Ein Otto Brokes bekleidet das gleiche Amt 1641. Die Brokes gehörten als Mitglieder der Zirkelgesellschaft und der Kaufleutekompagnie zu den führenden patrizischen und kaufmännischen Korporationen der Stadt⁶⁷.

Die Familie Wibbeking (Wübbeking) gehörte zwar nicht zu den alten Ratsgeschlechtern in Lübeck — sie war erst im 16. Jahrhundert die soziale Stufenleiter emporgestiegen und „zur höchsten Dignitäten“⁶⁸ gelangt — aber als Mitglied der Kaufleutekompagnie⁶⁹ gehörten sie zu den führenden Kreisen Lübecks. Zu den ältesten Lübecker Ratsgeschlechtern, den Lüneburg, Wickede, Stiten, Kerkring bestanden verwandtschaftliche Beziehungen⁷⁰. Mehrere Mitglieder der Familie bekleideten hohe, einflußreiche Ämter im Rat der Stadt Lübeck, u. a. das außerordentlich wichtige Amt des Kämmererherrn, unter ihnen ragte besonders Joachim Wibbeking hervor, der von 1595 bis 1628 Kämmererherr war⁷¹ und als Vertreter des Lübecker Rats am Hanse tag von 1619 teilnahm⁷². Gleich den anderen Ratsgeschlechtern sind auch die Wibbeking fast ausschließlich im Portugal- und Spanienhandel tätig gewesen⁷³. Bezeichnend ist, wie sie die Konjunktur des Westhandels ausnutzten. Von 1599—1608 reedern sie, unter ihnen vor allem Joachim und

⁶⁵ Vgl. Pauli: Aus dem Tagebuch des Lübeckischen Bürgermeisters Heinrich Brokes. ZVLG, I, 1855, S. 79 ff. und 281 ff., II, 1867, S. 1 ff., S. 254 ff. und S. 367 ff.

⁶⁶ Georg Finck: Diplomatische Vertretungen, HGBII 56, 1931, S. 119.

⁶⁷ Rudolf Toberg: Lübecker Kämmerer, a. a. O., S. 304/6. Ferner Wagemann: a. a. O., S. 46.

⁶⁸ Vgl. Pauli: Aus dem Tagebuch des Lübeckischen Bürgermeisters Heinrich Brokes, ZVLG, I, 1855, S. 80.

⁶⁹ Johannes Warncke: Wappenschilder, a. a. O., S. 26, Anm. 24. Ferner G. Wagemann: Führende Geschlechter Lübecks, a. a. O., S. 46.

⁷⁰ C. Wehrmann: Das Lübeckische Patriziat, a. a. O., S. 430 ff.

⁷¹ Vgl. Rudolf Toberg: Die Lübecker Kämmerer, a. a. O., S. 304 ff.

⁷² Vgl. Friedrich Bruns: Eine Platzordnung des Hanse tages von 1619, ZVLG 1928, S. 182.

⁷³ Vgl. Anhang Liste XIV. 1617 war Joachim Wibbeking Frachtherr des Hispanischen Fahrwassers. HAL, Hagedorn-Nachlaß, Paket 3 Fasc. 4.

Paul Wibbeking, ausschließlich große Spanienfahrer, mehrfach in Gemeinschaft mit den Stiten und Kerkring. Von 1609—1621, in der Zeit der Flaute des Spaniengeschäfts, sind es dann vorwiegend kleinere Schiffe. 1621/22, bei dem erneuten Aufschwung der Westfahrt, beteiligen sie sich wieder an drei Schiffen und nach vorübergehendem Rückgang 1628/29 erneut an drei großen Schiffen, unter ihnen an dem 300 Lasten großen „Hercules“, der unter Schiffer Klaus Bonhoff 1635 auf der Fahrt nach Brasilien gekapert wurde⁷⁴.

Die Schwankungen in der Größe der von den Wibbeking gereederten Schiffe zeigen, wie bei diesen Kaufleuten der Sinn für Konjunktur entwickelt war⁷⁵.

Auch die anderen aus dem Lübecker Lastadienbuch ausgewählten Namen: von Goren, von Elstwig, Bochel von Santen u. a. gehören zu der führenden Kaufmannsschicht⁷⁶. Auffallend ist, daß unter den Reedern eines Schiffes, besonders, wenn es sich um große Schiffe handelt, häufig die gleichen Namen auftauchen. Fast regelmäßig handelt es sich um Mitglieder der alten Ratsfamilien, die eine Reedergemeinschaft bilden. Sie ergab sich zwanglos aus der Zugehörigkeit zu den gleichen Kaufmannsgenossenschaften, wie Kaufleutekompagnie, Schonenfahrer usw., aus den häufigen verwandtschaftlichen Beziehungen, aus der gleichartigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Stellung. So formt sich das Bild einer durch die mannigfaltigsten Bindungen gesellschaftlicher Natur zusammengehaltenen Führungsschicht, die neben den anderen Gewerben auch den Schiffbau beherrscht.

In dem bisherigen Teil unserer Untersuchungen hatten wir die Partengenossenschaft der Schiffsreeder als Hauptunternehmungsform im hansischen Schiffbau behandelt, daneben, wenn auch in wesentlich geringerem Umfang, tritt die Alleinreederei, die von kapitalstarken Überseekaufleuten betrieben wurde. In der Person des Reeders David Lemcke hatten wir bereits einen solchen Unternehmer kennengelernt⁷⁷. Bei ihm darf man mit einiger Gewißheit vermuten, daß ein großer Teil seiner Schiffe für den Verkauf gebaut wurde. Er legte einen Teil des im Reedereigenschaft gewonnenen Vermögens im Schiffbau an und wurde hierdurch, freilich auf einer bescheidenen Stufe der Entwicklung, zum Unternehmer. Das Schiff hat nicht mehr für ihn ausschließlich Gebrauchswert, indem es Waren befördert, sondern wird selbst

⁷⁴ Vgl. A. v. Brandt: Lübecker Überseefahrer, a. a. O., S. 174.

⁷⁵ Vgl. dazu die interessante Studie aus dem wissenschaftlichen Nachlaß Walter Vogels: Handelskonjunkturen und Wirtschaftskrisen in ihrer Auswirkung auf den Seehandel der Hansestädte, HGBll 74, 1956, S 50 ff.

⁷⁶ Siehe Anhang Nr. XV—XXII.

⁷⁷ Siehe w. o. S. 52.

zum Zwecke der Veräußerung hergestellte Ware. Charakteristisch für diese frühe Stufe der Unternehmungsform ist, daß sie nur einen kleineren Teil der Gesamtunternehmungen ausmacht, sie ist neben der bisher geübten kaufmännischen Unternehmung noch zweitrangig. Wenige Jahrzehnte später regen sich die Träger dieser neuen kapitalistischen Unternehmungsform im Schiffbau schon wesentlich kräftiger. Bezeichnend ist hier der schon mehrfach erwähnte Thomas Fredenhagen. In den Ratsakten des Hansearchivs Lübeck findet sich ein Briefwechsel zwischen Thomas Fredenhagen und dem Lübecker Rat⁷⁸. Hierin rühmt er sich, er habe dadurch, daß er Schiffe gebaut habe, dafür gesorgt, daß die Stadt als solche und weit über hundert Menschen Lohn und Brot gehabt hätten. Selbstbewußt fügt er hinzu, er stelle dem Rat anheim, zu bedenken, ob man es für gut befände, ihn noch ein oder mehrere Schiffe bauen zu lassen, oder man es für besser hielte, daß er diese Schiffe in Holstein bauen ließe. Thomas Fredenhagen hat nicht nur die größten Schiffe seiner Zeit in Lübeck bauen lassen, sondern betont auch, nicht nur in den Jahren 1657/58 drei Schiffe allein gekauft, sondern auch fast alle seine Mittel in die Navigation der Stadt Lübeck gesteckt zu haben. Auch für Thomas Fredenhagen waren Schiffbau und Schiffskauf ebenso wie der Schiffsverkauf nur verschiedene Seiten seiner großangelegten kaufmännischen Unternehmungen. Daß er Schiffe zum Zwecke des Verkaufs bauen ließ, läßt sich zwar nicht erweisen, aber immerhin wehrt er sich hartnäckig dagegen, ihn in der freien Verfügung über sein in Schiffen steckendes Kapital einzuengen. Thomas Fredenhagen stand in engen Geschäftsverbindungen mit Jürgen Laferenz⁷⁹. Wenn das über diesen vorhandene Quellenmaterial auch nur wenige Aktenstücke umfaßt, so genügt es doch, um das Bild eines reinen Schiffbauunternehmers, ja geradezu Monopolisten zu zeichnen. Zuvor sei bemerkt, daß um 1690 in Lübeck der Schiffbau für Fremde in voller Blüte gestanden zu haben scheint. Am 30. Januar 1691 richteten die Schonenfahrer an Bürgermeister und Rat der Stadt Lübeck ein Schreiben, in dem sie sich darüber beschwerten, daß auf der Lastadie von Einheimischen und Fremden „ungescheut“ soviel neue Schiffe aufgesetzt stünden, daß ihre eigenen Bürger zum Zwecke des Handels weder Platz noch Holz zum Bauen finden könnten. Das Holz würde hierdurch außerordentlich verteuert. Der Bau für Fremde sei zwar eine Zeitlang erlaubt worden, weil die hiesigen Bürger keine Schiffe benötigt hätten und auch, um die Arbeiter unterhalten zu können, aber, wie

⁷⁸ Vgl. HAL, Senatsakten-Interna-Ämter-Schiffszimmerleute IX, fasc. 2. Brief vom 9. Oktober 1673 u. f.

⁷⁹ Vgl. HAL, Senatsakten-Interna-Ämter-Schiffszimmerleute IX, Schiffsbauten für Fremde.

der Rat auch ohne ihre Erinnerung wüßte, sei es wider alle Gewohnheit und Ordnung der Stadt, nach der es keinem Fremden ohne besondere Erlaubnis vergönnt sei, einen Kiel zu strecken, und es sei keinem Einheimischen erlaubt, das gleiche für Fremde zu tun. Wenn von ihren Bürgern ein Kiel gestreckt worden sei, hätten sie versichern müssen, daß das Schiff für die Stadt gebraucht werden solle. Soweit die Schonenfahrer. Die einflußreichen Schonenfahrer waren schon des öfteren hervorgetreten als Verfechter konservativer, rückschrittlicher Tendenzen⁸⁰. Sie hatten allerdings keinen Erfolg, denn am 12. Juni 1691 bestimmte der Rat, daß zwar auch für im Auftrag von Fremden gebaute Schiffe das Lastgeld entrichtet werden müßte; die Herren der Kämmererei wurden mit der Einziehung dieses Geldes beauftragt, aber der Rat ließ doch den Schiffbau für Fremde bestehen, denn die großen materiellen Vorteile, die der Schiffbau besonders in einer Zeit der Vollbeschäftigung für die Stadt und ihre Bewohner bot, waren zu offensichtlich, als daß er dem einseitigen, egoistischen Verlangen der Schonenfahrer hätte nachgeben können, schon aus dem Grunde nicht, um nicht die lebhaften Proteste der Handwerker und anderer am Schiffbau interessierter Kreise heraufzubeschwören. Diese Eingabe der Schonenfahrer zeigt also zweierlei: 1. umfangreichen Schiffbau für Fremde, 2. Vollbeschäftigung der Schiffbauer und Besetzung sämtlicher Bauplätze der Lastadie. Das mußte geradezu verlocken, den Schiffbau mit dem Ziele des Verkaufs der fertiggestellten Schiffe zu betreiben. Und hier scheint Jürgen Laferenz führend hervorgetreten zu sein. Die erste Nachricht über große Schiffbauunternehmungen des Jürgen Laferenz stammt aus einer Beschwerde sämtlicher Schiffszimmerleute an Bürgermeister und Rat vom 8. Mai 1691 über ihren Mitmeister Christoff Tiede⁸¹: Dieser unterstehe sich, obwohl er bereits ein Schiff für Jürgen Laferenz auf Stapel stehen habe, dennoch ein zweites Schiff aufzusetzen und zu bauen. Es sei bisher unter ihnen nicht üblich gewesen, daß ein Meister, wenn er an einem Schiffe arbeitete, ein zweites annähme und baue, bevor er das erste fertiggestellt habe, sondern das andere Schiff sei den anderen Meistern zum Bau überlassen worden, welche keine Arbeit unter den Händen, damit einer neben dem anderen sein Brot und seine Nahrung habe und „damit nicht einer alle Bausteden auf der Lastadie sampt der Arbeit zu sich reißen möge“. Laferenzen habe seine bisher gebauten Schiffe meist für

⁸⁰ Vgl. im allgemeinen dazu E. Baasch: Die Lübecker Schonenfahrer, Lübeck 1924, vgl. ferner den schon häufiger zitierten Aufsatz von A. v. Brandt über Thomas Fredenhagen, a. a. O.

⁸¹ HAL, Senatsakten-Internat.-Ämter-Schiffszimmerleute IX, Eingabe vom 8. Mai 1691.

Fremde gebaut und pflege sie zu verkaufen, ehe sie noch fertig seien⁸². Damit sei dieser guten Stadt wenig gedient, da auf diese Weise das in der Nähe befindliche Holz für Fremde weggebraucht würde. Hiesige Bürger müßten dadurch, wenn sie bauen wollten, wenn nicht Mangel, so doch eine Teuerung an Holz erleiden. Die Lübecker Schiffszimmermeister bitten den Rat, dem Christoffer Tiede zu befehlen, „daß kein Schiffzimmermann bemächtigt sein solle, mehr als ein Schiff zugleich anzunehmen und zu bauen, sondern zuvor eines zuverfertigen schuldig sein solle, ehe er das andere annehmen kan, damit die anderen Mitmeister auch ihr Brot haben und von denen auf der Lastadie befindlichen wenigen Baustätten nicht ganz excludieret und dieselbe von einem allein gebraucht werden möge“.

Unabhängig von dem Versuch der Schiffszimmermeister, Christoffer Tiede in seinen dem Begriff der bürgerlichen Nahrung zuwider laufenden Bestrebungen einzuengen — sie werden uns anderen Ortes interessieren — zeigt sich hier, daß Jürgen Laferenz ein Schiffbauunternehmer großen Stils gewesen sein muß, der sich, darin seinem Geschäftspartner Fredenhagen ebenbürtig, rücksichtslos über die herkömmlichen Schranken hinwegsetzte, wie sie im Schiffbau und in der Schiffbaupolitik in den hansischen Städten aufgerichtet worden waren. Nicht nur, daß er Schiffe baute, sondern er „pflege sie zu verkaufen, ehe sie noch fertig seien“. Im Jahre 1691 hatte er bei Christoffer Tiede zwei Schiffe in Arbeit, von denen er das eine bereits an Thomas Fredenhagen verkauft hatte, d. h. noch bevor es fertig war. In der Antwort des Christoffer Tiede auf die Beschwerde der Schiffszimmermeister erfahren wir ferner, daß Jürgen Laferenz bereits 1690 zwei Schiffe an Fredenhagen verkauft hatte. Am 25. Juni 1691 wenden sich die Schonenfahrer erneut beschwerdeführend an den Rat. Sie klagen darüber, daß Jürgen Laferenzen von den zu dieser Zeit auf der Lastadie vorhandenen Schiffsbauern die meisten „begotteßpfenniget“ habe. Weiterhin beschwerten sich die Schonenfahrer darüber, daß er sich unterstanden habe, sich auch mit denen abzusprechen, die erst auf Michaeli frei werden könnten, in der Hinsicht, daß sie für niemand anders als für ihn bauten. Etwas ähnliches habe er auch in Neustadt getan. Er schade damit dem Handel und der Schiffbauerei der hiesigen Bürger, nicht nur, daß er die meisten Schiffe für Fremde baue, sondern auch dadurch, daß er das Holz zu den Schiffen, das er bereits auf der Lastadie angefahren habe, an andere wiederverkaufe. Hieraus sei klar zu ersehen, daß Laferenz ein „Schiffbaumonopol“ aufzurichten trachte, weil

⁸² Von mir gesperrt.

die hiesigen Bürger weder Bauplätze auf der Lastadie noch Baumeister zu ihren Schiffen bekommen könnten, sondern gleichsam genötigt seien, von ihm ihre Schiffe zu teuerst und wie er sie setze zu kaufen. Als Beispiel für die Wahrheit der Behauptung der Schonenfahrer sei hier ein notarielles Zeugnis des Lübecker Notars Joachim Ernst Rode vom 19. Juli 1691⁸³ für die Altersleute des Schonenfahrerschüttings, Herrn Jürgen Wilken und Herrn Jacob Drägekroß und den Schiffer Hans Suck angeführt. In dem Zeugnis heißt es, sie, die oben erwähnten Leute, seien am 13. Juni bei dem Schiffszimmermeister Matthias Sitam in der Rosen in der Holstenstraße gewesen und hätten mit ihm über den Bau und den Verkauf eines beilfertigen Schiffes verhandelt. Obwohl Meister Sitam bereits früher versprochen habe, dem Schiffer Suck eins zu verkaufen, habe er geantwortet, er verdinge sich keinem Schiffer, beilfertig zu bauen; denn Jürgen Laferenz habe verlangt, ihn auf drei Jahre in Arbeit zu haben und daß alle Arbeit, die er in drei Jahren machen könne, für ihn sein solle, dafür wolle er ihm ungleich mehr als andere geben. Einige Jahre später am 25. Oktober 1695 hören wir wieder von Jürgen Laferenz in einer Beschwerde der Ältesten und sämtlicher Zunftverwandten der Schiffer⁸⁴. Sie klagen jetzt darüber, daß Jürgen Laferenz sich unterstehe, jetzt drei Schiffe von neuem auf einmal bauen zu lassen, und zwar für Fremde. Zu diesem Zwecke ließ er drei Schiffszimmermeister im Lande umherreisen und Bauholz aufkaufen, wo es nur zu finden sei. Er ließe dafür „mehr als ordinärement“ Geld bieten, nur damit er es wegbekomme. Die Bauern verlangten nun für ihr Holz höhere Preise, und das Bauholz würde außerordentlich verteuert. Die Schiffer bitten, die alten Verfügungen, wonach es verboten war, für Fremde Schiffe zu bauen, zu erneuern, Jürgen Laferenz einen derartigen Schiffbau zu verbieten oder zu einer solchen Mäßigung hierdrin zu veranlassen, daß der Kaufmann und Schiffer für notwendige Schiffsbauten „auch noch etwas Holz bekämen und nicht gezwungen seien, es fast mit Gold aufzuwiegen“.

Insgesamt gesehen, bieten die hier angeführten Schreiben, trotz ihrer geringen Anzahl einen interessanten Einblick in die Tätigkeit des Jürgen Laferenz und gestatten uns, das Bild eines Unternehmers zu zeichnen, wie er uns in dieser Form noch nicht begegnet ist. Unter Ausnutzung der in Lübeck seit 1690 herrschenden Konjunktur im Schiffbau⁸⁵ versuchte Jürgen Lafe-

⁸³ Hansearchiv Lübeck, Senatsakten-Interna-Ämter-Schiffszimmerleute IX, Schiffsbauten für Fremde 19. Juni 1691.

⁸⁴ Hansearchiv Lübeck, Senatsakten-Interna-Ämter-Schiffszimmerleute IX, Eingabe vom 25. Oktober 1695.

⁸⁵ Vgl. HAL, Senatsakten-Interna-Ämter-Schiffszimmerleute VIII, fasc. 4, Schiffsbau.

renz, ihn zu monopolisieren, indem er sein gesamtes, vermutlich aus Handelsgewinn stammendes Kapital im Schiffbau anlegte. Während für David Lemcke, Thomas Fredenhagen u. a. die Beteiligung am Schiffbau nur eine nicht einmal entscheidende Seite ihrer Unternehmertätigkeit im Zusammenhang mit ihren Handels- und Reedereigeschäften war, lag bei Jürgen Laferenz das Schwergewicht seiner Unternehmung auf dem Schiffbau. Bei ihm zeigt sich der Übergang vom Kaufmann zum industriellen Unternehmer, der den Kleinmeister in seinen Dienst nimmt und sich die Produktion unterwirft⁸⁶, besonders deutlich. Von Anfang an geht Laferenz' Bestreben darauf aus, den gesamten Schiffbau in seiner Hand zu vereinigen. Er baute dabei fast ausschließlich für Fremde und verstieß damit gegen die jahrhundertalte Tradition hansischer Schiffbaupolitik, die, wenn auch abgeschwächt und vielfach durchlöchert, im Grunde immer noch Geltung hatte. Er setzte sich damit, wie die Schonenfahrer in ihrer Beschwerde vom 30. Januar und 25. Juni 1691 betonen, in Gegensatz zu den Interessen der lübischen Kaufleute, indem er die Handelskonkurrenten mit neuen, leistungsfähigen Schiffen versorgte und das überaus knappe Schiffbauholz verteuerte. Bei allen Unternehmungen früherer Jahrzehnte und Jahrhunderte hatten immer das „gemeine Beste“, die Interessen „dieser guten Stadt“ über dem Tun und Treiben der Bürger gestanden. Mochten sie auch vielfach zur bloßen Idee und Phrase verblaßt sein, so hatte doch kommunales, genossenschaftliches Denken Lebensform und Werkalltag der Bürger bestimmt. Bei Laferenz setzte sich rücksichtsloser Individualismus über alle Schranken, die der freien Unternehmerinitiative gezogen wurde, hinweg. Er nimmt die Schiffbauer in seinen Dienst, bindet sie, wie die Beispiele der Schiffszimmermeister Christoffer Tiede und Mathias Sitam zeigen, vertraglich an sich und verpflichtet sie, nur für ihn Schiffe zu bauen, indem es ihm aus früheren Bauten erzielte Gewinne gestatten, höhere Löhne als andere zu zahlen. Interessant ist dabei, wie zielbewußt und planmäßig Laferenz sein Monopol im Schiffbau aufzubauen trachtet; nicht nur, daß er die meisten der auf der Lübecker Lastadie tätigen Schiffsbaumeister „begottespfennigt“, d. h. sie in Vertrag nimmt und versucht, die übrigen, soweit sie noch nicht für ihn arbeiten, schon im voraus

zimmerplätze 1672–1813. Als Beweis für die Blüte im Lübecker Schiffbau möge ein Schreiben des Lübecker Bürgers Jürgen Dunckhorst vom 15. August 1693 dienen. Dunckhorst schreibt darin, er habe sich für seinen Sohn auf der hiesigen Lastadie um einen Meister und einen Platz bemüht, habe aber erfahren müssen, daß sowohl für Einheimische als auch für Fremde alle Meister und Plätze gänzlich besprochen seien, so daß auch in drei Jahren nicht dazu zu gelangen sei.

⁸⁶ Vgl. Karl Marx: Kapital III, Bln 1914, S. 366.

sich zu verpflichten, sondern er versucht etwas ähnliches auch in Neustadt, wo in dieser Zeit viele Schiffe auch von Lübecker Bürgern gebaut wurden. Nicht nur, daß er damit Schiffbauer und Schiffbaustätten in seine Hand brachte, sondern er zwang damit auch seine Mitbürger „von ihm ihre Schiffe teuerst und wie er sie setzt zu kaufen“⁸⁷, d. h. er bestimmte die Preise. Selbst ein Thomas Fredenhagen mußte von ihm drei Schiffe kaufen. Ein weiterer Schritt zum Monopol war, daß er sich der Rohstoffe bemächtigte, die zum Schiffbau notwendig waren, insbesondere des Holzes, mit dem er einen gewinnbringenden Holzhandel betrieb. In seinem Auftrag reisten drei Schiffbaumeister und kauften das Holz zu Überpreisen auf, so daß andere entweder überhaupt kein Holz oder nur zu sehr teuren Preisen bekamen. Jürgen Laferenz brachte also die Schiffbauer, die Schiffbauplätze und die wesentlichen Rohstoffe unter seine Kontrolle und zwang damit seine Konkurrenten, entweder die Schiffe oder aber das Holz zu von ihm bestimmten Preisen zu kaufen. Es war nur zu natürlich, daß diese Art von Unternehmerinitiative auf den Widerstand der kaufmännischen Korporationen stoßen mußte, dem sich die Schiffszimmerleute anschlossen. Den Schonenfahrern ging es um die Verteidigung ihres Gruppeninteresses, den Schiffbauern um die Erhaltung der Grundsätze der zünftlerischen Produktion, die jedem Zunftgenossen nur einen angemessenen Anteil an der im Rahmen der Zunft monopolisierten Produktion zubilligte⁸⁸. Wir werden in anderem Zusammenhang noch einmal darauf zurückkommen. In dem bisherigen Gang unserer Untersuchungen hatten wir vor allem die Unternehmungsformen im Schiffbau herausgestellt, die auf die Initiative der Kaufleute und Schiffer zurückgingen, sei es als Partengenossenschaft oder als Einzelpersonen.

Im folgenden soll nun untersucht werden, inwieweit die Initiative zum Bau eines Schiffes von den Schiffbauern selbst ausging. Daß Schiffbauer Parteninhaber an den von ihnen gebauten Schiffen waren, dafür gibt es eine Reihe von Beispielen im Lübecker Lastadienbuch⁸⁹. Es war nur zu natürlich, den Erbauer des Schiffes in ähnlicher Weise wie den Schiffer am Schiff zu beteiligen, einmal um auf diese Weise einen Teil der beträchtlichen Baukosten zu sparen, zum anderen, um ihn am Schiff zu interessieren, gleichsam als Garantie für eine gute Qualität der Arbeit. Selbstverständlich haben auch die Schiffbaumeister auf eigene Rechnung Schiffe gebaut, die sie dann an

⁸⁷ Beschwerde der Schonenfahrer vom 25. Juni 1691. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute IX, Schiffsbauten für Fremde.

⁸⁸ Vgl. zu diesem Problem: Gunnar Mickwitz: Die Kartellfunktion der Zünfte und ihre Bedeutung bei der Entstehung des Zunftwesens.

⁸⁹ HAL, Handschriftensammlung 320 a.

Reeder und Schiffer verkauften. Das Lübecker Lastadienbuch bringt dafür eine Reihe von Beispielen. Der berühmte Schiffbaumeister Karsten Dettmers baute von 1599—1614 sieben Schiffe auf seine Kosten⁹⁰, eines davon, etwa 50 Lasten groß, kaufte der Lübecker Großreeder Rotger von Dicke. Karsten Dettmers hatte das Schiff gebaut, ohne es auf der Kämmerei anzugeben⁹¹. Sein Bruder Hans Dettmers legte von 1603—1610 acht Schiffe auf Stapel⁹², und gleich den Gebrüdern Dettmers taten es auch Gerd Peters, Jürgen Wolgast, Jürgen Blomer, Paul Merbecke und andere⁹³.

Bei allen diesen Schiffen handelte es sich um kleinere Größen. Die Gründe dafür liegen in den großen Kosten, die Material und Arbeitslöhne verursachten, zum anderen vielleicht darin, daß Schiffe kleinerer Lastenzahl sich besser verkaufen ließen. Ein Schiffszimmermeister, der vorwiegend für einen Tagelohn arbeitete, der nur wenig über dem der Werkleute lag, konnte nur in Ausnahmefällen so viel Geld erübrigen, um davon auf eigene Faust große Schiffe zu bauen, wohl aber konnte er Überschüsse an Holz dazu benutzen, um mit seinen Werkleuten und Lehrknechten kleine Schiffe nebenbei zu bauen. Der Möglichkeit, sein Können im freien Wettbewerb der Kräfte anderer Meistern gegenüber auszuspielen, war durch die Zunft enge Grenzen gezogen. Die Zunft ging nach dem Prinzip der bürgerlichen Nahrung und verpönte den Konkurrenzkampf unter Genossen des Amts.

Auch standen Verordnungen der Stadtobrigkeit dem Eigenschiffbau der Schiffszimmermeister hemmend im Wege. So stand es den Danziger Schiffszimmerleuten zwar frei, Schiffe auf eigene Kosten zu bauen und zu verkaufen, doch nur mit eigenem Geld und nicht in fremdem Verlag. Das zum Bau benötigte Holz durften sie sich selbst in den Wäldern aussuchen, jedoch nicht mehr, als sie brauchten. Der Holzhandel blieb ihnen verboten. Hatten sie ein eigenes Schiff im Bau, und ein Kaufmann verlangte von ihnen Arbeitskräfte für eigene Bauvorhaben, so mußten sie ihm so viel Gesellen abtreten, wie der Kaufmann von ihnen forderte und den eigenen Bau zurückstellen⁹⁴. Trotz dieser Behinderungen des Eigenschiffbaus der Schiffszimmerleute kam es doch vor, daß einzelne Schiffbaumeister so große Vermögen erwarben, daß sie Schiffe in größerer Anzahl bauen konnten. Ein Beispiel

⁹⁰ HAL, Handschriftensammlung 320a, Lastadienbuch fol. 29ff.

⁹¹ Ebenda: fol. 30.

⁹² Ebenda: fol. 13/14; 27/28; 32/33; 54; 75.

⁹³ Ebenda: Peters fol. 25, 32, 34, 36. Wolgast fol. 30, 37, 58. Blomer: 36, 40. Merbecke: fol. 58.

⁹⁴ WAPG, Abt. 300 C. Nr. 706, Ordonance beym Bau der neuen und Calfatern der alten Schiffe vom 18. Mai 1695.

dafür ist der Lübecker Schiffszimmermeister Asmus Frömcke⁹⁵. Nicht nur, daß er, wie die Liste zeigt, besonders große Schiffe baute, sondern er legte auch auf eigene Rechnung große Schiffe auf Stapel. Am 18. Februar 1651 beschwerte sich der Schiffszimmermeister Jakob Kreutzfeld beim Rat von Lübeck darüber, daß Asmus Frömcke sich bemühe, ihm die Arbeit wegzunehmen, „obwohl es ihm nicht unbekannt ist, daß ich in ganzen fünf Jahren nicht ein einziges Schiff auf der Baustätte gehabt habe. Er aber ist in den vergangenen Jahren zum reichen Mann geworden, so daß er Schiffe von 200–300 Lasten bedingen und für sein eigen Geld bauen lassen kann“⁹⁶. Frömcke besaß nicht weniger als zwölf Dichtprahme, die er für drei Schilling je Tag an andere vermietete. Insgesamt gesehen, aber blieben Baumeister wie Asmus Frömcke Ausnahmen.

Abschließend soll noch kurz auf eine weitere Unternehmungsform eingegangen werden, die in Deutschland zwar nur einen relativ geringen Umfang angenommen hat, für unsere Untersuchungen aber doch manches Material beisteuern kann: auf den landesfürstlichen Eigenschiffbau. Nach dem Vorbild der großen westeuropäischen Monarchien, insbesondere Frankreichs und Englands, versuchten auch einige deutsche Fürsten in ihren Territorien im Zuge merkantilistischer Wirtschaftsbestrebungen eine eigene Handels- und Kriegsflotte aufzubauen, um am Überseehandel teilnehmen zu können. Führend traten hier Herzog Jakob von Kurland⁹⁷ und sein Schwager, Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg⁹⁸, hervor. In diesem Zusammenhang sei auch Herzog Johann Albrecht I. von Mecklenburg erwähnt, der zwei Schiffe von 1562–66 in Memel bauen ließ, mit denen er den Handel nach Spanien und Portugal aufnehmen wollte⁹⁹. Alle diese Unternehmungen deutscher Fürsten gingen nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder ein, weil letztlich die finanzielle und politische Basis zu schmal war, um so ausgedehnte Ziele durchzuhalten und im Wettbewerb mit den Handelskompagnien der großen See- und Kolonialmächte, Hollands, Englands, Portugals, bestehen zu

⁹⁵ Siehe Anhang Nr. XXXIII.

⁹⁶ HAL, Senatsakten-Interna-Ämter-Schiffszimmerleute IX, fasc. 3. Eingabe vom 18. Februar 1651.

⁹⁷ Vgl. dazu die Dissertation von Otto Heinz Mattiesen: Die Kolonial- und Überseepolitik Herzog Jakobs von Kurland 1640–1660. Diss. Berlin 1939.

⁹⁸ Vgl. Richard Schück: Brandenburg-Preußens Kolonial-Politik unter dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern (1647–1721), 2 Bde., Leipzig 1889.

⁹⁹ Charlotte Millies: Die Anfänge einer staatlichen Wirtschaftspolitik in Mecklenburg im 15./16. Jahrhundert. Mecklenburgische Jahrbücher 101. Jg., 1937, S. 1–84, bes. S. 77 ff.

können¹⁰⁰. Die Schiffe Johann Albrechts zerschellten übrigens wenige Jahre nach der Fertigstellung und brachten bereits dadurch die hochfliegenden Pläne des Mecklenburgers zum Scheitern.

Die Organisation des fürstlichen Schiffbaus war anders als in den Seestädten. Während hier die Partenreeder, Schiffer und Einzelreeder ständig unmittelbare Verbindung mit den Schiffbauern hatten und das Fortschreiten des Baus beobachteten, lag beim fürstlichen Eigenschiffbau die Oberleitung in den Händen der Sekretäre der Fürsten. Der verwaltungsmäßige Aufwand war erheblich größer und umständlicher. Aber der Schriftwechsel um den Bau fürstlicher Schiffe gibt uns wesentlich mehr Einblick in die Organisation eines Schiffbaus als in den Seestädten.

¹⁰⁰ Dieser Gesichtspunkt wird deutlich in einem Briefwechsel zwischen Herzog Jakob von Kurland und Herzog Adolf-Friedrich II. von Mecklenburg aus den Jahren 1651/52. Vgl. dazu meinen Aufsatz: „Ein abenteuernder Kaufmann des 17. Jahrhunderts“, *Wissenschaftliche Zeitschrift der Universität Rostock*, Jg. 1957. Sonderheft zur Pfingsttagung des Hansischen Geschichtsvereins, auch *wiss. Zeitschrift der Universität Rostock, Gesellschafts- und Sprachwissenschaftliche Reihe*, 7. Jg., 1957/58, H. 1, S. 113–120.

FUNFTES KAPITEL

Die Schiffbauer

Trotz der Tatsache, daß während des gesamten Mittelalters zahlreiche Schiffe gebaut worden sind, wissen wir kaum etwas über die Handwerker, die diese Schiffe gebaut haben¹. Erst jüngst hat Paul Heinsius in seiner stoffreichen Arbeit über das Schiff der hansischen Frühzeit die Ansicht vertreten, der umwälzende Schiffstyp, mit dem die Hansen den Ostseeraum eroberten und dessen bautechnische Neuerungen auch den Schiffbau des Mittelmeers beeinflußt haben, sei in der Ostsee von Hauszimmerleuten nach dem Balkengerüst des niedersächsischen Bauernhauses entwickelt worden². Wir haben uns anderen Ortes mit dieser Auffassung auseinandergesetzt³, so daß wir uns mit dem Hinweis darauf begnügen können. Heinsius ist lediglich zuzugeben, daß zu dem Zeitpunkt, als der Koggentyp entwickelt wurde, die Hauszimmerleute von den Schiffszimmerleuten sich organisatorisch nicht unterschieden. Erst seit dem 14. Jahrhundert, besonders im 15. und 16. Jahrhundert, machte sich eine zunehmende Arbeitsteilung und Aufspaltung der einzelnen Gewerbe bemerkbar⁴.

Um 1400 werden in Stralsund 10 Schiffbauer genannt. Sie zahlten Miete für Schiffszimmerplätze vor der Stadt. Unter ihnen befanden sich auch zwei

¹ Vgl. Kap. 3, S. 38 ff.

² Heinsius: a. a. O., S. 113.

³ Vgl. meine Besprechung, ZFG, V. Jg., 1957, H. 2, S. 404–408.

⁴ Vgl. C. Wehrmann: Die älteren Lübeckischen Zunftrollen, Lübeck 1872, S. 16/17, ferner Otto Rüdiger: Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Bruderschaftsstatuten, Hamburg 1874, S. XI–XVI. Ferner E. Dragendorff: Rostocks älteste Gewerbetreibende, 1. u. 2. Teil, Beiträge Rostock, Bd. II, 1899, H. 3, 1898, S. 65–100, H. 4, 1899, S. 29–70. Dragendorff erwähnt H. 3, S. 75, einen Sifridus ankerslaghere um 1270, ebenso S. 100 carpentarii und saghere für 1259–1287. Ferner C. Leps: Das Zunftwesen der Stadt Rostock bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts. HGBll, Jg. 58, 1933/34, S. 122–156, 59, 1934/35, S. 177–242, sowie J. Brüggemann: Das Zunftwesen der Seestadt Wismar bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts. Mecklenbg. Jb. 99, 1935, S. 133–208.

Ratsherrn⁵, ein Zeichen dafür, daß der Schiffbau damals noch nicht allgemein mit den anderen Handwerken auf die gleiche Stufe gestellt wurde, sondern als Kunst galt, die auch von Ratsherrn betrieben werden konnte. Bekanntlich waren nach lübischem Recht die Handwerker vom Zutritt zum Rat ausgeschlossen. Um die gleiche Zeit beginnen die Schiffszimmerleute, sich in Bruderschaften zu vereinigen. Die früheste Nachricht vom Vorhandensein einer geistlichen Bruderschaft der Schiffszimmerleute besitzen wir aus Wismar. Hier wandten sich die Schiffszimmerleute 1411 mit einer Eingabe an den Rat und ersuchten um die Genehmigung, eine Marienbruderschaft aufzurichten zu dürfen⁶. In Hamburg erhielt die Schiffbauerbruderschaft zum heiligen Leichnam bei St. Katharinen 1466 vom Hamburger Rat ein Rentebuch⁷. Für Danzig wird eine Schiffszimmerleutebruderschaft in der preußischen Landordnung von 1545 erwähnt⁸. Vermutlich handelt es sich hier um die St. Andreasbruderschaft, deren Gildeordnung aus dem 16. Jahrhundert erhalten ist⁹. Amtsstatuten erhielten die Schiffszimmerleute erst seit dem 16. Jahrhundert durch Erteilung obrigkeitlicher Rollen: in Rostock 1504, Hamburg 1514, Lübeck 1560, Danzig 1552, Stralsund 1565, Wismar 1621¹⁰. Diese Rollen sind zugleich sehr bedeutsame Urkunden hinsichtlich der Regelung der inneren Amtsverhältnisse der Schiffszimmerleute und geben wichtige Auskünfte über den Schiffbau dieser Zeit.

Die Bruderschaft ist wie bei allen Gewerben, so auch bei den Schiffszimmerleuten, die erste Stufe des genossenschaftlichen Zusammenschlusses gleicher Berufsgenossen. Mögen auch religiöse Anliegen, wie das Aufstellen von Lichtern vor den Altären der Heiligen, die von den Bruderschaften zu Schutzpatronen gewählt wurden, das Lesen von Messen, die Stiftung kultischer Schmuckgefäße die Anlässe zur Gründung der Bruderschaften gewesen sein — der außerordentliche Einfluß der Kirche auf das Bewußtsein der Menschen des Mittelalters und der frühen Neuzeit darf ja niemals bei der Beurteilung mittelalterlicher Zustände außer acht gelassen werden —, so bestimmen doch wirtschaftliche und soziale Faktoren das Wesen der Bruderschaften. Entscheidend ist der organisatorische Zusammenschluß der An-

⁵ E. Baasch: Beiträge, a. a. O., S. 144.

⁶ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute, Titel IX, Aufzeichnungen Dr. Techens. Vgl. Anhang Nr. XXXVI.

⁷ Vgl. Gertrud Brandes: Die geistlichen Bruderschaften, III. ZFHG, XXXVI, 1937, S. 106. Baasch: ebenda, S. 9.

⁸ Baasch: ebenda, S. 198.

⁹ Wojewodzkie Archiwum Panstwowe, Gdansk, Abt. 300 C, Nr. 714 (im Kommenden abgekürzt WAPG). Vgl. Anhang Nr. XXXIV.

¹⁰ Die Daten nach E. Baasch: a. a. O.

gehörigen des gleichen Handwerks unter freigewählten Älterleuten (olderlude, eldermannen). Das Bewußtsein des Bruderseins beschränkte sich für den Bruder auf die Berufsgenossen der gleichen Bruderschaft und ging nur in einem höchst vagen, allgemein christlichen Sinne darüber hinaus. Wie die Ämter, so standen auch die Bruderschaften scharf getrennt nebeneinander, was sich z. B. noch heute in den Kirchen der Hansestädte an den voneinander getrennten Gestühlen der verschiedenen kaufmännischen und handwerklichen Genossenschaften zeigt. Einen Einblick in das innere Leben der Bruderschaft gibt uns der Statutenentwurf der Wismarer Marienbruderschaft der Schiffszimmerleute von 1411¹¹.

Neben den allgemeinen Bestimmungen, wie sie auch in anderen Statuten von Bruderschaften üblich sind, wie die Wahl zweier Älterleute, Sorge für ein würdiges Begräbnis der Brüder oder ihrer Angehörigen und die Regelung religiös-kirchlicher Gebräuche, erscheint uns besonders bedeutsam der Artikel über die Rollen und Winden. Sie sollen der Bruderschaft gehören. Rollen und Winden waren auf der Lastadie unentbehrlich zum Bau der Schiffe, denn nur mit ihrer Hilfe konnten die schweren Eichenplanken, Kiel- und Stevenbalken bewegt werden. Sie wurden zum genossenschaftlichen Eigentum erklärt. Für ihre Benutzung mußten die Meister eine Leihgebühr entrichten, von der dann das Wachs für die Lichter der Kirche bezahlt wurde. In späterer Zeit wurden auch die Prahme, von denen aus das Schiff auf dem Wasser verzimmert und kalfatert wurde, Eigentum der Bruderschaft. Die wahre Bedeutung dieses genossenschaftlichen Eigentums an Winden, Rollen und Prahmen mag ein Vorgang erläutern, der sich 300 Jahre später in Wismar ereignete. 1743 entwickelte sich zwischen der Kompagnie der Schiffszimmerleute und dem Schiffszimmermeister Martin-Dietrich Schulz ein heftiger Streit, weil Schulz sich Geräte angeschafft hatte, deren Besitz ausschließlich der Kompagnie zustand. Die Kompagnie protestierte dagegen beim Rat¹² und erklärte wörtlich: „Prahm und die dazugehörigen Geräthschaft seien der ‚Nervus‘¹³ von dem die Kompagnie erhalten werde“. Hier zeigt sich offensichtlich, daß die Stiftung von Wachs und Lichtern für den Altar nur die religiöse Hülle war, hinter der sich wirtschaftliche Interessen verbargen. Die Mitglieder der Bruderschaft in Wismar scheinen nicht unvermögend gewesen zu sein. 1415 stifteten die Schiffszimmerleute 100 M lüb. zum Besten ihrer Messe, die täglich in St. Nicolai beim Turme gelesen wurde. Des weiteren besaßen sie ein Haus in der Grützmacherstraße, in dem sie ihre Gilde

¹¹ Siehe Anhang Nr. XXXVI.

¹² Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute, Titel IX, Eingabe vom 29. Juli 1734.

¹³ Von mir gesperrt.

hielten. Noch 1537 hören wir davon¹⁴. Auch die Schiffszimmerleute in Danzig¹⁵ und Hamburg¹⁶ besaßen Häuser. Bruderschaft und Amt umfaßten das gesamte gesellschaftliche Sein der Amtsbrüder in allen seinen Beziehungen. So sicher es ist, daß der Grundsatz „Luft macht frei“ den in die Stadt geflohenen oder gezogenen Hörigen nach Jahr und Tag aller seiner persönlichen und rechtlichen Bindungen feudaler Natur entledigte, so brachte er ihm doch neue Beschränkungen seiner persönlichen Freiheit. Diese Beschränkungen mußte er tragen, um als gleichberechtigtes Mitglied Anteil zu haben an den Privilegien des bürgerlichen Gemeinwesens. Nur als Mitglied einer berufsständigen Genossenschaft, deren Statuten er sich unterwerfen und als für sich verbindlich anerkennen mußte, fand er Zugang zu einer gesicherten bürgerlichen Existenz. Wer ihr aus irgendeinem Grunde nicht angehören konnte, sei es, daß seine Herkunft oder sein Lebenswandel nicht makellos waren, war ausgeschlossen und mußte versuchen, als „Böhhase“ den regelmäßig wiederkehrenden „Böhhasenjagden“ zu entgehen. Der geringe räumliche Umfang der Städte, ihre zahlenmäßig geringe Bevölkerung gaben selbst dem Privatleben ihrer Bürger einen öffentlich-gesellschaftlichen Charakter. Zu den Obliegenheiten der Bruderschaften und Ämter gehörte es, über das moralische Verhalten ihrer Mitglieder, über die Ehre des Gewerbes zu wachen, von dessen Gesamtehre ein gemessener Teil auf den Berufsgenossen und seine Angehörigen fiel, denn auch sie waren einbegriffen. Andererseits wirkte auch das Verhalten Einzelner auf das öffentliche Ansehen des Amtes zurück. Aus diesen Gründen sind die Bestimmungen der Bruderschaftsstatuten, die sich auf das Verhalten des Bruders beziehen, nicht ohne Bedeutung für den allgemeinen Rahmen, in dem sich das Leben der Schiffszimmerleute abspielte. Da sie im wesentlichen für alle Gewerbe in gleicher Weise zutreffen und schon des öfteren wissenschaftlich untersucht worden sind, mögen sie hier nur kurz gestreift werden. Nur diejenigen Schiffszimmerleute wurden aufgenommen, die unbescholtener Herkunft, d. h. ehelicher Geburt und von makellosem Lebenswandel waren. Streng wurde darauf geachtet, daß die Zusammenkünfte der Bruderschaft, besonders die „Gilde“, auf denen die Brüder mit ihren Frauen bei Bier und Tanz beisammen waren, würdig und harmonisch verliefen und dem Amt Ehre machten. Als Zeitpunkt

¹⁴ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute, Titel IX, Aufzeichnung Dr. Techens.

¹⁵ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 714. Die Danziger Schiffszimmerleute besaßen ein Haus in der Katergasse.

¹⁶ Den Hamburger Schiffszimmerleuten gehörte seit 1497 ein Haus an der Nordseite der Straße bei den Mühren. Vgl. J. F. Voigt: Aus den Rechnungsbüchern des Schiffbauersamts, ZVHG, XI, 1864, S. 8 ff.

für gesellige Veranstaltungen waren Fastelabend und Pfingsten beliebt. Das Tragen von Waffen war verboten, Messerstechereien, Schlägereien, Saufereien, Zank und Streit wurden bestraft. Ebenso wurde darauf geachtet, daß niemand den Wirt um die Zeche prellte. Als Beispiel dafür sei auf die „Ordnung der Gilde der Schiffszimmerleute in Danzig“ aus dem 16. Jahrhundert hingewiesen, die mit ihren teils recht drastischen und derben Details ein anschauliches und kulturhistorisch nicht uninteressantes Bild von dem geselligen Leben der Schiffszimmerleute gibt¹⁷.

In Rostock war die Gilde am Fastelabend der Zeitpunkt, an dem die ausscheidenden Alterleute über das Jahr ihrer Amtsführung Rechenschaft ablegen mußten. Auf den Gilden am Fastelabend erfolgten die Aufnahmen in Amt und Bruderschaft, die auch bei den Rostocker Schiffszimmerleuten nur zwei Formen des organisatorischen Zusammenschlusses bildeten. Amt und Bruderschaft umfaßten alle Schiffszimmerleute, Meister und Werkleute. Die Lehrknechte traten in das Amt und die Bruderschaft der Rostocker Schiffszimmerleute. Der Eintritt in die Bruderschaft war außer für die Einheimischen auch für alle Fremden Pflicht und notwendige Voraussetzung, um auf der Lastadie arbeiten zu können¹⁸.

Fremde Schiffszimmerleute, die in Rostock arbeiten wollten, mußten dem Amt ihre Lehrbriefe zeigen¹⁹. Die Aufnahme in das Amt war für den neuen Bruder mit recht erheblichen Kosten verknüpft. Er mußte 15 Reichstaler zahlen²⁰ und darüber hinaus den Brüdern eine Tonne Bier stiften²¹. Aller-

¹⁷ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 714. Siehe Anhang Nr. XXXIV.

¹⁸ „Anno 1603 den 7 Mai hat Willem Jansen von Edam .. unse Bröderschop gewunnen und unß by unserem Vastelabende Gülde de geborlike Affinding der 15 R und 10 R bahr avergelevert.“ „Anno 1604 ist Meister Dirch Jansen sin Dochterman Johan Jensen alhir tho Rostock in unser Broderschop und Ampt getreden und by unß gearbeidet tue Winter. Davor heft he der Broderschop gegeben, dat he alhir bedt up Sant Johannes bye uns arbeiden will eine to Bers ..“ Stadtarchiv Rostock, Rekenbok des Amts der Schiffszimmerleute, Gewettsakten-Ämter-Schiffszimmerleute V.

¹⁹ „Anno 1612 up Fastelabent heft Hinrich Prieß dem Ambt sinen Lehrbreiff getoget und auch alßbaldt dem Ambt sein vollkommende Gelt also 15 R erleget und betalet.“ (RR) Anno 1615 uf Vastelabent hat Symon Overbeck dem Ambte seinen Lehrbreiff getoget, dieweil aber der Lehrbrief etwas einfeltig ist, heft er sich verwilkoht, dafern hernach etwas erfahren werden, dat veerlich Sake were, will er des Amtes verlustig sein“ (RR).

²⁰ „Anno 1601 heft Jacob Helbrandt der Broderschop uf Michaelis Affinding gehdan alß namtlich 15 RR und Heft hirmit der Broderschop Fry und Gerechtigkeit“.

²¹ 1626 zahlen Joachim Behnke, Tyes Heidemann, Jochim Kofffeldt, Hans Furrt, Hinderich Schmidt bei Eintritt in die Bruderschaft je eine Tonne Bier.

dings durfte er die Eintrittsgebühren in 2 oder 3 Raten bezahlen²², dazu kamen noch die Kosten für den „Hewen Bollick“²³.

Neben den Schiffszimmerleuten waren auch ihre Frauen Mitglieder in Bruderschaft und Amt. Sie konnten sich in das Amt einkaufen und brauchten allem Anschein nach nicht die hohe Eintrittsgebühr zu bezahlen. Mehrfach zahlten Frauen dem Amt ihr Zeitgeld. Das Geld, wie auch alle Straf gelder kamen in die Schafferbüchse, aus der alle Ausgaben des Amtes bestritten wurden.

Besonders in Danzig gibt es zahlreiche Beispiele dafür, daß fremde Schiffszimmerleute, die in Danzig kürzere oder längere Zeit auf der Lastadie arbeiten wollten, in das Gewerk der Danziger Schiffszimmerleute eintreten mußten. Danzig hatte ja schon immer, Ausnahmen eingeschlossen, hinsichtlich seiner Schiffbaupolitik eine andere Stellung zu den Fremden eingenommen als die übrigen Hansestädte und konnte zeitweilig die Arbeit fremder Schiffszimmerleute gar nicht entbehren. Und so wurden in Danzig fremde, auch nichthansische Schiffszimmerleute zur Arbeit zugelassen, vorbehaltlich der Interessen seiner eigenen Schiffszimmerleute und unter Voraussetzung des Eintritts in das Gewerk. Zahlreiche Eintragungen im Einnahme- und Ausgabebuch des Schiffszimmerleutegewerks bezeugen die Arbeit fremder Schiffszimmerleute in Danzig²⁴. Gewöhnlich arbeiteten sie für die Dauer eines Jahres, aber auch kürzere und längere Arbeitszeiten sind nicht selten. Besonders auffallend sind die zahlreichen Holländer in den Jahren 1576 und 1579. Es ist die Zeit des niederländischen Freiheitskampfes, als der spanische Terror viele Holländer zwang, ihre Heimat zu verlassen. Nicht nur Danzig, sondern auch Lübeck wurde 1579 von holländischen Schiffszimmerleuten überschwemmt, so daß das Lübecker Amt der Schiffszimmerleute sich genötigt sah, vom Rat Maßnahmen gegen das Eindringen der Holländer zu verlangen. Die Schiffszimmerleute klagten, „daß die niederländischen Meister, Knechte und Jungen in großer Menge in die Stadt eingedrungen seien und sich hier niedergelassen hätten, weil dort Krieg und Empörung sei. Man habe

²² „Anno 1602 up Michaelis hefft Marten Arppe unse Bröderschop gewonnen und desulve geborlick Affinding der Broderschop uff 3 Termine by uns erholden und van unß alsofort den ersten Termin mit 5 R bahr entrichtet und den anderen Termin uff künftigen Vastelaven den anderen Termin alß 1603 tho erleggen sich vorspraken und uthgelauet.“ Dazu kommen noch die Kosten für den „Hewen Bollick“.

²³ „Und dennoch will er (Claus Lembke 1615) wegen des Bollick 12: 1 b. „Bollick: Vgl. Schiller-Lübben: Mnd. Wörterbuch, 1. Bd., Bremen 1875, S. 377/78: „Ein aus Seide und Goldfäden gewebter Stoff, welcher zu Kleidern und Decken verwebt wurde“. Hier in der Bedeutung einer Beerdigungskasse.

²⁴ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 725. Siehe Anhang Nr. XXXV.

gewisse Kundschaft, daß in Dänemark und anderen Orten noch mehr vorhanden seien“²⁵.

Bruderschaft und Amt nahmen dem Genossen zwar einen großen Teil seiner persönlichen Freiheit, dafür gaben sie ihm auf der anderen Seite aber auch Schutz und Hilfe im Falle persönlicher und materieller Not. Ein großer Teil der Eintrittsgelder in die Bruderschaft, der Beitrags- und Zeitgelder, der Straf gelder und der Mieten für Prahme, Rollen und Winden kamen in die Armenbüchse und dienten wohlthätigen Zwecken. In Lübeck gab es 1616/17 155 Werkleute, von denen jeder alle Vierteljahr 4 ß in die Armenbüchse zu geben hatte²⁶. Auch in Hamburg sorgte die Bruderschaft des Schiffbaueramtes regelmäßig durch Beiträge für die Armen und Kranken ihres Amtes. In den Rechnungsbüchern des Schiffbaueramtes erscheinen fortlaufend Ausgaben für die Armen²⁷. Auch in den anderen Ausgabebüchern (neben den oben erwähnten gab es noch eine Reihe anderer) finden sich immer Eintragungen über Gelder, die zum Besten der Armen gegeben worden sind. In Hamburg und auch in den anderen hansischen Seestädten war es üblich, daß der junge Meister, wenn er sein Meisterstück gemacht hatte, den Armen 6 MR in die Büchse geben mußte²⁸. Am 10. Februar 1622 machten die Hamburger Schiffszimmerleute eine kurze Ordnung und stifteten ein sogenanntes Armenbuch²⁹.

1622 schrieben 22 Meister, 60 Tagelöhner und 14 Lehrknechte 27 MR 5 ß und 4 Pfg. in die Armenkasse. 1651 waren es 132 Mitglieder, 1676 121. Die Zahlen im Armenbuch des Schiffbaueramtes sind zugleich ein wertvoller Anhalt für die zahlenmäßige Stärke des Amtes. Am 23. Februar 1625 richteten die Hamburger Schiffszimmerleute eine „Ordnung zur Abwendung von Not unter den Amtsbrüdern der Schiffszimmerleute“ auf³⁰. Diese Ordnung zeigt eindrucksvoll, daß der Amtsbruder sich im Falle der Not auf die genossenschaftliche Hilfe verlassen konnte. Auch in Danzig gab es innerhalb des Gewerks der Schiffszimmerleute ähnliche Einrichtungen bruderschaftlicher Selbsthilfe. Hier bildeten die Gesellen zusammen mit den Meistern das Gewerk der Schiffszimmerleute. Am 5. März 1683 erhielten die Gesellen die

²⁵ HAL, Senatsakten-Interna-Ämter-Schiffszimmerleute XII. Fasc. 1. Eingaben gegen das Eindringen fremder Schiffszimmerleute 1579–1664, Eingabe vom 29. Dezember 1579.

²⁶ Ebenda, Schiffszimmerleute 3, Eingabe vom 18. Februar 1617.

²⁷ Vgl. J. F. Voigt: Aus den Rechnungsbüchern des Schiffbaueramtes (SBA), Mittheilung des Vereins für Hambg. Geschichte, 6. Jg., 1884, S. 8 ff., S. 21 ff. und S. 41 ff.

²⁸ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des SBA, Nr. 6, Ausgabebuch von 1582–1620.

²⁹ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des SBA, Armenbuch vom 10. Februar 1622.

³⁰ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des SBA, Nr. 6. Vgl. Anhang Nr. XXXVII.

Erlaubnis der Werksherren und Billigung des gesamten Gewerks, für die Kranken und sterbenden Mitbrüder eine Gesellenlade einrichten zu dürfen³¹. Der Eintritt war freiwillig. Die Brüder mußten alle Vierteljahr 12 Groschen geben. Die Verwaltung der Lade wurde von vier gewählten Altgesellen übernommen, die alle Vierteljahr die Beiträge einsammelten und nach Ablauf eines Jahres verpflichtet waren, auf der Gilde der Gesellen Rechenschaft über die Amtsführung abzulegen. Von 1653—85 zählte die Gesellenlade durchschnittlich 60 Mitglieder. Vergleichen wir diese Zahlen mit den Angaben des Hauptbuches der Alt- und Junggesellen von 1720³², in dem 132 Altgesellen und 11 Junggesellen angeführt werden, so dürfte sich, vorsichtig geschätzt, etwa die Hälfte der Gesellen an der Lade beteiligt haben. Die Ausgaben der Gesellenlade dienten in der Hauptsache der Versorgung der kranken Brüder oder als Sterbegeld für die Verstorbenen. Beim Tode eines Ladebruders erhielt die Frau das bis dahin eingezahlte Geld zurück und aus der Lade 12 Florin³³.

Im Krankheitsfalle gab es die Bestimmung, daß die Altgesellen der Lade den Kranken aufsuchen mußten, vielleicht, um sich davon zu überzeugen, daß der die Krankheit nicht nur vortäuschte. Der Kranke erhielt die Woche 1 Florin Krankengeld. In den Jahren 1691—93 wurden für Kranke und Verstorbene etwa 300 Florin ausgegeben. Neben der besonderen Fürsorge für die Armen und Kranken des eigenen Amtes wurden natürlich auch nicht die Armen der Stadt vergessen. Der größte Teil der Armengelder dürfte wohl für allgemein mildtätige Zwecke ausgegeben worden sein. Zuweilen ging jedoch die Fürsorge weit über die Grenzen der Stadt hinaus. In dem Rechnungsbuch des Ehrbaren Gewerks der Schiffszimmerleute für 1720 erscheinen unter den Ausgaben „Eynem in der Turkey Gefangenen zur Rantzion 3 fl.“, „wegen den Brandt in Franckfort am Mayn gegeben 6 f.“ u. a.³⁴.

So zeigt sich zusammenfassend, daß das soziale Leben der Schiffszimmerleute gleich dem der anderen Ämter der Städte beherrscht wurde vom genossenschaftlichen Denken, daß Amt und Bruderschaft den gesellschaftlichen Rahmen bildeten für die Tätigkeit des Einzelnen. Aber, wie wir weiter in den folgenden Abschnitten zeigen werden, wäre es falsch, anzunehmen, daß es innerhalb der Genossenschaft der Schiffszimmerleute keine Spannungen gegeben hätte.

³¹ WAPG, Abt. 300, Nr. 2155, Hauptbuch der Alt- und Junggesellen des Gewerks der Schiffszimmerleute.

³² WAPG, Abt. 300 C, Nr. 2154.

³³ Ein Florin (polnischer Gulden) = $\frac{1}{2}$ MR preußisch = 30 Groschen.

³⁴ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 728.

Wir meinen damit nicht die mannigfaltigen Auseinandersetzungen persönlich-menschlicher Art, sondern diejenigen, die sich aus ökonomischen Ursachen herleiten lassen. In einer Zeit des Übergangs, wie sie das 16. und 17. Jahrhundert darstellten mit ihren sich verändernden wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen, mußten sich auch im Schiffbauhandwerk Konflikte ergeben.

Die Räte zeigten sich ständig bemüht, die Schiffbauerei ihrer Städte derart zu ordnen, daß die Belange der an Schifffahrt und Fernhandel beteiligten Kaufleute gewahrt blieben. Ihre besondere Aufmerksamkeit galt der Heranbildung eines tüchtigen Nachwuchses im Schiffszimmerhandwerk, der Ausbildung der Lehrknechte. Fast alle Ordnungen der Schiffszimmerleute befassen sich damit. Wie auch in anderen Ämtern gebräuchlich, mußte der angehende Schiffszimmermann bei einem Meister lernen; denn nur ein Meister verkörperte die lebendige Tradition und Erfahrung, auf die bei der damaligen Technik im Schiffbau alles ankam. Die Dauer der Lehrzeit war in den einzelnen Hansestädten unterschiedlich. In Bremen war eine 2jährige Lehrzeit üblich³⁵, in Hamburg schrieb die Rolle von 1514 eine 3jährige Lehrzeit vor, nach deren Ablauf der Lehrknecht allerdings noch ein weiteres Jahr bei demselben Meister bleiben mußte, die Rolle von 1544 und spätere Ordnungen bestimmen 4 Jahre³⁶, in Lübeck wurde die Lehrzeit 1560 ermäßigt, später erneut auf 3 Jahre erhöht³⁷; die gleiche Regelung war auch in Wismar gebräuchlich³⁸, in Danzig scheint man 2 Jahre für ausreichend gehalten zu haben³⁹. Streng wurde darauf gesehen, daß der Lehrknecht seine vorgeschriebene Anzahl von Lehrjahren vollendete. Lief ein Knecht vorzeitig aus der Lehre, so nützte ihm das wenig, denn für den Fall, daß er noch Schiffszimmermann werden wollte, mußte er noch einmal drei Jahre hintereinander bei einem anderen Meister lernen, da ihm die bereits abgeleistete Zeit nicht

³⁵ Vgl. E. Baasch: Schiffbaupolitik, a. a. O., S. 64.

³⁶ Vgl. Rüdiger: a. a. O., S. 242, Art. 4 u. S. 244, Art. 2. 4 Jahre auch nach Art. 3 der Ordnung für die Lehrknechte, Staatsarchiv Hamburg, Cl XI. Spec. Lit. Sn: 4, Vol. 2, Fasc. 1, Schiffszimmerleute (ohne Datum), ebenso: Vergleich zwischen Meistern und Tagelöhnern wegen der Vielheit der Lehrknechte v. 3. April 1669 und „Ordnung und Puncta wegen denen anzunehmenden Lehrknechten von 1569, Art. 3 u. 8, Staatsarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbaueramtes Nr. 57. Morgensprachebuch, Rolle von 1588, Art. 3, ebenda.

³⁷ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle v. 1560, Art. 4 (3 Jahre), Rolle v. 1569, Art. 18 (2 Jahre), 1676, Art. 5 (3 Jahre).

³⁸ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle v. 1621, Art. 17. Die Rolle v. 31. März 1674, Art. 28, gestattet 2 od. 3 Jahre nach Ermessen der Meister und Ältesten, die Rolle v. 11. Dez. 1676, Art. 5, bestimmt allerdings wieder 3 Jahre.

³⁹ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle v. 1552, Art. 5.

angerechnet wurde⁴⁰. Auch hinsichtlich der Zahl der Lehrknechte, die gleichzeitig bei einem Meister in der Lehre sein durften, gab es zwischen den einzelnen Hansestädten und zu verschiedenen Zeiten auch innerhalb der jeweiligen Stadt Unterschiede. Die Schwankungen ergaben sich nicht zuletzt daraus, daß um die Frage, wieviel Lehrknechte ein Meister gleichzeitig ausbilden durfte, zwischen Meistern und Werkleuten ein zäher, eigentlich niemals endender Streit geführt wurde. In Hamburg gestattete der Artikel 5 der Ordnung von 1514 dem Meister nicht mehr als zwei Lehrknechte gleichzeitig zu halten. In Lübeck war man hierin etwas großzügiger⁴¹. Zwar wurde in den ältesten Rollen nichts über die Anzahl der Lehrknechte gesagt, aber der 3. Artikel der Rolle von 1577 bestimmte, daß kein Meister mehr als drei, höchstens vier Lehrknechte halten dürfte⁴². Die Rolle vom 6. November 1593 ging noch weiter und gestattete den Schiffszimmermeistern so viel Lehrknechte zu halten, wie ihnen beliebte⁴³. Hier machte sich vermutlich der Einfluß der Schiffbaukonjunktur im Zusammenhang mit der Westfahrt nach Spanien und Portugal bemerkbar. Gegenüber allen Versuchen der Werkleute, die Meister in der Zahl ihrer Lehrknechte zu beschränken, bestimmte Artikel 4 der Ordnung von 26. März 1642, daß kein Werkmann sich unterstellen solle, dem Meister vorzuschreiben, wieviel Knechte und Lehrjungen er halten durfte. Dem Meister wurde freie Hand gelassen, so viel anzunehmen, wie er nötig hatte⁴⁴. Im 18. Jahrhundert allerdings, als die Schiffbauerei in Lübeck darniederlag, machte sich hier ein Wandel geltend. Im 1. Artikel eines Vergleichs zwischen den Meistern und Werkleuten vom 11. März 1728 heißt es: „Kein Schiffszimmermeister soll zur Zeit mehr als einen Lehrknecht halten. Erst wenn dieser sechs Monate vor Beendigung seiner 3jährigen Lehrzeit steht, darf er einen zweiten Lehrknecht annehmen“⁴⁵. In Wismar wurde dem Meister 1621 nur ein Lehrknecht erlaubt⁴⁶. In Danzig bestimmte

⁴⁰ HAL, Senatsakten, SZL I, Rolle v. 1560, Art. 4. „Im fall averst desulve knecht midler tydt vorlepe, schall ehme die tydt, so hie gelernet hefft, nicht gerekent werden, sondern schall upt nie dre Jahr na einander folgende by einem anderen meister lehren . . .“.

⁴¹ Rüdiger, a. a. O., S. 242.

⁴² HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I.

⁴³ Wehrmann: a. a. O., S. 412.

⁴⁴ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I. Ordnung vom 26. März 1642, desgl. Art. 4, Rolle vom 11. Dezember 1676.

⁴⁵ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XIII, Vergleich wegen der von den Schiffszimmermeistern zu haltenden Lehrknechten vom 11. März 1728.

⁴⁶ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle von 1621, Art. 17, so auch die Rolle vom 31. März 1674.

der 20. Artikel der Rolle von 1552, daß der Meister zwei Lehrknechte halten durfte, solange wie das Schiff gezimmert wurde, später nur einen Knecht⁴⁷. Hierbei ist allerdings unklar, ob es sich um Lehrknechte handelt. 1588 setzte eine Ordnung in Hamburg fest, daß kein Lehrknecht des Schiffszimmerhandwerks vor Erreichung des 18. und 20. Lebensjahres in die Lehre genommen werden durfte⁴⁸, eine sehr vernünftige Maßnahme, die zeigt, daß sich der Rat Gedanken darüber machte, wie die Jugendlichen vor körperlichen Schäden geschützt werden konnten, denen sie gerade im Schiffszimmererhandwerk mit seiner große körperliche Kräfte beanspruchenden Arbeit ausgesetzt waren. Überhaupt sind uns gerade aus Hamburg sehr ins einzelne gehende Bestimmungen für die allgemeine Lehrlingsausbildung im Schiffszimmererhandwerk erhalten⁴⁹.

Wie bei den anderen Handwerksämtern, so war auch im Schiffbaueramte von Hamburg die Einschreibung der Lehrknechte nach Herkommen und Brauch geregelt und mit besonderen Formalitäten verbunden. Der Lehrknecht mußte vor den Altermännern des Amtes mit zwei Bürgen erscheinen. Die Bürgen mußten versichern, „daß der anzunehmende Lehrknecht von redlichen, unberüchtigten Eltern ehelich geboren, auch von denen, bey welchen Er gewesen, ehrlicher Maßen abgeschieden sey und daß niemand auf ihn je etwas zu sprechen habe. Nichtsweniger, daß er kein frevelmühtiger, halsstarrer und widerspenstiger Mensch noch gottloser Todtschläger oder verlassener Bösewicht sey, wobey keine Ehre zu vermuthen und der sich der Bosheit ergeben habe, daß er seinem Meister in allem schuldigen Gehorsam leisten und das Schiffbauer-Amt mit allem Ernst und Fleiß getreulich lernen wolle“.

Die Einschreibung geschah in Gegenwart des Meisters. Nach Ablegung des Gelöbnisses erhielt der Lehrknecht einen grauen Rock, ein Beil und eine Axt, dazu noch vier Paar Schuhe. Als Gebühr entrichtete er 24 ß Wachsgeld und 8 ß Schreibgeld. So wie in Hamburg wurde es auch wohl ähnlich in allen anderen Hansestädten gehandhabt.

Wie überall, so waren auch die Lehrjahre des angehenden Schiffszimmermanns keine Herrenjahre. Viel stärker, als wir uns heute vorstellen können, war der Lehrknecht an die Person und das Haus des Meisters gebunden. Streng wurde sein Verhalten während der Arbeit und in seiner Freizeit überwacht, ständig wurde sein Lebenswandel beaufsichtigt und bei Ungehorsam

⁴⁷ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706.

⁴⁸ Staatsarchiv Hamburg CI XI, Spec. Lit. Sn.: 4, Vol. 2, Fasc. 1, Schiffszimmerleute.

⁴⁹ Siehe Anhang Nr. XXXVII.

mußte er in jedem Fall mit empfindlicher Strafe rechnen. Auf der anderen Seite bot natürlich der ständige, enge Verkehr mit dem Meister, das tägliche, ja stündliche Um-Ihn-Sein für den Lehrknecht eine Fülle von Möglichkeiten, praktisch und theoretisch vom Meister zu lernen und sich zu einem tüchtigen Schiffszimmermann ausbilden zu lassen.

Hatte der Lehrknecht seine vorgeschriebene Lehrzeit bei seinem Meister ausgedient, wurde er vor den Amtsalten von seinem Meister ausgeschrieben und losgesprochen. Dabei mußte in Hamburg der Lehrknecht nach Artikel 4 der Ordnung vom 21. April 1388⁵⁰ dem Amt einen Eid leisten:

1. Daß er sich in seinem Amt allewege treu und fleißig verhalten wolle, 2. den Amtsalterleuten, den Meistern, der Obrigkeit der Stadt Hamburg und den Morgenspracheherren gehorsam zu sein, 3. sich des Amtes Rollengerechtigkeiten zu unterwerfen und sich demnach zu richten, 4. für die, denen er zur Arbeit zugewiesen würde, so zu arbeiten, wie er es vor Gott und dem Amte verantworten wolle.

Gerade dieser Eid zeigt, wie stark die Auffassung noch wirksam war, daß das Handwerk ein „officium“ sei im Dienste des Gemeinen Besten. Bei der Lossprechung war es Brauch, daß die „frischgebackenen“ Werkleute den Meistern als Zeichen ihrer Dankbarkeit eine „Verehrung“ überreichten in Form von Kannen, Löffeln, Trinkgefäßen, Tellern usw. aus Silber, Messing, Kupfer oder Zinn⁵¹.

War schon die Ausschreibung mit erheblichen Kosten verbunden, so erwuchsen den jungen Gesellen noch viel größere Kosten dadurch, daß sie den Werkleuten Bier und Gastmähler ausrichten mußten, also das, was wohl heute noch landläufig „Einstand“ genannt wird. Als Beispiel mag eine Bittschrift erwähnt werden, die die vier Lehrburschen des Bremer Schiffbau-meisters Strömer 1783 an den Bürgermeister von Bremen richteten. Solche Gastmähler, so heißt es darin, endeten häufig mit Raufen und Schlägen und seien mit großen Kosten verbunden. Sie bäten den Bürgermeister, sie von einer „schrecklichen Last“ zu befreien, denn die Gesellen drohten „wann sie nichts ausgeben wollten, sollten sie noch nicht wissen, was sie erwartet“⁵². In Hamburg wurden diese Gastmähler „Höge“ genannt. Jeder Lehrknecht mußte im Laufe seiner vierjährigen Lehrzeit drei Höge halten. Ohne die Ausrüstung dieser Höge konnte kein Knecht Tagelöhner werden. Lediglich den Meistersöhnen wurde erlaubt, für den Fall, daß sie keine Höge halten woll-

⁵⁰ Staatsarchiv Hamburg. Archiv des Schiffbaueramtes Nr. 6, Morgensprachebuch.

⁵¹ So in Danzig. WAPG, Abt. 300 C, Nr. 705.

⁵² Staatsarchiv Bremen, S. 15, p. 6 Lehrjungen.

ten, eine silberne Kanne als Ersatz dafür zu geben⁵³. Auch in Lübeck war die Aufnahme des Lehrknechts unter die Werkleute mit großen Kosten verknüpft. Am 24. Mai 1616 z. B. beschwerten sich die Meister der Schiffszimmerleute bei den Wetteherren Asmus und Johann Finhagen u. a. darüber, daß die Werkleute die Lehrjungen, die ausgelernt hätten, so hoch „beschätzten“, wie es früher nie gebräuchlich gewesen sei⁵⁴. Was das handwerkliche Können anbetraf, so mußte 1577 in Lübeck der Lehrknecht nach 3jähriger Lehrzeit als Probestück eine Rah, einen Mast und ein Ruder machen können⁵⁵. 1642 wurde wenigstens eine Rah verlangt⁵⁶. Ferner mußte der Lehrknecht, wenn er sich zum Werkmann hatte einschreiben lassen, wenigstens eine Reise in die Westsee gemacht haben oder zwei Jahre hintereinander in der Ostsee gefahren sein. Vorher wurde es ihm nicht erlaubt, als Werkmann auf der Lastadie zu arbeiten⁵⁷. In Rostock war es Brauch, daß die Lehrknechte nach vollendeter Lehrzeit sich sogleich wegebegeben mußten. 1764 verordnet der Rat, daß die Lehrknechte in Zukunft in keinerlei Weise gezwungen werden sollten, wenn sie selbst keine Lust dazu hätten, von hier zu reisen, es sei denn, daß die Anzahl der Gesellen über 16 anwachse und später nicht alle ihr Brot in Rostock verdienen könnten, in diesem Falle sei ein Ausgelernter verpflichtet, zwei Jahre in die Fremde zu reisen⁵⁸.

Nach Vollendung seiner Lehrzeit und nach Erfüllung aller vorgeschriebenen Gebräuche rückte der junge Schiffszimmermann in die nächste Stufe der handwerklichen Hierarchie auf und wurde Werkmann (Tagelöhner, Geselle).

Die Werkleute stellten die Masse aller in den Hansestädten unmittelbar am Schiffbau beteiligten Handwerker. Sie bildeten die Übergangsstufe vom Lehrknecht zum Meister; dabei muß allerdings bemerkt werden, daß nur wenigen von ihnen der Zugang zur Meisterschaft möglich war; die Mehrzahl der Werkleute blieb zeitlebens auf dieser Stufe stehen und verkörperte das proletarische Element innerhalb des Schiffszimmererhandwerks. Der Werkmann war Lohnarbeiter, freilich kein freier Lohnarbeiter im Sinne des mo-

⁵³ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbaueramts, Nr. 8, „Urtheil in Sachen Schiffbauer-Tagelöhner deren Meistere ad. 10. Jan. 1700, 3.“

⁵⁴ HAL, Senatsakten, SZL III, Beschwerde v. 24. Mai 1616.

⁵⁵ HAL, Senatsakten, SZL I, Rolle von 1577 (Donnerstag vor Estomihi, Art. 2).

⁵⁶ Ebenda, Art. 3, Entwurf einer Rolle von 1642.

⁵⁷ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Art. 29 des Entwurfs einer Rolle von 1642, ferner: HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XIII, Vergleich vom 11. März 1728, Art. 2.

⁵⁸ Stadtarchiv Rostock, Ratsakten, Amt der Schiffszimmerleute, Vol. 1 a Konzept einer verbesserten Rolle vom 16. Dezember 1765, Art. 8.

dernen Kapitalismus; er verkaufte seine Arbeitskraft, war aber im Verkauf seiner Arbeitskraft an die Schranken der Zunft gebunden und konnte sie nicht anbieten, wem, wo und wie er wollte⁵⁹. Im Unterschied zum Lehrknecht war er an keinen Meister gefesselt⁶⁰, aber er unterstand dem Amt und der Amtsgewalt der Ältesten, die in jedem Falle dem Werkmann die Arbeit zuwiesen⁶¹. Kein Werkmann durfte es wagen, „one Vorwetenheit und Willen der Olderlude ... jenige Schepe tho bowen ...“⁶². Wollte ein Schiffer sein Schiff bauen oder bragen lassen, mußte er den Altersleuten der Schiffszimmerer sein Vorhaben anzeigen, die ihm dann einen Meister zuwiesen, oder falls alle Meister mit Arbeit versorgt waren, ihm einen tüchtigen Werkmann verschafften⁶³. Die Werkleute waren verpflichtet, wenn ihnen Schiffsarbeit angeboten wurde, dies den Meistern zu melden⁶⁴. Allerdings hatte der Schiffer in Danzig das Recht, sich für den Schiffsneubau die Gesellen auszusuchen, die er für die geeignetsten und tüchtigsten hielt⁶⁵. Er war darin nur an das Vorwissen des Altermanns gebunden. Desgleichen unterstanden die Werkleute auch in ihrer praktischen Arbeit der Aufsicht der Alterleute. Diese waren verpflichtet, täglich die Arbeit der Werkleute zu besehen⁶⁶. Aus der eigentümlichen Zwischenstellung der Werkleute zwischen Lehrknechten und Amtsmeistern ergaben sich zahlreiche Spannungen und Konflikte, die ihre Wurzeln in der zünftlerischen Organisation des Schiffszimmerhandwerks hatten. Wie die Zunft im großen, so waren auch die Werkleute im kleinen darauf bedacht, ihre Tätigkeit möglichst zu monopolisieren und unerwünschte Konkur-

⁵⁹ K. Marx: Kapital I, S. 753: „Um freier Verkäufer der Arbeitskraft zu werden, der seine Ware überall hinträgt, wo sie einen Markt findet, mußte er ferner der Herrschaft der Zünfte ihren Lehrlings- und Gesellenordnungen und hemmenden Arbeitsvorschriften entronnen sein“.

⁶⁰ Vgl. K. Helm: Bremische Holzarbeiter, a. a. O., S. 198.

⁶¹ So in Danzig. Vgl. WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706. Ordonance bey dem Bau der neuen und Calfatern der alten Schiffe vom 18. Mai 1695. Kleinere Arbeiten durften von den Gesellen ohne Meister ausgeführt werden. Doch waren sie verpflichtet, dem Altermann, dem sie, wenn sie in keinem Arbeitsverhältnis standen, allein unterstanden, zu melden, bei wem sie in Arbeit stünden, damit dieser sie im Notfalle auch anderweitig gebrauchen konnte.

⁶² Rüdiger: a. a. O., Schiffbauordnung von 1544, Art. 32, S. 247.

⁶³ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1569, Art. 22. Ferner Rolle von 1642 (Entwurf), Art. 21. Hamburg, Rolle von 1588, Art. 5 und 8.

⁶⁴ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XII. Eingabe der Meister und Werkleute an die Weddeherren vom 9. April 1651, ferner Art. 4 des Vergleichs zwischen Meister und Werkleuten v. 11. März 1728, HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XIII.

⁶⁵ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Ordnung vom 18. Mai 1695.

⁶⁶ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbauamts, Nr. 57. Morgensprachebuch, fol. 11–16, Rolle v. 21. April 1588, Art. 5.

renz fernzuhalten. So wehrten sie sich nicht nur gegen das Eindringen von fremden Zimmerleuten, sondern waren auch bestrebt, den Zuwachs an Lehrknechten möglichst niedrig zu halten, damit ihre „Nahrung“ nicht geschmälert wurde und man ihnen „das Brot nicht vom Munde wegnehme“. Sie versuchten, die Zahl der Lehrknechte, die ein Meister gleichzeitig annehmen durfte, auf ein Mindestmaß herabzudrücken, bzw. suchten zu erreichen, daß die Lehrknechte nach Vollendung ihrer Lehrzeit entweder mehrere Jahre zur See fahren oder auf die Wanderschaft gehen mußten, ehe es ihnen gestattet wurde, auf der Lastadie ihrer Heimatstadt zu arbeiten. Auch die kostspieligen „Högen“, die der ausgebildete Schiffszimmermann den Werkleuten als Einstand geben mußte, waren letztlich nichts weiter als der Versuch, den Nachwuchs möglichst zu drosseln. Von einer Solidarität der Schiffszimmerleute untereinander ist in dieser Beziehung wenig zu spüren.

Weitaus stärker und häufiger aber waren die Auseinandersetzungen zwischen den Werkleuten und den Amtsmeistern. Zwar bildeten die Werkleute zusammen mit den Meistern das Amt der Schiffszimmerleute, waren mit ihnen in Bruderschaften und auf den Gildegelagen vereint, zwar waren sie verpflichtet, einander bei Begräbnissen zu folgen, und in Hamburg saßen die Tagelöhner-Alten zusammen mit den Meister-Alten im Kirchengestühl der Bruderschaft zu St. Catharinen⁶⁷ und mußten mit ihnen die Meisterstücke besichtigen⁶⁸; aber nichtsdestoweniger entwickelten sich ständig zwischen Werkleuten und Meistern Streitigkeiten der verschiedensten Art. Ernst Baasch will in diesen Konflikten nur „ebenso unerquickliche wie unfruchtbare Zänkereien sehen, auf die einzugehen sich nicht der Mühe lohne und nur geringes Interesse biete“⁶⁹. Wir sind nicht dieser Meinung. Gewiß, bei den Streitigkeiten ging es in der Regel um Dinge von geringerem Sachwert. Man stritt sich darum, wieviel Lehrjungen ein Meister gleichzeitig halten durfte, um die Verteilung der Gelder in der Bruderschafts- und Armenkasse, wer die Schlüssel zur Lade besitzen und aufbewahren sollte, um die Kannen und Gefäße in der Gilde, um die Frage, ob die Werkleute Schiffe dichten und ausbessern durften oder nur die Meister, um die Beschäftigung von Fremden usw., usw., und wenn man die Streitigkeiten durch die Jahrhunderte ver-

⁶⁷ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbauersamts, Nr. 8, Urteil in Sachen der Schiffbauer-Tagelöhner deren Meistere ad 10. Januar 1700.

⁶⁸ Ebenda: Art. 6.

⁶⁹ Baasch; a. a. O., S. 17. Überhaupt stellt sich B. ständig auf die Seite der Reeder und Schiffer. Für ihn werden die Tagelöhner „immermehr zu einem äußerst schädlichen Element im Gewerbe des Schiffbaus“, ebenda, S. 16.

Baasch sieht nicht, daß es doch gerade die Werkleute gewesen sind, die die Schiffe gebaut haben. Wer anders hätte ihre Arbeit denn tun sollen und können?

folgt, haben sie etwas ermüdend Monotones, aber die Geringfügigkeit der Objekte, die Nichtigkeit der Anlässe dürfen uns nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Wurzeln tiefer liegen. Bei den engen Grenzen, die der gewerblichen Produktion durch die Zunftschranken gezogen wurden, mußten die Streitigkeiten notwendig einen kleinlichen Charakter tragen. Sie wurden letztlich hervorgerufen durch die verschiedene Stellung der Werkleute und Meister zur Produktion und zu den Produktionsmitteln. Bei der vergleichsweise engen und unentwickelten technischen Basis des Schiffbaus im Mittelalter konnte praktisch jeder Werkmann, der sein Handwerk verstand, Schiffe bauen, nicht nur, weil er vom reinen Können her dazu fähig war, sondern weil er die wichtigsten dazu benötigten Handwerksgeräte zum größten Teil selbst besaß. Im Jahre 1617 erklärten die Lübecker Werkleute, „...daß unter ihnen ebensoviele vorhanden seien, die ihr Handtwerck so gut gelernet alß sie die Meister, und getrauwen unß auch eben so ein gut Schiff und Arbeit zu verfertigen, alß sie, deßfals auch nicht nötigk, ihnen unterthenig zu sein“⁷⁰. Hier haben wir die Wurzel aller Auseinandersetzungen: „Da das Handwerksgeschick die Grundlage der Manufaktur bleibt, ringt das Kapital ständig mit der Insubordination der Arbeiter. Durch die ganze Manufakturperiode läuft daher die Klage über die Disziplinlosigkeit der Arbeiter“⁷¹. Der Schiffbau stand und fiel mit dem Geschick des Werkmanns, aus seinem Können, das ihm eine entscheidende Stellung im Produktionsprozeß gab, stammte sein Selbstbewußtsein und geriet damit notwendig in Widerspruch zu den im Schiffbau bestehenden Produktionsverhältnissen, die von der Zunft bestimmt wurden. War so der Werkmann, vom technischen Können her gesehen, dem Meister gleichwertig, was an sich schon zu Reibereien führen mußte, so wurde der Gegensatz noch durch einen anderen Umstand verschärft. Dafür gibt es einen bezeichnenden Beleg.

Zu Beginn des vorigen Jahrhunderts war es zwischen den Lübecker Schiffszimmerwerkleuten und den Meistern wieder einmal zu einem Streit gekommen, der bis zum Reichskammergericht ging⁷². In der Beschwerdeschrift der Werkleute heißt es, das Schiffszimmerhandwerk sei von jeher „einer vorzüglichen Achtung und Aufmerksamkeit gewürdigt worden ... Das Schiffszimmerhandwerk sei ... von anderen Zünften verschieden, indem es sich

⁷⁰ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute III, 18. Februar 1617.

⁷¹ K. Marx: Kapital I, a. a. O., S. 386.

⁷² HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute 13, Streitsache mit Reichskammergerichtsprozeß der Schiffszimmerwerkleute gegen Schiffszimmermeister und bürgerliche Collegien wegen der Anstellung unzüftiger Arbeiter und Erhöhung des Tagelohns 1803—1805. Zit. 13 Libellum gravaminum 180, 1804.

nicht, wie bei anderen Handwerken in Meister, Gesellen und Burschen teile, sondern aus Meister, Werkleuten und Lehrknaben bestehe... Bei anderen Zünften sei nur der Meister stimmfähiger Bürger, der Geselle sei entweder des Bürgerrechts gar nicht fähig, oder falls er es erlangte, dürfe er doch nicht über bürgerliche Angelegenheiten stimmen. Ganz anders sei es bei den Schiffszimmerwerkleuten. Hier sei es Gesetz und Regel: „Der Werkmann müsse Bürger sein“⁷³. Auch in den anderen Hansestädten wurde es so gehalten. Mehrfach betonen die Werkleute in Beschwerden gegen die Arbeit Fremder, daß sie „bürgerliche onera“ tragen müßten⁷⁴.

Die Werkleute waren also auch rechtlich den Meistern gleichgestellt. Um so empfindlicher mußten sie auf alle Versuche antworten, sie von dem selbständig betriebenen Schiffbau auszuschließen, der in der Regel nur den Meistern vorbehalten blieb. Die Obrigkeit stand in ihrer Gewerbepolitik hinsichtlich des Schiffbaus in dieser Frage hinter den Meistern. Ein Dekret des Hamburger Rats vom 14. Juli 1605 ordnet an: „Kein Tagelöhner darf Schrauben, Schaukens, Ther, Keßel oder Rollen zu Hause haben, es sey denn er werde Meister, haure eine Bude und nehme Knechte an“⁷⁵. Das ist ein Musterbeispiel dafür, daß den Tagelöhnern der Besitz von Produktionsmitteln untersagt wurde. In einem Vergleich zwischen Meistern und Tagelöhnern „wegen der Vielheit der Knechte“ vom 3. April verpflichteten sich die Tagelöhner, sich aller neuen Arbeit zu enthalten wie auch Schiffe zu kielholen⁷⁶. Alle Tagelöhner und Knechte wurden angewiesen, sich mit „handtgebender Treue“ an Eides Statt gegen die Morgenspracheherren, Alterleute und Meister und den Rat der Stadt zu verpflichten, gehorsam zu sein, sich dem jetzigen Schragen und allen früheren Ordnungen, Schragen und Amtsrollen, den Gewohnheiten und Bräuchen zu unterwerfen, sich von den Alterleuten und Meistern die tägliche Arbeit ordentlich anweisen zu lassen, sich nicht zu widersetzen, bei Schiffern und Bürgern, oder wer ihrer bedürfe, aufrichtig zu arbeiten „und sich sonst ohne der Alterleute und Meister Wißen und Willen nimanden vermieten, versagen oder verpflichten oder auf eigene Arbeit gehen, auch nicht aus der Arbeit dahin sie verordnet seyn, weglauffen,

⁷³ Von mir gesperrt.

⁷⁴ Vgl. Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute, Tit. IX. Beschwerde der Ältesten und sämtlicher Schiffszimmerleute an Bürgermeister und Rat der Stadt Wismar vom 4. März 1671, ferner ebenda: Beschwerde vom 13. Mai 1616 u. ö., s. auch WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle von 1552, Art. 3. Vgl. auch S. 135, Anm. 1.

⁷⁵ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbauamtes, Nr. 57, Morgensprachebuch, pag. 16/17.

⁷⁶ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbauamtes, „Verzeichnis der Ordnungen, Receße, Vergleiche...“, Nr. 10.

sondern dieselbige auswarten und sich auch nicht mit Geld bestechen lassen oder ungebührlichen Lohn jemandem abfordern, sondern sich, als getreuen fromen Leute zukömt und gebühret und wie sie es vor Gott und jedermann verantworten könne“. Wer dagegen handelte, sollte fünf Reichstaler Strafe zahlen. Sollte einer die Strafe nicht erlegen wollen und sich dagegen auflehnen, „soll derselbe nach der Gelegenheit mit Gefängniß gestraft oder wegen seines Ungehorsams seines Amptes und deßselben Gerechtigkeit entsetzt, auch in dieser Stadt Gebiete nicht gelitten werden“⁷⁷.

Man sieht, daß der Hamburger Rat recht nachdrücklich gegen mögliche Auflehnungsversuche der Tagelöhner vorging. Auf der anderen Seite wurde es den Schiffern verboten, Tagelöhner einzeln einzustellen oder einem anderen einen Tagelöhner durch Geld oder sonstige Mittel auszuspannen. Wer einen Tagelöhner nötig hatte, wurde angehalten, ihn sich von den Alterleuten oder Meistern verschaffen zu lassen⁷⁸.

So wie in Hamburg gab es auch in den anderen Hansestädten Verordnungen, die darauf abzielten, die Werkleute vom Schiffbau auf eigene Faust auszuschließen⁷⁹ und ihn ausdrücklich nur den Meistern zu gestatten. Neben der Absicht, die zünftige Ordnung der Gewerbe zu erhalten, stand im Hintergrund natürlich der verständliche Wunsch der Schiffer und ihrer Parteneeder, ihre Schiffe nur von anerkannten und bewährten Fachleuten bauen oder ausbessern zu lassen. Auf der gleichen Ebene lagen dann auch die Verordnungen, die den Werkleuten Gehorsam den Meistern gegenüber, diszipliniertes Verhalten auf der Lastadie und einwandfreie Arbeit auferlegten. Wie wir gesehen hatten, ließ sich der Hamburger Rat Gehorsam und Wohlverhalten durch einen förmlichen Eid versichern. Aus anderen Hansestädten ist uns nichts derartiges bekannt geworden, aber bei der in dieser Zeit üblichen Gleichförmigkeit der Gepflogenheiten und Bräuche kann man annehmen, daß derartige Eide auch anderweitig gebräuchlich gewesen sind.

⁷⁷ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbauamtes, „Verzeichnis der Ordnungen, Receße, Vergleiche . . .“ Ordnung vom 21. April 1588, Art. 7.

⁷⁸ Ebenda, Art. 8.

⁷⁹ Wismar: Stadtarchiv, Schiffszimmerleute, Tit. IX, Art. 11 der Rolle von 1621, Art. 12, oder Rolle von 1674. „Und niemand soll auf eigener Faust Arbeit annehmen bei Strafe von 10 Mr. Lüb. Lübeck: HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Entwurf einer Rolle von 1577?, Art. 22 der Rolle von 1569, Art. 21 und 15 des Entwurfs einer Rolle von 1642; HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XII, Eingabe vom 9. April 1651, XIII, Vergleich zwischen Meistern und Werkleuten vom 11. März 1728, Art. 4. Danzig: WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Art. 8, 10, 11 der Rolle vom 1. Juni 1552, ebenda: Ordonance heym Bau der neuen und Calfatern der alten Schiffe vom 18. Mai 1695.

Der Schiffs-Zimmerleute Rolle und Gerechtigkeit. (1674)

Es vergonnet sich **Matthias** der Herr von **Banck**

denen **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
und **B. J. J. J.** **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
auf **Sachsen** **Rolle** **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
den **Capitain**

Es sollen allezeit in der **Compagnie** **Matthias**
denen **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
Matthias **Conrad** **Junger** **Compagnie**
denen **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
auf **Sachsen** **Rolle** **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
den **Capitain**

Matthias **Conrad** **Junger** **Compagnie** mit
denen **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
auf **Sachsen** **Rolle** **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
den **Capitain**

Was die **Compagnie** gewinnen **Matthias**
denen **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
auf **Sachsen** **Rolle** **Matthias** **Conrad** **Junger** **Compagnie**
den **Capitain**

Rolle der Schiffszimmerleute 1674
(zu Seite 67 ff.)

22.

sein Werkman soll mac. t. haben. Von seinem
 Meister abzutreten. Wenn er bey demselben
 anledend an ihm gearbeitet, oder selbst
 Jahr arbeit angestanden, und die
 Damm, Leinwand, oder dergleichen Arbeit
 zu verfertigen da labet hat, so soll er
 gegen den Meister, oder den Rönne. Wenn aber
 ein Werkman sich bey der Arbeit nicht
 wohl verhalten, oder durch den Meister
 oder Rönne mit ihm nicht zu
 kommen könt, soll der Meister frey sein
 demselben zu kündigen, und ihm
 Gehalt in seine Kasse zu zahlen.
 Dem meinsten aber der Werkman, und
 unfähiger sein, und ihn zu nah sein,
 an gewisse, wenn er solches dem
 Vorsteher, und dem über jedlichem

23.

Würde ein Werkman, in seiner Arbeit etwas
 ungeschicklich, und unbillig machen, die auch
 Plancken, Holz, und andere Materialien
 künden, oder die der Damm, oder
 dergleichen, sollen die Meister, oder
 Rönne, taxieren, und der Vorsteher
 das, was der Damm, oder
 demselben aber der selbe zu bezahlen nicht
 sollte, soll dem Damm, oder
 seinem Regress an den Meister zu zahlen,
 und der in solchem Fall nicht zu befrieden
 anstellt, und seine Werkman zu

Den Werkleuten wurde es verboten, den Meistern „einzureden“, d. h. ihren Anordnungen zu widersprechen. Das wurde damit begründet, daß der Meister Schiffern und Kaufleuten gegenüber die Verantwortung trage, deshalb solle der Schiffszimmermann „in aller Stille und Einigkeit seine Arbeit verrichten“⁸⁰. Widersetzte sich ein Werkmann aus irgendeinem Grunde dem Meister bei der Arbeit, so erhielt dieser die Erlaubnis, „ihn abzuschaffen und einen anderen an seine Stelle zu nehmen“, der dann deshalb von den Werkleuten nicht bestraft werden durfte⁸¹.

Desgleichen stand es den Schiffern und Reedern frei, „Werkleute, die ihre Arbeit säumig betreiben, sich bei ihrer Arbeit betrinken oder ungebührlich aufführen, nach ihrem Gefallen von der Arbeit abzuschaffen“⁸². Größter Wert wurde darauf gelegt, daß der Werkmann die angefangene Arbeit am Schiff

⁸⁰ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle vom 26. März 1642, Art. 3 und 25. Rollenentwurf von 1642. Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle vom 31. März 1674, Art. 14.

⁸¹ Ebenda: Rollenentwurf von 1642, Art. 25.

⁸² HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rollenentwurf von 1642, Art. 27. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XIII, Rolle vom 11. Dezember 1676, Art. 8 und 9. Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle vom 31. März 1674, Art. 22. WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706.

Ordonance ... vom 18. Mai 1695 „... so steht dem Schiffer frey, soviele abzuschaffen, als er für gut befindet, und ohn Unterschied, ob sie zuerst oder zuletzt an dem Schiff gearbeitet haben, diejenigen aber, welche ihnen anständig sind, bleiben bey der Arbeit ohne Wiederrede“. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute V. Extrakt eines Wetteprotokolls vom 22. März 1758, Art. 3.

Die Zimmerleute machten dagegen geltend, wenn der Schiffer die Freiheit haben sollte, seinem Gefallen nach, bei dem geringsten Vergehen oder wenn ihm irgendwelches am Werkmann nicht gefalle, ihn abzulohnen und von der Arbeit gehen zu heißen, so bedängen sie sich dagegen aus, daß sie gleichfalls dem Schiffer, wenn er ihnen nicht gefalle, oder sie eine Verbesserung ihrer Lage sähen, etwa eine Arbeit, bei der sie mehr verdienen könnten, die Arbeit aufsagen. Denn sie seien ja keineswegs die Knechte der Schiffer, sondern ebensogut Bürger der Stadt wie sie. „Was also bey ihnen Recht seyn soll, kann bey uns nicht unrecht sein“.

HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute V. Antwort der Ältesten im Namen der gesamten Bruderschaft der Schiffszimmerleute auf das Projekt der Schifferältesten vom 30. September 1757, Punkt 4.

In diesem Zusammenhang sei auch ein Kuriosum erwähnt: 1715 bestimmte ein Vergleich zwischen Meistern und Gesellen des Gewerks der Schiffszimmerleute vom 30. Januar 1715 in Danzig im Art. 19: „Kein Geselle soll während der Arbeit Taback rauchen bei Strafe von 18 gr für jedes Mal. Kein Geselle soll besoffen zur Arbeit kommen, oder sich während der Arbeit besaufen. Der Meister ist befugt, einen solchen Gesellen von der Arbeit zu jagen, und der besoffene Gesell soll soviel, wie er an dem Tage hätten verdienen können als Strafe bezahlen“.

WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706.

nicht vor ihrer Fertigstellung verlassen durfte⁸³, es sei denn er erhielt Urlaub vom Meister, oder er wollte zur See fahren⁸⁴.

Diese Einschränkung wurde deshalb getroffen, um die Schiffer auf See ständig mit Schiffszimmerleuten zu versorgen. Schon früher wiesen wir darauf hin, daß die Arbeit von den Meistern beaufsichtigt werden mußte. Den Meistern wurde darüber hinaus eingeschärft, darüber zu wachen, daß das Spunden, Bohren und Dichten besonders sorgfältig ausgeführt würde, „weil dadurch häufig Schaden für Reeder und Kaufmann entstanden sei“. Derjenige Werkmann, der den Schaden verursachte, sollte nicht nur von der Lastadie gewiesen werden, sondern auch „nachdrücklich“ gestraft werden⁸⁵. Für alle sonstigen Schäden, die durch sein Verschulden entstanden waren, mußte der Werkmann mit seinem Lohn aufkommen und den Schaden ersetzen⁸⁶.

Die Arbeitszeit war genau vorgeschrieben, im Sommer von morgens um 5 Uhr bis abends um 19 Uhr, im Winter von 6 Uhr bis zum Dunkelwerden⁸⁷; wer zu spät zur Arbeit oder mit unfertigem Gerät kam, dem wurde für jede Stunde, die er zu spät kam, etwas abgezogen⁸⁸. Weiterhin wurden die Werkleute sorgfältig daraufhin kontrolliert, daß sie sich nicht zuviel Holz von der Lastadie mit nach Hause nahmen und daß sie nicht mutwillig Bauholz zerschnitten⁸⁹. Um die Frage, was für Holz und wieviel davon von den Werk-

⁸³ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Ordnung vom 17. März 1589, Art. 3, Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle vom 31. März 1674, Art. 22.

⁸⁴ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XIII, Rolle vom 11. Dezember 1676, Art. 8. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1642, Art. 25.

⁸⁵ HAL, Schiffszimmerleute I, Rollenentwurf 1642, Art. 14. Stadtarch. Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle v. 1621, Art. 8. „... soll von der Lastadie gewiesen und für keinen ehrlichen Mann zu arbeiten mehr wert sein“.

⁸⁶ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute, Rolle v. 1560, Art. 9. „Item dar ein werkmann schaden dede in sinem arbeide, ... schall hie densulven nach erkenntnisse framer lüde wedderleggen und betalen“. Wehrmann: a. a. O., S. 407, Stadtarchiv Wismar. Schiffszimmerleute IX. Rolle v. 1621, Art. 6. WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle v. 1552, Art. 12. „Die Inholz fügen wollen, solln es so machen, daß sie nicht gestraft werden können, bei Verlust ihres Tagelohnes“.

⁸⁷ „Von Michaelis bis Ostern sollen sie arbeiten so lange als der tagk wehret undt die arbeit sehen kann“. WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle v. 1589, Art. 7.

⁸⁸ „Wer zu spät kommt oder durch unfertige Gerätschaft die Arbeit nicht bald antreten könnte, soll mit 4 gr von jeder Stunde gestraft werden. WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Ordonance v. 18. Mai 1695. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle v. 1560, Art. 7.

⁸⁹ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle v. 1560, Art. 10. „Item de Timmerlude mögen de Spöne hebbben, die vor der Egge fallen, wenn sie den Kiel

leuten mit nach Hause genommen werden durfte, kam es immer wieder zu langwierigen Auseinandersetzungen. Das mag zunächst nebensächlich und unbedeutend erscheinen, aber wenn man bedenkt, daß Holz neben Torf der einzige Brennstoff der damaligen Zeit gewesen ist, wird man begreifen, daß es hier um Fragen der Lebenshaltung ging, die die Zähigkeit erklären, mit der darum gestritten wurde. Dieser Streit war übrigens international und hat sogar kulturhistorisch interessante Folgen gehabt. Selbst auf den Königlichen Werften in Portsmouth wurde darum gestritten, was ein Span, ein „chip“ sei. Seine Länge wurde im Laufe der Zeit bestimmt als ein Stück Holz nicht länger als 3 Fuß. H. E. Richardson, der sich mit den Löhnen der Schiffszimmerleute auf den englischen Werften beschäftigt hat, schreibt dazu: „This limitation had a considerable effect on the style of domestic architecture at Portsmouth, and no doubt in other dockyard towns as well; stairs were just under 3 ft. wide; doors, shutters, cupboards, etc., were made of pieces of wood slightly under the maximum limit. To take matters worse, valuable timber was act down by the workman to oblain pieces of the sizes required“⁹⁰. In England war es Brauch, daß jeder nur soviel „chips“ mit nach Hause nehmen durfte, wie er unter dem Arm tragen konnte, später bürgerte es sich ein, soviel Holz mitzunehmen, wie man auf der Schulter tragen konnte. Die Reeder und Schiffer waren mit diesem alten, gewohnheitsrechtlichen Privileg der Schiffszimmerleute natürlich weniger zufrieden, weil sie selbst das Abfallholz zum Brennen der Planken und zum Erhitzen der Teer- und Pechkessel gebrauchen konnten und die Zimmerleute häufig viel brauchbares Holz mutwillig zerhieben und zerschnitten und weil mit dem Schneiden und Sammeln der Späne viel Zeit vergeudet wurde.

Wurden also die Werkleute auf alle mögliche Weise eingeeengt und gezwungen, den Meistern zu gehorchen, so mußten sie auf der anderen Seite erleben, daß die Meister versuchten, sich auf ihre Kosten zu bereichern, indem sie danach strebten, möglichst viel Lehrknechte zu halten, und diese bereits, bevor sie ausgebildet hatten, mit Arbeiten beschäftigten, die herkömmlich

howen und strecken, und dat Schip vorscheren, und Inholt und Stuver darin setten. Wenner sie averst dat Schip binnen vorremmen und buten de Hudt und den Averlop leggen, wat alß denne darvan fallet, und alle Kortlinge, beyde van allerley Holte, Plancken und Breden, schall nicht in die Spöne geklovet werden, ock Knagen und alle Kile und wat tho Nageln dienet, schall dem Schippem sampt sinen Frunden mit allerley Stuttenholte bliven und nicht van der Lastadien getragen werden . . .“. Ebenda, Rolle vom 26. März 1642, Art. 2.

⁹⁰ H. E. Richardson: Wages of Shipwrights in H. M. Dockyard 1496—1788. *Mariners Mirror* (MM), Vol. 33, 1947, Nr. 4, S. 265 ff., bes. S. 267.

den Werkleuten zustanden⁹¹. Hier griff zwar der Rat, so in Danzig, ein und untersagte, schon im Interesse der Schiffer und Reeder, dem Meister, Lehrlingen bei der Arbeit für Gesellen auszugeben⁹², aber hinsichtlich der Zahl der Lehrlingen ließ er sich, wie wir schon früher gehört haben, gerne von den Wünschen der Meister leiten, vor allem, wenn es im Schiffbau viel zu tun gab. Ähnlich war die Politik des Rats hinsichtlich der Fremden, die nur allzugerne gegen Lohnforderungen der heimischen Werkleute ausgespielt wurden. Gegen all diese Beschränkungen hatten die Werkleute nur wenig Gegenmittel. Sie konnten versuchen, den Zwangsmaßnahmen der Obrigkeit und des Amtes ähnliche entgegenzusetzen, indem sie sich gegen die Arbeit Fremder sperrten und versuchten, den Nachwuchs zu drosseln; sie konnten die Stadt verlassen, aber, da sie überall ähnliche Verhältnisse vorfanden wie in ihrer Heimatstadt und der Rat die Macht besaß, ihnen die Stadtwohnung zu entziehen⁹³, waren das alles nur zweischneidige Waffen. Das letzte und äußerste Mittel, von ihnen häufig gebraucht, war die Arbeitsniederlegung. Hier griff der Rat in jedem Fall energisch durch, und eine Reihe von Artikeln in den Rollen der Schiffszimmerleute beschäftigten sich damit. Wir sehen in der Arbeitsniederlegung eine Vorform der späteren Streiks der Industriearbeiter. Die Quellen zeigen, daß das Solidaritätsgefühl unter den Werkleuten stark entwickelt war, freilich nur unter ihnen und im Rahmen der Bruderschaft und des Amtes innerhalb der Stadtmauern. In Hamburg wurden die Tagelöhner mit drei Reichstalern bestraft, wenn sie „aufstutzig würden und von der Arbeit gehen“, sobald der Schiffer einen untüchtigen Tagelöhner von der Arbeit wies⁹⁴. 1642 wurde den Lübecker Werkleuten befohlen, sich nicht dagegen aufzulehnen, wenn fremde Zimmerleute auf der Lastadie arbeiteten. „Derjenige aber, der sich gegen diese Ordnung stellt und auf diese

⁹¹ Am 26. Februar 1691 richteten sämtliche Schiffszimmerleute an Bürgermeister und Rat der Stadt Wismar eine Beschwerde gegen Meister Berndt Albrecht, der, obwohl Sommer und Winter mit Arbeit überhäuft, die Arbeit mit lauter Jungen und Knechten allein bestelle und sie nicht dazu fordere“ ... Er hielte soviel Jungen und fremde Gesellen, wie er wolle, ohne Vorwissen der Ältesten und ließe sie wieder ein- noch ausschreiben ... Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Eingabe vom 16. Dezember 1691.

⁹² WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706. Ordnung von 1589, Art. 8. „Es sollen aber die Meister keine Lehrlingen oder halbjungen desfalls bey der arbeit vor gesellen ausgeben oder mit einstecken“. Stadtarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbauamtes, Nr. 57, Morgensprachebuch, Rolle von 1588, Art. 5.

⁹³ Vgl. Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle von 1621, Art. 15.

⁹⁴ Stadtarchiv Hamburg: Archiv des Schiffbauamtes, Nr. 57, Morgensprachebuch. Vertrag zwischen Schiffbauern und Schiffern 1673, Art. 3.

oder jene Art seine Kameraden aufwiegelt, soll beim ersten Mal von den Herren der Wette nach Willkür und Verdienst, im Wiederholungsfall nachdrücklich am Leibe gestraft werden⁹⁵. Auch noch andere Artikel dieser Rolle verboten das Niederlegen der Arbeit, so, wenn ein Werkmann mit einem Meister in Streit geraten war oder einer von ihnen wegen ungebührlichen Benehmens von der Arbeit gewiesen werden sollte. Im letzteren Falle wurden die Werkleute sogar mit Gefängnis bedroht⁹⁶. Wie eng allerdings das Denken der Werkleute zuweilen war, zeigt sich darin, daß sie die Arbeit verweigerten, weil sie Holz verarbeiten sollten, das von Roh- und Grobbauern geschlagen worden war⁹⁷. Während die Meister verschiedener Hansestädte bereits frühzeitig zu gemeinsamen Vereinbarungen gegen die Gesellen ihres Gewerbes kamen, wie z. B. die Böttcher, Kürschner, Hutmacher, Kannegießer, Rotgießer, Rierner, Zaumschläger, Schmiede, Schwertfeger der wendischen Städte⁹⁸, ist uns von ähnlich gearteten Vereinigungen und Absprachen der Gesellen nichts bekannt. In den Arbeitsniederlegungen der Werkleute⁹⁹ mehr als nur rein wirtschaftliche Gründe suchen zu wollen, wäre verfehlt, aber trotzdem sind die Zeichen sich verschärfender sozialer Spannungen in einer Zeit, die nach Auflösung der hemmenden Zunftschranken verlangte, in der tüchtige Facharbeiter, die sich, wie es hieß, „getrauwden ebenso gutte Schiffe zu verfertigen alß sie die Meistere“, nicht mehr oder nur in Ausnahmefällen

⁹⁵ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Entwurf einer Rolle von 1642, Art. 12.

⁹⁶ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Entwurf einer Rolle von 1642, Art. 27. „Bey straffe des Gefangniß von denen Herren der Wette“.

⁹⁷ Ebenda, Art. 26.

⁹⁸ Vgl. O. Rüdiger: Ältere hamburgische und hansestädtische Handwerksgesellendokumente. ZVHG, Bd. 6, 1875.

⁹⁹ Hatten die Arbeitsniederlegungen in den Hansestädten nur ein geringes Ausmaß, so werden aus England bereits größere Streiks der Schiffszimmerleute berichtet. H. E. Richardson erzählt, daß säumige Lohnzahlungen im 17. Jahrhundert mehrfach zu Aufruhr und Streiks der Schiffszimmerleute auf den Königlichen Werften führten, so 1655 in Portsmouth; 1667 marschierten die Schiffszimmerleute und Kalfaterer von Chatham nach London, um vom Navy Board die Lohnzahlungen zu erzwingen. Am 11. März 1671 schrieb Jonas Shish, der Master Shipwright aus Deptford, daß die Schiffbauer und Kalfaterer sehr wütend seien, weil man ihnen nicht ihre Löhne zahlte. In der letzten Nacht sei die gesamte Straße nahe des King's Yard voll von aufrührerischen Männern und Frauen gewesen, und sie hätten seinen Vormann Bagwell überfallen. Am 2. Dezember 1694 kam es in Chatham Yard zu erneutem Aufruhr. Bei einer Durchsuchung aller Männer und Jungen beim Verlassen des Werfttors durch Beamte und Mastershipwright fand man bei ihnen Nägel, Bolzen, Speichen und Taue. Der Hauptanführer war ein gewisser Richard Hind junior. Vgl. H. E. Richardson: Wages of shipwright in H. M. Dockyards 1496 bis 1788. Mariners Mirror, Vol. 33, 1947, Nr. 4, S. 270.

zur Meisterschaft gelangen konnten. Dieser schwer zu lösende Widerspruch steht hinter all den Streitigkeiten, die, so gesehen, doch eben mehr sind als bloß „unerquickliche wie unfruchtbare Zänkereien“.

Das wird um so deutlicher, wenn wir uns nun der höchsten Stufe der handwerklichen Stufenleiter, dem Meister, zuwenden.

In einer Zeit, in der die gesamte Technik überwiegend auf Erfahrung, Können und Vorbild beruhte, die sich von Generation zu Generation in der Form praktischer und mündlicher Unterweisung forterbten, stand der Meister an der Spitze der handwerklichen Hierarchie¹⁰⁰. Man sollte nun annehmen, daß Wesen und Funktion des Schiffszimmermeisters leicht zu bestimmen seien. In Wirklichkeit haben wir es in diesem Punkte im Schiffbau mit einem verwickelten Problem zu tun. Keineswegs kann man hier von einer klar abgegrenzten „Hierarchie“ im Sinne der Sombartschen Definition sprechen, da die Grenzen zwischen Meistern und Werkleuten im Schiffszimmerhandwerk durchaus fließend waren. Im Gegensatz zu anderen Gewerben, standen im Schiffbaugewerbe Meister und Werkleute rechtlich auf einer Stufe. Es erhebt sich nun die Frage: Wie und wodurch wurde ein Schiffszimmermann denn Meister? Welches waren die Vorbedingungen der Meisterschaft? Die Antwort könnte lauten, durch besonderes fachliches Können, durch langjährige praktische Tätigkeit im Schiffbau, durch Anfertigung eines Meisterstückes als Beweis handwerklicher Meisterschaft und durch den Besitz von Produktionsmitteln, z. B. einer Schiffbaustätte auf der Lastadie, von Geräten, Werkzeugen, Holzvorräten usw. Bleiben wir bei dem besonderen handwerklichen Können und der langjährigen Erfahrung im Bau von seetüchtigen Schiffen als Kennzeichen der Meisterschaft. Hier tauchen schon die ersten Schwierigkeiten auf; denn gerade hierin waren die Werkleute den Meistern so gut wie gleichwertig. Als es im Jahre 1617 in Lübeck zu einer der häufigen Streitigkeiten zwischen Meistern und Werkleuten kam — beide bildeten zusammen das Amt der Schiffszimmerleute — erklärten die Werkleute am 18. Februar 1617 in ihrer Antwort auf eine Bittschrift der Meister, daß die Fremden hier von der Arbeit nicht viel verstünden und „von ihnen“ und nicht von den Meistern lernen müßten. Dafür, daß sie bei ihnen einträten, mit ihnen arbeiteten und „von ihnen“ unterwiesen würden, müßten sie zwei Faß Bier und vier Mark für die Armen geben. Das Amt sei auf Antrag der Schiffer und Reeder vom Rat freigegeben worden und jeder dürfe frei und

¹⁰⁰ Vgl. Fr. W. v. Bremen: Der Schiffbau in Bremen. Diss. Würzburg, 1923, S. 36, ferner K. Helm: Die bremischen Holzarbeiter vom 16. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen, H. 8, Bremen 1931, S. 138.

ungehindert „vor den Meistern“ arbeiten¹⁰¹. Am einfachsten lagen die Dinge in Bremen¹⁰²; denn hier bildeten die Schiffbauer kein Amt. Der Schiffbau war ein freies Gewerbe, und jeder konnte es treiben unter der Voraussetzung, daß er Bürger der Stadt war. Allen Bemühungen der Bremer Schiffszimmerleute um Erlangung der Amtsgerechtigkeit stand der Rat ablehnend gegenüber. In Bremen wurde der Meister genannt, der einen Schiffbauplatz kaufte und die zum Schiffbau nötigen Geräte und technischen Vorrichtungen besaß¹⁰³. Hier war also der Besitz von Produktionsmitteln: Baustätten, Geräten usw. das wesentlichste Merkmal. Die Anfertigung eines Meisterstücks wurde nicht verlangt. Die Schiffszimmermeister betrachteten sich nur als „conductores unius operis“, d. h. als Organisatoren der Produktion und achteten sich im übrigen den Gesellen gleich, von denen sie sich auch nicht in der Höhe des Lohns unterschieden¹⁰⁴. Im Jahre 1762 erklären die Schiffer, daß sie Meistern und Gesellen während der Sommerzeit bei 12stündiger Arbeitszeit 36 Grote zahlten, 3 Grote je Stunde; in der Winterzeit erhielten Meister und Gesellen für jede weniger gearbeitete Stunde 3 Grote weniger¹⁰⁵. Der Meister war also in Bremen nichts weiter als ein bezahlter Lohnarbeiter wie die Gesellen auch und etwa das, was wir heute Zimmerpolier zu nennen pflegen. Allerdings bietet der Schiffbau Bremens im Mittelalter ein besonderes Bild, das nicht verallgemeinert werden kann. Der Schiffbau Bremens stand in keinem Verhältnis zum Umfang seiner Reederei. Über die Ursachen geben die Quellen keine Auskunft, so daß wir auf bloße Vermutungen angewiesen sind. Wahrscheinlich hat die Überlegenheit der benachbarten Holländer im Schiffbau den bremischen Eigenschiffbau an einer kräftigen Entwicklung

¹⁰¹ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute III, 18. Februar 1617. Eingabe sämtlicher Werkleute der Schiffszimmerleute an Erasmus Jappen und Johann Finhagen, Ratmannen und verordnete Herren der Wette.

¹⁰² Vgl. im allgem. hierzu Fr. W. v. Bremen: Der Schiffbau in Bremen, a. a. O., S. 36 ff. Karl Helm: Die bremischen Holzarbeiter ..., a. a. O., S. 138 f., s. auch Baasch: a. a. O., S. 62 ff.

¹⁰³ Staatsarchiv Bremen, S. 15, p. 2, Nr. 22.

¹⁰⁴ Auch in Wismar scheint zwischen Schiffbaumeister und Schiffszimmermeister unterschieden worden zu sein. Am 2. Oktober 1748 wurde in der „curia Wismariani“ eine Zusammenkunft gehalten, auf der die Bürgermeister Dr. Rank und Dr. Schlaaf mit dem Schiffbaumeister Nils Ahsberg, den Schiffszimmermeistern Matthias Schmidt, Martin Dietrich Schultz und den Ältesten der Schiffszimmerleute Michel Bernitt, Hans Matthias Meyer und Hinrich Brandt über den Entwurf einer neuen Rolle berieten. Protokoll der Zusammenkunft vom 2. Oktober 1748. Ratsarchiv Wismar, Schiffszimmerleute, Tit. IX.

¹⁰⁵ Staatsarchiv Bremen, S. 15, p. 4. d, Nr. 2.

gehindert. Anders waren die Verhältnisse in den anderen Hansestädten. Hier war der Schiffbau zünftlerisch organisiert, und der Weg zur Meisterschaft ging über die üblichen Stufen der „Zunftthierarchie“: Lehrknecht, Werkmann, Meister. Aber auch hier bleiben noch Fragen offen. Da wäre zunächst das Meisterstück. In Wismar sollte keiner als Meister anerkannt werden, bevor er nicht ein tüchtiges Probestück gemacht hätte. Könne er das nicht machen, müsse er so lange lernen, bis er von den Meistern und Ältesten für tüchtig erkannt werde¹⁰⁶. In Hamburg wurde ebenfalls ein Meisterstück verlangt. Wer Meister werden und Knechte in die Lehre nehmen wollte, mußte auf Geheiß der Alterleute ein Werkstück machen, daß diese gut kannten. Fiel es nicht zu ihrer Zufriedenheit aus, mußte er solange bei einem Meister lernen, bis er es einwandfrei anfertigen konnte. Erst danach konnte er eine Bude mieten und Knechte annehmen¹⁰⁷. Das Meisterstück mußte „probiert“ werden. Bei der Besichtigung waren neben den Meisteralten auch die Tagelöhneralten dabei. Diese hatten das Recht, „bei Nichtbefindung des Meisterstücks, solches zu verwerffen“ oder „und haben die Tagelöhner allmahl bey Besichtigung eines Meisterstückes ihr votum und Meinung davon sagen müssen“¹⁰⁸. In Königsberg wurde vom Meisterstück verlangt: „Damit ein Geselle wissen möge, was sein Meisterstück sein soll. Es soll damit also gehalten werden: 1. Er muß ein gutes Zeugnis oder einen Lehrbrief von seinem Meister haben, 2. soll er ein Rudel mit 6 Haaken, eine Spille mit 6 Löchern anfertigen und eine Planke von 30 Fuß aufheften in den Bogen zwischen die Fölling oder ein neues Boot bauen können. Diese Stücke sollen meisterlich gemacht sein, damit er für einen Meister bestehen kann. Wird er straffällig gefunden, soll er nach Erkenntnis der Bruderchaft bestraft werden“¹⁰⁹. Auch in Lübeck scheint der Meister sich nicht wesentlich von den Werkleuten unterschieden zu haben, und wie sie erhielt er auch Tagelohn¹¹⁰. Ein Meisterstück war im 16. Jahrhundert nicht vorgesehen. Es genügte, wenn er von den Älter-

¹⁰⁶ Ratsarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Protokoll v. 2. Oktober 1748.

¹⁰⁷ Rolle d. Schiffszimmerleute v. 1544 „up Johannis baptistae“, Art. 8.

¹⁰⁸ Staatsarchiv Hamburg, Archiv des Schiffbaueramtes Nr. 8, Urtheil in Sachen Schiffbauer-Tagelöhner deren Meistere ad 10. Januar 1700, Art. 6.

¹⁰⁹ Staatliches Archivalager Göttingen, Akten des preußischen Ministeriums EM, 127 d des ehemaligen Staatsarchivs Königsberg, Rolle v. 1698, Art. 28.

¹¹⁰ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1569, Art. 6 (Entwurf). „Item ein Meister so siner Kunst bewheret und wol erfharer ock van den Olderluden duchtig erkandt iß . . . , nachdem hie alle Reschip, so tho Behoeff eins nien Schepen nodich sin, holden moet, schal tho Dagelohn hebben, he timmer edder dichte ider Dages des Sommers 10 ß und des Winters 8 ß“ . . .

leuten der Schiffer und Schiffszimmerleuten „für einen Meister tüchtig erkannt worden war“¹¹¹. Um die Mitte des 17. Jahrhunderts aber waren die Anforderungen zur Meisterschaft schon wesentlich höher. Es scheint, als ob sich in Lübeck zu diesem Zeitpunkt der Übergang vom rein handwerklichen zum wissenschaftlichen Schiffbau anbahnte. Im Artikel des Entwurfs einer Rolle, vermutlich 1642 abgefaßt, heißt es: „Kein Schiffszimmermann soll fernerhin angenommen und die Erlaubnis erhalten als Meister, er verstehe es denn, nach denen Regeln zu bauen und einen Grundriß zu machen“. Wenn er seine Probe abgelegt hat und von den Herren der Wette und anderen Schiffszimmermeistern für tüchtig erkannt worden ist, soll er sich zum Meister in der Wette schreiben lassen ...“¹¹² Daß es sich hier um eine Übergangsregelung gehandelt hat, zeigte eine weitere Bestimmung des oben erwähnten Entwurfs: „Die itzt lebenden Meister, deren an der Zahl ... sind, sollen vor als nach als Meister passieren“, d. h. in Zukunft wurden von den neuen Schiffszimmermeistern theoretische Kenntnisse gefordert, bei den alten ließ man es bei dem bisher Üblichen bewenden. Bemerkenswert ist hierbei, daß in Lübeck auch die Herren der Wette zur Begutachtung des Meisterstücks hinzugezogen wurden, ein Beweis für das besondere Interesse der Stadtoberkeit am Schiffbau.

Auch in Danzig wurde ein Meisterstück verlangt: „Ein jeder Zimmermann, der sich für einen Meister ausgeben oder sich dafür will gebrauchen lassen, der soll vorher sein Meisterstück beweisen, nämlich, daß er ein Schiffsrudel und eine Schiffsspielle machen kann, damit er bestehen möge, und daß er eine Planke recht abschnüren könne. Wer das nicht machen kann, der soll für keinen Meister bestehen, sondern sein Handwerk ferner besser zu lernen schuldig sein“¹¹³. In Danzig wurden Fehler am Meisterstück recht empfindlich bestraft: 60 Gulden und mehr konnten als Straf gelder verhängt werden. Fiel die Strafe höher als 60 Gulden aus „so sollte er lieber auff einige Zeit von der Meisterschaft abzuweisen sein“¹¹⁴. Alles in allem gesehen, waren die Anforderungen, die an die Anfertigung eines Meisterstücks gestellt wurden, erstaunlich gering, verglichen mit dem, was der Lehrknecht nach vollendeter Lehrzeit als Gesellenstück machen mußte. Ein Geselle in Königsberg mußte

¹¹¹ Ebenda, Entwurf der Rolle von 1569, Art. 17.

¹¹² Ebenda, Entwurf einer Rolle von 1642?, Art. 16.

¹¹³ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Ordnung der Schiffszimmerleute vom 17. März 1589, Art. 1.

¹¹⁴ Ebenda, Senatsentscheid vom 6. Oktober 1723, Gewinnung des Meisterrechts im Gewerk der Schiffszimmerleute zu Danzig.

ein Pieckstück in ein Schiff einzufügen verstehen, mußte eine Planke von 30 Fuß schnüren können und eine gute Kraveelnaht dichten¹¹⁵. In Lübeck mußten alle Lehrknechte nach dreijähriger Lehrzeit als Probestück eine Raah, einen Mast und ein Ruder machen¹¹⁶. 1642 mußte ein Lehrknecht wenigstens eine Raah machen¹¹⁷ können. In der Hauptsache also scheint es, als ob der Meister wissen mußte, wie Schiffe gebaut wurden, er mußte die Regeln kennen, den Bau beaufsichtigen und organisieren können. An sein rein handwerkliches Können wurden keine hohen Ansprüche gestellt. Nur so wird es verständlich, daß, wie wir oben gesehen, die Lübecker Werkleute behaupten konnten, daß Fremde und Lehrlinge von ihnen lernen müßten und von ihnen unterwiesen würden und daß sie ihr Handwerk ebensogut gelernt hätten und ebensogute Schiffe bauen könnten wie die Meister. Auch in den anderen Hansestädten waren die Schiffbaumeister, wie wir es von Bremen wissen, vor allem „conductores unius operis“, der praktische Schiffbau lag in den Händen der Werkleute.

Aus all dem Vorhergesagten können wir also zusammenfassend den Schluß ziehen, daß der grundlegende Unterschied zwischen Werkleuten und Meistern darin bestand, daß die Meisterschaft den Besitz von Produktionsmitteln voraussetzte: eine Schiffbaustätte, d. h. einen Platz und eine Bude auf der Lastadie, Gerätschaften, Schiffbauholz u. a. und daß die Meisterschaft an die Erteilung einer obrigkeitlichen Konzession geknüpft war, die Meisterschaft im Schiffbau also ein „officium“, ein Amt im Dienste der Stadt war. Die Meisterschaft hatte demnach eine ökonomische und juristische Seite. Darüber hinaus wurde noch in einigen Städten, Bremen, Wismar, Königsberg, zwischen Schiffbaumeistern und Schiffszimmermeistern unterschieden, wobei der Schiffbaumeister mehr eine Aufsichtsfunktion hatte, während der Schiffszimmermeister mehr den praktischen Schiffbau leitete, also eine Art Unternehmer war¹¹⁸. Freilich gab es hier keine scharfe Trennung: Der Schiffszimmermeister konnte ebenso auch Unternehmer und praktischer Bauleiter zugleich sein. Für das eigentümlich Fließende in der handwerklichen Stufenleiter mögen noch andere Umstände angeführt werden: sagten wir früher, daß

¹¹⁵ Staatsarchiv Königsberg (Staatliches Archivlager Göttingen), Rolle von 1698, Art. 29.

¹¹⁶ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I. Rolle von 1577 (Donnerstag vor Estomih), Einlage in die Rolle von 1577, Bedenken der Schiffszimmerleute, Art. 2.

¹¹⁷ Ebenda, Entwurf einer Rolle von 1642, Art. 3.

¹¹⁸ Vgl. Den Vertrag zwischen Herzog Johann Albrecht und Johann von Rotten. Anhang Nr. XI, 4a IV.

nur der Meister Lehrknechte ausbilden durfte¹¹⁹, so wird uns demgegenüber aber berichtet, daß die Werkleute selbst andere Werkleute im Dienst hatten¹²⁰, und daß Meister baten, als Werkleute arbeiten zu dürfen, wenn sie keine Arbeit hatten¹²¹. Daß die Werkleute praktisch genau so viel vom Schiffbau verstanden wie die Meister, erhellt auch aus der Bestimmung der Lübecker Rolle von 1560: „... Were idt averst, dat die Meister rede im Arbeit were, dat he dersulven keinen bekamen kunde, so scholen ehme die Olderlude einen duchtigen Wercksmann vorschaffen, der he und sine Schepesfrunde mede vorwahret und tofreden syn, oder averst einem jedern frygelaten, einen die sy Meister oder Wercksmann, welcher ehme gelegen, sulvest tho nehmen und to gebrucken“¹²². So liegen also die Ursachen der ständigen Streitigkeiten zwischen Werkleuten und Meistern wesentlich darin, daß sie, die sich hinsichtlich ihrem praktischen Können und ihrer sozialen Stellung nahe standen, scharf getrennt wurden durch ihr Verhältnis zu den Produktionsmitteln.

¹¹⁹ Auf den Königlichen Werften in England hatten auch die Werkleute je einen Lehrknecht. Vgl. Richardson: a. a. O., S. 269. Hier zeigt sich augenscheinlich, von wem der Lehrknecht die eigentliche Praxis des Schiffbauerhandwerks lernte.

¹²⁰ So wird im 31. Art. des Lübecker Rollenentwurfs von 1642 bestimmt, daß, wenn im Frühjahr die Schiffe für Hiesige rechte Eile hätten, so sollen „die Werkleute, die an fremden Schiffen bauen, eher ihre sämtlichen Werkleute abgeben, bevor die Reihe die Meister trifft, die für hiesige Rechnung Schiffe bauen“. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I.

¹²¹ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute XII. Eingabe der Meister und Werkleute an die Wette vom 9. April 1651.

¹²² HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1560, Art. 22; Wehrmann: a. a. O., S. 410.

SECHSTES KAPITEL

Die Organisation des Schiffbaus der hansischen Spätzeit

Wie wir schon im Abschnitt über die Unternehmerkräfte und Unternehmungsformen des hansischen Schiffbaus zeigten, war es während der Hansezeit die Regel, daß die Initiative zum Schiffbau von der Partengenossenschaft der Schiffsreeder ausging. Nach der hansischen Schiffsordnung von 1595 durfte kein Schiffer sich unterstehen, ein Schiff aufzusetzen, wenn er nicht seine Partenreeder beisammen hatte, oder imstande war, das Schiff aus eigenen Mitteln zu bauen¹. Der Schiffer hatte in jedem Fall die Führung der Partengenossenschaft. Folgen wir nun dem Schiffer in seiner Unternehmung weiter und untersuchen wir, welche Maßnahmen getroffen werden mußten, ehe der Bau eines Schiffes beginnen konnte. Zunächst einmal mußte der Schiffer der obrigkeitlichen Verordnung genügen und sich und seine Reeder bei der Kämmerei oder dem Gewett seiner Heimatstadt angeben, „wie lang, wie breit und wieviel Ellen Kiels“ das geplante Schiff messen sollte. Hatten die zuständigen Officien des Rats sich vergewissert, daß Schiffer und Reeder Bürger der Stadt oder zumindest „hansische Personen“ waren, wurde in der Regel die Genehmigung zum Bau erteilt, unter der Voraussetzung, daß Schiffer und Reeder sich eidlich verpflichteten, daß das Schiff innerhalb einer Reihe von Jahren nicht nach außerhalb der Stadt verkauft wurde². Neben der ursprünglichen Absicht dieser Verpflichtung, den Verkauf von Schiffen an Nichthansen, insbesondere an Holländer, zu verhindern, stand das Interesse der Kaufmannschaft im Vordergrund, ständig über seetüchtige Schiffe verfügen zu können und daß das kostbare und knappe Schiffbauholz den Bürgern der eigenen Stadt erhalten blieb, ein Grundsatz, der in den vielfachen Streitigkeiten immer wieder erwähnt wird. Auf diese Weise

¹ Hansische Schiffsordnung von 1595, Art. 1. Vgl. S. 78 ff.

² „Item er idt Schip uth dem Bohme gelecht werdt, schall de Schipper sick vorseggen, dat Schip in achten Jahren van der Stadt Lübeck nicht tho verkopen, by Broke van jeder Last veer Gulden an die Stadt tho vorbohren . . .“. HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1560, Art. 2.

wurde zwar ein Schiffbau rein zum Zwecke des Verkaufs unterbunden, gleichzeitig aber auch der Weg zu einer höheren, entwickelteren Form der Organisation und Technik auf diesem Gebiet versperrt. Auch diese Art, man möchte sagen, stadtegoistischen Denkens trug dazu bei, den zünftlerischen Charakter des hansestädtischen Schiffbaus zu erhalten.

Hatte der Schiffer die Genehmigung zum Bau erhalten, war es für ihn von besonderer Wichtigkeit, einen tüchtigen Schiffszimmermeister zu bekommen, der ihm ein Schiff zimmerte, denn von der Erfahrung und dem Können des Schiffszimmermeisters hing alles ab. Aber gerade hier schob die Zunft den persönlichen Wünschen des Schiffers einen Riegel vor. Um einen Meister zu bekommen, mußte der Schiffer zu den Alterleuten des Schiffbaueramtes gehen, die ihm einen Meister zuwiesen oder einen tüchtigen Werkmann³. Auch im Frühjahr, wenn nach der Winterlage die Schiffahrtszeit wieder begann und die Schiffe kalfatert oder ausgebessert werden mußten, konnte der Schiffer im allgemeinen Arbeitskräfte nur über das Amt bekommen, das die Schiffsarbeiten nach dem Grundsatz der Reihe verteilte⁴. Das Schiffbaueramts wachte streng darüber, daß keine fremden Schiffszimmermeister verpflichtet wurden. Es liegt auf der Hand, daß dieser Zunftgeist, der darauf sah, daß erst alle einheimischen Schiffszimmerleute in Arbeit sein mußten, ehe Fremde beschäftigt werden durften, und die Gewißheit des Handwerkers, in der Zunft die Grundlage seiner Existenz garantiert zu finden, die Schiffbauer daran hinderte, im freien Wettbewerb des Könnens, neue, bessere, vollkommenerere Methoden im Schiffbau zu suchen. Aus dem Zuweisungsrecht von Arbeitskräften durch die Alterleute des Amtes ergab sich allerdings für den Schiffer noch lange nicht die Verpflichtung, sich unter allen Umständen mit dem ihm zugeteilten Meister oder Werkmann zufrieden geben zu müssen.

Daß die Schiffer bemüht waren, sich in dieser Hinsicht von der Bevormundung des Schiffbaueramts freizumachen, zeigt eine Eingabe der Kaufleute von Lübeck vom 9. Oktober 1601, in der sie Klage darüber führten, daß in Lübeck allein der Tagelohn mehr koste, als in Hamburg ein ganzes Schiff mit Holz und Arbeitslohn. Sie baten, das Lübecker Schiffbaueramts freizugeben und es jedem zu gestatten, seine Schiffe bei einem tüchtigen und getreuen Meister bauen zu lassen, wie es auch in den anderen Städten gebräuchlich sei. In Danzig war der Schiffer im allgemeinen nicht auf die Vermittlung des Gewerks angewiesen. 1695 bestimmte eine Danziger Ordnung, daß es den Reedern beim Bau eines neuen Schiffes frei stehe, zum Bau ihrer

³ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1560, Rolle von 1642, Art. 21.

⁴ Belege s. Anm. 1.

Schiffe Aufseher oder Architectos nach ihrem Gefallen anzunehmen oder zu gebrauchen, es seien hiesige oder fremde, und mit Vorwissen des Altermannes der Schiffszimmerleute die Gesellen auszusuchen, die er für die geeignetsten und tüchtigsten hielt, sofern sie anderweitig nicht in Arbeit ständen. Sie mußten unter der Leitung des Meisters arbeiten, den die Reeder auswählten. War der Bauherr mit einem Meister nicht zufrieden, oder gefielen ihm die Gesellen nicht in ihrer Arbeit, konnte er sie entlassen und andere, die ihm besser zu sein schienen, einstellen⁵. Vermutlich hatten die Altermänner lediglich ein Empfehlungsrecht. Es war ja auch an sich ganz natürlich, daß die Schiffer sich zuerst an die Alterleute wandten, wenn sie Schiffszimmerleute brauchten, da diese die Meister und Werkleute genau kannten und wußten, was sie konnten. Sagten wir eben, daß in Danzig freiere Verhältnisse im Schiffbau bestanden, so muß das doch in einer Hinsicht etwas eingeschränkt werden. Konnten die Werkleute in den anderen Hansestädten innerhalb der Zunftschränken frei über ihre Arbeitskraft verfügen, soweit sie nicht gerade vertraglich an einen Meister gebunden waren, so waren die Gesellen in Danzig — Geselle entspricht dem Werkmann — sofern sie nicht in einem Arbeitsverhältnis standen, dem Altermann unterstellt. Sie mußten ihm melden, bei wem sie gerade in Arbeit standen, damit er sie notfalls anderweitig einsetzen konnte⁶. Hatte so der Schiffer entweder durch Vermittlung des Schiffszimmeramts oder von sich aus einen Schiffszimmermeister gefunden, der ihm zusagte, so konnte der Vertrag förmlich geschlossen werden, „verdinget“ werden, wie es in den Quellen heißt⁷. In der Frühzeit geschahen derartige Abmachungen mündlich, und zwar in der Weise, daß der Schiffer dem Meister einen Gottespfennig gab, den der Meister dann in die Armenbüchse stecken mußte. Noch gegen Ende des 17. Jahrhunderts beschwerten sich die Lübecker Schiffer darüber, daß der Schiffbauunternehmer Jürgen Laferenz alle Meister „begottespfenniget“ habe⁸. Die Annahme des Gottespfennigs durch den Meister, wozu dann noch die „handsreckinge“ kam⁹, der Handschlag, besiegelte den Vertrag. In Rostock galt ein Bauauftrag auch dann als geschlossen, wenn ein Schiffszimmermann die Arbeit am Schiff angefangen hatte. Im letzteren Falle und sofern er eine Zeitlang am Schiff gearbeitet

⁵ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Ordnung vom 17. März 1589, Art. 2; Ordnung vom 18. Mai 1695, Art. 4.

⁶ Vgl. Ordonance . . . vom 18. Mai 1695, Art. 2.

⁷ Ebenda, Rolle von 1552, Art. 14. „Wenn ein Meister verdinget, mit den Schiffern oder Kaufleuten ein Schiff zu bauen . . .“.

⁸ Vgl. w. o. S. 60 ff.

⁹ Stadtarchiv Rostock, Ratsakten, Amt der Schiffszimmerleute, Vol. 1 a, Rolle von 1504, Art. 7 und 8.

hatte, ohne gehindert worden zu sein, durfte er dabei bleiben, hatte er die Gewer am Bau, gleichgültig, ob er „gottesgelt geböret edder handstreckinge gedaen edder nicht“¹⁰. Das ist nur so zu erklären, daß nach altem, gewohnheitsrechtlichem Brauch, der Schiffszimmermann durch Vorleistung von Arbeit Anspruch auf Entgelt hatte¹¹. In Danzig galt der Brauch: „Wenn ein Meister verdinget mit den Schiffern oder Kaufleuten ein Schiff zu bauen, so soll der Meister zwei andere Meister an der Bruderschaft dazunehmen und der Schiffer zwei von seinen Freunden. Darup sall ein Godespenning gefallen dre fordinge in der Capelle“¹². Aus der Frühzeit des hansischen Schiffbaus haben wir keine Nachricht darüber, ob schon damals bei Abschluß des Vertrages dem Baumeister in allen Einzelheiten vorgeschrieben wurde, wie er die einzelnen Teile des Schiffes zu bauen hatte. Wahrscheinlich wurden nur Schiffstyp, Größe und Abmessungen des Schiffes festgelegt, und ihm im übrigen überlassen, zu bauen, wie er es auf Grund seiner Erfahrung für richtig hielt. Wie der Vertrag, so geschahen auch diese Abmachungen mündlich, und die ständige Kontrolle des Baus durch Schiffer und Reeder sorgte im übrigen dafür, daß der Bau entsprechend den Wünschen der Auftraggeber gefördert wurde. Im 16. und 17. Jahrhundert, mit zunehmender Verbreitung der Schriftlichkeit im gewerblichen Leben wurde es auch üblich, Schiffbaukontrakte in den sogenannten Baucertern schriftlich niederzulegen. In ihnen wurden Abmessungen und die gewünschte Bauausführung des Schiffes bis in die kleinsten Details hinein festgelegt¹³. Leider sind uns solche Baucertern nur in sehr geringem Umfang erhalten geblieben, da die Masse dieser Verträge nicht in die Archive gekommen ist. Außerdem ist es wahrscheinlich, daß auch weiterhin der größte Teil der Schiffsneubauten auf Grund mündlicher Übereinkunft gebaut worden ist.

Aus diesem Grunde sind Baupläne, Material- und Kostenanschläge in den Archiven der Hansestädte nur selten zu finden, denn der größte Teil des privaten und gesellschaftlichen Lebens der Bürger fand keinen Eingang in die Akten der Ratsämter. Vielfach ohne Kenntnis des Lesens und Schreibens, vielleicht aus Furcht, anderen Schiffbauern sorgsam gehütete Methoden und

¹⁰ Stadtarchiv Rostock, Ratsakten, Amt der Schiffszimmerleute, Vol. 1 a, Rolle von 1504, Art. 8.

¹¹ Vgl. dazu: A. Heusler: Die Gewere, Weimar 1872.

¹² WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle von 1552, Art. 14.

¹³ Vgl. etwa die Baucertern bei Nicolaes Witsen: a. a. O., S. 98 ff., ferner bei S. G. van Kampen: De Rotterdamse Particuliere Scheepsbouw in de Tijd van de Republiek, Assen 1953, Belange IX, S. 209 ff., ferner: H. Reincke und B. Schulze: Das Hamburgische Convoyschiff „Wapen von Hamburg“ III. Modell und Geschichte, Hamburg 1952, Anl. I, S. 21 ff.

Praktiken preiszugeben, plante der Schiffszimmermeister im Kopf und berechnete die Abmessungen des Schiffs nach herkömmlichen Mustern und Erfahrung unter Berücksichtigung der Wünsche seiner Auftraggeber.

Zwei der wenigen Materialaufstellungen stammen aus dem Landeshauptarchiv Schwerin. Sie wurden 1561 von dem Wismarer Schiffbaumeister Hermann Sternberg für Herzog Johann Albrecht I. von Mecklenburg angefertigt, als dieser plante, in Preußen zwei Schiffe für die Fahrt nach Portugal und Spanien bauen zu lassen¹⁴. Es handelt sich um ein Schiff von über 200 Last, später „De Buffelskopp“ genannt, und um ein etwas kleineres von 150 Lasten „Greif“ mit Namen. Bezeichnend ist, daß der Umfang der wichtigsten, zum Bau der Schiffe benötigten Materialien nur ungefähr angegeben wurden, Sternberg nennt seine Listen: „Ein ungefährlich Vortzeichnus...“. Das lag nicht etwa daran, daß er nur einen rohen Überschlagn hatte liefern sollen, sondern vielmehr, daß der Schiffbauer erst beim Fortschreiten des Baus sehen konnte, was für Schiffbaumaterialien und wieviel davon er benötigte. Die ausführlichen Einnahme- und Ausgaberegister geben einen guten Einblick in die Praxis der Materialbeschaffung. Sie zeigen, wie alle Hölzer Stück für Stück ausgesucht, gefällt oder gekauft, herangefahren und bearbeitet wurden. Wenn auch die Situation dieses herzoglichen Schiffbauunternehmens nicht typisch zu sein braucht und nicht verallgemeinert werden darf, so beweist sie doch, wie umständlich, zeitraubend und kostspielig die Organisation eines Schiffbaus dieser Zeit gewesen ist.

Aus der gleichen Zeit, vielleicht auch für die soeben erwähnten Bauten benutzt, müssen drei Listen stammen, die sich ebenfalls mit den Mengen und Abmessungen sowie den Preisen der zu einem Schiffbau notwendigen Holzteile befassen¹⁵. Bei einer dieser Listen handelt es sich vermutlich um die Abschrift einer französischen Vorlage, die aus einer Königlich Französischen Schiffswerft herrührt. In ihr sind alle wichtigen Holzteile eines Schiffes aufgeführt. Die anderen Listen sind niederländische Kopien dieser Vorlage. Jedenfalls geht aus ihnen unzweideutig hervor, daß sich die Führung im Schiffbau nach Holland und Frankreich verlagert hat und daß von hier aus

¹⁴ MLHA. ACNM. Fürstliche Handlung und Schiffahrt betreffend. Nachrichten vom Schiffbau Herzog Johann Albrechts I. von Mecklenburg bei: I. A. Mylius: *Annales* . . . 1592 in: G. G. Gerdes: *Nützliche Sammlung*, Wismar 1736–1744, S. 278, S. 286, S. 293. S. auch: F. A. Rudloff: *Fragmatisches Handbuch der Mecklenburgischen Geschichte*, 4. Bd., S. 177 Ferner: Charlotte Millies: *Die Anfänge einer staatlichen Wirtschaftspolitik in Mecklenburg im 15. und 16. Jahrhundert*. Mecklenb. Jbb. 101, 1937, S. 1–84, bes. S. 79–81. Vgl. die Materialaufstellungen Sternberg, Anhang Nr. XLI und XLII.

¹⁵ MLHA, ACNM. Fürstl. Handlung und Schiffahrt. Siehe Anhang Nr. XLIII.

schiffbautechnische Erfahrung und Praktiken in die Seestädte des Ostseeraums verpflanzt wurden. Die deutschen Preisangaben bei den Einzelheiten zeigen, daß diese Listen bei Kosten- und Materialplanungen als Grundlage gedient haben. Eine weitere Aufstellung stellte mir Herr Professor von Brandt freundlich zur Verfügung. Sie stammt aus dem Jahr 1563¹⁶ und wurde für ein Lübecker Schiff angefertigt.

Nachdem der Bauvertrag zwischen dem Bauherrn und dem Schiffszimmermeister abgeschlossen war, mußten die erforderlichen Schiffszimmerleute zur Arbeit angenommen werden. In der Regel schloß der Meister mit den Werkleuten den Vertrag, der mündlich abgesprochen wurde und mit der Überreichung bzw. Annahme des Gottespfennigs wirksam wurde. Die Werkleute waren dann verpflichtet, bei dem Meister bis zur Fertigstellung des Schiffes zu arbeiten.

In diesem Zusammenhang ist es nicht ohne Interesse, zu erfahren, welche Vorstellungen sich diese Zeit von den Eigenschaften der Schiffszimmerleute machte und welche Forderungen technischer und moralischer Art man an sie stellte. Im folgenden seien deshalb die Ansichten Cornelius van Yks wiedergegeben, die im ganzen gesehen, wenn auch auf holländische Verhältnisse bezogen, auch in deutschen Seestädten zutreffend gewesen sein dürften¹⁷. Hierbei muß beachtet werden, daß es v. Yk darum ging, seinen Landsleuten ein Vorbild zu zeigen, dem sie nachstreben sollten. V. Yk befaßt sich zunächst mit den Tugenden und Qualitäten eines idealen Schiffbaumeisters. Der Schiffszimmermeister müsse lesen und schreiben, rechnen und zeichnen können und das Schiffszimmererhandwerk in seiner Jugend gründlich gelernt haben, um seine Knechte gehörig unterweisen und um alle im Schiffbau vorkommenden Fälle richtig verstehen zu können. Er müsse große Menschenkenntnisse besitzen, um seine Knechte je nach ihren körperlichen und geistigen Kräften richtig an die Arbeit stellen zu können, d. h. diejenigen, die große Körperkräfte, aber wenig Verstand besäßen, müsse er mit Kalfatern, Sägen beschäftigen, sie Balken, Inhölzer und Knie behauen lassen usw., Knechte mit Verstand solle er Arbeit geben wie Kiele, Steven und Spanten legen, Wrangen, Balken und Bänder zu fügen. Faule und oberflächliche Schiffszimmerleute muß der Meister, um sie ständig unter Aufsicht zu haben und von ihnen den größtmöglichen Nutzen zu haben, dort beschäftigen, wo er sie kontrollieren könne, oder sie mit zuverlässigen und fleißigen zusammenarbeiten lassen, weil es eine der menschlichen Eigenarten sei, sich aus Ehrgeiz und Eifersucht von keinem übertreffen zu lassen. Die allzu Ehrgeizigen

¹⁶ Siehe Anhang Nr. XL.

¹⁷ V. Yk: a. a. O., S. 21 ff.

aber solle er zügeln; weil es leicht geschehe, daß sie hastig arbeiteten und Schaden anrichteten. V. Yk rät den Baumeistern, geduldig und beherrscht zu sein, nicht unnötig Streit mit den Werkleuten anzufangen, allerdings auch gegenüber Unverbesserlichen streng zu sein und auf Disziplin zu sehen.

Im Hintergrund all dieser Ratschläge, wie man die Menschen bei der Arbeit behandeln müsse, steht der Gedanke, den größtmöglichen Nutzen für die Arbeit aus ihnen herauszuholen, denn, so meint v. Yk, auf eine „gemaaklike“, mit der menschlichen Natur übereinstimmenden Weise werde er viel mehr Arbeit und Dienste von seinem Volk genießen, als wenn er sein Volk mit Härte antriebe. Das gleiche rationalistische Denken steht auch hinter den Überlegungen über den zweckmäßigen Einsatz der Arbeitskraft.

Mit wenigen soll der Baumeister seine Arbeit anfangen und mit fast der gleichen Anzahl auch beenden, weil er bei Beginn und Ende der Arbeit am Schiff nicht viel Volk gebrauchen könne. Auch während der Arbeit sollte er nur soviel Arbeiter einstellen, wie er brauche, um die schwerste Arbeit auszuführen. Zur Entlastung des Meisters und damit er sich auf den günstigsten Einkauf des Holzes und anderer Materialien konzentrieren könne, empfiehlt v. Yk, daß er geringere Dinge von wohlerfahrenen, vorsichtigen Meisterknechten beaufsichtigen lasse, ferner, daß er zwei Männer beauftrage, die das einkommende Schiffbaumaterial in Empfang nehmen und ordnen. In der Zwischenzeit müßten sie mit Sägenfeilen, Holznägelschneiden, Wergspinnen u. a. Arbeiten beschäftigt werden.

Zu den Eigenschaften der Schiffszimmerleute¹⁸ meint v. Yk, sie müßten wegen der schweren Arbeit gesund und stark sein, dabei geistig beweglich, jedoch nicht hastig, sondern ruhig, denn allzuviel Hast schade der Arbeit. Ein Schiffszimmermann müsse auch ein vorsichtiger Mann sein, denn er habe es mit scharfen Geräten und schweren Hölzern zu tun. Er müsse, wie man sagt, mit tausend Augen um sich sehen, damit er nicht sich und denen, die ihm helfen, ein schweres Unglück auf den Hals hole. Vor allem müsse er ein tugendsamer und frommer Mann sein, denn es sei unmöglich, daß der Baumeister, besonders, wenn das Schiff groß sei, alle Teile besonders nachsehe. Er müsse sich in vielen Dingen auf die Treue und Gewissenhaftigkeit seiner Knechte verlassen können. Diejenigen Knechte, die sorglos und böswillig seien, ein Loch nicht gut bohrten, es nicht, wie sich gehört, gut dichteten, eine Naht schlecht kalfaterten, einen Bolzen nicht sorgfältig schlössen, unbrauchbares oder fast gebrochenes Eisenwerk einschlugen, könnten großen Schaden, ja Schiffern und Besatzung den Tod bringen. Ein Knecht, der

¹⁸ V. Yk: a. a. O., S. 30 ff.

seinen vollen Tagelohn verdienen wolle, müsse mit Beil und Deißel alle Werkstücke, die im Handwerk vorkämen, machen können. Er müsse wissen, wie man die verschiedenen Hölzer mit Hilfe von Winkelhaken überall sicher und vollständig aneinanderfügen könne, wie man Planken zur Schiffshaut und die Wegerungen zubereite, wie man mit der Schlagleine alle Hölzer nach dem Schiffsverlauf rund und hohl biege, wie man Schiffsdielen einpasse, Rundhölzer mache usw. Selbst wenn es, wie wir gehört haben, sich hier gleichsam um ideale Forderungen an Eigenschaften und Qualitäten der Schiffszimmerleute handelt, so zeigen sie doch, daß ein Schiffszimmermann beträchtliche Fähigkeiten besitzen mußte, um eine vollwertige Arbeitskraft zu sein.

Neben dem Aussuchen und Einstellen geeigneter Schiffszimmerleute war die Beschaffung von Schiffbaumaterialien aller Art die vornehmste Aufgabe der Bauherren und Schiffbaumeister, denn, abgesehen von der Güte der Arbeit, war die Qualität der im Schiff verarbeiteten Holz- und Eisenteile, der Taue und Segel, von entscheidender Bedeutung für die Seetüchtigkeit des fertigen Schiffes. Hierbei wirkten Bauunternehmer und Meister zusammen, die Bauherren, in der Regel die Partenreeder, schon deshalb, weil sie besonders an der Qualität des Schiffes interessiert waren und deshalb häufig Schiffbaumaterial an Stelle von Geld als Part beisteuerten. Vielfach mag es so gewesen sein, daß die Partenreeder alle Materialien lieferten; das war am sichersten, weil so die Gewähr bestand, daß alle Teile des Schiffes den Wünschen der Reeder entsprechen. Ebenso häufig war es aber, daß der Schiffszimmermeister die Bereitstellung übernahm.

Die Beschaffung so großer Mengen an Schiffbaumaterialien aller Art, insbesondere von Holz, stellte an das Organisationstalent der Schiffbaumeister große Anforderungen. In der Regel wurde aber wohl der Schiffszimmermeister beauftragt, das Holz auszusuchen, da nur er über die Sachkenntnisse verfügte, die erforderlich war, um das Schiffbauholz in den richtigen Mengen, Arten und Abmessungen auszuwählen. Die Ordnungen des Lübecker Rats verpflichteten die Schiffszimmermeister, nur gutes und tüchtiges Holz zu nehmen und in allem die Interessen des Kaufmanns zu wahren¹⁹. Bei dem katastrophalen Zustand der Wälder war die Beschaffung von Holz eine zeitraubende und kostspielige Sache.

Die Städte waren deshalb von Anfang an bemüht, durch eine fürsorgliche Holzpolitik den Bedarf ihrer Bürger an Brennholz, Bauholz und nicht zuletzt Schiffbauholz zu befriedigen. Bereits das berühmte Privileg Friedrich

¹⁹ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1642, sowie 1676, Art. 1.

Barbarossas für Lübeck²⁰ stellt im Artikel 2 fest: „ne videlicet idoneas et utiles ubi naves passim et sine necessitate vendant et alias fabricent, vel ligna deferant aliis vendenda nationibus“. Der Lübecker Rat folgte auch in den späteren Jahrhunderten diesen im Barbarossaprivileg gewiesenen Grundsätzen und sicherte der Stadt Lübeck die Nutzung der Wälder der näheren und weiteren Umgebung²¹. Auch den Rostockern gelang es bereits 1252, die Rostocker Heide für 450 Mr. vom Herzog Heinrich Borwin III. zu kaufen²².

Aber nicht alle Städte waren in der glücklichen Lage, ihren Holzbedarf aus eigenen Wäldern decken zu können. Städte, wie Bremen und Emden, von den niederländischen Städten ganz zu schweigen, mußten ihren gesamten Holzbedarf einführen und gingen frühzeitig dazu über, eine „Holzwirtschaft“ einzuführen²³. Holzhandel und Holzverbrauch in Bremen wurden überwacht, und auf dem sogenannten Bauhof wurde Holz im Vorrat gelagert. Für den Holzhandel wurde ein Stapelzwang eingeführt. Alles eingeführte Holz mußte vor jedem Weiterverkauf öffentlich feilgeboten werden, und jedem Bürger wurde der Kauf für Bau- und Brennholz nur zum eigenen Bedarf gestattet. Nur der Stadtbaumeister durfte unbegrenzt einkaufen²⁴. An- und Verkauf von Holz war nur innerhalb der Stadtmauern erlaubt. Der Bedarf der Holzverarbeitenden Gewerbe wurde durch Käufe der Beauftragten der einzelnen Ämter gedeckt. Die Ausfuhr von Eichenholz, verarbeitet oder unverarbeitet, war nur mit Erlaubnis des Stadtbaumeisters gestattet²⁵. Seinen Holzbedarf deckte Bremen auf dem Wasserwege aus seinem waldreichen westfälischen, mitteldeutschen Hinterland und seinen für die Holz-

²⁰ LUBI, S. 9. Zur Datierung vgl. H. Bloch: Der Freibrief Friedrichs I. und den Ursprung der Ratsverfassung von Deutschland. ZVLG, 1914, S. 5 ff. M. Unger: Zum Barbarossaprivileg für Lübeck. Wiss. Zs. der Karl-Marx-Univ., 3. Jg. 1953/54, gesellschaftswiss. und sprachwiss. Abt., H. 4, S. 439 ff.

²¹ Vgl. dazu Johannes Klöcking: Der alte Lübecker Handel mit einheimischem Holz. Mitteilungen des Vereines für lübische Geschichte und Altertumskunde, 16. Heft, März 1941, S. 1 ff.

²² MUB, II. Bd., 1252, März 25. Nr. 686, S. 14–16.

²³ Karl Loebe: Bremens Holzwirtschaft. Abhandlungen und Vorträge, herausgegeben von der Wittheit zu Bremen, Bd. 15, H. 4. Bremen 1943.

²⁴ „Nement schal kopen nenerleye buwholt edder berneholt, mer den he to sinen buwe unde vuring behovet, sunder unser stad buwmestere mogen buwholt to unser stad behoff, wo vele se konen unde willen by vyff marken“. Kundige Rulle von 1450 zit. nach: Karl August Eckhardt: Die ma. Rechtsquellen der Stadt Bremen. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der freien Hansestadt Bremen, H. 5, Bremen 1931, S. 263.

²⁵ „Ok schall nement ekeme blocke, unde ekeme snedene delen, unh ekene brede van unser stad voren, id en sche by orleve des rades by dren merken“. Ebenda.

flößerei günstigen Wasserwegen. Minden war der Stapelplatz. Frühzeitig zog Bremen auch die unerschöpflichen Holzvorräte Norwegens heran, dessen ausgezeichnete Nadelhölzer für Masten und Rahhölzer begehrt waren²⁶.

Auch Hamburg bezog sein Holz vornehmlich aus dem von der Elbe durchflossenen Hinterland, wie schon frühe Beurkundungen im Hamburgischen Schuldbuch von 1288 bezeugen²⁷. Daneben diente auch der Sachsenwald der Versorgung der Stadt. Um die Mitte des 17. Jahrhunderts zeugen eine Reihe von Ratsmandaten dafür, daß die Versorgung der Stadt mit Holz ernstlich gefährdet war. Es wurde verboten, Bäume ohne Erlaubnis zu fällen und strenge Strafe gegen Holzdieberei angedroht. Besonders lehrreich ist in dieser Hinsicht das „Mandatum wegen allerhand Bauholz vom 14. März 1651“²⁸. Das Mandat wandte sich dagegen, daß Hamburger Bürger und Einwohner in Niedersachsen und Holstein viel Bauholz zu Dielen zerschnitten und das Holz auf Wagen oder zu Wasser auf der Bille, der Alster oder von Bergedorf nach Hamburg brächten und es verbotener Weise zur See ausführten und das trotz vieler, wiederholt publizierter Mandate und Verbote. Das könne nicht länger geduldet werden, da die Preise für das Zimmerholz dadurch in die Höhe getrieben würden und der Mangel und Abgang an Bauholz zu nicht wieder gutzumachenden Schäden für Stadt und Bürgerschaft geführt hätten. E. E. Rat verbiete deshalb seinen Bürgern erneut, Holz in Gebieten fremder Jurisdiktion sägen zu lassen und gebiete demnach ernstlich, daß jeder Bürger, Einwohner und Fremder sich des Ausschiffens von Holz aller Sorten und Qualitäten gänzlich zu enthalten habe. Vielmehr solle alles Holz nirgendswo anders als auf „den Pferd und auf dem Berge“ den Bürger bis zum Mittag zum Kaufe freistehen. Was bis Mittag nicht verkauft sei, möge ein jeder „auf der Kayen, die E. E. R. hinter Mühren, hinten an der Alster anrichten lassen“, niederlegen und nach Gelegenheit verkaufen.“ Wie anderswo, war also auch der Hamburger Rat bemüht, das Holz seinen Bürgern zu erhalten und den

²⁶ K. Loebe: a. a. O., S. 20/21; vgl. auch Paul Wegner: Die ma. Flußschiffahrt im Wesergebiet. HGBll 19, 1913, S. 93 ff. Zum Holzimport Emdens aus Westfalen vgl. B. Hagedorn: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. III, Bln 1910, S. 148.

²⁷ Das Hamburgische Schuldbuch von 1288. Bearbeitet von Erich v. Lehe. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg. Bd. IV, Hamburg 1956, Nr. 102, 194, 229, 230–33, 236, 245, 279, 280, 283, 302, 305, 363, 377, 666.

²⁸ Staatsarchiv Hamburg. Cl VII. Lit. L^a, Nr. 3, Vol. 1^c, Register der Mandate und Ordnungen der Stadt Hamburg, ord. chronol. von 1536–1700. Alphabetisches Verzeichniß zu einem Mandatenbuch de ao. 1630–1658.

Verkauf nach außerhalb der Stadt erst dann zu gestatten, wenn die Bedürfnisse der eigenen Bürger befriedigt waren.

Die Sorge der Städte um die Belange ihrer Bürger waren nur allzu berechtigt, denn vom 15. bis 17. Jahrhundert nahm die Waldverwüstung verheerende Ausmaße an. Die Ursachen dafür liegen besonders in dem ständig steigenden Holzbedarf für industrielle Zwecke, vor allem für Eisen- und Glashütten, dazu kam der wachsende Holzeinschlag für den Hausbau und Brennholzbedarf der Bevölkerung. W. Sombart berichtet, daß z. B. zur Gewinnung von 100 Pfund Schmiedeeisen bis zu 1400 Pfund Holzkohle benötigt wurden²⁹. Wurden so die Anforderungen an die Holzvorräte der Wälder zunehmend größer, so stand im Widerspruch dazu, daß es keine geordnete staatliche Forstpolitik gab und daß die Forsttechnik noch in den Windeln lag³⁰. Ständig wurden die Wälder nur ausgebeutet; soweit es Förster gab, waren sie Jäger und keine Forstwirte³¹. Der Adel und die Fürsten benutzten die Wälder lediglich zur Jagd oder durch rücksichtslosen Holzeinschlag als Quelle schnellerer Bereicherung. Ungeheure Wildbestände trugen zur Verwüstung des Waldes bei, kurz „die Holznot klopfte an alle Türen“³². Es liegt auf der Hand, daß besonders der Schiffbau empfindlich unter dem Holzangel leiden mußte. Das wird uns klar, wenn wir bedenken, daß für ein mittelgroßes Kriegsschiff des 17. Jahrhunderts 4000 ausgewachsene, gesunde Eichen gebraucht wurden³³. Wir hatten schon in anderem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß die Schiffbaupolitik der Hansestädte, die den Verkauf von Schiffen an Fremde oder den Bau von Schiffen für Fremde verbot, nicht zuletzt ihre Begründung darin fand, das Holz den Bürgern der Hansestädte zu erhalten und nicht übermäßig zu verteuern. Trotzdem blieb die Holznot groß, vor allem an dem wichtigen und kostbaren Eichenholz. Am 8. Januar 1556 klagen die Alterleute des Stettiner Kaufmanns in einer Denkschrift darüber, daß „die Holtunge in diesen Furstendomen durch unordentlich Bowent der Schepe jemmerlig vorwustet“, und der Rat von Stettin begründet in der Schiffsordnung vom 3. Mai 1558 das Verbot,

²⁹ W. Sombart: Der moderne Kapitalismus II, 2, S. 1141. Vgl. auch die weiteren Belege. S. 1142.

³⁰ Vgl. hierzu im allgemeinen Adam Schwappach: Handbuch der Forst- und Jagdgeschichte Deutschlands. 2 Bde, Bln 1888, bes. 1. Bd., S. 344.

³¹ August Bernhardt: Geschichte des Waldeigentums, der Waldwirtschaft und Forstwissenschaft in Deutschland, 3 Bde., Bln 1872, Bd. 1, S. 220.

³² Ebenda, S. 218.

³³ Sombart: a. a. O., S. 1140. Das war gleichbedeutend „to stipping sixty acres of bak a century old“, vgl. Robert G. Albion: The Timber Problem of the Royal Navy 1652—1862. Mariner's Mirror, Vol. 38, 1952, Nr. 1, S. 14.

wonach Fremde in Stettin keine Schiffe bauen durften, damit „dass dadurch die Holzungen, sonderlich an Eichenholz, gänzlich verhauen und in große Teuerung gebracht werden“³⁴. Am 15. Oktober 1561 lehnte Herzog Albrecht von Preußen das Ersuchen Herzog Johann Albrechts I. von Mecklenburg, in Königsberg Schiffe bauen zu dürfen, mit der Begründung ab, es gäbe in und in den Wäldern um Königsberg kein Holz mehr zum Schiffbau, die Wälder seien verhauen, und er verwies auf Memel, wo in den Wäldern von Ragnit besseres Schiffbauholz zu finden sei³⁵. Was nützte es auf die Dauer, wenn zahlreiche Festordnungen, unter ihnen etwa die des Kurfürsten August von Sachsen von 1585³⁶, erlassen wurden, was ein Edikt des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg vom 9. Juli 1674 gegen die Verwüstungen der adeligen Forsten in der Uckermark, das den Verkauf von Eichen und Kiefern zum Schiffbau ohne landesherrliche Genehmigung verbot³⁷, wenn z. B. König Friedrich Wilhelm I. aus fiskalischen Gründen die Frische Nehrung zwischen Danzig und Pillau abholzen und das Holz für 600 000 Mrk. verkaufen ließ und so die Nehrung auf einer Strecke von 100 Kilometern in eine Wüste verwandelte³⁸.

Auch außerdeutsche Länder hatten in der Beschaffung von Schiffbauholz mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Während in Deutschland die Beschaffung von Holz den Städten und Einzelpersonen überlassen blieb, stand in England z. B. die Autorität der Krone hinter allen Maßnahmen, die darauf abzielten, die Royal Navy ständig mit genügend Schiffbauholz und anderen zum Schiffbau notwendigen Materialien zu versorgen³⁹. Die Tudors wandten zu den Problemen der Flotte ständig große Aufmerksamkeit zu und förderten ihre Entwicklung nach Kräften. Unter Heinrich VIII. und der Königin Elisabeth entstanden seit 1546 eine Reihe von Institutionen, die den Flottenbau zentral lenkten, so das berühmte Navy Office unter einem Lord High Admiral mit ständigen Commissioners of the Navy Office. Der Auf-

³⁴ Zur Geschichte des Schiffbaus in Stettin, in: Monatsblätter. Herausgegeben von der Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde. 23. Jg., Stettin 1909, S. 21 und 24.

³⁵ MLHA, ACNM. Fürstliche Handlung und Schifffahrt betr. Brief vom 15. Oktober 1561.

³⁶ Vgl. Bernhardt: a. a. O., S. 226 ff., 1. Bd.; bes. S. 228. S. auch Wilhelm Roscher: Geschichte der Nationalökonomik in Deutschland. München 1874, S. 133/34.

³⁷ Ebenda, S. 229, Anm. 15, Schwappach: 1. Bd., a. a. O., S. 344, Anm. 3.

³⁸ Schwappach: a. a. O., S. 353.

³⁹ Vgl. zum folgenden: D. W. Waters: The Elisabethian Navy and the Armada Campaign; MM; Vol. 35, Nr. 2, 1949, S. 90 ff., ferner G. Albion: The Timber Problem of the Royal Navy 1652—1862; a. a. O., S. 4—22.

sicht der Commissioners wurden auch die staatlichen Werften in Deptford und Woolwich unterstellt. Zur Beschaffung aller für Bau- und Unterhaltung der Flotte notwendigen Materialien wurde 1550 das Amt eines General Surveyor of the Viduals for the Seas“ geschaffen. Staatliche Maßnahmen sorgten dafür, daß der verheerenden Wirkung der emporblühenden englischen Eisenhüttenindustrie auf die kostbaren Eichenwälder Einhalt geboten wurde. Schon im ersten Jahr der Regierung Königin Elisabeths wurde das Fällen von Holz für Schmelzzwecke innerhalb einer Zone von 14 Meilen entlang der Küste verboten⁴⁰. Auch andere z. T. recht gewalttätige Maßnahmen wurden ergriffen, um den Bedarf der englischen Flotte zu decken. Während der Kriegzeiten wurden rücksichtslos alle Schiffe gekapert, die Schiffbaumaterial an Bord hatten⁴¹. Alle diese Maßnahmen sicherten eine zielbewußte, planmäßige Politik der Bedarfsdeckung an Schiffbaumaterialien auf lange Sicht. Sie sind Ausdruck einer überlegenen Organisation, der die Hansen nichts Gleichwertiges entgegenzustellen hatten. Bei der schnellen Erschöpfung der Wälder in der näheren Umgegend der Hansestädte oder bei Mangel an Schiffbauholz überhaupt wurde der größte Teil des Schiffbauholzes aus Einfuhren auf dem Fluß- oder Seewege gedeckt. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, sich einen Überblick zu verschaffen, woher die begehrten Holzsorten kamen, deren der Schiffbauer bedurfte und deren genaue Kenntnis eine Wissenschaft für sich darstellte. Van Yk meint, der Holzhandel sei schwierig, weil häufig versucht werde, die Käufer zu betrügen, indem Löcher im Holz mit Holzpfropfen verdeckt oder mit Kleie und Lehm zugeschmiert würden⁴². Witsen erzählt, in den Niederlanden benutze man vornehmlich Eichenholz aus Westfalen und dem Rheingebiet, besonders Krummhölzer für Knie „Westfaelsche kromhouten, en Rigsche rechthouten prijst men zeer“⁴³. Mastholz kam aus Norwegen und Rußland über Archangelsk. „Masten uit Noorwegen en Moscovie oordelt men hier te landt voor de besten, en worden meest gebruickt“⁴⁴. Sehr gute Planken kamen aus Königsberg und Danzig⁴⁵. Auch van Yk unterscheidet mehrere Sorten nach ihren Herkunftsgebieten. Eichenplanken und schwere Knie kamen aus Westfalen, Brandenburg und Polen. Es wurde unter dem Namen Königsberger, Danziger, Berliner oder Hamburger Planken gehandelt. Fichten- und Kiefern-

⁴⁰ Waters: a. a. O., S. 92.

⁴¹ Albion: a. a. O., S. 8.

⁴² Van Yk: a. a. O., S. 36.

⁴³ Witsen: a. a. O., S. 178.

⁴⁴ Ebenda: S. 179.

⁴⁵ „Koninkbergen geeft ons de beste Plancken zoo green als Eichen . . .“. Ebenda.

holz kam vor allem aus Norwegen, Schweden, Pommern, Preußen, Polen, Liv- und Kurland⁴⁶.

Vor allem Danzig lieferte Holz in unerschöpflichen Mengen nach allen Teilen Westeuropas⁴⁷.

Neben der allgemeinen Kenntnis, woher man gutes Holz bekäme, war es für den Schiffbauer wichtig, zu wissen, welche besonderen Qualitäten das Holz besäße; denn außer der Herkunft gab es noch eine Reihe anderer Umstände, die den Wert des Schiffbauholzes bestimmten und damit die Seetüchtigkeit und Lebensdauer eines Schiffes. Wurde darauf nicht genügend geachtet, so konnte es einem Schiffbauer mit seinem Schiff so ergehen, wie den Engländern im Jahre 1810 mit der „Queen Charlotte“, die zwei Jahre nach ihrem Stapellauf fast vollständig verfault war, ohne jemals die See gesehen zu haben⁴⁸. Van Yk ist der Meinung, daß Bäume aus der Saat gezogen viel dauerhafter seien, als die aus Ablegern oder Zweigen⁴⁹. Holz, auf trockenem Boden gewachsen, sei besser als das auf nassem. Nasses Holz sei dem Holzwurm sehr unterworfen und zerfalle eher zu Staub als trockenes, deshalb solle man Bergholz dem morastigen Bremer Holz vorziehen⁵⁰. Größter Wert wurde darauf gelegt, daß das Holz rechtzeitig auf Vorrat gelagert wurde, um lufttrockenes Holz zu bekommen, denn die Dauerhaftigkeit hing davon ab, ob das Holz von Sonne und Wind völlig getrocknet war. Van Yk bemerkt: Die Erfahrung lehre täglich, daß Schiffe, aus ganz nassem Holz gebaut und „met een heet bijl gemaakt“, ihrem Meister selten viele Jahre dienen könnten⁵¹. Im Winter mußte das Holz zum Schiffbau gefällt werden, dann werde es am stärksten, lehrt N. Witsen⁵². Ehe man die Bäume fälle, sei es zweckmäßig, sie unten vier oder fünf Tage lang kreuzweise zu durchbohren, damit der Saft auslecke und das Holz so trockne. Wie man sieht, gehörte eine Menge Erfahrung dazu, um das richtige Holz zu bekommen. Es lohnte sich allerdings auch, gutes Holz zu verarbeiten, denn dann konn-

⁴⁶ Van Yk: a. a. O., S. 39 und 42.

⁴⁷ Vgl. f. England: Paul Simson: Danziger Inventar von 1531—91. Inventare der Hansischen Archive des 16. Jahrhunderts. Herausgegeben vom Verein f. Hansische Geschichte. 3. Bd.: Danzig, München, Leipzig 1913, Nr. 1189, 1793, 1797, 1925, 1998, 2103, 2230, 2787, 3070, 3355, 3397, 3531, 4548, 7854, 9545. Nach Portugal u. Spanien: vgl. etwa die Pfahlkammerbücher 1634, 40, 41. WAPG 300, Abt. 19, Nr. 16 bis 21, 23—25.

⁴⁸ Albion: a. a. O., S. 15.

⁴⁹ Van Yk: a. a. O., S. 35.

⁵⁰ Witsen: a. a. O., S. 179.

⁵¹ Van Yk: a. a. O., S. 37. Witsen: S. 179.

⁵² Witsen: ebenda, S. 15

ten es die Schiffe zu einer geradezu erstaunlichen Lebensdauer bringen, wenn auch Extreme der Dauerhaftigkeit, wie das englische Schiff „Royal William“, das, 1719 erbaut, fast ein Jahrhundert ohne größere Reparaturen seetüchtig blieb⁵³, zu den Ausnahmen gehören. Freilich war gutes Holz sehr teuer, besonders eichenes Krummholz. In den Niederlanden kostete in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ein Eichenbalken für ein Kielstück von 49 Fuß Länge und 2 Fuß Dicke aus westfälischem Holz 190 Gulden, ein Krummholz für einen Lasch am Vorsteven 120 Gulden⁵⁴. Die Kosten für die Gesamtholzmenge eines Schiffes von 145 Fuß Länge berechnet Witsen mit 74152 Gulden, d. h. rund 85 0/0 der Gesamtkosten eines seefertigen Schiffes, das er mit 93635 Gulden veranschlagt⁵⁵. Eichenholz wurde dem Fichten- und Kiefernholz vorgezogen; bei seinen hohen Preisen und wegen der Schwierigkeit, es zu beschaffen, wurden aber auch für Inhölzer, dort, wo es auf geringere Stärken ankam, Fichten und Kiefern genommen. Die Verwendung der letztgenannten Hölzer konnte unter Umständen von Vorteil sein, wenn Schiffe im Hinblick auf große Ladefähigkeit gebaut werden, da das Fichtenholz leichter war und höher aus dem Wasser lag⁵⁶. Wenn auch im allgemeinen geraten wurde, nur trockenes Holz zum Bau zu nehmen, so wird es bei der chronischen Knappheit an Schiffbauholz als Folge des katastrophalen Zustandes der Wälder häufig vorgekommen sein, daß grünes Holz verbaut worden ist. Ein Beispiel dafür sind die schon erwähnten beiden Schiffe Herzog Johann Albrecht I. von Mecklenburg. Diese Schiffe müssen, nach den Akten zu urteilen, fast völlig aus grünem Holz gebaut worden sein, das eigens für den Schiffbau in den litauischen Wäldern geschlagen wurde und sofort an die Baustätte nach Memel transportiert wurde⁵⁷. Das schnelle Ende der Schiffe — sie gingen 1570 bereits zu Grunde — kann demnach nicht wundern. Schlechtes Holz wird auch wohl eine der Hauptursachen für die häufigen Schiffskatastrophen gewesen sein.

Nächst dem Schiffbauholz gehörten Eisen und Kupfer, Hanf und Flachs zu den wichtigsten Rohstoffen zum Schiffbau.

Die verschiedenen Teile und Ausrüstungsstücke wurden von Handwerkern im Rahmen der Zünfte hergestellt. Diese Art der Arbeitsteilung unter die Zünfte verhinderte bis zu deren Aufhebung, daß der Schiffbau in den Hansestädten zu einer höheren Organisationsstufe der Produktion aufsteigen

⁵³ Albion: a. a. O., S. 15.

⁵⁴ Van Yk: a. a. O., S. 37/38.

⁵⁵ Witsen: a. a. O., S. 157/58.

⁵⁶ Witsen: a. a. O., S. 179.

⁵⁷ MLHA, ACNM. Fürstl. Handlung und Schiffbau betreffend.

konnte, zur Manufaktur. Es blieb bei der, wie Friedrich Engels es nennt, „umgekehrten Arbeitsteilung innerhalb der Zünfte“. Der Schiffbau in den Hansestädten verharrte noch lange Zeit „in den noch handwerksmäßigen Anfängen, im Stadium der Herausbildung der Manufaktur aus dem Handwerk, und blieb „Kombination verschiedenartiger selbständiger Handwerke“⁵⁸, „die bis zu dem Punkt verunselbständigt und vereinseitigt werden, wo sie nur noch einander ergänzende Teiloperationen im Produktionsprozeß einer und derselben Ware bilden“⁵⁹. Diese auf handwerklicher Teilarbeit beruhende, enge technische Basis des Schiffbaus bildete die Ursache für die Stagnation der Schiffbautechnik im 17. und teilweise auch im 18. Jahrhundert. Nur in Westeuropa, in Frankreich und England entstanden staatliche Schiffbaumanufakturen, in denen die verschiedenen, bisher räumlich getrennten Produktionsprozesse unter einheitlicher Leitung, auf einem Werkplatz in der Stufenfolge vom Rohstoff zum zusammengesetzten Gesamtprodukt, dem Schiff, vereinigt wurden.

Wieviele verschiedene Handwerker für die Erbauung eines Schiffes arbeiten mußten und was für eine Unmenge verschiedenartigster Materialien, angefangen von den schweren Hölzern bis zum kleinsten Nagel, zu einem fertigen Schiff gehörten, zeigen eindrucksvoll die Listen, Rechnungen und Materialanschläge, die für diese Arbeit als Quellen herangezogen werden konnten⁶⁰. Neben den unmittelbar am Schiff selbst beteiligten Schiffszimmerleuten und ihren Hilfskräften, wie Grobhauer, Säger, Bohrer, Pech- und Teersieder, Wergpflückerinnen u. a., arbeiteten fast alle Handwerker der Stadt in irgendeiner Form mit: Schmiede der verschiedensten Spezialisierungen, wie Grobschmiede, Kleinschmiede, Nagelschmiede, Hammerschmiede, Kupferschmiede und Ankerschmiede, ferner Reeper, Segelmacher, Blockdreher, Mastenmacher, Brettschneider, Tischler, Takler, Blechschläger, Bildschnitzer, Kompaßmacher, Glaser, Maler, Rotgießer u. a.

Die Beschaffung all der Rohstoffe und Materialien zum Schiffbau, die Erteilung der Aufträge an die Handwerker, die die Einzelteile fertigten und nicht zuletzt die ständige Überwachung des Baus stellten an das Organisationstalent des Schiffszimmermeisters hohe Anforderungen, damit der Bau nicht ins Stocken gerate. Der Meister mußte die verschiedensten Dinge im

⁵⁸ Marx: Kapital I, S. 351.

⁵⁹ Ebenda: S. 354.

⁶⁰ Vgl. H. Reincke und Bernhard Schulz: „Das Hamburgische Convoyschiff „Wapen von Hamburg“ III, a. a. O., Anlage 3, S. 28; MLHA, ACNM, Vol. II, Fürstliche Handlung und Schiffbau betreffend, . . . Bauten der Herzöge Johann Albrecht und Adolf Friedrich. 1563–1620.

Kopf haben, sorgfältig planen, wenn er sich vor empfindlichen Verlusten hüten wollte, die er aus eigener Tasche hätte bezahlen müssen. Um das geeignete Holz zu bekommen, mußte er häufig weite Reisen unternehmen, selbst in die Wälder gehen, um gesunde und taugliche Bäume auszusuchen und fällen zu lassen⁶¹. Schon die Vielheit der verschiedenen Berufe zeigt, daß der Schiffbau Muster der Zusammenarbeit auf der Grundlage einer vielfach gegliederten Arbeitsteilung war. Der Fertigungsgang im Schiffbau erweist sich als in eine Unsumme von Teilarbeiten zerlegt, deren Produkte auf der Schiffswerft zum fertigen Schiff zusammengefügt wurden. Auf den Staatswerften wurden in der Hauptsache wohl nur Kriegsschiffe gebaut. Der Bau von Handelsschiffen blieb in den alten, herkömmlichen Bahnen.

Die Lastadie — so wurde in den meisten Hansestädten die Stätte genannt, auf denen sich die Bauplätze der Schiffszimmermeister befanden —, war die Zentrale, auf der alle Rohstoffe und Materialien zum Schiffbau zusammenkamen⁶². Die Lastadie gehörte zum städtischen Grundbesitz, und die Meister zahlten in den meisten Fällen eine Pacht, „grundhure“, dafür⁶³. Wenn wir uns von dem Aussehen der Werftplätze in der hansischen Zeit ein Bild verschaffen wollen, so müssen wir uns von den Vorstellungen freimachen, wie wir sie mit modernen Werften verbinden. Unsere Werften sind sowohl hinsichtlich des Äußeren mit ihren Hallen, Hellingen, Kabelkrananlagen usw.,

⁶¹ Vgl. die Schiffbaumeister, die im Dienste von Jürgen Laferenz umherreisten und Holz aufkauften, S. 101, oder den Meister Johann von Rotten, der im Auftrage des Herzogs Johann Albrecht von Mecklenburg in den Wäldern von Ragnit in Litauen Holz aussuchte. MLHA, ACNM. Vol. II, Fürstl. Handlung und Schiffbau 1562/63.

⁶² Das Wort „Lastadie“ kommt aus Westeuropa (frz. *lastage*). In den Quellen erscheint auch als Nebenform „Lastagie“. Nach Chyträus: „arsenal, dar man die schepe buwet“. Vgl. K. Koppmann: Die Straßennamen Rostocks. Beitr. z. Gesch. d. Stadt Rostock. Bd. III., H. 3, 1902, S. 1 ff. In Rostock lag die Lastadie an der Warnow in der Nähe der sogenannten Fischerbastion. Heute tragen mehrere Straßen den Namen Lastadie: Große Lastadie, Kleine Lastadie I und II. In Stralsund befand sich die Lastadie am Frankenstrande. Vgl. Otto Francke: Die Stralsunder Straßennamen. HGBll, 3. Bd., 1881, S. XLIII. In Wismar lag die Lastadie an der Nordseite des Hafens. In Lübeck erstreckte sich die Lastadie am linken Traveufer von der Holstenbrücke an, in der Nähe der Lastadie befanden sich der Sägerhof und die Dröge. Vgl. Max Hoffmann: Die Straßennamen der Stadt Lübeck. ZVLG, XI, 1909, S. 262/263. In Danzig befand sich die Lastadie in der Vorstadt bei der Peter-und-Paul-Kirche am Ufer der Mottlau. In Hamburg wurde die Schiffbaustätte Schiffbauertrook genannt, in Bremen wurden Schiffe auf dem Theerhof gebaut.

⁶³ E. Daenell: Blütezeit II, a. a. O., S. 342/52; ferner Christian Reuter: Zur Geschichte des Stralsunder Schiffbaus, Pommersche Jahrbücher, 2. Bd., Greifswald 1901, S. 172/73.

mit ihren tausenderlei verschiedenen Maschinen und Geräten, mit ihren Tausenden von Arbeitern und Angestellten Produkte der modernen Industrialisierung und Rationalisierung.

In der Hansezeit und noch weit bis in die Neuzeit hinein bestand die Werft lediglich aus einem umzäunten Platz am Wasser, auf dem sich die Bude oder der Schuppen für das Material, die verschiedenen zum Trocknen aufgestapelten Schiffbauhölzer und Geräte befanden, ähnlich, wie heute etwa noch ein Zimmererplatz oder eine Bootswerft in kleineren Küstenplätzen aussieht. Erforderlich waren lediglich ein genügend breites Wasser und eine Schrägung des Bodens zum Wasser hin, um die Schiffe ablaufen lassen zu können. Praktisch konnten also überall am Wasser Schiffe gebaut werden, ohne daß es größerer Vorbereitungen oder besonderer Werftplätze bedurft hätte. Maschinen gab es nicht, wohl aber mußte der Schiffbaumeister eine Anzahl mechanischer Gerätschaften besitzen, ohne deren Hilfe das oft tonnenschwere Eichenholz nicht bewegt werden konnte. Wie wir bereits früher gesehen haben, war der Besitz derartiger Geräte in Verbindung mit überlegener Erfahrung und praktischem Können die Voraussetzung der Meisterschaft im Schiffbau⁶⁴. C. van Yk gibt einen trefflichen Überblick über all die vielen verschiedenen Gerätschaften, die ein Schiffbaumeister besitzen mußte, um die Arbeiten am Schiff zügig vorantreiben zu können und „um schädlichem Warten seines Volkes“ vorzubeugen⁶⁵. Aus der Fülle der von ihm bis ins Einzelne aufgeführten Gerätschaften, seien nur die wichtigsten herausgegriffen. Da sind zunächst die verschiedenen Arten von Winden. Van Yk nennt sie: Kaepstanden, Windaxen, Kelderwinden, Dommekragten u. a. Von ihnen müssen stets eine bestimmte Anzahl zur Verfügung stehen, um die im Wasser liegenden schweren Eichenbalken und Krummhölzer auf das Land zu winden, die Steven zu richten und die Balken, Planken u. a. an das Schiff zu heben. Van Yk meint, von allen bei Schiffbau nötigen Gerätschaften sei keines, das häufiger gebraucht würde oder nützlicher sei, als die Winde oder Dommekragt⁶⁶, denn nur mit ihrer Hilfe könnten große, sonst beinahe unbewegliche Hölzer an das Schiff gepaßt und befestigt werden. Zum Bewegen des schweren Holzes seien ferner noch Rollen erforderlich, sowie Handbäume und Speichen aus Metall und Eschenholz. Des weiteren mußten auf der Werft genügend Sägebänke und Sägeböcke vorhanden sein, um die Bäume zu Planken und Balken zersägen zu können. Ursprünglich wurden die Planken mit

⁶⁴ Vgl. S. 90 ff.

⁶⁵ Vgl. für das Folgende C. van Yk: a. a. O., S. 25 ff., siehe auch N. Witsen: a. a. O., S. 185/86.

⁶⁶ Siehe Register.

der Axt aus dem Stamm geschlagen, „das Schiff mit der Axt gemacht“. Später wurden die Planken der Länge nach aus dem Stamm gesägt, dazu wurde der Stamm auf einen Bock gewunden und von Sägern in der Weise zersägt, daß der eine Säger oben auf dem Stamm stand und die Säge führte, der andere von unten zog. Dazu benutzen sie eine sogenannte Zieh- oder Kransäge. Van Yk rät den Schiffbaumeistern, auf die Beschaffung von Sägen und Sägevorrichtungen besondere Aufmerksamkeit zu richten, da die Säge vor allen anderen Hilfsmitteln geeignet sei, das Werk in Gang zu bringen. Von besonderer Wichtigkeit waren auch die Gerätschaften zum Biegen der Planken. Das Biegen der Planken war eine besondere Kunst. Um die erforderliche Krümmung oder Schmiege zu erhalten, wurden sie gebrannt oder gekocht. Zum Brennen der Planken bedurfte es eines Bockes und eines sog. Brenneisens von beträchtlichem Gewicht, das vier Zentner und mehr wog. Der Vorgang war einfach: die Planken, die man krümmen wollte, wurden über einen Bock gelegt und naßgemacht und über einem Feuer gekocht, wobei man sie, um die gewünschte Krümmung zu erzielen, an einem Ende entsprechend beschwerte. In diesem Zusammenhang seien auch gleich die sogenannten Wölfe erwähnt. Man brauchte sie, um die sogenannten Sandstraaken⁶⁷ zu wringen, d. h. vertikal zu biegen. Der Meister mußte ferner eine große Anzahl von Hämmern, unter ihnen besonders die sogenannten Mooker, besitzen, um schwere Bolzen und große Spiker einschlagen zu können. Van Yk empfiehlt den Meistern, darauf zu achten, daß die Mooker aus wohlgetempertem, hartem Stahl bestünden, nicht zu hart, damit sie nicht sprängen, nicht zu weich, damit sie nicht rund und unbrauchbar würden. Die zahlreichen anderen Gerätschaften zu nennen, würde den Rahmen dieser Untersuchung übersteigen. Es genügt, festzustellen, daß praktisch den zahlreichen komplizierten Arbeitsvorrichtungen, die erforderlich waren, um ein Schiff zu fertigen, ebenso zahlreiche, besondere Werkzeuge und Geräte entsprachen. Es sei nur noch erwähnt, daß van Yk es für wichtig ansah, wenn der Meister dafür sorgte, daß genügend große Schleifsteine zur Verfügung standen, „damit, zum Nutzen der Arbeit, die Gerätschaften immer scharf sind und keiner zum Schärfen auf den anderen warten muß“. Ständig mußten alle Gerätschaften in Ordnung sein: Die Zieh- und Krahsägen gut geschärft, die Schleifsteine rund, die Dommekragten gut geschmiert usw. So spare der Meister viel Arbeit des Volkes. Auch hier muß wieder bemerkt werden, daß van Yk, gemäß der Absicht seines Werkes, bestrebt war, eine vorbildlich ausgestattete Schiffswerft zu entwerfen. Die Wirklichkeit mag in dieser Hinsicht

⁶⁷ Sandstraak oder -strook bezeichnet den ersten Plankengang oberhalb des Kiels.

vielfach dahinter zurückgeblieben sein. Bezeichnend ist, wie der erfahrene holländische Schiffbaupraktiker bemüht ist, den gesamten Produktionsprozeß so zu durchdenken und zu organisieren, daß die größtmögliche Produktivität der Arbeit für den Schiffbauer dabei herauspringt.

Neben diesen Geräten und Werkzeugen, die der Meister besitzen mußte, brachte der Schiffszimmererwerkmann selbst eine ganze Anzahl von Werkzeugen, die sein Eigentum waren, mit auf den Bauplatz⁶⁸. Dazu gehörten: Beil, Deißel, Handsäge, Mooker, Kalfathammer, Beitel verschiedener Breiten, Rabatteisen, Spiekereisen, Nahthaken, Winkelhaken, Bohrer verschiedener Größen, verschiedene Hobel, ferner: Messer, Schlagleine, Feilen zum Schärfen, Wetzstein, Zollstock, Kreide u. a.

Die zahlreichen, in Form und Verwendungszweck außerordentlich mannigfaltigen Werkzeuge sind die Folge der vielen, zum Schiffbau notwendigen, verschiedenartigen Arbeitsgänge, die ein Schiffszimmermann im Fortgang der Arbeit am Schiff ausführen mußte, oder wie van Yk sagt, „man müsse stehend, sitzend, kriechend, ja auch liegend arbeiten, man müsse ziehen, schleppen, steigen, in den Mast klettern, sägen, hacken, Bolzen einschlagen, biegen und brechen und auf unzählige Weise Kraft anwenden“⁶⁹. Ständig, je nachdem, wo und wie er arbeitete, mußte der Schiffszimmermann Arbeitsplatz und Werkzeuge wechseln und den Fluß seiner Arbeit unterbrechen. Diese Unterbrechungen waren so lange unvermeidlich, als der Schiffszimmermann verschiedene Teilarbeiten nacheinander ausführte, d. h. solange die handwerkliche Basis des Schiffbaus bestehen blieb. Diese „Poren im Arbeitstag“ oder „den unproduktiven Verzehr von Arbeitskraft“⁷⁰ zugunsten intensiver Produktion zu verringern, stieß bei den Besonderheiten des Schiffs als eines zusammengesetzten Produkts aus verschiedenartigen, gesondert hergestellten Teilen auf Schwierigkeiten, hinzu kam, daß Witterungseinflüsse, wie Kälte, Regen, Dunkelheit wechselnd nach der Jahreszeit den Fortgang des Schiffbaus beeinflussen und den Ablauf der Arbeit unterbrechen konnten. Freilich kennt auch der Schiffbau Arbeiter, die während eines Arbeitstages auf der Schiffbaustätte ständig nur ein und dieselbe Arbeit mit eigens dafür geschaffenen Werkzeugen ausführen, wie die Bohrer, Säger, Takler, Kalfaterer, ferner die Handlanger, die Teer- und Pech sotten, Werg pflückten, Balken und Planken schleppten, aber die eigentliche Arbeit des Schiffszimmermanns konnte nicht noch mehr geteilt werden. In der Besonderheit

⁶⁸ Vgl. für das folgende: Van Yk, a. a. O., S. 33; Witsen: a. a. O., S. 186.

⁶⁹ Van Yk: S. 31.

⁷⁰ Marx: Kapital I, S. 357.

seiner Arbeit lagen die Grenzen zur Manufaktur in der entwickelten Form, wie etwa bei der Metall- und Textilmanufaktur. In diesem Zusammenhang mag auch abschließend bemerkt werden, daß die Einrichtungen und Methoden des holländischen Schiffbaus nicht immer und unbedingt mit denen in den Hansestädten gleichartig gewesen sind. Hier blieb es gemeinhin bei der „umgekehrten Arbeitsteilung“ im Rahmen der zünftlerischen Produktionsweise.

SIEBTES KAPITEL

Arbeitsbedingungen im Schiffbau

In seinem Werk über die niederländische Schiffbaukunst gibt Cornelius van Yk eine treffliche Charakteristik der schwierigen Arbeitsbedingungen, unter denen ein Schiffszimmermann arbeiten mußte. Er sagt, es sei allgemein bekannt, „dat de Schéepstimmeringe is eene seer swaar werk, en tot welke ... de menschelijke kragten am hoogsten nodig zijn ...“. Die Geräte seien alle groß und schwer, weil mit ihnen große Gewalt verrichtet werden müßte, deshalb seien große Kräfte erforderlich, um sie zu handhaben. Ihm sei kein Handwerk bekannt, bei dem der menschliche Körper auf so vielfältige Art geübt werde wie in der Schiffszimmererei. Der Schiffszimmermann müsse bei seiner täglichen Arbeit auf so unzählige Weise Kraft anwenden, daß die Kleider vom Leibe gescheuert würden und der Körper durch die angestrengte Arbeit vom Kopf bis zu den Zehen hohl werde, so, daß der Wehrmann wünschte, die Essenszeit käme heran, um neue Kraft schöpfen zu können. Hinzu käme noch, daß alle Arbeit unter freiem Himmel geschähe und daß die Zimmerleute einmal den Winden, scharfem Hagel, schneidender Kälte ausgesetzt seien und sie ertragen müßten, zum andern wieder großer Hitze und dem Brennen der Sonne, die den Körper ausdörrten, so daß man genötigt sei, dauernd nach der Kanne oder Pumpe zu rennen. Nur ein starker und gesunder Mann könne diese Arbeit ertragen und das Ungemach überstehen¹. Wir werden uns erinnern, daß der Hamburger Rat in Berücksichtigung der Schwere der Arbeit anordnete, daß kein Lehrknecht jünger als 18—20 Jahre sein durfte. Der Arbeitstag war lang und fand seine Begrenzung „innerhalb der physischen und sozialen Schranken². Entsprechend den

¹ Vgl. van Yk: a. a. O., S. 30.

² K. Marx: Kapital I., S. 240. Von einem Sonderfall, der sich 1710 auf den königlichen Schiffswerften in Plymouth zugetragen haben soll, berichtet H. E. Richardson: „A certain clerk“ wurden in einem Vierteljahr 94 „nights“ (Nachtarbeitsstunden) und 151 „tides“ (Überstunden) gutgeschrieben. Ihm wurde soviel „extra time“ bezahlt „that he could not have above two (!) hours in twenty four to eat and sleep“. Vgl. Richardson: a. a. O., S. 268/69.

jahreszeitlichen Bedingungen gab es hinsichtlich der Länge der Arbeitszeit eine Sommer- und Winterzeit. Die Sommerzeit begann entweder Mariä Lichtmeß (2. Februar)³ oder ab Fastelabend (Montag nach Sonntag Estomihi, dem 7. Sonntag vor Ostern), je nach der Osterzeit etwa Ende Februar, oder Matthias (24. Februar)⁴ oder am 1. März⁵, in Danzig begann die Sommerzeit ab Ostern⁶. War der Beginn der Sommerzeit in den einzelnen Hansestädten sehr unterschiedlich, so endete sie in allen Hansestädten einheitlich zu Michaelis (29. September), nur Rostock kannte 1576 als Endtermin „Montag nach Dionysii“ (10. Oktober)⁷ und 1765 den 31. Oktober⁸. Die Winterzeit lag zwischen diesen soeben erwähnten Daten. Der Arbeitstag begann in der Sommerzeit für Meister, Werkleute und Lehrknechte in gleicher Weise um 5 Uhr morgens und endete um 18 Uhr⁹. Nur Danzig machte eine Ausnahme, hier mußten die Schiffszimmerleute „morgens to VI de klokke, und des auen-des arbeiden beth to VII de klokke“¹⁰. Während der Winterzeit wurde in allen Hansestädten vom Beginn der Morgendämmerung bis zum Dunkelwerden gearbeitet¹¹. Meister und Gesellen mußten mit scharfem Gerät zur Arbeit kommen, damit keine Zeit verloren ging, um die Werkzeuge erst herzurichten¹². Wer zu spät kam, erhielt eine Stunde vom Tagelohn abgezogen,

³ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle v. 1621. Art. 3; Rolle von 1674, Art. 17 „nach Fastelabend“.

⁴ Wismar. Nach Mitteilung des Rostocker Schiffszimmermeisters Ernst Mahnke an den Wismarer Schiffszimmermann Boll, 1748.

⁵ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I. Rolle v. 1560, Art. 5.

⁶ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle v. 1. Juni 1552, Art. 17; Ordnung v. 17. März 1589, Art. 17, Ordnung v. 18. Mai 1695, Art. 7.

⁷ Rostock. Polizeiordnung v. 14. April 1576.

⁸ Rostocker Ratsakten, Amt der Schiffszimmerleute, Vol. 19, Konzept einer verbesserten Rolle v. 16. Dezember 1765, Art. 5.

⁹ Lübeck. Rolle v. 1560: „Ein Werckmann, de sines Arbeides bestendig is, de schall des Sommers up dat Arbeit kamen tho 5 Schlagen und wedder afghan tho 6 Schleggen“, ebens. Rolle v. 1565, Art. 5, Rolle v. 1642, Art. 4; Wismar: Rolle v. 1621, Art. 3. Rolle v. 1674; Königsberg: Vergleich der Bördingsfahrer mit den Schiffszimmerleuten v. 17. Juli 1678, Art. 2. Staatl. Archivlager Göttingen (ehem. Königsberg) Etats-Ministerium 1270 d. In Wismar war es „von altersher gebräuchlich, daß bei aller Arbeit eine Stunde später aufgegangen wurde“. Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX. Protokoll einer Zusammenkunft zwischen Bürgermeistern und Schiffszimmerleuten in Wismar vom 2. Oktober 1748, Art. 13.

¹⁰ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Rolle vom 1. Juni 1552, Art. 17; Ordnung vom 17. Mai 1589, Art. 7.

¹¹ „Von Michaelis bis Ostern sollen sie arbeiten so lange als der Tagk wehret undt man die arbeit sehen kan.“ WAPG, Ordnung vom 18. 5. 1695, Art. 7.

¹² Ebenda, „Schiffszimmerleute und Meister sollen von Ostern bis Michaelis alle Morgen um 6 Uhr mit frediger, scharfer Geräthschaft, damit sie die Arbeit bald

in Wismar mußte der Werkmann für jede Stunde, die er zu spät kam, 1 ß Buße bezahlen¹³. Der Arbeitstag dauerte also 13 Stunden und wurde nur drei Mal von Pausen unterbrochen: von 7.30—8.00 Uhr oder 8.00—8.30 Uhr war Frühstück, von 11.00—12.00 Uhr Mahlzeit oder Mittagspause und von 15.30—16.00 Uhr Vesperkost¹⁴.

In Holland wurde während der Sommerzeit (Fastelabend bis Baavmissen, 1. Oktober) von 5 bis 19 Uhr gearbeitet. Der Arbeitstag wurde in vier Teile oder Schaften geteilt. Die 1. Schaft dauerte von 5 bis 8 Uhr; von 8 bis 8.30 Uhr war „onbigt“ oder Frühstück; daran schloß sich dann die 2. Schaft von 8.30 bis 11.30 oder 12 Uhr. Von 11.30 bzw. 12 Uhr war dann bis 13 Uhr Mittagspause, dem dann die 3. Schaft von 13 bis 16 Uhr folgte; von 16 bis 16.30 Uhr war „rust“ oder „recreatie“; danach wurde bis zum Feierabend um 19 Uhr gearbeitet. Im Winter gab es nur drei, bei einigen nur zwei Schaften und bei der letzteren dann nur eine Mittagspause von 11 bis 12 Uhr¹⁵. In Danzig kannte man während des Winters die gleiche Einteilung des Arbeitstages. Van Yk hält die Methode, während der Winterzeit nur einmal Pause zu machen, für falsch, weil Schiffszimmerleute, die vom Bett nüchtern an die Arbeit gingen, bei der Kälte der frühen Morgenstunden den ganzen Vormittag kalt und verklamt blieben und wenig Arbeit leisteten, die anderen aber, die während der Arbeit aßen und tranken, wenig nützten, weil sie Zeit und Geld vergeudeten. Aus diesem Grunde hält es van Yk für besser, am Morgen die halbe Stunde Imbiß bestehen zu lassen, so daß der Werkmann sich am häuslichen Herd oder am gemeinsamen Feuer auf der Werft

antreten können, auf die Arbeit kommen“. „Wer zu spät kommt oder durch unfertige Geräthschaft die Arbeit nicht bald antreten könnte, soll mit 4 Gr. von jeder Stunde gestraft werden.“ So auch: „Der See- und Handelsstadt Dantzig Rechte oder Willkür.“ Danzig 1732, Kap. III, Art. 8, ur statt 4 Gr. 1 Gr. die Stunde. (Die Danziger Willkür 1732 geht auf 1597 und 1599 zurück.)

¹³ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerl. IX, Rolle v. 1621, Art. 3.

¹⁴ Danziger Willkür von 1732, Kap. III, Art. 8, Ordnung vom 17. März 1589, Art. 7; Ordnung vom 18. Mai 1695, Art. 7.

¹⁵ „Von Michaelis bis Ostern sollen sie arbeiten so lange als der Tagk wehret undt man die Arbeit sehen kann. Sollen aber keine frue noch Vesperkost halten, sondern alleine zwischen elfen und zwelfen die Mahlzeit halten.“ Ordnung vom 17. März 1589, Art. 7, ebenso Ordnung vom 18. Mai 1695, Art. 7, Danziger Willkür von 1732, Kap. III, Art. 8. Die Ordnung von 1695 verfügte außerdem noch, daß die Schiffszimmerleute „insonderheit aber keine Brandtweinsflasche bey mercklicher Poen mit sich bringen“ dürften. Auch der Vergleich der Königsberger Schiffszimmerleute mit den Bördingsfahrern (Etats-Ministerium, 127 d) bestimmt in Art. 3, daß die Schiffszimmerleute sich „allen Biersaufens und insonderheit des Branntweintrinkens während der Arbeit enthalten“ sollen.

beköstigen und aufwärmen konnte, in diesem Falle würde er viel mehr leisten. Man sieht, wie ein erfahrener Schiffbauunternehmer, der von seinen Werkleuten die größtmögliche Arbeitsleistung erzielen will, auch die Arbeitspausen in seine Arbeitsplanung mit einbezieht, wie hinter dem Mantel der Menschenfreundlichkeit die nüchterne Kalkulation der besten Ausnutzung der menschlichen Arbeitskraft hervorschaut.

Bei der Schwere der Arbeit und der zermürbenden Länge des Arbeitstages — 13 bis 14 Stunden, von nur insgesamt zwei Stunden Pause unterbrochen — wundert es nicht, daß die Schiffszimmerleute des öfteren „Montag machen“, deshalb wurde den Hamburger Lehrknechten des Schiffszimmerergewerbes ausdrücklich eingeschärft, „keinen Montag zu machen“¹⁶, um von vornherein diesem Brauch zu steuern. Die Länge des Arbeitstages ergibt sich aus der geringen Intensität und Produktivität der handwerklichen Arbeit. Ihre Ursachen liegen in der im Vergleich zum modernen, maschinell betriebenen Schiffbau geringen Arbeitsteilung, dem relativ niedrigen Entwicklungsstand der Werkzeuge und Geräte. Was der Produktion an Intensität fehlte, mußte also durch Extensivität wettgemacht werden, zumal, da auch Akkordarbeit in der handwerklichen Zunfarbeit verpönt war. In Wismar bestimmte die Schiffszimmererrolle von 1621¹⁷, daß von keiner Seite und in keinem Falle Arbeit auf Akkord abgeschlossen werden dürfte bei Strafe von 20 Talern¹⁸.

Überstunden waren in den Hansestädten wohl nicht üblich. Die Ursachen scheinen vornehmlich darin zu liegen, daß die Räte Nacharbeit wegen der Gefahr von Feuersbrünsten nicht duldeten. An sich dauerte ja die Arbeit schon bis zum Einbruch der Dunkelheit. Wer länger arbeiten sollte, mußte es bei offenem Licht tun, und das war gefährlich. Auf der Lastadie und auf den meist benachbarten Holzplätzen lagerte trockenes Holz in Massen. Jede Unvorsichtigkeit und Nachlässigkeit in der Handhabung von Licht konnte den Schiffen und der ganzen Stadt unermeßlichen Schaden zufügen. Auf den Schiffbauplätzen war ja an sich immer eine akute Brandgefahr vorhanden, da ständig mit Feuer gearbeitet werden mußte, sei es zum Plankenbrennen, zum Sieden vom Teer und Pech, zum Absengen alter Schiffe, die neu kalifatert werden mußten usw. Deshalb waren die Brandschutzbestimmungen von seiten der Obrigkeit streng. Wer in Hamburg auf dem Schiffbauerbrook nach 21 Uhr Feuer liegen ließ, einen Teerkessel heizte oder eine Planke näher

¹⁶ Staatsarchiv Hamburg, CL XI, Spec. Lit. Sn. 4, Vol. 2, fasc. 2, Schiffszimmerleute, Art. 3, Lehrlingsordnung.

¹⁷ Wismar: Rolle von 1621, Art. 4.

¹⁸ Vgl. Marx: Kapital I, a. a. O., S. 357.

als 10 Ellen von der Bude entfernt brannte, wer mit einer Feuerschaufel von einer entfernten Bude Feuer holte, mußte ohne Gnade 4 Pfund Strafe zahlen. Wer abends bei Licht in der Bude arbeitete, zahlte 1 Pfund Strafe. Jeder Bürger aber, der das sah und nicht anzeigte, mußte die doppelte Strafe bezahlen¹⁹. War schon aus feuerpolizeilichen Gründen eine Überstundenarbeit unmöglich, so kamen noch zünftlerische Tendenzen zur Ausschaltung des Wettbewerbs hinzu. Religiöse Gründe führten zum Verbot der Sonntagsarbeit. Hier allerdings war es nur verboten, während der Predigten zu arbeiten. Nach der Nachmittagspredigt war das Arbeiten erlaubt²⁰.

In England waren die Verhältnisse anders. Auf den Königlichen Werften gab es sowohl Überstunden (extra, overtime) als auch Nachtarbeit (nights)²¹.

Bei der Eigenart des Schiffbaus, Kombination verschiedener, selbständiger Gewerbe, Übergangsstufe vom zunftmäßig betriebenen Handwerk zur Manufaktur zu sein, werden die verschiedenen am Schiffbau beteiligten Arbeiter und Handwerker „ihren vorwiegenden Eigenschaften gemäß verteilt, klassifiziert und gruppiert“²². Je nach ihrer Stellung im Produktionsprozeß, nach Ausbildung und Können besaß ihre Arbeitskraft größeren und geringeren Wert. „Die Manufaktur entwickelte also eine Hierarchie der Arbeitskräfte, der einer Stufenleiter der Arbeitslöhne entspricht... die verschiedenen Arbeitsvorrichtungen jener Hierarchie (werden) den natürlichen und erworbenen Geschicklichkeiten angepaßt“²³ und „die Manufaktur erzeugt daher in jedem Handwerk, das sie ergreift, eine Klasse sogenannter ungeschickter Arbeiter, die der Handwerksbetrieb streng ausschloß... Neben die hierarchische Abstufung tritt die einfache Scheidung der Arbeiter in geschickte und ungeschickte“²⁴. In diesem Zusammenhang muß noch einmal darauf hingewiesen werden, daß in den hansischen Seestädten der Schiffbau sich erst allmählich aus der handwerklichen Stufe herauszuheben beginnt und nur annähernd manufakturähnlichen Charakter annimmt, nur hier und da über die Stufe der einfachen Kooperation hinauskommt. Hierbei müssen auch die Gewerbe unterschieden werden, die im Schiffbau nur die Bedeutung von Zubringer- und Dienstleistungsbetrieben hatten. Während, wie wir schon früher erwähnt haben, das Kaufmannskapital in den Schiffbau eindrang, seine

¹⁹ Staatsarchiv Hamburg, Akten des Schiffbaueramtes, Nr. 57, Morgensprachebuch, 13. Juli 1598, Rolle von 1544, Art. 25–30.

²⁰ Ebenda.

²¹ Vgl. Richardson: a. a. O., S. 268/69.

²² Marx: Kapital I, a. a. O., S. 366.

²³ Ebenda: S. 366/67.

²⁴ Marx: Kapital I, S. 367.

zünftlerische Organisation allmählich zersetzte und ihn schließlich vollständig beherrschte, so traten all die Ankerschmiede, Nagelschmiede, Kleinschmiede, Bildschnitzer, Segelmacher usw. dem Schiffbauunternehmer als freie Eigentümer ihrer Produktionsmittel entgegen, die ihre Produkte als Waren verkauften, oder, sofern sie Arbeiten am Schiff verrichteten, die freie Verfügung über die „von ihnen selbst gehandhabten Produktionsbedingungen“ behielten. Die vorhin erwähnte „hierarchische Gliederung der Arbeitskräfte“ zeigt sich besonders ausgeprägt in der Schiffszimmerei. Hier gab es die eigentlichen Schiffszimmerleute, traditionell gegliedert in Meister, Werkleute und Lehrknechte, ferner die Bohrer, Säger, Grobhauer, die verschiedenen Hilfsarbeiter, Handlanger wie Pech- und Teersieder, Wergpflücker usw., hier gab es auch die Trennung in geschickte und ungeschickte Arbeiter, je nach dem Grad der natürlichen und erworbenen Geschicklichkeit, und daraus abgeleitet, entwickelte sich die „Stufenleiter der Löhne“ im Schiffbau. Die Höhe der Löhne, wie überhaupt die gesamte Lohnpolitik war Gegenstand obrigkeitlicher Verordnungen. In allen Hansestädten ließen es sich die Räte angelegen sein, darüber zu wachen, daß die Interessen des Kaufmannskapitals gewahrt blieben, daß die Schiffszimmermeister mit den Reedern einerseits und die Werkleute mit den Schiffszimmermeistern andererseits in einen „billigen, d. h. gerechten Verding“ traten. Den Werkleuten wurde streng untersagt, die Löhne willkürlich zu steigern oder, wenn man ihnen die geforderten Löhne nicht zahlte, die Arbeit niederzulegen, vielmehr wurde ihnen bei Strafe befohlen, „sich ihres accordierten Lohnes zu begnügen“.

Wenn im folgenden nun ein Überblick gegeben wird über die Löhne, die in den verschiedenen Hansestädten im 16. und 17. Jahrhundert gezahlt wurden, so sind wir uns der Tatsache bewußt, daß das solange nur relativen Wert besitzt, solange die Beziehung zu den gleichzeitigen Preisen der wichtigsten Lebensmittel fehlen. Zunächst gab es die Möglichkeit, daß die Auftraggeber des Schiffes, Reeder oder Schiffer, mit dem Baumeister dergestalt einen Vertrag machten, daß sie eine Gesamtsumme festsetzten, die der Schiffszimmermeister für das „klamp- und nagelfertige“ gelieferte Schiff erhielt²⁵.

²⁵ So wurde 1719 beim Bau des Convoyschiffes „Wapen von Hamburg“ III mit dem Schiffbaumeister Jacob Mencke bedungen, das Schiff innerhalb von 10 Monaten klamp- und nagelfertig zu liefern. Dafür sollte Jacob Mencke 41 000 Courantmark erhalten. Vgl. H. Reincke und Bernhard Schulz: a. a. O., Anl. 2, S. 27.

Am 16. Januar 1735 verpflichtete sich ein Hamburger Schiffbaumeister, ein Schiff von 74 Fuß Länge zu liefern „Solches alles von guten gesunden holtz, und nach denn vorgeschriebenen Maaß und stärke fertig in guten Stande zu lieffern. Vor solche meine Arbeit und holz praetendire 6600 M. Die Schmiede Arbeit wird

In der Regel, so scheint es nach den Rollen, erhielt aber der Schiffbaumeister als „conductor unius operis“ Tagelohn wie die Werkleute auch. Wie sie war auch er Tagelöhner im Wortsinne und bezahlter Lohnarbeiter.

In Hamburg erhielten die Schiffbauertagelöhner 1514 4 β am Tag „by erer eigenen Koste“²⁶. Artikel 9 der Ordnung vom 21. April 1588 setzt als Tagelohn für Tagelöhner und Knechte, die ihr Handwerk recht gelernt haben 8 β Lüb. und 2 β zusätzlich zum Bier fest. Arbeiten außerhalb von Hamburg wurden je Tag mit 10 β bezahlt und 2 β für Bier. Die Meister erhielten in Hamburg keinen Tagelohn, sondern hatten das Recht, mit jedem, der bei ihnen Schiffe bauen wollte, nach Gelegenheit der Zeit zu verhandeln, d. h., einen Kontrakt zu schließen, in dem der Gesamtpreis des „klamp- und nagelfertig“ gelieferten Schiffes festgelegt wurde, wie etwa noch 1¹/₂ Jahrhunderte später in dem Vertrag mit Jacob Mencke²⁷.

Einen Sonderfall stellt die schon in anderem Zusammenhang genannte Entlohnung der Schiffbauer in Bremen dar; hier erhielten Meister und Gesellen 1762 den gleichen Tagelohn: im Sommer 36 Grote bei zwölfstündiger Arbeitszeit, im Winter bei verkürzter Arbeitszeit je Stunde 3 Grote weniger. Die Lehrburschen im Sommer erhielten 15–18 Grote²⁸.

In Bremen zeigt sich an der gleichförmigen Entlohnung von Meister und Gesellen noch sehr deutlich die Gleichbewertung ihrer handwerklichen Geschicklichkeit, wie sie 1617 in Lübeck auch von den Werkleuten den Meistern gegenüber vertreten wurde.

In Lübeck erhielten die Schiffszimmerleute um die Mitte des 16. Jahrhunderts folgende Tagelöhne: der Lehrknecht erhielt 1560 im Sommer 6 β und im Winter 5 β , der Werkmann 8 bzw. 6 β , wenn er aber mit der Keule dichtete je 1 β ²⁹ mehr, der Meister 10 bzw. 8 β . Die Bohrer erhielten 6 und 5 β Tagelohn. Bei der allgemeinen Währungs- und Wirtschaftskrise in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts hielten die Löhne mit dem Klettern der Preise nicht Schritt, es mußte deshalb zwangsläufig zu Lohnbewegungen kommen.

a parte bezahlet, welches ich nicht über mich nehme, ohngefehr wird dieselbig sich belaufen 1600 M“.

Staatsarchiv Hamburg: CL. VII. Lit. C^a, Nr. 3, Vol. 1^a ex ad CL. VII. Lit. C. N. 1 f. 1. Varia die Convoy betr. Sec. XVII et XVIII (1638–1735).

²⁶ Rolle von 1514, Art. 12, siehe Rüdiger: a. a. O., S. 243.

²⁷ Staatsarchiv Hamburg: Archiv des Schiffbaueramts, Nr. 57, Morgensprachebuch, fol. 11–16.

²⁸ Staatsarchiv Bremen, S. 15, p. 4. d. Nr. 2. Nach E. Waschinski: a. a. O., S. 25, entsprechen 1572 36 Grote 24 β Lüb.

²⁹ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Rolle von 1560, Art. 4, 5, 6, ebenso Rolle von 1569.

In einer Eingabe vom 6. Oktober 1601 beschwerten sich die Lübecker Schiffer beim Rat darüber, daß die Schiffszimmerleute sich nicht an ihre Rolle hielten und nur die Artikel beachteten, die ihnen gefielen. Sie täten, was sie wollten. Anscheinend hatten die Schiffer den Schiffszimmerleuten gedroht, sie würden den Rat bitten, das Amt freizugeben und jedem zu gestatten, Schiffe bauen zu lassen, wie er könnte und wollte. Wie es in der Eingabe weiter heißt, habe der Johann Marcus daraufhin trotzig ein „Knipken“ vorgeschlagen und geantwortet, ehe sie sich auf den Tagelohn nach Inhalt der Rolle einließen, wollten sie lieber überhaupt nicht arbeiten und keinen Hieb mehr tun, und wenn der Rat das Amt freigegeben wollte, wollten sie sich den einmal genauer ansehen, der auf der Lastadie arbeiten wollte³⁰. Der Lübecker Rat stellte sich aber, wie nicht anders erwartet, auf die Seite der Kaufleute und hob das Amt auf. 1621 wurde der Tagelohn der Lübecker Schiffszimmerleute neu festgesetzt, und zwar wurde das Jahr in drei Abschnitte zerlegt: 1. Ostern—Michaelis, 2. Michaelis—Lichtmeß, 3. Lichtmeß—Ostern. Von Ostern bis Michaelis erhielten die Meister 14—16 β , die Werkleute 12—14 β , die Lehrknechte, je nachdem wie weit ihr Ausbildungsstand war, 7—9 β , von Michaelis bis Lichtmeß: die Meister 11—12 β , die Werkleute 8—9 β ; von Lichtmeß bis Ostern: die Meister 12—14 β , die Werkleute 10—11 β . Dieser Tagelohn galt bei neuer Arbeit, bei alter Arbeit wurde ein Aufschlag von 1 β gezahlt. Die Säger erhielten von Ostern bis Michaelis 10 β , von Michaelis bis Lichtmeß 7 β , von Lichtmeß bis Ostern 8 β ; die Bohrer: Ostern bis Michaelis der Meister 9, der Geselle 8 β , von Michaelis bis Lichtmeß 7 bzw. 6 und von Lichtmeß bis Ostern 8 bzw. 7 β ³¹. Hier zeigt sich die Hierarchie der Arbeitskräfte sehr deutlich. Der Meister der Bohrer erhielt in der Sommerzeit den gleichen Lohn wie ein Lehrknecht der Schiffszimmerleute im letzten Lehrjahr. 1642 mußte der Lohn erneut dem allgemein gestiegenen Preisniveau angepaßt werden. Der Entwurf einer Rolle von 1642 zeigt sehr detaillierte Bestimmungen, danach erhielt der Knecht im 1. Lehrjahr 12 β im Sommer, 9 β im Winter, im 2. Lehrjahr 16 bzw. 12 β , im 3. Lehrjahr 20 bzw. 14 β . Der Werkmann bei neuer Arbeit im Sommer 24 β , im Winter 17 β , bei alter Arbeit 26 bzw. 19 β , dazu 4 Pfennige „Stavenlach“³². Den gleichen Tagelohn erhielt der Werk-

³⁰ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Eingabe vom 9. Oktober 1601.

³¹ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute VIII/IX. Schiffszimmerleuteordnung 1621. Etlzliche punct und Gravamina, die Schiffszimmerleute ... und deren Tagelohn betreffende.

³² Stavenlach (stovenlach) wurde das Badestubengeld genannt, vergleichsweise etwa dem heutigen Trinkgeld. Vgl. Schiller-Lübben: Mittelniederdeutsches Wörterbuch, IV. Bd., 1878, S. 423.

mann beim Dichten, Bragen und Kielholen, nämlich im Sommer 26 β , im Winter 19 β , zuzüglich 3 Pfennige zum Bier. Der Tagelohn eines „tüchtigen Meisters“ betrug im Sommer und Winter 36 β , sofern er eigene Geräte besaß. Ein Bohrer verdiente im Sommer 28 β , im Winter 14 β , zuzüglich 3 Pfennige Stavenlach³³.

Die Lohntarife der Wismarer Schiffszimmerleute in der Rolle von 1621 entsprachen denen, die in demselben Jahr in Lübeck festgesetzt wurden. Der Sommerlohn betrug 13 β , der Winterlohn 10 β , außerdem erhielten sie freies Schiffsbier. Das Essen scheint im Lohn mit einbegriffen zu sein. Nur, wenn die Schiffszimmerleute „draußen bei den großen Schiffen“ arbeiteten, erhielten sie zusätzlich Essen. Die Bohrer erhielten den gleichen Lohn wie die Schiffszimmerleute. Der Lohn wurde alle Sonnabende auf der Lastadie ausgezahlt³⁴. 1674 wurde alle vierzehn Tage gelohnt³⁵.

Auch in Wismar mußten die Löhne erhöht werden. Am 18. Februar 1651 wurde der Tagelohn auf 21 β festgesetzt. Damit waren aber die Schiffszimmerleute nicht zufrieden. Anfang 1668 beschwerten sich die Ältesten der Hispanischen Collecte, Peter Lackmann und Adrian Haker, im Namen des gesamten ehrsamten Kaufmanns, daß die Schiffszimmerleute, Bohrer und Säger den Tagelohn nach ihrem Belieben steigerten und jetzt 26 β forderten. Wenn man ihnen den geforderten Lohn nicht geben wollte, gingen sie von der Arbeit. Daraufhin setzte das Wettegericht fest, daß in Zukunft der Werkmann 24 β , der Säger 20 β und der Bohrer 18 β verdienen sollte. Wer sich damit nicht zufrieden geben wollte, dem sollte die Arbeit gelegt werden, und der Kaufmann sollte ermächtigt sein, fremde Arbeiter einzustellen. Diese Übereinkunft sollte allerdings nur den Sommer über gelten und je nach Wirtschaftslage geändert werden³⁶.

In Rostock verordnete die Polizeiordnung vom 14. April 1576 folgende Löhne: ein Lehrknecht im 1. Jahr sollte Winter und Sommer 4 β , im 2. und 3. Lehrjahr 5 β erhalten, der Werkmann von Fastelabend bis Montag nach Dionysii 7 β , von Dionysii bis Fastelabend 6¹/₂ β , der Meister 8¹/₂ β bzw. 6 β ³⁷.

In Danzig wurde 1552 einem guten Werkmann je Tag 20 Gr. gezahlt (Sommerlohn); der Winterlohn war nicht genau festgelegt; „so goeden koep

³³ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute I, Entwurf einer Rolle von 1642, Art. 3 bis 6 und 9.

³⁴ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle von 1621, Art. 3, 5, 13 und 14.

³⁵ Stadtarchiv Wismar, Schiffszimmerleute IX, Rolle v. 31. März 1674, Art. 19.

³⁶ Ebenda: Kopie eines Wetteprotokolls v. 8. Februar 1668.

³⁷ Stadtarchiv Rostock. Daß der Zimmermeister von Dionysii bis Fastelabend weniger Lohn erhalten soll als der Werkmann, ist unwahrscheinlich. Vielleicht handelt es sich um einen Druckfehler.

als men vordingen kann“ doch nicht über 5 Gr. den Tag³⁸. Es scheint so, als ob in Danzig der Tagelohn differenzierter war als in den anderen Hansestädten. Artikel 6 der Ordnung von 1589 legte den Lohn der Schiffszimmerleute von Ostern bis auf Michaelis auf 10–15 Gr., von Michaelis bis Ostern auf 7–12 Gr. fest, „je nachdem wie die Gesellen tauglich sind und nach Gelegenheit der Arbeit ihren Lohn verdienen können“. Die Lehrjungen erhielten 6 Gr. Bei hoher Strafe war es verboten, mehr zu nehmen und zu geben³⁹. Wie auch in den anderen Seestädten zeigten die Nominallöhne im 17. Jahrhundert eine starke Zunahme. 1695 empfing ein Meister beim Schiffbau und Kielholen 3 Florin täglich, die Gesellen erhielten im Sommer beim Kielholen 50, bei anderer Arbeit 30–45 Gr., im Winter 27–36 Gr., die Knechte im 1. Jahr 25, im 2. Jahr 27 Gr. und im 3. Lehrjahr soviel wie den Sommerlohn der „geringsten Gesellen“⁴⁰. In Königsberg betrug 1678 der Lohn der Schiffszimmermeister „in den langen Tagen“ 40 Gr., der Gesellen 36 Gr., der Lehrjungen im 1. Lehrjahr 20 Gr., im letzten Lehrjahr 24 Gr. Von Michaelis bis Ostern „in den kurzen Tagen“ verdiente ein Meister laut der Taxordnung 30 Gr., der Geselle 25 Gr., der Lehrjunge im 1. Jahr 15 Gr., im 2. und 3. Lehrjahr 20 Gr. Weil die Meister aber mehr Lohn erhielten als die Gesellen, waren sie verpflichtet, alle Gerätschaft, die zum Bau erforderlich war, zu halten⁴¹.

Neben diesen Lohntaxen für die Schiffszimmerleute in den Hansestädten fanden sich in den Acta Commercii et Navigationis Maritimae des Mecklenburgischen Landeshauptarchivs und den sog. Ostpreußischen Folianten des Staatl. Archivlagers Göttingen, die ich für die Jahre 1550–1600 durcharbeitete⁴², eine Reihe von Lohnaufstellungen für Schiffszimmerleute. 1562

³⁸ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706. Ordnung vom 1. Juni 1552, Art. 19. 1 Gr. polnisch = 3 B lüb.

³⁹ WAPG, Abt. 300 C, Nr. 706, Ordnung v. 17. März 1589, Art. 6, Ebenso Danziger Willkür (15. Juni 1597 u. 2. April 1599) Kap. III, Art. 8.

⁴⁰ Ebenda: Ordonance vom 18. Mai 1695, Art. 5.

⁴¹ Staatliches Archivlager Göttingen (Staatsarchiv Königsberg) Etats-Ministerium 127e—d. Vergleich der Bördingfahrer mit den Schiffszimmerleuten vom 17. Juni 1678, Art. 5.

⁴² Ebenda: Ostpreußische Folianten 1550–1600, Nr. 13467–13511. Hierbei handelt es sich um das Ausgabenhauptregister der Rentekammer des Herzogtums Preußen. Sie enthalten unter der Rubrik „Schiffbau“ eine Fülle von verschiedensten Rechnungsposten über Neubauten, Ausbesserungen von Schiffen, Lohnzahlungen für verschiedene Arbeiten und Ausgaben für Handwerkerrechnungen. Bei den Schiffen handelt es sich vor allem um Flußschiffe auf der Weichsel, Pregel und Memel, um Weichselkähne, Pinken und Schmacken, das ist nur natürlich, da die Schifffahrt des Herzogtums Preußen im wesentlichen Zubringerdienste für die eigentliche See-

erhielten die Schiffszimmerleute, die in Memel an den beiden Schiffen des mecklenburgischen Herzogs Johann Albrecht bauten, folgenden Tagelohn:

Johann Jacobson hat einen Tagk 15 gr zum Tagelohn gehabt.

„Johann von Rotten soll ein Tag zum Tagelohn haben 10 gr und kein Kostgeldt.

Lange Aßmuß ein Tagk	8 gr	Georg und Valten	
Dirick ein Tagk	8 gr	Demut ein Tagk	5 gr
Arndt soll ein Tagk haben	8 gr	Michel ein Tagk	6 gr
Paul soll ein Tagk haben	7 gr	jeder deß Tageß	4 gr.“
Valten Kauner ein Tagk	7 gr		

Diese Listen zeigen einen sehr unterschiedlichen Lohn. Johann Jacobson war der Baumeister, er leitete den Gesamtbau und erhielt den höchsten Tagelohn, unter ihm arbeitete dann Johann von Rotten als Zimmermeister mit einem etwas geringeren Tagelohn. Die Werkleute selbst unterschieden sich stark in ihren Tagelöhnen von 8 bis 4 Groschen. Die Lübecker Zimmerleute, die unter der Leitung des Lübecker Schiffszimmermeisters Hans Köhler an den beiden Jachten des Herzogs Adolf Friedrich in Wismar arbeiteten, erhielten 12 β Tagelohn und 2 β Stavenlach, Meister Köhler 16 β , der Bohrer 7 β ⁴³.

Von den Preußischen Schiffszimmerleuten, die 1569 einen Weichselkahn für die Herzoglich Preußische Rentekammer bauten, erhielt der Meister je Tag 36 β , die 8 Gesellen empfangen 33 β , 2 Knechte 5 β , die Handlanger 5 β ⁴⁴. 1588 besserte der Schiffszimmermann Hans Löbel mit zwei Gesellen und einem Handlanger einen großen Weichselkahn aus, dafür empfing er je Tag 10 Gr. = 30 β , der Geselle Philipp 9 Gr. = 27 β , der Geselle Augustin 6 Gr. = 18 β , der Handlanger Gregor 5 β ⁴⁵.

Weitere Beispiele ließen sich beliebig bringen. Sie beweisen die vorhin erwähnte „hierarchische“ Abstufung der Arbeitslöhne, je nach Ausbildung und Können, nach qualifizierten und unqualifizierten Arbeitern. Alle diese Löhne sind Zeitlöhne. Neben den Zeitlöhnen war das System der Entlohnung in Stücklöhnen im Schiffbau weitverbreitet.

schiffahrt leistete. Wenn es sich hier auch nicht um spezifisch hansischen Schiffbau handelt, so sind doch die Produktionsmethoden gleichartig, so daß sie wissenschaftlich für unsere Zwecke mitbenutzt werden konnten.

⁴³ MLHA, CNM, Vol. II. Fürstl. Handlung und Schiffbau betreffend. Rechnungen des Andreas Dancker.

⁴⁴ Staatliches Archivlager Göttingen, Ostpreußische Folianten (OPF) 13486 (1569) fol. 262.

⁴⁵ Ebenda: OPF 13505 (1588) fol. 234.

Das erklärt sich daraus, daß das Schiff aus einer Unsumme verschiedenster Werkstücke und Teiloperationen entstand und neben den steinernen Gebäuden das größte aus Teilen zusammengesetzte Produkt der mittelalterlichen Technik gewesen ist. In den Rechnungen der *Acta Commercii et Navigationis Maritimae* und der Ostpreußischen Folianten findet sich eine Fülle solcher Stücklöhne:

Am 7. November 1563 wurde mit fünf Schiffszimmerleuten vereinbart, daß sie 15 β für jedes Stück erhalten sollten, das sie aus dem Stamm heraus-hauten⁴⁶. 9 β kostete ein doppelter Auflanger. Ein Elert Brose erhielt am 24. Januar 1563 7 Mrk. pr. für 2 Schock Inhölzer bei eigener Kost zu schlagen⁴⁷. Zwei Zimmerleute, Paul und Hermann, empfangen am 18. Januar 1563 für 18 Berghölzer zu hauen 15 Mrk. pr., ferner 1 Mrk. pr. für 2 Kniee, 2 Mrk. für 6 Krummhölzer, 3 Mrk. 15 β für 5 Überlaufbalken und 4 Bodenwrangen usw. Am 27. Dezember 1563 erhielt ein Paul Schiffbauer für das Behauen von 1 Schock Inhölzer 15 Mrk. pr. Die zahlreichen Angaben über Fuhrlohn, um die in den Wäldern gefällten und behauenen Holzteile aus dem Walde an die Schiffbaustätte zu fahren, mögen in diesem Zusammenhange nur erwähnt werden. Die Bezahlung erfolgte in preußischer Währung in Mark, Groschen und Pfennig. 1 Groschen entspricht etwa 3 β Lüb. Sehr verschiedene Stücklöhne hatten die Brettschneider, ihre Schnitte wurden je nach der Qualität des Holzes bemessen. Für einen Schnitt Wagenschoß, darunter versteht man Eichenkernholz, ein Hauptausfuhrprodukt Polens und Preußens, insbesondere Danzigs, erhielten die Brettschneider 4–8 β , für Dielen 12–18 β , für Eichenplanken 18–24 β je Schnitt. Daneben wurden sie auch im Tagelohn beschäftigt und empfangen je Tag 7–8 β . Auch die Löhne der Schiffszimmerleute waren unterschiedlich hoch. Die Meister, die vornehmlich die Reparaturarbeiten an den Flußschiffen, Weichselkähnen, Sauen und Schuten leiteten, erhielten 36, 40 und 45 β , die Gesellen 21, 24, 30, 36 und 45 β . Sehr scharf unterschieden sich davon die Löhne der ungelerten Arbeiter, der Handlanger erhielt 5, 10 und 12 β . Auch hier kann man bis zu dem untersuchten Datum 1600 im Zusammenhang mit der Preisentwicklung ein allgemeines Ansteigen der nominellen Tagelöhne feststellen.

Sehr ergiebig sind auch die Aufstellungen des Andreas Danckers für den Schiffbau des Herzogs Adolf Friedrich II. von Mecklenburg 1617–20 in Wismar. Der Bildschnitzer Hans Boele erhielt für 6 geschnitzte Delphine je 8 β , „für einen großen Löwenkopf“ 1 Rtlr. usw. Auch die Säger, die im

⁴⁶ MLHA, *Acta Commercii* . . . , Vol. II. Fürstliche Handlung und Schiffahrt betreffend. Nr. 18.

⁴⁷ Ebenda: Nr. 3 „Geltausgabe“.

Januar 1617 Bäume zersägten, erhielten Stücklohn, so empfangen „4 Sagers van Swerin hebbe geschnedden 1 Bohm van 16 Elen und 5 quart dep, wer ieder Ele 6 Pf., negen Schnede durch thuth 3 Rtlr.“. 4 Säger aus Wismar, die einen Block von 16 Schuh zerschnitten, wurden mit 4 β je Schnitt bezahlt. Fastelabend 1617 wurde mit 4 Sägern aus Schwerin bedungen, 12 Bäume à 16 Schuh zu schneiden, pro Baum für 1 Rtlr. 8 β ⁴⁸.

Nach diesem Überblick über die Entwicklung der Löhne wäre es außerordentlich wichtig festzustellen, was der Zimmermann sich für diesen Tagelohn kaufen konnte, also den Reallohn zu bestimmen, d. h. den Preis der Arbeitskraft in ein Verhältnis zu den übrigen Waren, insbesondere den Lebensmitteln und wichtigsten Gebrauchsgütern, zu setzen⁴⁹. Wenn wir diesen Exkurs auf begrenztem Gebiet wagen, dann sind wir uns völlig der Schwierigkeit, um nicht zu sagen Unmöglichkeit, bewußt und überhören nicht die gewichtigen Bedenken anerkannter Autoritäten auf diesem komplizierten, noch kaum erschlossenen Gebiet⁵⁰. Als Grundlage dienen uns die Untersuchungen von E. Waschinski über: Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226—1864⁵¹, die für den Raum der bedeutendsten hansischen Städte anwendbar sind. Insbesondere werden wir die Kaufkraft der Löhne der Werkleute betrachten. Sie stellten das Gros der Schiffszimmerleute und standen in der Höhe ihres Lohnes zwischen Lehrknecht und Meister. Wir werden ferner den Kreis der Untersuchung einengen auf die Lübecker Werkleute, da Lübeck als anerkanntes Haupt der Hanse und Stätte eines bedeutenden Schiffbaus Anhalt sein kann für annähernd ähnliche Verhältnisse in den anderen Hansestädten. In Lübeck ist der Lohn der Schiffszimmerleute wesentlich höher gewesen als der anderer Handwerker. Während z. B. ab 1545 in den Baugewerben die Meister in der Sommerlohnzeit 12 Witten, die Gesellen 11 und die Lehrlinge 9 im 1. und 10 in den anderen Lehrjahren erhielten, also, da der Witte gleich 4 Pfennig oder $\frac{1}{3}$ β

⁴⁸ MLHA, Acta Commercii, Ausgabenrechnung des Andreas Dancker 1617.

⁴⁹ Vgl. Marx: Lohnarbeit und Kapital in Marx-Engels: Ausgewählte Schriften in 2 Bd., a. a. O., S. 82. Vgl. auch Kapitel I, S. 544, 577, 586.

⁵⁰ Vgl. Ferdinand Friedensburg: Die Münze in der Kulturgeschichte. Bln 1909, S. 99/100. F. kommt angesichts dieses Problems zu dem Schluß: „Ignorabimus“. A. Luschin v. Ebengreuth: Allgemeine Münzkunde und Geldgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit, 2. stark vermehrte Auflage, München und Bln 1926, S. 228/29 ff. Franz Lerner: Neue Beiträge zur Geschichte der Preise und Löhne in Deutschland, Holland und Italien. Vjrsschr. f. Soz. u. Wirtschaftsgesch., 39. Bd., 1952, S. 151—65.

⁵¹ Vgl. E. Waschinski: a. a. O., vgl. dazu die Besprechung von A. Düker in HGBll, 72. Jg., 1954, S. 116—19.

lüb. galt, 4 B, 3 B 8 Pf. bzw. 3 B verdienten⁵², erhielten in der gleichen Zeit im Schiffszimmererhandwerk die Meister 10 B, die Werkleute 8 B und die Lehrknechte 6 B⁵³, d. h. ein Lehrknecht bei den Schiffszimmerleuten verdiente noch die Hälfte mehr als der Maurermeister, Zimmermeister oder Dachdeckermeister. Auch als 1571 die Löhne im Baugewerbe erhöht wurden, so daß ein Meister jetzt 6 B, ein Geselle 5 B und ein Lehrling 4 B erhielt, hatte der Meister immer noch erst gerade den Stand des Lehrlings der Schiffszimmerer erreicht. Rechnen wir das nach E. Waschinski um, so verdiente etwa ein Maurermeister seit 1545 je Tag 5 RM (1937), ein Geselle 4,55 RM, ein Lehrling 3,75 RM. Ein Schiffszimmermeister erhielt dagegen 12,60, ein Werkmann 10 RM und ein Lehrknecht 7,50⁵⁴. Der Unterschied in den Löhnen erklärt sich daraus, daß die Schiffszimmerleute die Produzenten des wichtigsten hansischen Produktionsmittels, eben des Schiffes, waren und als Spezialisten höhere Löhne erhielten. 1621 wurde der Geldlohn in der Sommerlohnzeit für die Meister auf höchstens 16 B, für die Werkleute auf 14 B und für die Lehrknechte auf 9 B heraufgesetzt⁵⁵. Das sieht zunächst so aus, als ob der Lohn um mehr als die Hälfte gegenüber den Löhnen von 1560 gestiegen sei. In Wirklichkeit aber war der Wert des Geldes infolge der Preisrevolution seit der Mitte des 16. Jahrhunderts rapide gesunken. Hatte 1572, nach Waschinski, der Schilling noch den Wert von 1,25 RM (1937) gehabt, so betrug er 1621 nur noch 80 Pfennige; anstatt daß, wie nach der Summe zu urteilen, der Lohn der Werkleute sich um fast die Hälfte vermehrt hätte, war er nur um etwa $\frac{1}{10}$ gestiegen, nämlich von 10 RM auf 11,20 RM⁵⁶. 1642 wurde der Geldlohn nochmals erhöht und betrug nun, für den Sommerlohn gerechnet, für den Meister maximal 36 B, für den Werkmann 16 B, für den Lehrknecht im 1. Lehrjahr 12 B, im 2. Lehrjahr 16 B und im 3. Lehrjahr 20 B⁵⁷. Während sich also der Lohn des Meisters dem Gelde nach mehr als verdoppelt hatte, hatte die Lohnentwicklung den Werkmann nicht in dem gleichen Maße begünstigt, sondern wie wir sehen werden, sogar erheblich

⁵² Vgl. Wehrmann: a. a. O., S. 120/21. Zum „Witten“ vgl. W. Jesse: der Wendische Münzverein. Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Herausgegeben vom hansischen Geschichtsverein. Neue Folge, Bd. VI, Lübeck 1928, S. 87 f., ferner E. Waschinski: a. a. O., S. 19.

⁵³ Lübecker Schiffszimmererrolle von 1560.

⁵⁴ E. Waschinski: a. a. O., Tab. B. 4. Vgl. auch die Ausführungen Waschinskis S. 194 über die Währungskatastrophe seit 1545.

⁵⁵ HAL, Senatsakten, Schiffszimmerleute VIII/IX. Etzliche Punct . . ., 1621.

⁵⁶ Waschinski: a. a. O., Tab. B 5.

⁵⁷ HAL, Entwurf einer Rolle von 1642, Art. 3—6 und 9.

verschlechtert. Seit 1622 war der Wert des Schillings um mehr als die Hälfte, von 80 Pf. auf 38 Pf. gesunken⁵⁸. War der Lohn des Meisters 1621 16 β = 12,80 RM, so betrug er 1642 bei 36 β trotz des gesunkenen Werts des Geldes immer noch 13,68 RM, war also absolut gestiegen. Anders sah es dagegen bei den Werkleuten aus. Zwar hatte sich der Nominallohn von 14 auf 16 β erhöht, aber der Reallohn hatte sich von 11,20 auf 9,88 verringert⁵⁹ und war noch unter den Stand von 1560 gesunken. Das gleiche Ergebnis zeigt sich, wenn wir nach dem Vorbilde von Marx den durchschnittlichen Preis der Arbeit ermitteln, er ergibt sich, „indem man den durchschnittlichen Tageswert der Arbeitskraft durch die Stundenzahl des durchschnittlichen Arbeitstages dividiert“⁶⁰. Wie wir gesehen haben, stieg die Lohnsumme des Werkmanns von 8 β (1560) auf 14 β (1621) und schließlich auf 26 β (1642). Der übliche Arbeitstag — von 5—18 Uhr — zählte nach Abzug der Pausen, die wir als unbezahlt unterstellen, also 11 reine Arbeitsstunden. Danach hätte 1560 der Preis der Arbeitsstunde für den Werkmann 0,72 β = 8 Pf. = 0,80 RM, 1621 1,3 β = 1,01 RM und 1642 2,3 β = 0,73 RM betragen⁶¹. In der Zeit zwischen 1570 und 1642, als Handel und Schifffahrt nach Portugal und Spanien blühten und in der Spanienfahrt große Handelsgewinne erzielt wurden, hatten die Schiffbauer an dem Aufschwung der Seeschifffahrt und dem sich daraus ergebenden Wohlstand keinen Anteil, sondern ihre Lebenshaltung verschlechterte sich. Nun wird man natürlich sagen können, daß sich der Tagelohn für die Werkleute von 1560 bis 1621 aufwärtsentwickelt habe, von 8 auf 14 β je Tag und daß so die Schiffszimmerleute zwar einen bescheidenen, aber doch immerhin spürbaren Anteil an der allgemeinen Schifffahrtskonjunktur bekommen hätten. Dazu wäre zu sagen: während die Löhne dem Nennwert des Geldes nach um 25% stiegen, erhöhten sich die Preise der wichtigsten Nahrungsmittel, die den Wert der Arbeitskraft bestimmen⁶², teilweise um 100%, wie z. B. Hammelfleisch; Schweinefleisch stieg dagegen nur um 14%, die Butter aber um 67%, Roggen um 39%, Weizen um 43%. Insgesamt gesehen, stiegen die Preise der Lebensmittel um 57%, Prozentual also verbesserten sich die Lebenshaltungskosten gegenüber 1560 um 18%⁶³. Die Lohnerhöhung des Jahres 1621 fällt nicht zufällig mit dem Beginn einer neuen Konjunkturperiode in der Spanienfahrt zusammen. Die Reeder wußten

⁵⁸ Waschinski: a. a. O., Tab. B 6 und 6 a.

⁵⁹ Ebenda.

⁶⁰ K. Marx: Kapital I, S. 569.

⁶¹ Die Berechnungen nach E. Waschinski: a. a. O., Tab. B 4, 5, 6 a.

⁶² Marx: Kapital I, S. 544 ff.

⁶³ Waschinski: a. a. O., Tab. B 12.

sehr gut, warum sie gerade zu diesem Zeitpunkt sich bereit fanden, höhere Löhne zu zahlen. Sonst hätte nämlich die Gefahr bestanden, daß die Schiffszimmerleute sich anderswo Arbeit zu günstigeren Lohnbedingungen gesucht hätten und etwa nach Neustadt in Holstein und in andere Städte gewandert wären. Dabei darf auch nicht vergessen werden, daß 1601 alle Versuche der Schiffszimmerleute, bessere Löhne zu erhalten, rigoros unterdrückt wurden und sogar zur Aufhebung des Schiffbaueramts geführt hatten. Kurz, wie in der Zeit des entwickelten Kapitalismus waren Lohnverbesserungen immer erst das Ergebnis zäher Lohnkämpfe, die von Arbeitnehmern und Arbeitgebern mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln geführt wurden: Streiks, Verhinderung der Arbeit Fremder, Abwanderung von seiten der Schiffszimmerleute; Beschäftigung fremder Schiffszimmerleute, Androhung von empfindlichen Strafen, Legung der Arbeit und Aufhebung des Amts von seiten der Reeder und den Räten der Städte. Auch die Lohnerhöhung von 1642, die sich als Folge der rapide fortschreitenden Währungs- und Wirtschaftskrise als notwendig erwies, ist charakteristisch. Sie fällt zeitlich zusammen mit dem Abklingen der Konjunktur der Spanienfahrt in den Jahren 1629—1640/42 und dem Rückgang des Schiffbaus in Lübeck. Nach außen hat es den Anschein, als ob sich der Lohn beträchtlich erhöht habe, von 14 β auf 26 β = 88%, gleichzeitig aber erhöhten sich die Preise der wichtigsten Lebensmittel und Bedarfsgüter, insgesamt gesehen, um etwa 107%, d. h. gegenüber 1621 waren die Lebenshaltungskosten um 19% gestiegen. Die Preise für Rindfleisch erhöhten sich um etwa 98%, für Roggen und Weizen um durchschnittlich etwa 40%, für Butter um etwa 60%, für Schuhe um etwa 200%⁶⁴. Die Preise liefen also den Löhnen davon, und der Reallohn der Schiffszimmerleute verschlechterte sich. Auf der anderen Seite aber war es die Zeit, in der unternehmende Großreeder wie Joh. Fuchting, die Gebrüder von Dicke, David Lemke, Thomas Fredenhagen u. a. große Vermögen erwerben konnten⁶⁵.

So interessant es vielleicht wäre, einen Vergleich anzustellen zwischen dem Reallohn oder Lebensstandard eines Schiffszimmermanns von 1600 etwa und dem eines heutigen Werftarbeiters, so ist das doch einigermassen ausgeschlossen, dazu sind die allgemeinen gesellschaftlichen Verhältnisse zu verschieden. Eine Untersuchung darüber, was ein Schiffszimmermann sich um 1600 etwa für seinen Tagelohn kaufen konnte, würde, von den wichtigsten Lebensmitteln und Bedarfsgütern des täglichen Lebens her gesehen, sehr zugunsten des

⁶⁴ Waschinski: a. a. O., Tab. B 12. Vgl. auch i. a. die Ausführungen Waschinskis S. 30 ff.

⁶⁵ Vgl. S. 46 ff.

Werkmanns um 1600 ausfallen, der sich beispielsweise etwa 3 Gänse oder 5 Pfund Butter oder 200 Eier hätte kaufen können⁶⁶, aber dafür verfügt ein Rostocker Werftarbeiter heute über den gesamten gesellschaftlichen Reichtum in Gestalt von Sozialfürsorge, Kranken-, Invaliditäts- und Altersversorgung, über Schulen, Krankenhäuser usw., Institutionen, die ein Schiffszimmermann 1600 nicht besaß, deshalb würde ein Vergleich schließlich doch sehr zum Vorteil des Rostocker Werftarbeiters und seiner Kollegen in Stralsund und Wismar ausfallen.

Den Bau eines Schiffes in seinen einzelnen Entwicklungsstufen und mit seinen technischen Einzelheiten darzustellen, gehört nicht in das Gebiet des Historikers und bleibt besser dem Schiffbaufachmann überlassen. Er begann mit dem Strecken des Kiels auf dem Stapel, dem Einsetzen der Steven und des Spantengerüsts mit den Bodenwrangen und führte schließlich, nachdem die Inhölzer, die Balkweger, Knie, Deckbalken und Planken usw. verzimmert worden waren und die Außenhaut kalfatert war, zur Fertigstellung des Schiffsrumpfes. Die vier Hauptphasen im Schiffbau spiegeln sich in der Ratenzahlung der Baupreise wider. Die Arbeit des Schiffszimmermeisters wurde gewöhnlich in vier Raten gezahlt. Die 1. Rate, wenn der Kiel gestreckt und die Steven gerichtet, die 2. Rate, wenn das Inholz gefügt, die 3. Rate, wenn das Schiff geschlossen, und schließlich die letzte Rate, wenn das Schiff vom Stapel gelaufen war. Vor dem Stapellauf war der Meister verpflichtet, die Alterleute des Schiffbauamts, seine Kollegen und die Reeder und den Schiffer des Schiffes zur Besichtigung der Arbeit zu laden. War das Schiff ihrer Meinung nach ohne Tadel und gemäß der Baucerter gebaut, mußte der Schiffer einen Geldbetrag in die Büchse des Amtes stiften, fanden sich allerdings Fehler, mußte der Meister nicht nur Strafe bezahlen, sondern mußte u. U. sogar die Gesamtkosten tragen. War die Besichtigung zu aller Zufriedenheit ausgefallen, konnte das Schiff ablaufen. Wie heute, so war auch damals der Stapellauf ein aufregendes, aber zugleich freudig-festliches Ereignis. Zum ersten Mal sollte das Schiff, das soviel Überlegung, Geld und Arbeit gekostet hatte, dem Wasser anvertraut werden, das von nun an seine Heimat werden sollte. Der Stapellauf selbst barg noch manche Schwierigkeiten, aber langjährige Praxis und die Tradition von Generationen hatten bei den Schiffszimmerleuten eine solche Fertigkeit erzeugt, daß auch für die hansischen Schiffbauer die Feststellung N. Witsens zutrifft, der von seinen Landsleuten sagt, sie seien fast unfehlbar in der Kunst, Schiffe vom Stapel ablaufen zu lassen. Mit dem Stapellauf war allerdings die Arbeit noch nicht beendet. Nicht

⁶⁶ Vgl. etwa die Tab. B 5 bei Waschinski a. a. O.

selten kam es vor, daß ein Schiff nach dem Stapellauf nicht richtig im Wasser lag, sondern vorn oder achtern tiefer lag oder nach der einen oder anderen Seite überkrängte, oder, wie man sagte, vor- oder achterlastig war. Das war zuweilen in einer Zeit, da man Schiffe vornehmlich mit dem Beil machte, die Proportionen mit dem Auge oder nach Gutdünken des Meisters bemaß, den Raumgehalt nur abschätzte und schließlich das Schiffbauholz in einem vielfach sehr verschiedenen Grad der Trockenheit und Dichte verwendete, gar nicht zu vermeiden. Es blieb dann nichts anderes übrig, als das Schiff „lieklastig to maken“, indem man die Gleichlastigkeit durch entsprechende Belastung behelfsmäßig herstellte. So z. B. mußten die Jachtschiffe Herzog Adolf Friedrichs II. von Mecklenburg „lieklastig“ gemacht werden, wie die Abrechnungen des herzoglichen Konstablers Andreas Danckers beweisen.

Im allgemeinen aber war die Arbeit des Schiffszimmermanns mit dem Stapellauf beendet. Jetzt setzte die Tätigkeit des Schiffers, des Hauptbootsmanns und der Bootsleute ein, die das Schiff nun mit dem „laufenden Gut“, mit Takeln und Tauen, Blöcken und Segeln ausstatteten. Vielfach standen dafür auch besondere Takler zur Verfügung. War alles vollendet, konnte das Schiff seine Jungfernfahrt antreten und, mit Gütern beladen, „de soltene Sehe“ befahren. Mit ihm zogen die Sorgen, Wünsche und Hoffnungen seiner Reeder und all derjenigen, die sachlich und menschlich am Schiff und seiner Besatzung beteiligt waren. Es ist deshalb verständlich, daß das Schiff im Bewußtsein dieser Menschen wie ein lebendes Wesen umging, dem man auch Namen gab.

Bei diesen Schiffsnamen handelt es sich mitunter nicht nur um Mittel der Unterscheidung, sondern als eine Art magischer Beschwörung haben sie auch kulturhistorisches Interesse⁶⁷. Besonders beliebt waren Namen aus dem religiös-kirchlichen Bereich. Das ist charakteristisch für die gesellschaftlich-geistigen Verhältnisse dieser Zeit, in der die Religion noch eine überragende Bedeutung im Bewußtsein der Menschen besaß. Gottes- und Heiligennamen, Namen aus der biblischen Legende, erscheinen in großer Zahl: Jesus von Lübeck, Salvator, Santa Maria, Maria, Marienknecht, Mariendrache u. a. St. Matthäus, Jacobus, Johannes, Markus, Lucas, St. Jakob, St. Peter, St. Paulus, St. Andreas, St. Franciscus, St. Joseph, St. Nicolaus, St. Barbara, St. Katharinen u. a. Bei dieser Namengebung spielte der Gedanke, den besonderen Schutz der Heiligen für die Schiffe zu erwirken, eine große Rolle. Recht häufig werden auch biblische Gestalten als Namensgeber für die Schiffe

⁶⁷ Vgl. Walther Vogel: Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter in: Meereskunde. 6. Jg. 1912, H. 10.

benutzt: Adam, Eva, Adam und Eva, Abraham, Arche Noah, Moses, König David, König Salomo, Die heiligen drei Könige, Engel Gabriel, Engel Michael, Prophet Samuel, Josua, Jonas u. a. Manchmal tauchten auch so merkwürdige Namen auf wie: Drei Helden Davids, Daniel in der Löwengrube, König Salomonis erstes Gericht, die zebulonische Schreibfeder u. a. Neben diesen Namen waren auch Namen aus der Tier- und Pflanzenwelt, häufig mit den verschiedenartigsten Attributen versehen, sehr geschätzt: Falke, der vergoldete Falke, weiße, rote Falke, Habicht, Adler — so der berühmte „Adler von Lübeck“ — Kranich, Papagei, Nachtigal, Rabe, Pfau, Hahn usw. Auch hier haben natürlich magisch-aherläubische Vorstellungen eine Rolle gespielt. Man wollte den Schiffen vogelleichtes, windschnelles Segeln, Schönheit und Kühnheit wünschen. Wie die Vögel, so erfreuten sich auch Namen aus der Welt der Säugetiere großer Verbreitung: Büffelkopf, Elefant, Hirsch, Fuchs, Pferd, Hund, Kuh — hier sei die berühmte „Bunte Kuh“ erwähnt — usw. Hier war wohl der Gedanke an Kühnheit, Mut, Stärke, Ausdauer, Zähigkeit und Schnelligkeit usw. bei der Namengebung bestimmend. In diesem Zusammenhang waren auch Namen wie: Hoffnung (ein sehr beliebter Name), Liebe, Eintracht (auch latinisiert als Concordia), Frieden u. a. gebräuchlich. Da das Wasser das Element war, auf dem die Schiffe schwammen, lagen Namen von Fischen auf der Hand: Lachs, Hering, Makrele, Stockfisch u. a. Hier wünschte man den Schiffen die Gewandtheit und Seetüchtigkeit, wie sie die Fische besaßen, zu verleihen. Die Bedeutung der Gestirne für die Navigation, ihre Schönheit und ihre ruhige, stetige Bahn am Himmel lenkten auf Namen wie: Sonne, Mond, Halbmond, Morgenstern, Nordstern u. a. Namen wie Wapen von Hamburg, Wapen von Keulen, bezeichnen Schiffe, die Größe und Stärke ihrer Städte repräsentieren sollten⁶⁸.

So spiegelte sich in den Namen der Schiffe ein Teil des geistigen Lebens der Menschen dieser Zeit wider. Sie sind Ausdruck der liebevollen Sorge, mit der die Schiffer und Bootsleute, die Reeder und Kaufleute ihre Schiffe umgaben, sie von „ihrem“ Schiff sprechen ließen, als sei das Schiff ein lebendes Wesen, ein Freund und Gefährte. Doch gibt es hier zeitbedingte Moden:

⁶⁸ Die Namen der Schiffe wurden entnommen: E. Baasch: Ein Verzeichnis der hamburgischen Kauffahrteischiffe vom Jahre 1672, ZVHG, XV, 1910, S. 39 ff. Herbert Kloth: Lübecks Seekriegswesen in der Zeit des nordischen Siebenjährigen Krieges 1563–1570, S. 121 ff. und 325 ff., ZVLG, XXII, 1925; Ernst Schäfer: Internationaler Schiffsverkehr in Sevilla (Sanlucar) auf Grund einer spanischen Schifffahrtsstatistik vom Ende des 16. Jahrhunderts. HGBll, 59. Jg., 1934, S. 143 ff. Tab. S. 162–69 und Hermann Wätjen: Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtentfaltung. Abhandlungen zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte. Bd. II, Bln 1909, Beilage X, S. 392–414. Mitteilungen von Friedrich Prüser.

man kann an den Namen der Schiffe genau ablesen, aus welcher Kulturepoche sie stammen. Es gab in älterer Zeit aber auch viele Schiffe, besonders kleinere, die keinen Namen trugen und dann amtlich nur nach ihrem Schiffer benannt wurden.

Ergebnisse

Wenn wir nun, am Ende unserer Untersuchungen angelangt, einen Blick zurückwerfen, so scheint uns, daß die einseitig auf den hansischen Fernhändler, auf die führende Rolle des Handelskapitals ausgerichtete Konzeption Rörigs in ihrer Verallgemeinerung nicht aufrechterhalten werden kann. Den „hansischen Menschen“ in dieser idealistischen Verklärung hat es nicht gegeben. Rörig selbst hat den schroffen Gegensatz zwischen der führenden Fernhändlerschicht und den von ihnen ökonomisch und sozial beherrschten, handwerklich-plebejischen Schichten immer wieder betont, und nur im „wagenden Unternehmer“, im starken Individuum, die Verkörperung dessen gesehen, was wir „hansisch“ nennen. Die Hanse selbst nur als einen „Personenverband fernhändlerischer Unternehmerkräfte“ zu begreifen, geht im Wesen der Hanse vorbei. Wie wir schon einleitend sagten, war die führende, progressive Rolle des hansischen Fernhändlers, anregend und organisierend auf die Produktion des Ostseeraums zu wirken, nur möglich, weil sie auf einem breiten, produktiven Fundament, der Arbeit unzähliger, namenloser Handwerker, Fischer und Seeleute gipfelte. Wir glauben weiter nachgewiesen zu haben, daß auch im 16. und 17. Jahrhundert der wagende Unternehmungsgeist so robust und gesund wie ehemals in der Blütezeit gewesen ist, daß gerade die führenden Ratsgeschlechter und Großkaufmannsfamilien in der Spanien- und Portugalfahrt, im Mittelmeer und in Grönland, ja bis nach Brasilien eine erstaunliche Aktivität entwickelt haben. Von einem Rentnertum, von einem „Kleinerwerden des hansischen Menschen“ ist nicht allzuviel zu spüren. Wem freilich die Hanse identisch ist mit Seeherrschaft und Verkehrs- und Handelsmonopol, mit ökonomisch-politischer Unterwerfung und rücksichtslosem Unternehmertum, dem mußte allerdings das 16. und 17. Jahrhundert als eine Zeit des Niedergangs und Zerfalls erscheinen, wer aber hansischen Geist begreift als wagende Unternehmung, emsige Tätigkeit im freien und friedlichen Wettstreit der seefahrenden Nationen, der wird der Hanse des 16. und 17. Jahrhunderts eine achtenswerte Stellung nicht abstreiten können. Dieser eigentümlich lockere, zunehmend von einander

widerstreitenden Wirtschaftsinteressen zersetzte Städteverband, eingebettet in ein feudal-partikularisch organisiertes Hinterland, mußte bei dem Fehlen eines national geeinten deutschen Reiches als Rückhalt notwendig den aufkommenden, zentralgelenkten west- und nordeuropäischen Staaten unterliegen. Keineswegs aber war damit „der Name der Hanse aus den Listen der auf dem Meer geltenden Mächte ausgelöscht“. Des weiteren glauben wir, die ökonomischen und sozialen Bedingungen gezeigt zu haben, unter denen das Schiff entstand. Wir hoffen, ein wenig hineingeleuchtet zu haben in den Werkalltag und das Leben der Schiffszimmerleute, deren Hände die Schiffe bauten, den Stolz und die Hoffnung der Bürger der Hansestädte. Der Schiffbau selbst, so zeigte sich, ist in der Hansestadt das Handwerk, an dem sich wohl am frühesten der Übergang von der zünftlerischen zur kapitalistischen Produktionsweise nachweisen läßt. Die Ursache dafür liegt nicht zuletzt darin, daß, wie kein anderes Handwerk, der Schiffbau unter den unmittelbaren Einfluß des Kaufmannskapitals geriet, der Schiffbauer zum hezahlten Lohnarbeiter des kaufmännischen Reeders wurde. Die Wandlung des Schiffsherrn zum Schiffer findet im Bereich der Produktion ihre Parallele. Wenn sich im Holzschiffbau selbst die industrielle Bauweise nicht so durchsetzte wie im Eisenschiffbau, sondern immer starke, ursprünglich handwerklichen Reste beibehielt, so liegt das daran, daß der Schiffszimmermann immer Handwerker blieb und das Schiff nach handwerklichen Methoden und Prinzipien baute. Es konnte ferner gezeigt werden, daß am Bau eines Schiffes praktisch die Bürger der gesamten Stadt in irgendeiner Form, sei es als Reeder, als Materiallieferanten oder als Handwerker verschiedenster Berufe beteiligt waren, daß der Schiffbau dieser Zeit bereits ein Muster gesellschaftlicher Arbeit darstellt. Die Schiffsdarstellungen in den Siegeln vieler Hansestädte sind mehr als nur bloßer Schmuck oder Objekte künstlerischer Gestaltung: sie stehen als Symbol für die Hanse.

ANHANG

Nr. I

VERGLEICH DER ANGABEN ÜBER SCHIFFSNEUBAUTEN

Zugrundegelegt wurden:

- I. Aufstellung der Dröge (H. A. Lübeck, Senatsakten—Ämter SZL 9)
 II. Aufstellung der Kämmererei (H. A. Lübeck, Senatsakten—Ämter SZL 9)
 III. E. Baasch: Beiträge S. 46 ff. (nach den Lübecker Lastadienbüchern)

Jahres- zahl	I	II	III	Lastenzahl	
				a) Dröge	b) Lastadienbuch
1641	20	15	288	1507	1919
1642	29	33	30	1493	2124
1643	34	19	28	2286	1826
1644	26	19	18	1534	1307
1645	26	27	24	1854	1711
1646	19	19	18	1388	1299
1647	17	14	12	1346	801
1648	8	9	9	545	532
1649	8	11	13	456	1121
1650	17	16	15	1347	968
1651	13	13	9	840	449
1652	10	9	8	567	499
1653	8	15	16	485	1464
1654	13	6	3	1434	265
1655	11	14	11	994	1017
1656	13	13	13	711	718
1657	12	11	11	606	529
1658	18	16	14	925	690
1659	16	16	16	900	900
1660	13	14	13	641	691
1661	12	9	9	807	517
1662	22	10	10	667	457
1663	7	6	6	386	268
1664	8	5	6	305	264
1665	10	3	3	476	138
1666	9	5	6	695	401
1667	9	2	3	759	345
1668	14	13	13	1101	1065
1669	13	11	12	1001	989
1670	9	6	7	630	428
1671	6	5	5	403	349
1672	4	4	4	469	469
1673	7	7	7	745	745

Jahres- zahl	I	II	III	Lastenzahl	
				a) Dröge	b) Lastadienbuch
1674	12	12	12	946	946
1675	17	15	17	1713	1722
1676	13	12	12	939	809
1677	4	4	6	199	330
1678	9	8	6	655	500
1679	9	7	9	618	618
1680	9	8	7	382	298
1681	10	9	9	541	466
1682	1	3	3	—	96
1683	4	4	4	130	170
1684	3	4	4	91	126
1685	4	2	2	168	101
1686	4	3	3	151	126
1687	4	4	4	362	362
1688	4	4	4	140	140
1689	3	2	2	139	64
1690	11	10	10	760	631
1691	9	9	9	782	782
1692	13	10	10	935	610
1693	16	16	16	1249	1250
1694	14	14	14	1423	1423
1695	12	12	12	807	807
1696	14	14	14	735	735
1697	14	13	13	767	749
1698	5	5	5	184	184
1699	8	9	9	231	240
1700	5	5	5	387	387
1701	7	7	7	158	158
1702	4	4	4	82	82
1703	3	3	3	62	62
1704	3	3	3	373	359
1705	5	4	5	371	362
1706	8	9	9	341	478
1707	14	12	13	838	695
1708	11	13	13	125	503
1709	12	12	11	378	342
1710	12	11	12	693	693
1711	11	21	11	720	740
1712	12	14	14	604	674
1713	15	15	15	913	801
1714	10	10	10	687	687
1715	7	12	8	442	439
1716	5	4	4	226	161
1717	7	7	7	245	245

Jahres- zahl	I	II	III	Lastenzahl	
				a) Dröge	b) Lastdienbuch
1718	4	4	4	72	192
1719	6	8	7	347	366
1720	9	11	9	386	397
1721	11	16	8	387	310
1722	8	8	8	406	406
1723	14	16	15	559	671
1724	11	8	9	517	388
1725	15	18	18	814	847
1726	19	20	19	844	836
1727	22	24	22	1273	1229
1728	10	10	8	356	330
1729	6	7	7	388	416
1730	8	8	7	608	599
1731	10	10	9	729	724
1732	12	12	9	595	565
1733	8	11	8	609	582
1734	6	6	4	177	163
1735	8	11	8	582	555
1736	7	16	7	609	581
1737	10	11	11	595	663
1738	15	14	14	1005	937
1739	11	12	12	585	585
1740	8	9	8	513	497
1741	13	9	13	918	906
1742	12	13	12	1057	1047
1743	18	17	18	1264	1260
1744	13	14	13	805	795
1745	17	16	16	950	942
1746	11	11	11	697	695
1747	17	17	16	1201	1193
1748	9	8	8	457	452
1749	10	10	10	557	557
1750	11	11	12	609	675
1751	10	9	9	610	554
1752	6	6	6	512	512
1753	7	8	8	514	549
1754	9	9	8	596	647
1755	10	10	9	450	499
1756	5	5	3	260	114
1757	6	8	6	314	295
1758	2	2	2	100	92
1759	7	8	7	500	500
1760	5	10	9	414	716
1761	10	6	7	655	402

Jahres- zahl	I	II	III	Lastenzahl	
				a) Dröge	b) Lastadienbuch
1762	12	11	11	745	693
1763	16	16	15	816	802
1764	7	8	8	443	509
1765	6	5	5	314	248
1766	4	5	4	226	226
1767	4	4	4	263	287
1768	2	2	1	113	78
1769	1	1	verlängt	11	—
1770	3	4	4	152	208
1771	2	2	1	118	62
1772	6	6	2	166	116
1773	5	3	2	230	110
1774	4	4	2	133	115
1775	1	1	1	54	54
1776	5	5	4	224	215
1777	—	3	3	185	185
1778	—	5	4	—	251
1779	4	4	4	286	286
1780	3	6	4	194	252
1781	—	8	7	—	466
1782	—	1	8	—	464

Nr. II

VERZEICHNIS DER 1641—1782 IN LÜBECK ERBAUTEN SCHIFFE

Auszug derer Schiffe welche von Jahr zu Jahr erbauet sind

Anfangen Ao 1641 den 18. May bis 16. 9br

(Senatsakten, Interna — Ämter — Schiffszimmerleute 9 fasc. Z. von der Cämmerey)

<i>Jahres-</i> <i>zahl</i>	<i>Schiffe</i>	<i>Jahres-</i> <i>zahl</i>	<i>Schiffe</i>	<i>Jahres-</i> <i>zahl</i>	<i>Schiffe</i>
1641	15	1691	9	1741	9
1642	33	1692	10	1742	13
1643	19	1693	16	1743	17
1644	19	1694	14	1744	14
1645	27	1695	12	1745	16
1646	19	1696	14	1746	11
1647	14	1697	13	1747	17
1648	9	1698	5	1748	8
1649	11	1699	9	1749	10
1650	16	1700	5	1750	11
1651	13	1701	7	1751	9
1652	9	1702	4	1752	6
1653	15	1703	3	1753	8
1654	6	1704	3	1754	9
1655	14	1705	4	1755	10
1656	13	1706	9	1756	5
1657	11	1707	12	1757	8
1658	16	1708	13	1758	2
1659	16	1709	12	1759	8
1660	14	1710	11	1760	10
1661	9	1711	21	1761	6
1662	10	1712	14	1762	11
1663	6	1713	15	1763	16
1664	5	1714	10	1764	8
1665	3	1715	12	1765	5
1666	5	1716	4	1766	5
1667	2	1717	7	1767	4
1668	13	1718	4	1768	2
1669	11	1719	8	1769	1
1670	6	1720	11	1770	4
1671	5	1721	10	1771	2
1672	4	1722	8	1772	6
1673	7	1723	16	1773	3

<i>Jahreszahl</i>	<i>Schiffe</i>	<i>Jahreszahl</i>	<i>Schiffe</i>	<i>Jahreszahl</i>	<i>Schiffe</i>
1674	12	1724	8	1774	4
1675	15	1725	18	1775	1
1676	12	1726	20	1776	5
1677	4	1727	24	1777	3
1678	8	1728	10	1778	5
1679	7	1729	7	1779	4
1680	8	1730	8	1780	6
1681	9	1731	10	1781	8
1682	3	1732	12	1782	1
1683	4	1733	11		
1684	4	1734	6		
1685	2	1735	11		
1686	3	1736	10		
1687	4	1737	11		
1688	4	1738	14		
1689	2	1739	12		
1690	10	1740	9		

506

526

311

Insgesamt 1343 Schiffe.

Nr. III

BEISPIELE FÜR DIE GEMEINSCHAFTSREEDEREI
DER LÜBECKER RATSGESCHLECHTER

(nach dem Lübecker Lastadienbuch)

4. Sept. 1621 sagt Schiffer Sebolt Simes ein Schiff an von 40 Ellen Kiel, Zimmermeister Hans Lange (140 Lasten).

Seine Reeder:	Frederick von Stiten	1/16
	Dirick Kerkring	1/6
	Cordt thor Helle	1/16
	Wilhelm von Gore	1/16
	Paul Wubking	1/16
	Johan Luders	1/16
	Hinrich Westke	1/8
	Johan vom Dike	1/16
	Harm Kampferbeke	1/16
	Daniel Fischer	1/16
	Hanß Brandes	1/16
	Jörg Bartels	1/8
	Hans Gouenwoldt	1/16
	Der Schiffer	1/16

Am 4. Okt. 1621 sagt Schiffer Jorgen Hartig mit seinen Reedern:

Fredrick Karckringh
Hanß Spangenbarck
Frederick von Stiten
Paul Wubking
Hanß Brandes
Harmen Kampferbeke
Johann v. Dicke

ein Schiff von 40 Ellen Kiel an. Zimmermann ist Marten Rampe (Imann) „150 Last grodt“.

Am 23. Mai 1622 macht Schiffer j. H. das Schiff frei.

Friedrich Kerking	1/8
Wilhelm von Goren	1/8
Friedrich von Stiten	1/8
Hans Spangenberg	1/8
Paul Wibeking	1/6
Johann von Dicke	1/8
Tonnies Brand	1/16
Hans Fromwoldt	1/16
Harmen Kampferbeke	1/16
Hans Maier	1/16
D. Kerkring	1/8

Anno 1622 den 22. Octob. haben sich die Redere Scip: Tomas Clawessen ingestellt, und berichte, alse erstlichen das Friedrich von Stiten in das gudte Schiffgebuh hett:

		1/16 Part
	Hinz	1/16
	Friedrich Kerkringh	1/8
	Hinrich Westfinck	1/16
	Clawes Schmidt	1/16
	Tomas Clawessen	1/16
	Dirick Kerkringh	1/8
	Joachim Warmböke	1/16
	Pawl Wibekingk	1/8
	Wilhelm von Gorn	1/16 Part hat
gegeben 36 6 B,	Johan Tiessen	1/16
	Petter Hakes	1/16
	Jacob Herwegk	1/16

Baumeister Hinrik Schell.

16. Juni 1622 sagt Schiffer Peter Meier an, daß er ein Schiff von 40 Ellen bei Schiffszimmermeister Jorgen Wolgaste aufsetzen will.

Seine Reeder sind:	Heinrich Lüders	1/8
	Borchart Lüders	1/8
	Johann Lüders	1/4
	Frederik von Stiten	1/8
	Wilhelm von Goren	1/8
	Trines Rodde	1/8
	Ewert Schröder	1/16
	Schiffer P. Meier	1/16

110 Lasten.

Ao 1630 den July hat Schiffer Matthias Notke ein Schiff angesagt von 48 Ell Kihl. Der Zimmermeister Jürgen Koch. In diesem Schiff sind Rehders:

	H. Hartwig von Stiten	1/16
	H. Johan Fuchting	1/8
	H. Jorgen Lengerick	1/16
	Wilm von Goren	1/16
	Jacob Kuwes	1/8
	Herman Campferbeke	1/16
	Harmen Elsetwig	1/8
	Clawes Brüning	1/16
	Johan von Dicke	1/16
	Hinrich von Collen	1/16
	Hans Staulnow	1/32
	Matthias Wbeike	5/32

ist von 190 Last thuet 64 Mr. 2 B.

Nr. IV

PARTEN DER FAMILIE VON DICKE

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Mitreeder (in Auswahl)</i>
1.	Rotger von Dicke	10. 4. 1597	50	Heinrich Lüders, Jochim Riberch
2.	Rotger von Dicke	20. 6. 97	50	Heinrich Lüder, Jochim Riberch und Schiffer
3.	Rotger von Dicke	30. 3. 99	35	Hans Finhagen, Dit- rich Holingk
4.	Rotger von Dicke	17. 7. 1600	160	H. Hennig Parchim, Jürgen Pavelßen, Hans Tüngel, Hart- wich v. Stiten u. a.
5.	Rotger von Dicke	7. 8. 00	130	Paul Kerkring, H. Jochim Wibbeking, H. Heinrich Pasche, Paul Wibbeking u. a.
6.	Rotger von Dicke	2. 4. 01	150	5 Mitreeder
7.	Rotger von Dicke	8. 12. 01	145	Hans Tüngel, Jürgen Pavelßen, Hartwich von Stiten, Johann von Goren u. a.
8.	Rotger von Dicke	14. 6. 04	35	Melchior von Dicke, Hans Finhagen
9.	Rotger von Dicke	8. 10. 04	80	Hans Finhagen, Adolf Rodde, Hinrich Lüders
10.	Rotger von Dicke	11. 11. 05	55	Hans Finhagen u. a.
11.	Rotger von Dicke	Anf. Dez. 04	25	Christof und Hans Fuchting
12.	Rotger von Dicke	17. 10. 05	90	Hans Finhagen, Adolf Rodde, Paul von Sti- ten u. a.
13.	Rotger von Dicke	27. 11. 06	55	H. Heinrich Pasche, Adolf Rodde u. a.
14.	Melchior von Dicke	26. 11. 07	45	Cordt von Dicke
15.	Melchior von Dicke	7. 4. 08	90	4 Mitreeder

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Mitreeder (in Auswahl)</i>
16.	Rotger von Dicke	21. 7. 1608	140	H. Heinrich Pasche, Paul, Friedrich und Heinrich Kerkring, Paul Wibbeking
17.	Rotger von Dicke	27. 10. 08	60	H. Johann Finhagen, Aleff Rodde
18.	Rotger von Dicke	3. 4. 09	40	1 Mitreeder und Schiffer
19.	Melchior von Dicke	28. 10. 09	45	2 Mitreeder und Schiffer
20.	Joachim von Dicke	29. 1. 20	30	3 Mitreeder
21.	Rotger von Dicke	7. 6. 10	26	Cordt und Melchior von Dicke
22.	Melchior von Dicke	18. 10. 10	100	M. v. D. Einzelreeder
23.	Melchior von Dicke	25. 10. 10	30	1 Mitreeder und Schiffer
24.	Rotger von Dicke	14. 3. 11	80	5 Mitreeder und Schiffer
25.	Melchior von Dicke	6. 6. 11	40	1 Mitreeder
26.	Rotger von Dicke	13. 6. 11	26 K	Adolf Rodde und 3 Mitreeder
27.	Rotger von Dicke	15. 7. 11	110	Hans Tüngel, Jürgen Paulsen, Heinrich Kerkring, Hartwich von Stiten
28.	Rotger von Dicke	28. 11. 11	35	David Lemcke, Adolf Rodde, Hans Fuch- ting, Adolf Rodde, Anton Paschen
29.	Rotger von Dicke	9. 7. 12	45	Melchior und Cordt von Dicke
30.	Melchior von Dicke	10. 8. 12	60	2 Mitreeder
31.	Rotger von Dicke	9. 12	120	Adolf Rodde, Hin- rich und Borchert Lü- ders, Melchior von Dicke und 2 Mit- reeder
32.	Rotger von Dicke	16. 11. 13	20	Alleinreeder
33.	Rotger von Dicke	27. 1. 14	30	1 Mitreeder
34.	Rotger von Dicke	3. 5. 14	40	1 Mitreeder und Schiffer
35.	Rotger von Dicke	16. 6. 14	17	Cordt von Dicke und Schiffer

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Mitreeder (in Auswahl)</i>
36.	Cordt von Dicke	15. 12. 1614	20	Alleinreeder und Schiffer
37.	Rotger von Dicke	27. 7. 15	30	Cordt von Dicke, 1 Mitreeder und Schiffer
38.	Rotger von Dicke	27. 7. 15	36	2 Mitreeder und Schiffer
39.	Rotger von Dicke	3. 8. 15	35	Melchior von Dicke, 1 Mitreeder und Schiffer
40.	Rotger von Dicke	24. 8. 15	35	1 Mitreeder
41.	Melchior von Dicke	8. 2. 16	30	2 Mitreeder
42.	Melchior von Dicke	15. 2. 16	30	2 Mitreeder
43.	Rotger von Dicke	30. 4. 16	90	H. Johann Finhagen, H. Adolf Rodde, Hans Fuchting, Melchior v. Dicke
44.	Rotger von Dicke	23. 1. 17	50	H. Johann Finhagen, Johann von Dicke, Heinrich Wedingk- (husen)
45.	Rotger von Dicke	13. 2. 17	40	Heinrich Wedingk- husen und Schiffer
46.	Melchior von Dicke	13. 3. 17	40	Johann von Dicke und 2 Mitreeder
47.	Johann von Dicke	10. 7. 17	95	Hans Fuchting, Hermann Kampfer- beke und 2 Mitreeder
48.	Melchior von Dicke	9. 12. 17	100	7 Mitreeder
49.	Rotger von Dicke	9. 7. 18	40	Cordt und Melchior von Dicke
50.	Rotger von Dicke	17. 2. 19	50	4 Mitreeder
51.	Johann von Dicke	4. 3. 19	45	Hermann Kampfer- beke und 2 Mitreeder
52.	Rotger von Dicke	27. 5. 19	45	4 Mitreeder u. a. Heinrich Weding- husen
53.	Rotger von Dicke	26. 8. 19	10	Alleinreeder
54.	Rotger von Dicke	27. 5. 19	50	3 Mitreeder
55.	Melchior von Dicke	22. 7. 19	30	Alleinreeder
56.	Melchior von Dicke	19. 8. 19	10K	2 Mitreeder
57.	Melchior von Dicke	5. 2. 20	36	H. Johann Finhagen. Rotger von Dicke,

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Mitreeder (in Auswahl)</i>
58.	Rotger von Dicke	12. 10. 1619	65	Borchert Lüders und Schiffer Hans Fuchting, David Lemcke, Friedrich Goessen
59.	Rotger von Dicke	4. 1. 20	35	2 Mitreeder
60.	Johann von Dicke	6. 8. 20	65	2 Mitreeder
61.	Rotger von Dicke	30. 5. 20	60	4 Mitreeder und Catarina Rodde, Hans Fuchting
62.	Rotger von Dicke	30. 5. 20	50	4 Mitreeder
63.	Melchior von Dicke	1. 6. 20	40	3 Mitreeder
64.	Melchior von Dicke	28. 3. 20	45	Cordt von Dicke, H. Jürgen Paulsen, Johann Cernitz und Schiffer
65.	Johann von Dicke	25. 7. 20	70	David Lemcke und 2 Mitreeder
66.	Johann von Dicke	25. 7. 20	80	David Lemcke, Her- mann Kampferbeke, Borchert Lüders und 2 Mitreeder
67.	Johann von Dicke	14. 9. 20	70	Rotger von Dicke, Dietrich Kerkring und 3 Mitreeder
68.	Melchior von Dicke	19. 10. 20	45	3 Mitreeder
69.	Johann von Dicke	7. 11. 20	65	Hermann Kampfer- beke, Catrina Rodde und 3 Mitreeder
70.	Melchior von Dicke	16. 2. 21	70	5 Mitreeder
71.	Johann von Dicke	4. 9. 21	150	Friedrich Kerkring, Friedrich von Stiten, Hans Spangenberg, Wilhelm von Goren, Paul Wibbeking, Tönnies Brandes, Hans Groenewoldt, Hermann Kampfer- beke, Hans Meier, Friedrich Kerkring
72.	Johann von Dicke	4. 9. 21	140	Friedrich von Stiten, Dietrich Kerkring,

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Mitreeder (in Auswahl)</i>
				Cordt thor Helle, Wilhelm von Gore, Paul Wibbeking, Johann Lüders, Hin- rich Wedinghusen, Harm Kampferbeke, David Fischer, Hans Brandes, Jürgen Bartels, Hans Grevenwoldt
73.	Johann von Dicke	13. 10. 1621	110	Friedrich Kerkring, Hinrich Weding- husen, Hans Schiller, David Fischer, Her- mann Kampferbeke, Hans Finhagen, Dietrich Kaler
74.	Rotger von Dicke	25. 2. 22	65	Hans Fuchting, Johann von Dicke und 1 Mitreeder
75.	Johann von Dicke	4. 4. 22	40	Hinrich und Lorenz 5 Mitreeder u. a. Wedinghusen
76.	Melchior von Dicke	7. 5. 22	55	5 Mitreeder
77.	Johann von Dicke	3. 9. 22	90	Hans Finhagen, Heinrich von Stiten, Wilm von Goren, Harm von Elswich, Johann Lüders und 1 Mitreeder
78.	Melchior von Dicke	7. 9. 22	55	Hans Fuchting, Tönnies Smidt
79.	Johann von Dicke	3. 10. 22	60	8 Mitreeder
80.	Melchior von Dicke	19. 10. 22	90	5 Mitreeder
81.	Johann von Dicke	6. 2. 23	45	Rotger von Dicke, Dietrich Kerkring, Paul Wibbeking und 4 Mitreeder
82.	Rotger von Dicke	2. 1. 23	70	Hans Fuchting, Dietrich Kerkring, Hermann von Els- wich und 2 Mitreeder

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Mitreeder (in Auswahl)</i>
83.	Melchior von Dicke	1. 1623	45	Hermann von Elswich, Trines Rodde und 3 Mitreeder
84.	Melchior von Dicke	26. 8. 23	60	4 Mitreeder
85.	Melchior von Dicke	23. 10. 23	40	und Schiffer
86.	Rotger von Dicke	28. 10. 23	35	4 Mitreeder
87.	Rotger von Dicke	21. 10. 24	50	Hans Finhagen R. v. D. Schwieger- sohn), Hans Fuchting und 2 Mitreeder
88.	Rotger von Dicke	Anno 26	55	Hans Finhagen, Hans Fuchting, Paul Wibbeking und 2 Mitreeder
89.	Johann von Dicke	10. 8. 26	50	Melchior von Dicke und 4 Mitreeder
90.	Melchior von Dicke	24. 5. 27	180	15 Mitreeder
91.	Johann von Dicke	21. 8. 27	110	7 Mitreeder
92.	Johann von Dicke	10. 1. 28	160	Rotger von Dicke, Hans Finhagen, Hans Fuchting, Trines Rodde, Paul Wibbeking und 4 Mitreeder
93.	Johann von Dicke	21. 8. 28	300	Johann Fuchting 3/32, Rotger von Dicke 1/16, Hans Vinhagen 1/16, Paul Wibbeking 1/16 und 7 Mitreeder, darunter der Schiffer Klaus Bonhoff 1/8 P.
94.	Johann von Dicke	28. 8. 28	50	3 Mitreeder
95.	Melchior von Dicke	21. 10. 29	50	3 Mitreeder
96.	Rotger von Dicke	19. 1. 29	40	Jochen Finhagen und 2 Mitreeder
97.	Johann von Dicke	5. 3. 29	160	und Jochen Fuchting Jürgen von Langerke, Harm Kampferbeke, Hermann von Elswich und 5 Mitreeder
98.	Melchior von Dicke	15. 7. 30	60	7 Mitreeder

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Mitreeder (in Auswahl)</i>
99.	Melchior von Dicke	23. 11. 1630	60	H. Jürgen Paulsen, Bockel von Santen und 2 Mitreeder
100.	Johann von Dicke	18. 1. 31	120	Hermann von Elset- wig, Hermann Kampferbeke und 5 Mitreeder
101.	Rotger von Dicke	8. 2. 32	40	Johann von Dicke und 4 Mitreeder
102.	Melchior von Dicke	18. 10. 32	50	1/2 P. Melchior von Dicke jun. und 3 Mitreeder
103.	Melchior von Dicke	5. 12. 32	60	4 Mitreeder
104.	Rotger von Dicke	15. 1. 33	200	Johann von Dicke, Hans Finhagen, Matthias Rodde und 2 Mitreeder
105.	Johann von Dicke	12. 9. 33	60	Hermann Kampfer- beke, Cort von Wangersen und 3 Mitreeder
106.	Johann von Dicke	27. 3. 34	60	H. Johann Fuchting, Rotger von Dicke, Hans Finhagen und Schiffer
107.	Johann von Dicke	5. 6. 34	50	Hans und Hinrich Finhagen und Schiffer
108.	Cordt von Dicke	28. 8. 34	46	5 Mitreeder
109.	Johann von Dicke	30. 7. 35	150	David Lemcke und 9 Mitreeder
110.	Johann von Dicke	17. 9. 35	170	H. Johann Fuchting und 11 Mitreeder
111.	Johann von Dicke	24. 11. 35	160	Hermann Kampfer- beke und 5 Mitreeder
112.	Johann von Dicke	15. 3. 36	35	Melchior von Dicke und 2 Mitreeder
113.	Johann von Dicke	20. 4. 37	120	Hinrich von Stiten und 7 Mitreeder
114.	Johann von Dicke	1. 8. 37	70	Rotger von Dicke, H. Johann Finhagen und 3 Mitreeder

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Mitreeder (in Auswahl)</i>
115.	Johann von Dicke jun.	7. 11. 1637		Melchior von Dicke und 4 Mitreeder
116.	Johann von Dicke	24. 3. 38	70	Hinrich von Stiten, Hinrich Kerkring und 6 Mitreeder
117.	Johann von Dicke	8. 10. 38	90	Mattheus Rode, Johann Finhagen
118.	Johann von Dicke	20. 6. 39	130	H. Johann Finhagen, Matthias Rodde und 6 Mitreeder
119.	Cordt von Dicke	11. 7. 39	45	und 3 Mitreeder
120.	Rotger von Dicke jun.	26. 9. 40	130	Matthias Rodde, Johann Fuchting und 6 Mitreeder
121.	Johann von Dicke	19. 11. 40		H. Johann Finhagen und 5 Mitreeder
122.	H. Johann von Dicke	15. 2. 41	160	Bochel von Santen und 3 Mitreeder

Nicht in allen Fällen finden wir im Lastadienbuch die Anzahl der Lasten angegeben, sondern nur die Länge des Kiels. Immer da, wo nur die Kiellänge angegeben ist, setzen wir im Folgenden hinter die Zahl der angegebenen Füße ein K.

Nr. V

HERR JOHANN FINHAGEN (VINHAGEN)

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Johann Finhagen	14. 6. 1604	35
2.	Johann Finhagen	30. 4. 16	90
3.	Johann Finhagen	23. 1. 17	50
4.	Johann Finhagen	24. 1. 17	50
5.	Johann Finhagen	5. 2. 20	36
6.	Johann Finhagen	13. 11. 21	110
7.	Johann Finhagen	3. 11. 22	90
8.	Johann Finhagen	1626	55
9.	Johann Finhagen	10. 1. 28	160
10.	Johann Finhagen	5. 2. 28	35
11.	Johann Finhagen	14. 1. 29	40
12.	Johann Finhagen	15. 7. 30	50
13.	Johann Finhagen	17. 1. 33	100
14.	Johann Finhagen	9. 5. 33	48 K
		17. 3. 34	60
15.	Johann Finhagen	5. 6. 34	50
16.	Johann Finhagen	2. 7. 34	55
17.	Johann Finhagen	4. 10. 39	90
18.	Johann Finhagen	20. 6. 39	130
19.	Johann Finhagen	1. 9. 40	60
20.	Johann Finhagen	19. 11. 40	68

Nr. VI

HANS TÜNGEL

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Hans Tüngel	15. 6. 1597	150
2.	Hans Tüngel	20. 6. 98	150
3.	Hans Tüngel	28. 8. 98	100
4.	Hans Tüngel	30. 3. 99	150
5.	Hans Tüngel	30. 3. 99	130
6.	Hans Tüngel	8. 3. 1600	180
7.	Hans Tüngel	6. 8. 01	220
8.	Hans Tüngel	9. 3. 01	160

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
9.	Hans Tüngel	2. 5. 1603	130
10.	Hans Tüngel	17. 5. 02	145
11.	Hans Tüngel	16. 4. 02	140
12.	Hans Tüngel	6. 3. 09	30
13.	Hans Tüngel	14. 9. 09	140
14.	Hans Tüngel	14. 9. 09	45
15.	Hans Tüngel	21. 8. 09	45
16.	Hans Tüngel	15. 3. 10	40
17.	Hans Tüngel	13. 8. 12	110

Nr. VII

JOHANN FUCHTING

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Datum</i>	<i>Schiffer</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Part</i>
1.	30. April 1618	Christoffer Doesk	36 EK	
2.	12. Mai 1619	Klauß Bebeß	40	
3.	14. Januar 19	Johann Hanckell	50	
4.	22. April 1619	Bartelt Bartelsen	45	
5.	14. Sept. 1619	Christoffer Doesk	30	
6.	12. Oktober 1619	Arent Paulsen	65	
7.	30. Mai 1620	Jochim Kaele	60	
8.	19. Oktober 1620	Jochim Werdemann	60	
9.	31. Januar 1621	Claws Bonsäck	35	
10.	16. März 1621	Peter Rode	40	
11.	29. Mai 1621	Hinrich Rump	95	1/8
12.	21. Juni 1621	Hans Manke	30	1/2
13.	23. Sept. 1621	Michel Maß	150	1/8
14.	25. Februar 1622	Christoffer Moller	65	1/4
15.	30. April 1622	Lorenz Pavelson	55	1/8
16.	22. Juni 1622	Peter Laschorn	50	1/4
17.	30. August 1622	Karsten Rode	50	3/8
18.	3. Nov. 1622	Matties Arpe	55	1/8
19.	31. Nov. 1622	Klaus Nering	50	1/4
20.	2. Januar 1623	Hans Hennings	70	1/6
21.	5. Juni 1623	Michel Clausen	60	1/4
22.	3. Juni 1624	Johann Thor Brugge	50	1/4

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Datum</i>	<i>Schiffer</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Part</i>
23.	21. Oktober 1624	Pasche Ricke	50	1/6
24.	10. März 1625	Jochen Wedemeier	40	3/4
25.	letzten März 1625	Hinrich Zirichsen	70	1/6
26.	1626	Durch Rotger von Dicke angesagt	55 30 EK	1/6
27.	19. Dec. 1626	Hanß Stavenow	200	1/4
28.	15. März 1627	Arnt Barckhausen	180	3/32
29.	10. Januar 1628	Pasche Ricke	160 45 EK	1/8
30.	21. Januar 1628	Christian Keding	30 26 EK	1/4
31.	21. August 1628	Claus Borhoft	300 42 EK	3/32
32.	14. Januar 1629	Hinrich Schultze	70 40 EK	1/12
33.	6. August 1629	Claus Horstmann	60	1/8
34.	2. März 1630	Hinrich Wenter	170	1/8
35.	20. Mai 1630	Carsten Rode	50	1/4
36.	Juli 1630	Matthes Nolke	190	1/8
37.	6. Juli 1630	Johann Meier	50	1/4
38.	15. Juli 1630	Clauws Boles	60	1/4
39.	27. Oktober 1630	Arndt Paulsen	180	1/8 = 1/16
40.	27. Oktober 1630	Clauwes Chordes	170	1/8
41.	1633	Hans Hoyer	ca. 90	1/4
42.	27. März 1634	Christoffer Moller	60	1/5
43.	17. Sept. 1635	Peter Jacobsen	170 40 EK	
44.	28. August 1636	Hinrich Lüedemann	150	1/4
45.	13. Juni 1637			
45.	15. Sept. 1637	Hinrich Schulte	200	1/4
46.	1. August 1637			
46.	17. Nov. 1636	Jacob Watzen	80	1/4
47.	10. Mai 1638	Arent Paulsen	ca. 180 44 EK	1/4
48.	24. Mai 1638	Paul Handker	95	1/8
49.	26. Sept. 1639	Jacob Luenow	45	1/4
50.	26. Sept. 1640	Roloff Gorus	130	1/8
51.	11. August 1639	Hans Huppe	90	1/4
52.	21. Mai 1640	Peter Martens	150	1/16
53.	1. Oktober 1640	Hartwich Meste	80	1/8

REEDEREI VON STITEN

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Hartwich von Stiten	17. 7. 1600	160
2.	Paul von Stiten	4. 8. 00	70
3.	Paul von Stiten	6. 7. 01	160
4.	Hartwich von Stiten	8. 12. 01	145
5.	Paul von Stiten	24. 10. 03	120
6.	Paul von Stiten	2. 10. 04	40
7.	Paul von Stiten	17. 10. 05	90
8.	Paul von Stiten	13. 1. 06	90
9.	Hartwich von Stiten	15. 7. 11	110
10.	Hartwich von Stiten	2. 3. 15	30
11.	Frederick von Stiten	29. 5. 22	150
12.	Frederick von Stiten	4. 9. 21	140
13.	Paul von Stiten	11. 9. 21	50
14.	Frederich von Stiten	11. 10. 21	110
15.	Heinrich von Stiten	11. 10. 21	110
16.	Frederick von Stiten	12. 6. 22	110
17.	Paul von Stiten	16. 7. 22	50
18.	Paul von Stiten	8. 10. 22	150
19.	Claus von Stiten	8. 10. 22	150
20.	Frederich von Stiten	29. 6. 24	45
21.	Hartwig von Stiten	1. 7. 30	190
22.	Hinrich von Stiten	14. 6. 31	120
23.	Hinrich von Stiten	20. 4. 37	120
24.	Hinrich von Stiten	23. 5. 37	110
25.	Hinrich von Stiten	20. 10. 38	120
26.	Hinrich von Stiten	24. 1. 39	250

Nr. IX

FAMILIE KERKRING

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Paul Kerkring	7. 8. 1600	130
2.	Frederich Kerkring	22. 3. 03	150
3.	Heinrich Kerkring	24. 10. 03	120
4.	Heinrich Kerkring	21. 7. 08	140

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
5.	Frederich Kerkring	21. 7. 1608	140
6.	Paul Kerkring	21. 7. 08	140
7.	Henrich Kerkring	15. 7. 11	110
8.	Dietrich (Dyrich) Kerkring	18. 8. 19	70
9.	Dietrich (Dyrich) Kerkring	27. 4. 20	40
10.	Dietrich (Dyrich) Kerkring	14. 9. 20	70
11.	Dietrich (Dyrich) Kerkring	29. 5. 21	95
12.	Frederik Kerkring	23. 5. 22	150
13.	Dietrich Kerkring	23. 5. 22	150
14.	Dietrich Kerkring	4. 9. 21	140
15.	Frederich Kerkring	13. 10. 21	110
16.	Dirich Kerkring	6. 2. 23	32 K
17.	Dirich Kerkring	2. 1. 23	70
18.	Dirich Kerkring	8. 6. 28	120
19.	Dirich Kerkring	1. 6. 30	50
20.	Dirich Kerkring	15. 7. 30	50
21.	Dirich Kerkring	24. 9. 31	60
22.	Dirich Kerkring	4. 4. 33	70
23.	Hinrich Kerkring	11. 5. 37	65
24.	Hinrich Kerkring	23. 5. 37	110
25.	Hinrich Kerkring	25. 1. 38	75
26.	Hinrich Kerkring	24. 4. 38	70
27.	Dietrich Kerkring	28. 7. 32	55

Nr. X

DAVID LEMKE

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Schiffer</i>	<i>Reeder</i>
1.	David Lemke	4. 7. 1600	80	David Lemke	Alleinreeder
2.	David Lemke	9. 10. 06	110	David Lemke	Alleinreeder
3.	David Lemke	28. 5. 11	35	Arend Pauls	
4.	David Lemke	12. 11. 12	22	David Lemke	Alleinreeder
5.	David Lemke	14. 12. 13	35	Hans Bliff	
6.	David Lemke	22. 11. 14	35	Heinrich Kop- mann	
7.	David Lemke	13. 12. 14	18	David Lemke	Alleinreeder
8.	David Lemke	5. 12. 15	36	David Lemke	Alleinreeder
9.	David Lemke	25. 9. 17	28	David Lemke	Alleinreeder

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>	<i>Schiffer</i>	<i>Reeder</i>
10.	David Lemke	23. 10. 1617	40	David Lemke	
11.	David Lemke	8. 11. 17	30	Hinrich Rytzen	Alleinreeder und Schiffer
12.	David Lemke	17. 11. 18	40	David Grotefegger	Alleinreeder
13.	David Lemke	12. 10. 19	65	Arend Pauwelsen	
14.	David Lemke	15. 7. 20	70	Reinhold Carstens	
15.	David Lemke	19. 1. 21	40	David Grotefegger	(Dieses Schiff wird 1 J. später um 10 E. verl.)
16.	David Lemke	16. 7. 22	50	Hans Wulff	
17.	David Lemke	29. 1. 23	45	Johann Petersen	
18.	David Lemke	27. 8. 24	65	Hinrich Rotzscher	Alleinreeder David Lemke
19.	David Lemke	18. 7. 23	110	David Grotefegger	1/2 P., Dietrich Lemke 3/8
20.	David Lemke	22. 9. 25	65	David Lemke	Alleinreeder
21.	David Lemke	11. 7. 26	90	Jacob Grüb	Alleinreeder
22.	David Lemke	21. 6. 27	80	David Lemke	Alleinreeder
23.	David Lemke	21. 8. 27	110	Clauß Rode	
24.	David Lemke	8. 7. 29	35	Joachim Beckmann	Alleinreeder
25.	David Lemke	1. 9. 29	120	David Grotefegger	3/8 P.
26.	David Lemke	27. 1. 31	130	Jochim Mertin	
27.	David Lemke	7. 6. 32	120	David Lemke	Alleinreeder
28.	David Lemke	20. 3. 33	130	Jochim Wollschläger	und Sohn
29.	David Lemke	18. 3. 33	55	Adolf Kröger	
30.	David Lemke	13. 4. 37	65	Peter Franke	
31.	David Lemke	3. 7. 37	120	Merten Möller	
32.	David Lemke	3. 8. 37	60	Jochim Bonensack	
33.	David Lemke	17. 8. 37	170	Johann Lemke	Alleinreeder
34.	David Lemke	24. 5. 38	95	Paul Hankow	
35.	David Lemke	4. 8. 31	70	Hans Meyer	
Dazu kommen noch:					
1.	David Lemke	5. 2. 01	175	Jacob Greve	Jochim Lemke
2.	David Lemke	3. 7. 33	120	Merten Möller	Dietrich Lemke

Nr. XI

ADOLF UND KATHARINA RODDE

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Adolf Rodde	2. 5. 1603	130
2.	Adolf Rodde	10. 10. 05	80
3.	Adolf Rodde	15. 5. 06	85
4.	Adolf Rodde	3. 7. 06	45
5.	Adolf Rodde	4. 4. 07	55
6.	Adolf Rodde	14. 7. 08	60
7.	Adolf Rodde	6. 10. 08	55
8.	Adolf Rodde	3. 4. 09	60
9.	Adolf Rodde	6. 3. 09	30
10.	Adolf Rodde	18. 9. 09	70
11.	Adolf Rodde	22. 6. 09	60
12.	Adolf Rodde	17. 9. 10	37
13.	Adolf Rodde	2. 4. 11	45
14.	Adolf Rodde	21. 4. 11	35
15.	Adolf Rodde	1. 4. 11	30
16.	Adolf Rodde	21. 10. 11	70
17.	Adolf Rodde	13. 6. 11	26 K
18.	Adolf Rodde	8. 6. 12	35
19.	Adolf Rodde	4. 9. 12	80
20.	Adolf Rodde	18. 6. 12	40
21.	Adolf Rodde	14. 1. 13	40
22.	Adolf Rodde	5. 11. 12	120
23.	Adolf Rodde	3. 5. 13	25
24.	Adolf Rodde	28. 10. 13	33
25.	Catarina Rodde	30. 11. 16	50
26.	Catarina Rodde	30. 5. 20	60
27.	Catarina Rodde	19. 10. 20	60
28.	Catarina Rodde	7. 11. 20	65
29.	Catarina Rodde	20. 3. 21	65
30.	Catarina Rodde	30. 4. 22	55
31.	Catarina Rodde	12. 6. 22	110
32.	Catarina Rodde	28. 4. 24	60
33.	Catarina Rodde	10. 1. 28	160
34.	Catarina Rodde	28. 8. 28	60
35.	Catarina Rodde	2. 9. 30	50
36.	Catarina Rodde	Anno 1631	100
37.	Catarina Rodde	10. 1. 33	160
38.	Catarina Rodde	15. 1. 33	200
39.	Catarina Rodde	6. 3. 34	50
40.	Catarina Rodde	14. 6. 36	45

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
41.	Catarina Rodde	14. 6. 1636	45
42.	Catarina Rodde	20. 4. 37	70
43.	Catarina Rodde	20. 4. 37	70
44.	Catarina Rodde	8. 10. 38	90
45.	Catarina Rodde	19. 4. 39	80
46.	Catarina Rodde	10. 6. 39	180
47.	Catarina Rodde	20. 6. 39	130
48.	Catarina Rodde	19. 9. 39	90
49.	Catarina Rodde	26. 9. 40	130

Nr. XII

HERMANN KAMPFERBEKE

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Hermann Kampferbeke	21. 7. 1613	30
2.	Hermann Kampferbeke	10. 7. 17	95
3.	Hermann Kampferbeke	4. 3. 19	45
4.	Hermann Kampferbeke	31. 1. 20	50
5.	Hermann Kampferbeke	25. 7. 20	80
6.	Hermann Kampferbeke	7. 11. 20	100
7.	Hermann Kampferbeke	29. 5. 21	150
8.	Hermann Kampferbeke	4. 9. 21	140
9.	Hermann Kampferbeke	4. 9. 21	60
10.	Hermann Kampferbeke	13. 10. 21	110
11.	Hermann Kampferbeke	24. 5. 27	120
12.	Hermann Kampferbeke	5. 3. 29	160
13.	Hermann Kampferbeke	5. 3. 29	50
14.	Hermann Kampferbeke	5. 3. 29	60
15.	Hermann Kampferbeke	18. 6. 29	130
16.	Hermann Kampferbeke	7. 7. 29	30
17.	Hermann Kampferbeke	22. 7. 29	50
18.	Hermann Kampferbeke	1. 7. 30	190
19.	Hermann Kampferbeke	18. 1. 31	120
20.	Hermann Kampferbeke	10. 4. 32	80
21.	Hermann Kampferbeke	17. 7. 34	60
22.	Hermann Kampferbeke	16. 4. 35	80
23.	Hermann Kampferbeke	26. 4. 35	90
24.	Hermann Kampferbeke	24. 11. 35	160
25.	Hermann Kampferbeke	13. 4. 37	65
26.	Hermann Kampferbeke	10. 3. 35	60
27.	Hermann Kampferbeke	14. 12. 15	30

Nr. XIII

REEDEREI DER FAMILIE BROKES

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Hans Brokes	9. 4. 1628	60
2.	Hans Brokes	2. 4. 33	50
3.	Ludwig Brokes	16. 4. 36	60
4.	Otto Brokes d. J.	16. 4. 36	60
5.	Jochim Brokes	12. 6. 36	40
6.	Otto Brokes	28. 5. 39	45
7.	Ludwig Brokes	28. 5. 39	45
8.	Otto Brokes	15. 8. 39	150
9.	Ludwig Brokes	15. 8. 39	150

Nr. XIV

REEDEREI DER FAMILIE WIBBEKING

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	H. Jochim Wibbeking	19. 3. 1599	180
2.	H. Jochim Wibbeking	7. 8. 1600	130
3.	H. Paul Wibbeking	7. 8. 00	130
4.	H. Joachim Wibbeking	2. 10. 00	140
5.	H. Paul Wibbeking	2. 10. 00	140
6.	H. Jochim Wibbeking	6. 2. 01	175
7.	H. Jochim Wibbeking	22. 3. 02	150
8.	Jürgen Wibbeking	3. 6. 02	160
9.	H. Jochim Wibbeking d. Ä.	24. 10. 03	120
10.	Jürgen Wibbeking	24. 10. 03	120
11.	Jochim Wibbeking d. J.	24. 10. 03	120
12.	Paul Wibbeking	24. 10. 03	120
13.	Joachim Wibbeking d. Ä.	5. 12. 06	110
14.	Joachim Wibbeking d. Ä.	5. 12. 06	110
15.	Paul Wibbeking	21. 7. 08	140
16.	Jochim Wibbeking d. Ä.	22. 12. 08	140
17.	Jochim Wibbeking d. J.	22. 12. 08	140
18.	Paul Wibbeking	29. 5. 09	45
19.	H. Jochim Wibbeking d. Ä.	30. 5. 11	45
20.	Jochim Wibbeking d. J.	30. 5. 11	45
21.	Jochim Wibbeking d. J.	26. 7. 14	30
22.	Jochim Wibbeking d. J.	4. 5. 15	30
23.	H. Jochim Wibbeking d. Ä.	23. 4. 18	70
24.	Paul Wibbeking	23. 5. 22	150

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
25.	Paul Wibbeking	4. 9. 1621	140
26.	H. Jochim Wibbeking	23. 10. 21	150
27.	Paul Wibbeking	6. 2. 23	32 K
28.	Paul Wibbeking	15. 5. 23	50
29.	Paul Wibbeking d. J.	8. 1. 25	45
30.	Jochim Wibbeking	24. 5. 27	45
31.	Paul Wibbeking	10. 1. 28	160
32.	Paul Wibbeking	21. 8. 28	300
33.	Hermann Wibbeking	5. 3. 29	160
34.	Paul Wibbeking	5. 3. 29	60
35.	Jochim Wibbeking	12. 9. 33	50
36.	Paul Wibbekings Witwe	22. 9. 34	55
37.	Jochim Wibbeking	28. 5. 35	65

Nr. XV

REEDEREI DER FAMILIE WARMBOEKE

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Jehronimus Warmboeke	6. 1. 1603	28 K
2.	Joachim Warmboeke	22. 7. 15	30
3.	Joachim Warmboeke	6. 6. 16	30
4.	Joachim Warmboeke	4. 2. 17	100
5.	Joachim Warmboeke	18. 8. 19	70
6.	Hans Warmboeke	19. 8. 19	
7.	Joachim Warmboeke	27. 4. 20	40
8.	Joachim Warmboeke	29. 5. 21	95
9.	Joachim Warmboeke	23. 10. 21	150
10.	Joachim Warmboeke	22. 4. 23	40
11.	Joachim Warmboeke	10. 7. 23	65

Nr. XVI

REEDEREI DER FAMILIE ISERNHAGEN

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Claus Isernhagen	17. 9. 1635	170
2.	Peter Isernhagen	17. 9. 35	170
3.	Peter Isernhagen	1. 9. 40	60
4.	Peter Isernhagen	19. 11. 40	68
5.	Peter Isernhagen	13. 4. 41	80
6.	Peter Isernhagen	29. 7. 41	70

Nr. XVII

REEDEREI DER FAMILIE VON LENGERKE (LENGERICH)

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	H. Jürgen von Lengerke	31. 1. 1621	35
2.	H. Jürgen von Lengerke	21. 6. 21	30
3.	H. Jürgen von Lengerke	5. 6. 22	60
4.	H. Jürgen von Lengerke	5. 3. 29	160
5.	H. Jürgen von Lengerke	2. 3. 30	170
6.	H. Jürgen von Lengerke	1. 7. 30	190
7.	H. Jürgen von Lengerke	11. 11. 30	180
8.	Hermann von Lengerke	8. 1. 35	52
9.	Hermann von Lengerke	21. 1. 36	105
10.	Jürgen von Lengerke	21. 1. 36	105
11.	Hermann von Lengerke	20. 4. 37	120
12.	Hermann von Lengerke	24. 5. 38	95
13.	Hermann von Lengerke	22. 10. 38	150
14.	Hermann von Lengerke	19. 5. 40	25
15.	Hermann von Lengerke	11. 2. 41	45
16.	Jürgen von Lengerke	11. 2. 41	45
17.	Jürgen von Lengerke d. J.	1. 4. 41	130

Nr. XVIII

REEDEREI DES GEORG (GORRIS) WESTHOFF

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Gorries Westhoff	29. 5. 1598	150
2.	Gorries Westhoff	30. 3. 99	130
3.	Georgius Westhoff	10. 5. 99	80
4.	Georgius Westhoff	30. 3. 99	150
5.	Gorris Westhoff	1599	30
6.	Gorris Westhoff	1599	180
7.	Gorris Westhoff	6. 7. 1601	160
8.	Gorris Westhoff	3. 6. 02	160
9.	Gorris Westhoff	19. 4. 02	50
10.	Gorris Westhoff	13. 9. 02	120
11.	Georg Westhoff	21. 5. 04	80
12.	Gorries Westhoff	6. 6. 05	85
13.	Gorries Westhoff	15. 1. 07	55
14.	Gorries Westhoff	11. 4. 08	100

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
15.	Gorries Westhoff	11. 4. 1611	70
16.	Gorries Westhoff	3. 12. 12	28
17.	Rotger Westhoff	16. 3. 21	90
18.	Rotger Westhoff	22. 7. 24	50
19.	Rotger Westhoff	10. 8. 26	50

Nr. XIX

REEDEREI DER FAMILIE VON GOREN (VON GARTEN)

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Johann von Goren	8. 12. 1601	145
2.	Johann von Goren	21. 5. 04	80
3.	Antreas von Garten	14. 3. 11	80
4.	Wilhelm von Goren	6. 5. 17	45
5.	Wilhelm von Goren	1. 10. 18	28 K
6.	Wilhelm von Goren	27. 4. 20	40
7.	Wilhelm von Goren	19. 4. 21	70
8.	Wilhelm von Goren	29. 5. 21	95
9.	Wilhelm von Goren	4. 9. 21	140
10.	Wilhelm von Goren	23. 5. 22	150
11.	Wilhelm von Goren	12. 6. 22	110
12.	Wilhelm von Goren	31. 10. 22	50
13.	Wilhelm von Goren	15. 3. 27	180
14.	Wilhelm von Goren	24. 5. 27	45
15.	Wilhelm von Goren	29. 1. 28	120
16.	Wilhelm von Goren	1. 7. 30	190
17.	Wilhelm von Goren	27. 10. 30	170
18.	Wilhelm von Goren	11. 11. 30	180
19.	Wilhelm von Goren	4. 4. 33	70
20.	Wilhelm von Goren	11. 5. 37	65

Nr. XX

REEDEREI DES BOCHEL VON SANTEN

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Bochel von Santen	16. 7. 1622	50
2.	Bochel von Santen	13. 2. 23	32 K
3.	Bochel von Santen	24. 4. 23	60

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
4.	Bochel von Santen	8. 10. 1623	150
5.	Bochel von Santen	18. 4. 24	60
6.	Bochel von Santen	13. 1. 25	75
7.	Bochel von Santen	18. 1. 27	100
8.	Bochel von Santen	11. 11. 30	120
9.	Bochel von Santen	23. 11. 30	60
10.	Bochel von Santen	14. 6. 31	90
11.	Bochel von Santen	4. 8. 31	70
12.	Bochel von Santen	10. 12. 34	50
13.	Bochel von Santen	21. 9. 37	160
14.	Bochel von Santen	9. 8. 38	100
15.	Bochel von Santen	29. 4. 39	30
16.	Bochel von Santen	11. 7. 39	90
17.	Bochel von Santen	15. 2. 41	160

Nr. XXI

REEDEREI DER HANS UND KARSTEN FLÜGGE

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Hans Flügge	25. 7. 1622	100
2.	Hans Flügge	11. 7. 26	90
3.	Carsten Flügge	1. 4. 30	100
4.	Hans Flügge	1. 7. 30	190
5.	Carsten Flügge	31. 1. 32	80
6.	Carsten Flügge	10. 4. 32	70
7.	Carsten Flügge	5. 2. 33	130
8.	Hans Flügge	3. 33	60
9.	Hans Flügge	28. 7. 33	24
10.	Hans Flügge	13. 11. 33	65
11.	Carsten Flügge	10. 4. 34	55
12.	Hans Flügge	19. 6. 34	50
13.	Hans Flügge	17. 9. 35	70
14.	Carsten Flügge	10. 3. 36	190
15.	Carsten Flügge	16. 6. 36	175
16.	Hans Flügge	16. 6. 36	175
17.	Hans Flügge	24. 1. 37	40
18.	Hans Flügge	19. 10. 37	120
19.	Carsten Flügge	31. 5. 38	60
20.	Claus Flügge	2. 3. 41	30
21.	Claus Flügge	6. 8. 41	40

REEDEREI DER FAMILIE VON ELSTWIG (ELSETWIG, ELSWIG)

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Name</i>	<i>Datum</i>	<i>Größe des Schiffes in Lasten</i>
1.	Hermann von Elstwig	23. 4. 1618	70
2.	Hermann von Elstwig	31. 1. 20	50
3.	Helwich von Elstwig	10. 8. 22	50
4.	Harmen von Elstwig	3. 9. 22	90
5.	Harmen von Elstwig	2. 1. 23	70
6.	Harmen von Elstwig	1. 23	45
7.	Hinrich von Elstwig	20. 5. 23	60
8.	Helwich von Elstwig	20. 5. 23	34 K
9.	Harmen von Elstwig	5. 6. 23	60
10.	Harmen von Elstwig	10. 6. 23	40
11.	Harmen von Elstwig	10. 7. 23	65
12.	Helwich von Elstwig	8. 10. 23	150
13.	Herman von Elstwig	8. 6. 28	120
14.	Helmich von Elstwig	2. 3. 30	170
15.	Herman von Elstwig	1. 7. 30	190
16.	Herman von Elstwig	11. 11. 30	120
17.	Herman von Elstwig	11. 11. 30	50
18.	Helmig von Elstwig	3. 12. 30	40
19.	Herman von Elstwig	18. 1. 31	120
20.	Helmar von Elstwig	14. 6. 31	90

Nr. XXIII

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS KARSTEN DETTMER
(DITTMERS)

Den folgenden Aufstellungen liegt das Lübecker Lastadienbuch zugrunde.

1.	1605, 4. März ¹ 1605, 15. Juli	für Jacob Winkelmann und Reeder	25 EK	40 Lasten
2.	1605, 15. Mai 1605, 11. Nov.	für Johann Vogt und Reeder	27 EK	55 Lasten
3.	1606, 9. Okt. 1606, 9. Okt.	für David Lemke	32 EK 20 EK	110 Lasten 16 Lasten
4.	1610, 5. Juli 1610, 8. Okt.	für Karsten Detlevs	33 EK	60 Lasten
5.	1610, 22. Nov.	für Hans Tüngel und Augustin Sachtelevent	26 EK	35 Lasten
6.	1611, 14. März 1612, 20. Febr.	für Hans Probst und Reeder	24 EK	25 Lasten
7.	1611, 30. Mai 1611, 20. Sept.	für Schiffer Hans Koster und Reeder	27 EK	25 Lasten
8.	1611, 22. Aug. 1611, 21. Okt.	für Schiffer Hermann Bonhoff	28 EK	25 Lasten
9.	1611, 21. Okt. 1612, 12. März	für Schiffer Johan Hölcke	20 EK	24 Lasten
10.	1612, 29. Jan. 1612, 23. April	für Klaus Schmidt und Michael Brandeshagen	25 EK	ca. 24 Lasten
11.	1612, 6. April 1612, 20. Juli	für S. Jürgen Petersen	20 EK	22 Lasten
12.	1612, 25. Mai 1612, 3. Sept.	für Bartold Bonsel	20 EK	20 Lasten
13.	1612, 22. Juni 1613, 13. März	für Evert Meyer und Christof Sahiger	21 EK 26 EK	21 Lasten 32 Lasten
14.	1612, 3. Sept. 1613, 12. April	für S. Gerdt Borcharding und Reeder	25 EK	22 Lasten
15.	1612, 12. Nov. 1613, 18. März	für David Lemke	28 EK	33 Lasten
16.	1613, 21. Jan. 1613, 6. Mai	für S. Evert Rauers und Reeder	28 EK	50 Lasten
17.	1613, 12. April 1613, 6. Sept.	für S. Hans Klaus und Reeder		

¹ Die Daten besagen: 1. Datum, Schiff auf der Kämmererei angesagt, 2. Datum, Schiff auf der Kämmererei freigemacht, d. h. es sind im großen und ganzen die Bauzeiten der Schiffe. — Die weiter unten verwandte Abkürzung S. bedeutet: Schiffer.

18.	1613, 19. Juli 1613, 16. Sept.	für S. Lorenz Kröger	14 EK	25 Lasten
19.	1613, 29. Juli 1614, 12. Mai	für S. Klaus Elerß	24 EK	25 Lasten
20.	1613, 16. Sept. 1614, 24. März	für S. Arendt Barckhusen	16 EK	35 Lasten
21.	1613, 14. Dez. 1614, 12. Mai	für S. Simon Giseke	26 EK	27 Lasten
22.	1613, 14. Dez. 1614, 7. April	für S. Jakob Rademacher und S. Cordt Ratjens	19 EK	18 Lasten
23.	1613, 14. Dez. 1614, 3. Mai	für S. Hans Bliff	30 EK	35 Lasten
24.	1614, 28. April 1614, 23. Aug.	für S. Helmer Suer	28 EK	40 Lasten
25.	1614, 26. Juli 1615, 25. April	für S. Jürgen Wördemann	26 EK	30 Lasten
26.	1614, 22. Nov. 1615, 13. April	für S. Hinrich Köper	30 EK	35 Lasten
27.	1614, 30. Dez. 1615, 13. April	für S. David Lemke Einzelreeder	20 EK	18 Lasten
28.	1615, 4. Mai 1615, 15. Aug.	für S. Thomas Klausen	26 EK	30 Lasten
29.	1615, 18. Juli 1615, 5. Okt.	für S. Hans Loschen baut K. Dettmers	26 EK	30 Lasten
30.	1615, 5. Okt.	für S. Evert Dauckels und Reeder Paul von Doeren ein Schiff von	23 EK	
31.	1615, 14. Dez. 1616, 10. April	für S. David Krambeke	24 EK	30 Lasten
32.	1616, 8. Febr. 1616, 20. Juni	für S. Joachim Pettersen	25 EK	30 Lasten
33.	1616, 6. Juni	für S. Bartolomäus Hankow	29 EK	35 Lasten
34.	1617, 2. Jan. 1617, 2. Mai	für S. Michael Kloppenburg	22 EK	30 Lasten
35.	1617, 2. Jan. 1617, 8. April	für S. Hinrich Sieverß	27 EK	70 Lasten
36.	1618, 23. April 1618, 22. Sept.	für S. Michel Maaß „ungefher“	38 EK	70 Lasten

Nr. XXIV

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS HANS DETTMER

1.	1603, 7. April	für S. Hans Bnikers	24 EK	
2.	1606, 17. März	für S. Dietrich Rosenow	17 EK	
3.	1610, 9. Juli	für S. Henrich Heman und Reeder	26 EK	30 Lasten

4.	1610, 16. Juli 1610, 17. Sept.	für Lorenz Wefesen und Reeder Aloff Rodde	26 EK	37 Lasten
5.	1610, 17. Juli 1611, 1. April	für S. Claus Willers und Reeder Aloff Rodde	30 EK	45 Lasten
6.	1611, 13. Febr. 1611, 21. Okt.	für S. Hans Voß	32 EK	70 Lasten
7.	1611, 3. Juni 1611, 21. Okt.	für S. Paul Holst und Reeder	30 EK	70 Lasten
8.	1611, 8. Aug. 1612, 16. März	für S. Hinrich Korsingk	30 EK	40 Lasten
9.	1611, 28. Nov. 1612, 8. Juni	für David Lemke	34 EK	80 Lasten
10.	1612, 13. Febr. 1612, 4. Sept.	für S. Jochim Wedemann und Reeder	34 EK	80 Lasten
11.	1612, 13. Nov. 1613, 29. März	für S. Johann Rolfsen	25 EK	28 Lasten
12.	1613, 4. März 1613, 3. Mai	für S. Arendt Budde, Reeder H. Aleff Rodde	24 EK	25 Lasten
13.	1613, 24. April 1613, 9. Sept.	für S. Michel Klaus	27 EK	45 Lasten
14.	1613, 21. Juli 1613, 28. Okt.	für S. Jochim Pleskoner	26 EK	33 Lasten
15.	1613, 7. Okt. 1613, 23. Nov.	für H. Adof Rodde	24 EK	25 Lasten
16.	1613, 23. Nov. 1614, 23. Mai	für S. Johann Holck als alleiniger Reeder fol. 72 1615, wohl Schreibfehler	20 EK	20 Lasten
17.	1613, 16. Dez. 1614, 30. Mai	für S. Hans Schölingk	32 EK	60 Lasten
18.	1614, 13. Jan. 1614, 19. April	für S. Michel Haverlandt frei macht es Thomas Hebbbers	20 EK	34 Lasten
19.	1614, 3. Mai 1614, 1. Sept.	für S. Anloff Claußen	25 EK	30 Lasten
20.	1614, 14. Juli 1615, 13. April	für S. Ditrich Grabow ist selbst Reeder	36 EK	120 Lasten
21.	1615, 31. Jan. 1615, 16. Mai	für S. Bertold Bartels	29 EK	40 Lasten
22.	1615, 10. Mai 1615, 7. Sept.	für S. Jasper Jaspersen	37 EK	100 Lasten
23.	1615, 5. Dez.	für David Lemke Einzelreeder f. 82. Dieses Schiff wurde 1616 von D. L. an einen Holländer ver- kauft, muß der Kämmerei zur Strafe 1500 B zahlen.	36 EK	100 Lasten
24.	1616, 23. April 1616, 7. Aug.	für Paul Ricke	18 EK	15 Lasten

25.	1616, 30. Mai 1616, 9. Okt.	für S. Baltzer Sirichsen	30 EK	35 Lasten
26.	1616, 1. Aug. 1617, 1. März	S. Dionisij Kostren	27 EK	30 Lasten

Nr. XXV

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS JURGEN WOLGAST

1.	1606, 3. Juli	für Mathias Werner	19 EK	16 Lasten
2.	1606, 27. Nov. 1607, 4. April	für Hinrich Pasche und Consortes	28 EK	35 Lasten
3.	1610, 7. Juni 1610, 10. Sept.	für Harm Kerthausen, Reeder: Rotger, Cordt und Mel- chior v. Dicke, Gebrüders	24 EK	26 Lasten
4.	1611, 14. März 1612, 25. Mai	S. Hermann Kulemann und Reeder	30 EK	80 Lasten
5.	1611, 15. Juli 1612, 13. Aug.	für S. Hans Moller und Reeder	30 EK	110 Lasten
6.	1612, 13. Jan. 1612, 6. April	für S. Fitke Wolgast	26 EK	20 Lasten
7.	1613, 11. Jan. 1613, 19. Juli	für S. Michel Haverland	24 EK	24 Lasten
8.	1613, 29. April 1613, 28. Okt.	für S. Bartold Meier	27 EK	35 Lasten
9.	1613, 29. April 1613, 30. Sept.	für S. Oloff Jacobsen	23 EK	20 Lasten
10.	1613, 16. Nov. 1614, 13. April	für S. Hans Johannsen	21 EK	20 Lasten
11.	1614, 3. Mai 1614, 30. Aug.	für S. Christoph Moeller	27 EK	40 Lasten
12.	1614, 28. Dez. 1615, 2. Mai	für S. Klaus Johannsen	24 EK	30 Lasten
13.	1615, 27. Juli 1617, 23. Jan.	für S. Hans Fellhusen	23 EK	25 Lasten
14.	1617, 23. Jan. 1617, 25. Mai	für S. Sebalt Simeßen	28 EK	50 Lasten
15.	1618, 10. Sept. 1619, 12. Febr.	für S. Johann Hoeyer	25 EK	40 Lasten
16.	1619, 19. Aug.	für S. Thomas Martens	10 EK	12 Lasten
17.	1620, 14. März 1620, 30. Mai	verlängert für Detlev von Roeme ein Schiff		
18.	1621, 3. Mai 1621, 3. Mai	von Paul Hohle angesagt von Johann Tirsen freigem.	28 EK	40 Lasten
19.	1621, 11. Okt. 1622, 14. Okt.	für S. Hans Miel	40 EK	110 Lasten

20.	1622, 12. Juni 1622, Nov.	S. Peter Meyer	40 EK	110 Lasten
21.	1622, 5. Okt. 1623, 1. Mai	S. Borchert Martens	27 EK	35 Lasten
22.	1623, 24. April 1623, 13. Okt.	S. Jeronimus Ostmann	30 EK	60 Lasten

Nr. XXVI

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS HANS LANGE

1.	1614, 15. Dez. 1615, 20. April	für Thomas Martens mit Cordt v. Dicke 1/2 P.	18 EK	20 Lasten
2.	1615, 15. März 1615, 25. Mai	für H. Aleff Rodde Einzelreeder	25 EK	30 Lasten
3.	1615, 6. Juli 1615, 12. Sept.	für H. Aloff Rodde Einzelreeder	25 EK	30 Lasten
4.	1615, 31. Okt. 1616, 6. März	für Johann thor Bruggen	28 EK	35 Lasten
5.	1616, 9. April 1616, 9. Juni	für S. Hans Martens, R. ¹ Aleff Rodde u. Hans Fuchtingk u. a.	30 EK	40 Lasten Dies Schiff wurde 1620 durch Jochim Wedemeier ver- kauft, mußte 240 Strafe zahlen.
6.	1616, 6. Juni 1616, 22. Aug.	für S. Jan Saßen	23 EK	25 Lasten
7.	1616, 22. Aug. 1616, 15. Okt.	für S. Hans Boltgen	28 EK	30 Lasten
8.	1617, 13. Febr. 1617, 10. Juni	für S. Jochim Voß	26 EK	40 Lasten
9.	1617, 10. Juli 1617, 2. Okt.	für S. Jochim Gerke	40 EK	90 Lasten
10.	1617, 25. Sept.	für S. Davit Lempe Einzelreeder	20 EK	
11.	1617, 23. Okt. 1618, 5. März	für S. Davit Lempe	25 EK	40 Lasten
12.	1617, 2. Okt. 1618, 4. Aug.	für S. Jochen Forbek	23 EK	30 Lasten
13.	1618, 10. Febr. 1618, 21. April	für S. Klaus Bonsack	26 EK	32 Lasten
14.	1617, 8. Nov. 1618, 4. März	für S. Hinrich Rytzken	25 EK	30 Lasten
15.	1618, 30. April 1618, 2. Juni	für S. Cristopher Poesk	26 EK	30 Lasten

¹ R. = Reeder.

16.	1618, 9. Juli 1619, 1. April	für S. Jakob Thoeneßen „ungefherlich“	30 EK	50 Lasten
17.	1618, 11. Aug.	für S. Hinrich Griese	30 EK	
18.	1618, 3. Okt.	für S. Johann Hoelke	23 EK	25 Lasten
19.	1619, 12. Febr. 1619, 14. April	für S. Hans Lütken	31 EK	50 Lasten
20.	1619, 4. März 1619, 1. Juni	für S. Jürgen Schulte	32 EK	45 Lasten
21.	1619, 27. Mai 1619, 16. Sept.	für S. Evert Meyer	30 EK	50 Lasten
22.	1620, 31. Jan. 1620, 8. Juli	für S. Klaus Elers	32 EK	50 Lasten
23.	1619, 9. Sept. 1620, 14. März	für S. Hans Staven	35 EK	70 Lasten
24.	1620, 4. Jan. 1620, 20. April	für S. Cordt Raedtke	24 EK	35 Lasten
25.	1620, 6. April 1620, 29. Aug.	für S. Jasper Nouvre	36 EK	65 Lasten
26.	1620, 25. Juli 1620, 17. Okt.	für S. Hermann Bonhoff	38 EK	80 Lasten
27.	1620, 26. Okt. 1621, 1. März	für S. Jürgen Buller	33 EK	60 Lasten
28.	1621, 31. Jan. 1621, 19. März	für S. Klaus Bonsack	28 EK	35 Lasten
29.	1621, 19. April 1621, 21. Aug.	für S. Hans Mamkow	33 EK	60 Lasten
30.	1621, 31. Mai 1621, 18. Okt.	für S. Jens Johannsen	28 EK	40 Lasten
31.	1621, 4. Okt. 1622, 19. Okt.	für S. Sebold Simes	40 EK	140 Lasten
32.	1622, 23. Mai 1622, 31. Okt.	für S. Jorgen Buller	33 K	70 Lasten
33.	1622, 3. Okt. 1623, 27. März	S. Klaus Kalitz		60 Lasten
34.	1622, 24. Okt.	S. Jorgen Buller	35 K	
35.	1623, 6. Febr. 1623, 12. Juni	S. Hans Luetkens	32 E	50 Lasten
36.	1623, 10. Juni 1624, 6. April	S. David Grotefedder	40 EK	110 Lasten
37.	1623, 23. Okt. 1624, 10. Sept.	S. Jacob Lienow	31 K	40 Lasten
38.	1624, 29. Jan. 1624, 19. Aug.	S. Hans Staipe	36 K	80 Lasten
39.	1624, 1. Okt.	S. Pasche Ricke und Rotger v. Dicke	30 K	50 Lasten
40.	1624, 23. Juli 1624, 23. Nov.	S. Jakob Engelke	28 K	50 Lasten

41.	1625, 10. März	Schiffbauer selbst Hans Lange	30 EK	40 Lasten
42.	Ao 1626	für Reeder Rotger v. Dicke 1/6 u. 1/12, 1/6 Hans Finhagen, 1/6 Hans Fuchting, 1/6 Paul Wibbe- king, 1/6 Hermann Buhlmann, Schiffer H. Lenler 1/12.	30 K	55 Lasten
43.	1627, 15. März 1627, 15. März	S. Arnd Barkhausen, u. a. Reeder Hans Fuchting 3/32	43 K	180 Lasten
44.	1627, 21. Aug.	S. Klaus Rode	37 K	110 Lasten
45.	1628, 9. Sept.	S. Peter Klock	33 K	60 Lasten
46.	1629, 15. Jan.	S. Teobald Simon	35 K	90 Lasten
47.	1629, 1. Sept.	S. David Grotefedder	42 K	120 Lasten
48.	1630, 8. Juni	S. Peter Kind	36 K	60 Lasten
49.	1630, 11. Nov.	S. Heinrich Sygers	38 K	120 Lasten

Nr. XXVII

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS GERD PETERSEN

1.	1605, 6. Juni 1606, 15. Mai	für Hinrich Bulden und Reeder	30 EK	80 Lasten
2.	1610, 4. Juni 1610, 30. Juli	für Hans Suler (Einzelr.)	24 EK	30 Lasten
3.	1611, 22. Juli 1612, 6. April	für Asmus Jürgens	30 EK	50 Lasten
4.	1612, 7. Sept. 1613, 15. März	für S. Albert Hulstman	28 EK	26 Lasten
5.	1612, 1612, 5. Nov.	für Hans Koster und Reeder	38 EK	120 Lasten
6.	1612, 3. Dez. 1613, 29. März	für Klaus Petersen und Reeder	32 EK	70 Lasten
7.	1613, 27. Juni 1613, 14. Okt.	für S. Jochim Schult	27 EK	30 Lasten
8.	1613, 13. Juli 1613, 14. Okt.	für S. Cort Engelke	28 EK	35 Lasten
9.	1613, 18. Okt. 1614, 4. April	für S. Jochim Peper	30 EK	25 Lasten
10.	1613, 17. Dez. 1614, 9. Juni fol. 73	für Johann Kemnitz, Nicolas Tinmudt, Henningk Peß- meier, S. Wilhelm Rosmeier	33 EK	70 Lasten „sollte dieß Schiff mehr tragen alß angesagt ist, sollen gegengeschriebene solches noch einmal einbringen.“

11.	1614, 16. Juni 1614, 6. Okt.	für S. Hans Lüder, R. u. C. v. Dicke, Reder u. Schiffer	20 EK	17 Lasten
12.	1615, 24. Aug. 1616, 21. März	für Borchert Lüders und seine Brüder	30 EK	40 Lasten
13.	1615, 7. Dez. 1616, 14. Mai	für Jochim Jonwet	28 EK	30 Lasten
14.	1616, 17. Sept. 1617, 13. März	für S. Klaus Kalitz	32 EK	50 Lasten
15.	1617, 23. Jan. 1617, 5. März	für S. Walter Reinholdt	24 EK	30 Lasten
16.	1619, 1619, 7. Dez.	für S. Albert Meyer	30 EK	42 Lasten
17.	1620, 25. Jan. 1620, 23. Mai	für S. Lorenz Jürgeman	27 EK	33 Lasten
18.	1619, 28. Okt. 1620, 4. April	für S. Rübbert Johansen	34 EK	70 Lasten
19.	1620, 7. Nov. 1621, 20. März	für S. Hinrich Roede	37 EK	65 Lasten
20.	1621, 16. März 1621, 31. Mai	für S. Peter Rode	32 EK	40 Lasten

Nr. XXVIII

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS MATTHIAS SCHELE

1.	1614, 11. Aug. 1615, 14. März	für S. Jürgen Schönow	19 EK	18 Lasten
2.	1614, 22. Nov. 1615, 14. März	für S. Heinrich Plate	20 EK	18 Lasten
3.	1615, 16. Febr. 1615, 13. Juni	für S. Joachim Timm	24 EK	30 Lasten
4.	1615, 27. Juli 1616, 18. April	für S. Paul Goden	24 EK	30 Lasten
5.	1616, 15. Febr. 1616, 20. Juni	für S. Hans Petersen	24 EK	30 Lasten
6.	1616, 2. Mai 1616, 6. Aug.	für S. Thomas Koppermann	20 EK	25 Lasten
7.	1616, 7. Mai 1616, 10. Sept.	für S. Laurenz Johannsen	24 EK	30 Lasten
8.	1616, 13. Febr. 1616, 3. Juli	für S. Cornelius Jantate	22 EK	34 Lasten
9.	1617, 19. Juni 1617, 25. Sept.	für S. Herman Bussow	17 EK	35 Lasten
10.	1617, 9. Sept. 1618, 12. Mai	für S. Hans Byell	34 EK	90 Lasten

11.	1618, 26. Febr. 1618, 12. Febr.	für S. Lorentz Kroeger muß ein Schreibfehler des Schreibers sein, fol. 95	24 EK	30 Lasten
12.	1618, 22. Okt. 1619, 8. Juni	für S. Peter Wynter	42 EK	100 Lasten
13.	1618, 12. Mai 1618, 30. Juli	für S. Klaus Bebeß „ungefherlich“	30 EK	40 Lasten
14.	1618, 22. Sept. 1618, 5. Nov.	für S. Hinrich Westke	22 EK	22 Lasten
15.	1618, 17. Nov. 1619, 22. April	für David Lembke	32 EK	40 Lasten
16.	1619, 18. März 1619, 13. Mai	für S. Peter Raemme	22 EK	25 Lasten
17.	1619, 22. April	für Bartelt Bartelsen		45 Lasten
18.	1619, 8. Juli 1619, 7. Okt.	für S. Wulf Kroeger	26 EK	35 Lasten
19.	1619, 12. Okt. 1620, 6. April	für David Lempke	36 EK	65 Lasten
20.	1619, 21. Dez. 1620, 30. März	für S. Jürgen Heckett	28 EK	40 Lasten
21.	1620, 9. März 1620, 18. Juli	für S. Hans Wedeke	28 EK	40 Lasten
22.	1620, 30. Mai 1621, 13. März	für S. Jochim Kaele	32 EK	60 Lasten
23.	1620, 27. Sept. 1621, 13. März	für S. Hans Beckmann	28 EK	45 Lasten
24.	1620, 8. Dez. 1621, 12. Juni	für S. Oleff Jacobsen	22 EK	30 Lasten
25.	1621, 16. März 1621, 19. Juni	für S. Jochim Timme	34 EK	55 Lasten
26.	1621, 29. Mai 1621, 13. Okt.	für S. Hinrich Rump	33 EK	55 Lasten
27.	1621, 21. Juni 1622, 1. April	für d. Erb. u. wolweisen her Jurgen Pauels ein ship vor sigk to bouwen angesecht fol. 121	28 EK	35 Lasten
28.	1621, 13. Okt. 1622, 14. Okt.	für S. Jorgen Wendtlandt	40 EK	110 Lasten
29.	1622, 23. Mai 1622, 19. Okt.	S. Jorgen Mechet	28 EK	45 Lasten
30.	1622, 3. Okt. 1623, 4. April	S. Hinrich Busch	38 K	90 Lasten
31.	1623, 29. Jan. 1623, 20. Juni	S. Johann Petersen	30 EK	45 Lasten
32.	1623, 18. April 1624, 20. April	S. Hans Koch	30 EK	60 Lasten
33.	1624, 4. März 1624, 29. Juni	S. Michel Darsow	25 K	

34.	1624, 5. Okt.	S. Jochim Köne gehört Heinrich Wedingk allein	27 EK	30 Lasten
35.	1624, 29. Juni 1624, 11. Okt.	S. Peter Meier	30 K	45 Lasten
36.	1625, 8. Jan.	S. Cordt Pning	28 K	45 Lasten
37.	1625, 31. März 1625, 18. Aug.	S. Hinrich Zirichsen	34 K	70 Lasten
38.	1626, 17. Jan.	S. Hans Meier	28 EK	38 Lasten
39.	Ao 1626	S. Hans Meier	28 K	40 Lasten
40.	1626, 17. Okt.	S. Jochim Schulte	32 K	55 Lasten
41.	1626, 19. Dez.	S. Hans Stavenow, Reeder u. a. Fuchting, Heinrich Wedingk, Hermann Kampferbek	50 K	200 Lasten
42.	1627, 21. Aug.	S. Klaus Boler	32 K	50 Lasten
43.	1628, 10. Jan.	S. Pasche Ricke	45 K	160 Lasten
44.	1628, 21. Aug.	S. Klaus Bonhoff Reeder: H. Johann Fuchting, Rotger v. Dicke, Hans Finhagen, Paul Wibbeking, Johann v. Dicke, Hans Brokes, Klaus Bonhoff (12 Reeder)	42 K	300 Lasten Insges. die kapital- kräftigsten Lübek- ker Großkaufleute, Mitglieder der Zirkelbrüder und Kaufleute-Kom- pagnie.
45.	1628, 28. Aug.	S. Jakob Rust	30 K	60 Lasten
46.	1629, 14. Jan.	S. Heinrich Schultze	40 K	70 Lasten

Nr. XXIX

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS MARTIN RAMPELMANN
(RAMPE)

1.	1607, 15. Jan. 1607, 5. Sept.	für Berndt Harmann	32 EK	55 Lasten
2.	1610, 18. Okt. 1611, 1. Apr.	für Melcher von Dicke als Auftraggeber und Einzelreeder	36 EK	100 Lasten
3.	1611, 6. Juni 1612, 16. März	für S. Johannsen und Reeder	28 EK	40 Lasten
4.	1612, 12. Febr. 1612, 10. Aug.	für S. David Schroder	27 EK	35 Lasten
5.	1612, 6. Juli 1613, 14. Jan.	für S. Joachim Kal und Reeder	28 EK	40 Lasten
6.	1612, 10. Aug. 1613, 29. März	für S. Jürgen Vagt	32 EK	60 Lasten
7.	1613, 26. Apr. 1613, 26. Okt.	für S. Hans Arendt	24 EK	30 Lasten

8.	1613, 21. Juli 1613, 2. Okt.	für S. H. Kordes und Reeder	24 EK ca. 30 Lasten
9.	1613, 26. Okt. 1614, 12. Apr.	für S. Engelbrecht Holtmann	20 EK 30 Lasten
10.	1614, 3. Mai 1614, 16. Aug.	für Georg Baumann	26 EK 30 Lasten
11.	1614, 16. Aug. 1614, 29. Okt.	für S. Hans Winter	24 EK 30 Lasten
12.	1615, 24. Jan. 1615, 4. Apr.	für S. Engelbrecht	22 EK 25 Lasten
13.	1615, 10. Mai 1615, 17. Aug.	für S. Jacob Holste	27 EK 38 Lasten
14.	1615, 14. Dez. 1616, 6. Apr.	für S. Jürgen Bull	17 EK 36 Lasten
15.	1617, 24. Jan. 1617, 6. Mai	für S. Christoff Martens	30 EK 50 Lasten
16.	1617, 9. Sept. 1618, 17. März	für S. Mathias Schoemaker	31 EK 50 Lasten
17.	1617, 9. Dez. 1618, 10. Sept.	für S. Johann Deterdingk „Ungefher von“	36 EK 100 Lasten
18.	1618, 4. Aug. 1619, 13. Apr.	für S. Hans Jakobsen „Ungefher von“	25 EK 35 Lasten
19.	1619, 11. März	für S. Mathies Lübbenow	27 EK 35 Lasten
20.	1619, 27. Mai 1619, 26. Aug.	für S. David Schroeder	28 EK 45 Lasten
21.	1619, 14. Sept. 1619, 4. Nov.	für S. Stoffer Doesk	27 EK 30 Lasten
22.	1620, 14. Jan. 1620, 28. März	für S. Engelbrecht Holdtman	20 EK 28 Lasten
23.	1620, 30. Mai 1621, 13. März	für S. David Schroeder	20 EK 50 Lasten
24.	1620, 28. März 1620, 20. Juni	für S. Hans Feldthusen	28 EK 45 Lasten
25.	1620, 19. Okt. 1621, 16. Febr.	für S. Eydke Wolgast	32 EK 45 Lasten
26.	1621, 24. Mai 1621, 18. Okt.	S. Peter Busch	36 EK 95 Lasten
27.	1621, 4. Okt. 1622, 23. Mai	S. Jorgen Hartiges	40 EK 50 Lasten
28.	1622, 30. Aug. 1623, 2. Jan.	S. Karsten Rode	33 K 50 Lasten
29.	1623, 2. Jan. 1623, 5. Juni	S. Hans Hennings	36 K 70 Lasten
30.	1623, 5. Juni 1624, 22. Jan.	S. Michel Klausen	39 EK 60 Lasten
31.	1623, 23. Okt. 1624, 22. Jan.	S. Melchior von Dicke	30 K 40 Lasten

32.	1624, 20. Apr. 1624, 7. Aug.	S. Jochim Rimme	34 K	60 Lasten
33.	1625, 26. Jan.	S. Peter Hermann	25 EK	30 Lasten

Nr. XXX

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS JURGEN KOCK

1.	1619, 13. Juli 1619, 28. Sept.	für S. Hans Holste	20 EK	25 Lasten
2.	1620, 27. Apr. 1620, 27. Juli	für S. Berent Kluren	27 EK	40 Lasten
3.	1621, 19. Jan. 1621, 19. Apr.	für S. David Grotewedder	27 EK	40 Lasten
4.	1621, 19. Apr. 1621, 11. Okt.	für S. Jakob Rust	30 EK	70 Lasten
5.	1621, 4. Okt. 1622, 21. März	für S. Hans Kordes	34 EK	60 Lasten
6.	1622, 22. Jan. 1622, 30. Apr.	für S. Johan Johanson	25 EK	26 Lasten
7.	1622, 4. Apr. 1622, 6. Aug.	S. Hans Lützens	32 EK	40 Lasten
8.	1622, 25. Juli 1623, 1. Apr.	S. Hinrich Magnus	38 EK	100 Lasten
9.	1622, 31. Okt. 1623, 10. Mai	S. Klaus Nering	33 K	50 Lasten
10.	1623, 22. Apr. 1623, 5. Aug.	S. Hinrich Sirke	26 K	35 Lasten
11.	1624, 28. Apr. 1624, 9. Okt.	S. Hans Wauer	28 K	35 Lasten
12.	1624, 27. Aug.	S. Hinrich Rotzcher David Lemke macht es frei	37 K	80 Lasten
13.	1625, 29. Apr.	S. Jost Riel	28 K	
14.	1625, 22. Okt.	S. David Lemke	38 K	65 Lasten
15.	1625, 18. Apr.	Cornelius Brauwer	33 K	50 Lasten
16.	1627, 21. Juni	David Lemke	30 K	80 Lasten
17.	1628, 5. Feb.	S. Hans Luetken	30 K	35 Lasten
18.	1628, 15. Mai	S. Heinrich Helmers	30 K	40 Lasten
19.	1628, 28. Aug.	S. Peter Jacobsen	34 EK	50 Lasten
20.	1629, 14. Jan.	S. Jochim Res	32 K	50 Lasten
21.	1629, 18. Juni 1630, 2. März	S. Hans Cordes	48 K	230 Lasten
22.	1630, 1. Juli	S. Mathes Notke	48 K	190 Lasten
23.	1631, 9. Aug.	S. Hans Möller	34 K	100 Lasten
24.	1633, 24. Jan.	S. Carsten Carstens	25 K	35 Lasten

25.	1633, 25. Juni 1634, 6. März	S. Cort Muhle	40 K	
26.	1634, 5. März 1634, 29. Apr.	S. Peter Bauer	30 K	40 Lasten
27.	1634, 5. Juni 1634, 3. Sept.	S. Hans Lütkens	32 K	50 Lasten

Nr. XXXI

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS HANS KÖHN

1.	1629, 12. Nov.	S. Klaus Muhlenborg	34 K	50 Lasten
2.	1630, 15. Juli	S. Klaus Bobes	36 K	60 Lasten
3.	1630, 30. Nov.	S. Cort Engelke	32 K	50 Lasten
4.	1631, 17. März	S. Heinrich Magnus	34 K	50 Lasten
5.	1632, 5. Dez. 1633, April	Lütke Bomin	36 K	60 Lasten
6.	1633, 18. Aug. 1633, 18. Aug.	S. Heinrich Lüdemann	34 K	50 Lasten
7.	1633, 4. Aug. 1633, 25. Okt.	S. Harmen Eckhoff	28 K	45 Lasten
8.	1633 1634, 4. Apr.	S. Hans Hoyer	35 K	40 Lasten
9.	1634, 20. Mai 1634, 28. Aug.	S. Heinrich Lange	30 K	50 Lasten
10.	1634, 22. Aug. 1634, 17. März	S. Jochim Panser	36 K	60 Lasten
11.	1635, 28. Jan. 1635, 1. Okt.	S. Jorgen Reimers	30 K	50 Lasten
12.	1636, 21. Jan. 1636, 15. März	S. Heinrich Venter	40 K	105 Lasten
13.	1636, 14. Juni 1636, 14. Okt.	S. Jürgen Reymerß	32 K	45 Lasten
14.	1636, 24. Nov. 1637, 4. Apr.	S. Hans Busch	36 K	75 Lasten
15.	1637, 20. Apr. 1637, 5. Okt.	S. Jacob Rust	38 K	70 Lasten
16.	1637, 17. Aug. 1637, 21. Sept.	S. Jochim Pander	38 K	70 Lasten
17.	1638, 25. Jan. 1638, 26. Jan.	S. Jochim Huenenmorder	36 K	75 Lasten
18.	1638, 12. Juni 1638, 11. Okt.	S. Johan Witte	37 K	75 Lasten
19.	1638, 13. Nov. 1639, 9. Mai	S. Jasper Nowe	40 K	120 Lasten

20.	1639, 28. Mai	S. Jurgen Reymerß	38 K	85 Lasten
21.	1639, 28. Mai	S. Wolker Lübberß	30 K	45 Lasten
22.	1639, 19. Sept. 1640, 12. Apr.	S. Clawes Lucas	36 K	80 Lasten
23.	1640, 1. Okt. 1641, 23. März	S. Harlich Meyer	36 K	80 Lasten
24.	1641, 16. März 1641, 29. Juli	S. Hans Fedderow	35 K	

Nr. XXXII

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS WILHELM (WILM) EVERS

1.	1623, 2. Jan. 1623, 10. Juni	S. Hinrich Hoyer	31 K	60 Lasten
2.	1623, 10. Juni 1623, 9. Okt.	S. Hans Busch	28 K	40 Lasten
3.	1624, 22. Juli	S. Matties Lübbenow	29 K	50 Lasten
4.	1624, 1. Dez.	S. Hans Ratke	27 K	35 Lasten
5.	1627, 14. Febr.	S. Michel Backer und Bruder Jochim	20 K	25 Lasten
6.	1628, 8. Mai	S. Hans Ratke	28 K	40 Lasten
7.	1628, 29. Aug.	S. Ludolf Klausen	28 K	40 Lasten
8.	1629, 7. Mai	S. Jochim Wulff	30 K	40 Lasten
9.	1629, 7. Aug.	S. Paul Pitke	24 K	30 Lasten
10.	1629, 15. Sept.	S. Jürgen Mantei	28 K	40 Lasten
11.	1630, 6. Juli	S. Hans Reimers	30 K	40 Lasten
12.	1631, 14. Juni	S. Hans Sager	35 K	90 Lasten
13.	1631, 22. Juli	S. Barteldt Bartel	28 K	50 Lasten
14.	1632, 29. Aug. 1633	S. Hans Meyer	24 K	30 Lasten
15.	1633, 18. März 1634, 14. Apr.	S. Aleff Kröger	34 K	55 Lasten
16.	1633, 5. Juli 1633, 16. Okt.	S. Hinrich Lantze	24 K	22 Lasten
17.	1634, 13. März 1634, 12. Apr.	S. Joachim Pinner	26 K	45 Lasten
18.	1634, 27. Juni 1634, 3. Okt.	S. Jasper Alberts	28 K	40 Lasten
19.	1635, 16. Juli 1635, 9. Sept.	S. Casper Wage	18 K	15 Lasten
20.	1636 1636, 31. März	S. Jochim Boye	22 K	24 Lasten
21.	1636, 9. Juni	S. Peter Witte „Reeder Peter Witte allein“	15 K	10 Lasten

22.	1636, 15. Sept. 1637, 28. März	S. Jurgen Reymers	30 K	45 Lasten
23.	1637, 13. Apr. 1637, 3. Aug.	S. Reinhold Beeke	22 K	25 Lasten
24.	1637, 11. Mai 1637, 26. Okt.	S. Jürgen Jürgenßen	36 K	65 Lasten
25.	1637, 7. Nov.	S. Hans Funcke	34 K	
26.	1638, 8. Febr. 1638, 8. Mai	S. Lutke Schollenborgen	22 K	24 Lasten
27.	1639, 28. März 1639, 22. Apr.	S. Arent Vagt	23 K	30 Lasten
28.	1639, 11. Juli 1639, 26. Sept.	S. Jacob Luenow	33 K	35 Lasten
29.	1639, 5. Nov. 1641, 10. Jan.	S. Matthias Maes	32 K	80 Lasten
30.	1640, April	S. Peter Lowe		40 Lasten
31.	1640, 19. Nov.	S. Tonnyson	36 K	68 Lasten

Nr. XXXIII

BAUTEN DES SCHIFFSZIMMERMEISTERS ASMUS FRÖMCKE

1.	1630, 6. Juli	S. Johann Meier	30 K	50 Lasten
2.	1630, 27. Okt.	S. Arndt Paulsen	46 K	180 Lasten
3.	1633, 15. Jan. 1633, 9. Okt.	S. Pasche Rike	48 K	200 Lasten
4.	1633, 5. Juni 1633, 18. Aug.	S. Hinrich Lampe	28 K	40 Lasten
5.	1632, 17. Mai	S. Jorgen Mantei	26 K	
6.	1634, 26. Apr. 1634, 10. Juli	S. Dietrich Feldthusen	30 K	55 Lasten
7.	1634, 10. Juli 1634, 29. Sept.	S. Jan Johannsen	30 K	50 Lasten
8.	1635, 30. Juli 1635, 15. Okt.	S. Albert Grotfedder	45 K	150 Lasten
9.	1635, 5. Nov. 1636, 31. März	S. Claus Kalitz	38 K	65 Lasten
10.	1636, 16. Apr. 1636, 30. Juni	S. Otto von Nussen	32 K	60 Lasten
11.	1636, 28. Juni 1636, 19. Okt.	Hinrich von Deydele	44 K	130 Lasten
12.	1636, 17. Nov. 1637, 4. Mai	S. Jacob Watzer	40 K	80 Lasten
13.	1637, 4. Mai 1637, 7. Nov.	S. Hinrich Schweder	41 K	150 Lasten

14.	1637, 26. Okt. 1638, 31. Mai	S. Jochim Nowe	44 K	150 Lasten
15.	1638, 10. Mai	S. Arent Paulsen	44 K	150 Lasten
16.	1638, 22. Okt. 1639, 3. Juli	S. Hinrich Ventter	46 K	150 Lasten
17.	1639, 15. Aug. 1640, 16. Juli	S. Otto van Nussen	40 K	150 Lasten
18.	1639, 12. Nov. 1640, April	S. Hinrich Niederich	36 K	50 Lasten
19.	1640, 16. Juni 1641, 18. März	S. Asmus von Cotten	36 K	96 Lasten
20.	1641, 2. März	S. Bartoldt Erich	36 K	96 Lasten

ORDNUNG DER GILDE DER DANZIGER SCHIFFSZIMMERLEUTE

16. Jh.

1. „Zuwissen sei ieder menniglichen, die dar gedencken manck diese gode Gesellschaft unserer Zimmerlüde-Gilde zu holden derowegen so hebbten wir Altersleute der Schiffes-Zimmerleute sambt der gantzen Brüderschaft eintrechtiglichen diese nageschriebenen Artickel beliebt zu holden und an Peinen itzlichen Artickel seine Bruche verordnet also hir nageschreffen sin diese Punckten Sancte Andreaß zu Hulfe.“

2. Die Gilde gehört den Zimmerleuten, dieselben mögen dahineingehen und sind darinnen Brüder und alle diejenigen, die ehrlich und recht tun wollen. Und sollen niemand mitbringen, der sie beschäme, es sei Frau oder Mann.

3. Niemand soll mehr genötigt werden zu trinken, als er will bei Strafe von 1 Pfd. Wachs für S. Andreas.

4. Wer ein Messer oder eine ungewöhnliche Waffe mit in die Gilde bringt, soll 1 Pfd. Wachs verbrochen haben.

5. Wer Keiferei und Hader in der Gilde macht, daraus Ungemach entstünde, soll 1 Pfd. Wachs verbrochen haben.

6. Wer die Wirtsleute und ihr Gesinde belästigt, soll nach Gelegenheit der Sache und nach Erkenntnis guter Leute gestraft werden.

7. „Item zum Ackten, welcher dha unrein machet den heimelichen Stul, daß sey mit dem Munde efte midt dem Schwantze und daß man ihn überzeugen mach, der sol die Bruche haben zwe Punt Wax“.

8. Wer übermäßig trinkt und wieder von sich gibt, 2 Pfd. Wachs.

9. Alle diejenigen, die tüchtig zum Tanzen sind, die sollen sich nicht zu „Sucken“ (Süchtigen, Kranken, Epileptikern) machen, oder tun nach Gefallen, wie es nach alter Gewohnheit gewesen ist, im übrigen ist es aber keine Schande für einen jungen Mann.

10. Niemand soll in die Gilde mit verbundenem Antlitz gehen, oder er soll sich den Alterleuten zu erkennen geben, daß er nicht geschampfirt werde.

11. Keiner soll „Nege sacken“ einführen.

12. Alle, die in unserer Gilde Frauen oder Jungfrauen haben, daß ein jeder Mann sie wieder nach Hause bringe, wenn aufgeklopft wird, damit der Frau ihr Mann oder der Jungfrau Vater oder Mutter nicht zornig werden. Man soll so machen, daß sie zu anderer Zeit wieder kommen dürfen.

13. Wenn die Alterleute aufklopfen, soll ein jeder gute Mann zu seiner Mahlzeit gehen und ebenso am Abend aufgeklopft wird und die Alterleute die Schenkeln gehen gegeben haben, so soll ein jeder gute Mann nach Hause gehen und dem Wirt keine Unruhe machen.

14. Wenn jemand diese Punkte nicht passen, wie sie gute Männer beliebt haben, so mag derselbe nach seinem Willen tun und lassen.

15. Wenn jemand ein Messer oder Degen gegen einen anderen in unserer Gilde frevelhaftig zöge, oder drohte oder wegelagerte und er mit dem Zeugnis zweier

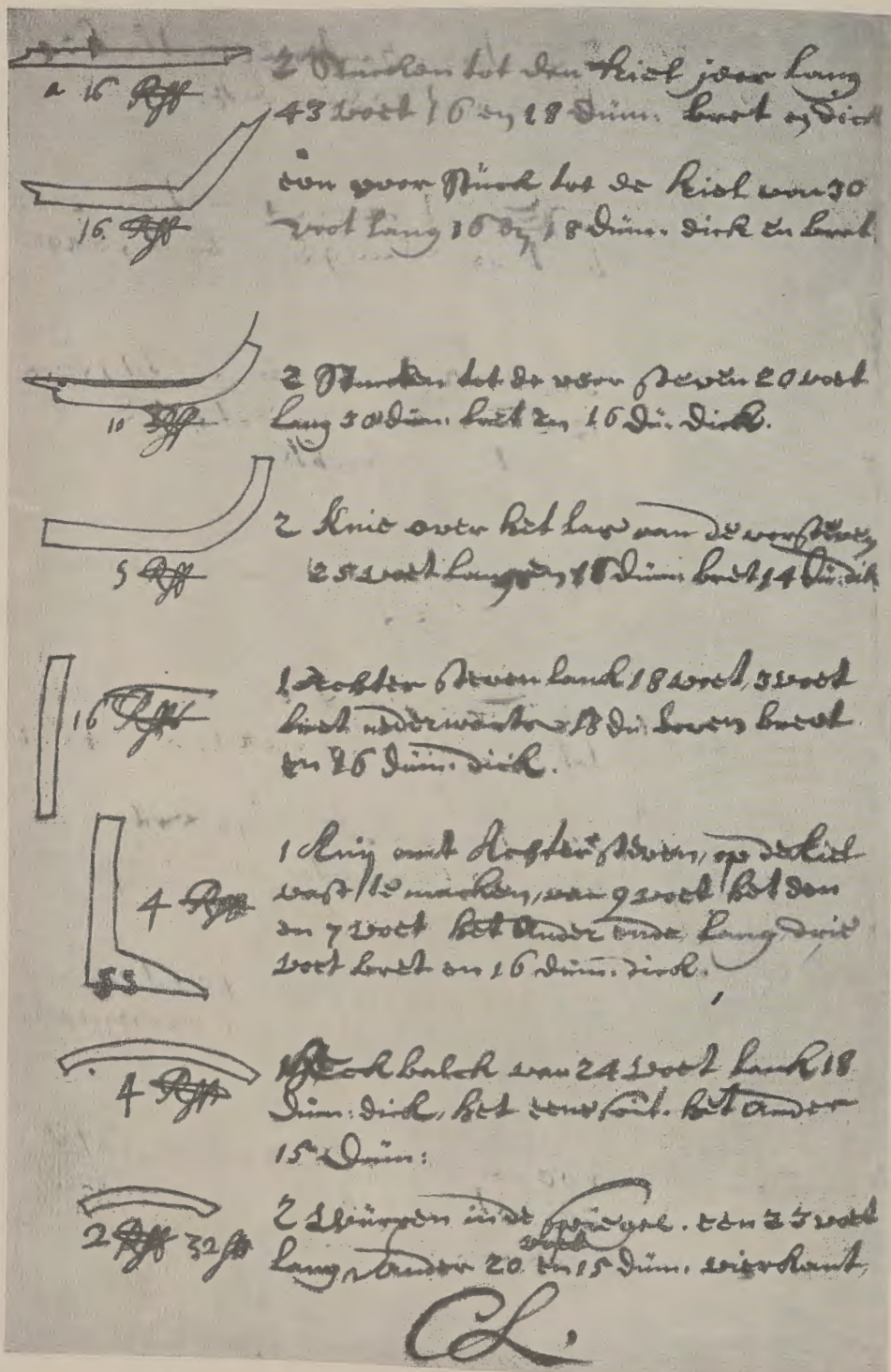
guter Männer überführt werde, der soll verfallen sein eine halbe Last Bier und sechs Pfd. Wachs.

„Hiermit weset frölich und einer gebe dem anderen nicht unreimische Worte mehr, also wen ehr sulber von ihm haben will“.

Nr. XXXV

ARBEIT FREMDER SCHIFFSZIMMERLEUTE IN DANZIG
NACH DEM EINNAHME- UND AUSGABEBUCH DES DANZIGER
SCHIFFSZIMMERERGEWERKS 1576—1599

Anno 1576 empfangenes Brudergeltt	
Matheus Heinrichsen von Stockholm	2 MR 10 Gr
Simon von Wosann als Bruder auf 1 Jahr	2 MR 10 Gr
Arendt Reinitzen von Einkhusen	2 MR 10 Gr
Kornelius Jantzen von Amsterdam	2 MR 10 Gr
Jacob Klausen von Edam	2 MR 10 Gr
Hebrandt Direksen von Hoorn war Zimmermann Bruder auf 1 Jahr	2 MR 10 Gr
Ligebrannt Jantzen „die schwarte Sele“ von Amsterdam	2 MR 10 Gr
Arendt Jochimsen von Amsterdam vor Zimmermann	2 MR 10 Gr
Dirk Isebrandts auf 1 Jahr	
Floris Walrafe vor Zimmermann auf 1 Jahr	1 MR 5 Gr
1579	
Niklaus Jantzen Zimmermann auf 1 Jahr	2 MR 10 Gr
Franz Kröger v. Reval	2 MR 10 Gr
Hans Schimmelpennink v. Reval	2 MR 10 Gr
Peter Schwantze von Kolberg	2 MR 10 Gr
Urba Sellentin von Stettin	2 MR 10 Gr
Paul Zipelin von Stralsund ist vorlopen mit der Hure	2 MR 10 Gr
Jan Jantzen von Freslandth	2 MR 10 Gr
Klaus Black von Stettin	2 MR 10 Gr
Klaus Kiper von Edam	2 MR 10 Gr
Simen Pettersen von Edam	2 MR 10 Gr
Heine Klausen von Edam	2 MR 10 Gr
Ome Simen von Edam 1 Jahr	2 MR 10 Gr
Zimen von Edam	2 MR 10 Gr
Adrian Meues von Horn	2 MR 10 Gr
Brant Dirksen von Horn	2 MR 10 Gr
Jan Dircksen von Memel	
Johann Jackson von Amsterdam	2 MR 10 Gr
Simen Klaussen von Edam	2 MR 10 Gr
Johann Zimesen von Edam	2 MR 10 Gr
Karsten Lütke von Reval	2 MR 10 Gr
Johann Krynn von Groner (Groningen?)	2 MR 10 Gr



Zeichnungen von Schiffsteilen aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts
 (zu Seite 201)

Kornelius von Alckmann (Alkmaar)	2 MR 10 Gr
Wilm Wilmsen von Memlick (Medemblick?)	2 MR 10 Gr
1580: —	
1581: —	
1582: Hinrick van Bremen	
1583: —	
1584: —	
1585: —	
1586: —	
1589	
„Item Andreas Nessel hefft gegeben das Ehr hie magk ein Jahr arbeiten“	1 MR 10 Gr
„Item Bartold Klausen hefft gegeben das ehe hie magk ein Jahr arbeiten“	1 MR 10 Gr
„Item Claus Pawelsen vor ein Jahr tho arbeiten gegeben“	1 MR 10 Gr
1590	
„Item Jan Klausen hefft geuen beth dat Schip fardich ist dar ehr itzum bey arbeitett“	1 MR 10 Gr
„Item Simen Berth vor 1 Jahr tho arbeiden gegeben“	
Adi den 6. Januar 1591 hefft Adrian Cornelisen geben auf die Broderschop ein Jahr tho arbeiden“.	
„Hefft Roloff Hermsen auf die Broderschop vor 1 Jar tho arbeiten gegeben.“	
Dto. Wilem Petersen.	
1596	
„Item Hans Lenneke hefft geben das ehr alhier ein Zeit lanck magh arbeiden“	1 MR 10 Gr
„Item Jacob Clausen ist im geben das ehr mach arbeiden bis auf Pfingsten“	1 MR 10 Gr
„Item Wilhm Artzen hefft geben vme tho arbeiden by Schipper Wilhen Pfamnick 6 wecken“	1 MR 10 Gr
1598	
„Ite, Denniges bastdorp ist nach geben zu Arbeiden bis auf Martini“	1 MR 10 Gr
„Item Jochim Wegener ist nachgeben tho Arbeiden bis auf Martini“	1 MR 10 Gr

Nr. XXXVI

STATUTENENTWURF DER WISMARER MARIENBRUDERSCHAFT
DER SCHIFFSZIMMERLEUTE 1411

(Nach den Aufzeichnungen Friedrich Techens)

Im Jahre 1411 am 2. Februar haben wir Schiffszimmerleute nach Rat und mit Hilfe rechtschaffener Leute eine Bruderschaft zu Ehren der Jungfrau Maria eingerichtet und zur Ehre Gottes und seiner lieben Mutter das Schiff in St. Nicolai und die Lichter vor dem Marienbilde gestiftet, die alle hohen Fest angesteckt werden sollen.

Ferner, liebe Herren und besonderen Gönner, Bürgermeister und Rat unserer

Stadt Wismar, bitten wir Eure Liebe und Sorgfalt, daß Ihr einwilligen wollt und uns diese nachgeschriebene Gerechtigkeit geben:

1. daß die Schiffszimmerleute sich zwei Älterleute wählen, der Bruderschaft vorzustehen, die ein Jahr lang sein sollen so, daß jeder zwei Jahre dabei ist. Wer sich weigert, das Amt dieses Ältesten anzunehmen, soll eine Tonne Bier geben. Ferner wünscht die Bruderschaft alle Jahre im Pfingsten zusammenzukommen, alle Brüder mit ihren Frauen, und wer krankheitwegen nicht kommen kann, dem soll Bier ins Haus geschickt werden, nämlich 2 Kännchen den Tag. Jeder soll sein Part bezahlen, wenn zusammengerechnet ist, bei Strafe von 2 Pfd. Wachs.

Wer Streit anfängt, wenn die Brüder und ihre Frauen beisammen sind, soll eine Tonne Bier geben, und wer das nicht will, aus der Bruderschaft ausgestoßen werden.

Niemand soll Waffen bei sich haben bei Strafe von 1 Pfd. Wachs und wer den Älterleuten nicht hört, soll 2 Pfd. Wachs geben. Wenn Brüder oder Frauen unserer Bruderschaft Streit miteinander haben, so sollen sie es den Älterleuten klagen, ob diese sie verteidigen können, ehe und bevor sie einander bei Gericht verklagen.

Die Rollen und Winden gehören der Bruderschaft und was damit verdient wird, soll zu Wachs für die Lichter in der Kirche genommen werden.

Wer das Licht der Bruderschaft am Fronleichnamstage zu tragen von den Älterleuten gewählt wird, soll sich dessen nicht weigern. Wer als Ältermann abtritt, der soll Rechnung ablegen. Niemand soll in die Bruderschaft aufgenommen werden, der ihrer nicht würdig ist. Wenn ein Mann oder eine Frau beschuldigt wird, sich übel betragen zu haben, denen sollen die Älterleute die Bruderschaft verbieten bis sie sich von der bösen Nachsage gereinigt haben.

Alle Brüder und ihre Frauen sollen aufgeschrieben werden, wenn sie eintreten und wenn sie sterben.

Alle, die hier oder auswärts verstorben, deren Gedächtnis soll am Tage nach Lichtmeß in der Kirche gefeiert werden, und welcher Mann und welche Frau sich nicht dazu einstellt, soll 1 Pf. Wachs geben.

Wer aus der Bruderschaft außer Landes stirbt und so arm ist, daß man ihn nicht schicklich beerdigen kann, für den soll, wenn noch einer aus unserer Bruderschaft sich dort befindet, der es bezahlen kann, dieser es auslegen und die Älterleute sollen ihm seine Auslagen erstatten.

Verarmt jemand aus unserer Bruderschaft und stirbt, den sollen die Brüder und Schwestern unserer Bruderschaft zu Grabe geleiten bei 6 d.

Stirbt jemand aus unserer Bruderschaft, so sollen alle Brüder und Schwestern zum Trauergottesdienst kommen bei Strafe von 6 d. Wenn die Kompagnie zusammen ist, soll keiner Bier verschwenden oder sich absichtlich betrinken bei 1 Pfd. Wachs.

Wenn jemand einen Gast mitbringt in die Kompagnie, so soll er für denselben 2 Wittenpfennige des Tags bezahlen.

Wer die Kompagnie gewinnen will, der soll mit den Älterleuten sprechen und diese mit den Brüdern, und sollen solche, wenn es unbescholtene Leut sind, die Bruderschaft gewinnen mit 1 Lübsch und 2 Pfd. Wachs.

Liebe Herren und Freunde, seid uns armen Leuten günstig und bestätigt uns die vorgesetzten Artikel, die Gott zu Lob und Ehren und unserer Bruderschaft zu Nutz dienen.

Das Wollen wir Gerne um Euch verdienen und Euch zu willen sein, wenn Ihr etwas von uns begehrt.

Nr. XXXVII

MITGLIEDER DER BRÜDERSCHAFT DER ROSTOCKER
SCHIFFSZIMMERLEUTE

(Nach dem Rekenbok der Rostocker Schiffszimmerleute)

1. Tyeß Roge	1603
2. Pawel Winter	1603
3. Hinrich Duwe	
4. Jacob Hilbrand	1601 eingetreten
5. Willem Jansen	1603
6. Dyrich Jannsen Meister	(1603 erw.)
7. Marten Arpe (wollte 1602 eintreten, hat aber die Affindung nicht bezahlt, ist aber 1605 Mitglied)	
8. Gottke Swerin	} 1595 Alterleute
9. Hinrich Schutt	
10. Matthies Schele	
11. Hans Magerflesch	
12. Jacob Friwe	} 1595
13. Hinrich Moller	
14. Jochim Kroger	
15. Hinrich Meler	
16. Jurn Karnest	
17. Peter Busch (ist 1600 4 B schuldig)	
18. Wulf (1601)	
19. Stast	
20. Hannis Denn	1601
21. Johann Hillebrant	1603
22. Kreiller	1600
23. Thiges Foge	1602
24. Hinrich Funcke	(1603) Altermann
25. Hans Klempow	(1603) eingetreten
26. Willem Jensen	(1604) eingetreten
27. Cornelius Torner	(1604)
28. Cornelius Jansen	(1600)
29. Hinrich Wilcken	(1606)
30. Albrecht Zepelin	(1606)
31. Viet Saetman	(1606)
32. Lucas Nicolai	(1607)
33. Andreas Ohmes	(1607)
34. Michel	(1607)
35. Hinrich Pristhoff	(1608)
36. Hagelberch	(1608)
37. Jochim Fick	(1612) eingetreten
38. Klaus Evers	(1612) eingetreten
39. Hinrich Prieß	(1612) eingetreten

- | | |
|---|---------------------------------|
| 40. Marten Rammelsberg | (1612) eingetreten |
| 41. Peter Griese | (1614) eingetreten |
| 42. Heinrich Spieker | (1614) |
| 43. Thomas Wartin | (1614) Altermann |
| 44. de Wolbrechtsche | |
| 45. Clauß Lemcke (1615) eingetreten (hat die Bruderschaft gewonnen) | |
| 46. Jochim Klempow | (1616) eingetreten |
| 47. Margareta Costersche | (ist 1616 einen Taler schuldig) |
| 48. Hennig Petersen | (1617) eingetreten |
| 49. Jakop Peters | (1619) eingetreten |
| 50. Joche Sternberg | } 1622 eingetreten |
| 51. Jann Jansen | |
| 52. Hans Klempow | |
| 53. Klaus Hermes | |
| 54. Hinrich Stolte | |
| 55. Christoffer Gottke | |
| 56. Jochim Rosenbom | |
| 57. Ties Becker | |
| 58. Marten Heidenreich | |

Zahl der Brüder des Amtes:

1615	27 Brüder	1630	25 Brüder
1616	28 Brüder	1632	29 Brüder
1617	24 Brüder	1634	32 Brüder
1618	26 Brüder	1635	34 Brüder
1619	31 Brüder	1638	35 Brüder

1615 waren Amtsbrüder:

1. Thomas Wartin	} Olderleute	} Meister
2. Clawes Kröger		
3. M. Diedrich Jensen		
4. Hans Klempow	16. Klaus (Clawes) Beers	
5. Hinrich Lembecke	17. Marten Ramelberg	
6. Peter Busch	18. Claes Dene	
7. Jakob Wockesin	19. Hinrich Prest (Prieß)	
8. Vit Satmann	20. Michell Pantell	
9. Hinrich Vick	21. Michell Hagelberch (g)	
10. Hans Hedrich	22. Peter Grise	
11. Albrecht Jecke	23. Jochim Vicke	
12. Jakob Hilbrandt	24. Peter Niemann	
13. Cornelius Torner	25. Symen Auerbeck	
14. Johann Jansen	26. Claes Lembcke	
15. Jurgen Herbst	27. Hellebrandt Jensen	

1632 bezahlten Zeitgeld:

- | | | |
|-----------------------|--------------|-----------------------|
| 1. Jan Janszen | | 16. Jochim Rosenbom |
| 2. Jakob Wuggesin | } Alterleute | 17. Klaus Formink |
| 3. Hinrich Fuchs | | 18. Klaus Harfst |
| 4. Merten Heindenrick | | 19. Jochim Kofffeldt |
| 5. Michel Pauhl | | 20. Jochim Bencke |
| 6. Hans Klempow | | 21. Jacob Janzen |
| 7. Claus Duwe | | 22. Tieß Fincke |
| 8. Hans Selms | | 23. Simon Janzen |
| 9. Jochim Klempow | | 24. Claus Lembke |
| 10. Hindrick Pratz | | 25. Jochim Bechtekamp |
| 11. Kersten Hecker | | 26. Jochim Boye |
| 12. Jochim Klempin | | 27. Claus Schroder |
| 13. Jochim Ficke | | 28. Jacop Kemow |
| 14. Hans Pluggentin | | 29. Jacop Wulf |
| 15. Hans Berbom | | |

Nr. XXXVIII

ORDNUNG ZUR ABWENDUNG VON NOT UNTER AMTSBRÜDERN
DER HAMBURGER SCHIFFSZIMMERLEUTE VON 1625

1. Jeder Meister muß monatlich 4ß, jeder Tagelöhner 2ß in die Lade zahlen,
2. Die Namen sollen sorgfältig aufgezeichnet und alle halbe Jahr in die Lade gelegt werden,
3. Zur Vermeidung von Mißtrauen und Argwohn sollen 2 Meister und 2 Tagelöhner zu Verordneten der Lade gewählt werden, und jeder von ihnen erhält einen Schlüssel. Zusätzlich soll noch ein anderer bestimmt werden, der zu dem „schappe“, darinnen die Lade verwahrt ist, einen Schlüssel hat.
4. Die Ladeverordneten sollen alle halbe Jahr ihre gesammelten Gelder in die Lade bringen und durch einen dazu geordneten Schreiber richtig aufzeichnen lassen.
5. Die Verordneten sollen alle halbe Jahr „umbgesettet“ werden und dabei in Anwesenheit der Alterleute über Einnahme und Ausgabe Rechnung halten.
6. Die Amtszeit der Verordneten soll 1 Jahr betragen.
7. Wer, im Falle, daß einer der Verordneten stirbt, als Ersatz für den Verstorbenen bestimmt wird, darf dieses Amt nicht ausschlagen.
8. Wenn von den Geldern etwas auf Rente getan wird, sollen die Verordneten der Lade die Rente empfangen.
10. Wenn ein Überschuß an Geldern vorhanden ist, so kann dieses Geld im Interesse der Brüderschaft und zum Besten der Meister und Tagelöhner zum Kornkauf verwendet werden. Das Getreide soll Meistern und Tagelöhnern um einen billigen Preis gegeben werden.
11. Den Tagelöhnern ist es verboten, bei Bönhasen zu arbeiten bei Strafe von 5 Reichstalern, die gleiche Summe zahlt der Meister, der dem Schiffer Holz, Gerät

und hölzerne Nägel überläßt. Wem die Alterleute im Amt die Arbeit gelegt haben, der soll bei niemandem arbeiten.

12. Wird bei irgendeinem der Gesellschaft Mangel gefunden und das Geld des Amtes, das auf Rente steht, ist nicht greifbar oder reicht nicht aus wegen der Baukosten und der Gabe an die Armen, kann Geld aus der Lade vorgestreckt werden.

13. Zu den Beerdigungen sollen aus der Lade 4 Leinwandlaken und 2 Leuchter, die vor den Türen hochgehängt werden, den Meistern und Tagelöhnern kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

14. Gerät ein Meister oder Tagelöhner nachweislich in Not, soll ihm aus der Lade soviel wie möglich gegeben werden.

15. Wer diese Artikel nicht halten will und sich gegen das Sammeln von Geld weigert, der „schall datt Amt nicht gebruken, eher und beuer dat Armengelt wo beleuet, thor genöge ingebracht und betholet worden ist“.

Nr. XXXIX

ORDNUNG DER LEHRKNECHTE IM HAMBURGER SCHIFFSZIMMERERAMT

Wer das Schiffszimmerhandwerk erlernen wollte, mußte zur Einschreibung vor den Oberalten und Alten des Schiffbaueramts mit zwei Bürgen erscheinen und sich einzeugen lassen. Die beiden Bürgen mußten versichern: „... daß der anzunehmende Lehrknecht von redlichen unberüchtigten Eltern ehelich geboren, auch von denen bey welche Er gewesen, ehrlicher maßen abgeschieden sey und niemand auf ihn je etwas zu sprechen habe. Nichtsweniger, daß er kein frevelmühtiger, halsstarrer und widerspenstiger Mensch, noch Gottloser Todtschläger oder verlassener Bösewicht sey, wobey keine Ehre zu vermuthen und der sich der Bosheit ergeben habe, damit die anzunehmenden Lehrknechte in gebührender Furcht und guter Disciplin gehalten werden, auch ihrem Meister in allem schuldigen Gehorsam leisten, und das Schiffbauer Amt mit allem Ernst und Fleiße getreulich lernen“. Dafür mußten sich die Bürgen „bey Verpfändung ihrer Gütere“ verpflichten. In 16 Artikeln wird nun bestimmt, wie der Lehrknecht sich zu verhalten habe während seiner Lehrzeit.

1. So soll ein jeder Lehrknecht sich fleißig zum Gehör göttlichen Wortes halten und stets in der Furcht Gottes leben, insonderheit aber des Sonntags in der Kirchen sich verfügen, weilen er sonst des Wercke Tages der Kirche nicht abwarten kann.“

2. So wird er auch seinem Lehr Meister schuldigen Gehorsam leisten, mit Trotz und Widerwillen demselben nicht begegnen, sondern der Arbeit mit Fleiß ihm angelegen seyn lassen, sein angefangenes Amt ehrlich und nützlich auslernen.“

3. Kein Lehrknecht soll sich unterstehen, sich während seiner 4 Lehrjahre Montags von der Arbeit fernzuhalten, „Montag zu machen“. Wer das tut, muß dem Meister den Tagelohn und dem Amt 1 Mark lübisch bezahlen. Der Lehrknecht muß morgens um 5 Uhr an die Arbeit gehen und um 7 Uhr abends aufhören. Sonst muß er den Schaden ersetzen.

4. Der Lehrknecht muß abends um 9 Uhr zu Hause sein und darf ohne Erlaubnis des Meisters nachts nicht aus dem Hause bleiben. Bleibt er das erste Mal aus, muß er dem Morgenspracheherrn, dem Amt 1 Reichstaler geben, beim zweiten Mal 2 Reichstaler. Tut er es zum dritten Mal, soll er bei Schiffbauernamt nicht geduldet werden, sondern ohne Gnade des Amtes verwiesen werden.

5. Der Meister ist verpflichtet, dem Amt jedesmal zu melden, wenn der Lehrknecht nachts nicht nach Hause gekommen ist. Unterläßt er das und duldet, „daß sein Bett und Lacken verschonetblieben“, muß er jedesmal eine Tonne Hamburger Bier zur Strafe geben.

6. Der Meister ist verpflichtet, dem Lehrknecht nach Bedarf Essen und Trinken zu geben. Wird darüber Klage geführt, „und solches mit Wahrheit erwiesen werden könne“, so sollen dem Meister in Zukunft keine Lehrknechte angenommen werden.

7. Der Lehrknecht ist verpflichtet, „in allem seines Meisters Beste zu wissen“, alle Geräte und Werkzeuge so zu behandeln, als ob es seine eigenen wären. Geht durch seine Nachlässigkeit und Unachtsamkeit eines verloren oder wird beschädigt, muß er es ersetzen oder bezahlen.

8. Der Lehrknecht ist schuldig, seinem Meister den schuldigen Gehorsam und Respekt zu erweisen. Kein Lehrknecht soll sich unterstehen, seinem Meister entgegen zu reden und sich zu widersetzen, weder mit Scheltworten, noch mit Drohungen und Schlägen. Vielmehr soll er alles, was der Meister ihm zu tun und arbeiten befehlen wird, sofort, wie es der Meister verlangt, ohne Knurren, Murren und Widerwillen getreulich verrichten.

9. Der Lehrjunge soll sich nicht an „gottlose“ Leute hängen und sich zum Weglaufen verführen lassen, sondern seine Lehrjahre „völlig und redlich aushalten“.

10. Wenn der Meister aus der Bude geht, oder sonst zu tun hat, soll der Lehrknecht so weiterarbeiten, als ob der Meister selbst dabei wäre. Der Lehrknecht soll, wenn er zu Schiffern und Bürgern zur Arbeit geschickt wird, „allemaal“ aufs fleißigste arbeiten und nicht immer über die Bierkanne fodern“. Was er dabei an Tagelohn verdient, „solches soll er allemahl dem Meister völlig einbringen und nichts davon behalten“.

11. Kein Lehrknecht soll sich anmaßen, was ihm nicht zusteht, „also daß er auch nicht auf 6 Pfg. wehrt einem andern das seinige entwende“. Wer dagegen verstößt, soll im Schiffbauernamt nicht geduldet werden, „sondern mit hölzernen Nägeln vom Bruche gejaget werden, wenn gleich seine Lehrjahre auch merentheils zu Ende wären“.

12. Sollte es vorkommen, daß ein Lehrknecht etwas von seinem Tagelohn für sich behielte und der Meister ließe es durchgehen, so soll nicht allein der Lehrknecht mit hölzernen Nägeln vom Bruch gejagt werden, sondern auch dem Meister die Knechte genommen werden und ihm nicht wieder erlaubt werden, jemals Knechte wieder in die Lehre zu nehmen, da er damit alle anderen Lehrknechte verdürbe.

13. Sollte ein Knecht bei Tag oder bei Nacht „Muthwillen auf der Strassen“ machen und zu „leichtfertigen Personen“ gehen und würde dabei „in der Obrigkeit händen gerahten“, ist der Meister nicht verpflichtet, sich seinetwegen zu bemühen und ihn aus den Händen der Obrigkeit zu befreien. Läßt sich ein Lehrknecht mit „einer verdächtigen Persohn ein, so ihr mit Wahrheit erwiesen werden könnte“, geht er sofort seines Amtes verlustig „wenn er auch gleich auß der Lehre wäre“.

14. Jeder Lehrknecht ist schuldig, „wenn in der Gesellschaft, Herkommens und Gebrauche nach, Bier ist und geschenket wird, solches mit Frieden zu trincken, und keineswegs sich dabey zu hadern und schlagen. Wenn aber das Bier ausgetruncken und verzapfet ist, so soll ein jeder Lehrknecht als den mit Frieden nach seines Meisters Hause gehen, und nicht wie tolle unsinnige Leute auf der Gaßen umherlauffen, damit sie fast von jedermann angeschrien werden“. Sonst sollen sie zum Biertrinken nicht mehr zugelassen werden.

15. Für die Innehaltung dieser Artikel sollen die Bürger gemeinsam mit ihren Gütern haften, auch dem Meister, sofern der Lehrknecht dem Meister Schaden zufügen sollte.

16. Ein jeder Lehrknecht soll sich, wenn seine Lehrjahre beendet sind, nach Gebühr ausschreiben lassen, ein schriftliches Lehrzeugnis darüber nehmen und die Gebühr erlegen, sonst wird er beim Amt nicht angenommen und für voll erkannt, und die Arbeit wird nicht erlaubt. Das Geld für eine Tonne Bier ist sofort bei der Ausschreibung zu entrichten. Diese Anschreibung soll vor den beiden Oberalten des Amts in Gegenwart des Meisters und der beiden Bürgen geschehen. Diese Artikel soll ein jeder Lehrknecht, der das Schiffbaueramt lernen will, neben seinen Bürgern getreulich anloben und ihnen nachleben. Dann soll er „im Nahmen Gottes“ angenommen werden. Sein Lohn ist: 1 grauer Rock, ein Beil und eine Axt. Für den Rock soll er 24 B, für das Beil 24 B und für die Axt 17 B lüb., dazu soll er noch 4 Paar Schuhe und an Geld 18 Mark lüb. erhalten. Der Lehrknecht muß 24 B Wachsgeld und 8 B Schreibgeld entrichten.

AUFSTELLUNG FÜR EINEN SCHIFFBAU IN LÜBECK UM 1563¹

Item, so man tho diessen itzigen Tiden eyn Schip bouen, moth nicht weniger als 60 Elen Kils.

H o l z: dat muste hebben 26 Fote Flackes
die Sutkrufft (?) uff $6\frac{1}{2}$ Elen
die Wide uff denne Avelope 46 Fote
die Hogede van das Vordecke 3 Elen.
Unde up jeder Seidt 6 Bercklotz.

Unde die Plancken sonderlich darto utgelesen unde gesaget, Tegelstein Dicke.
De Dicke van dem Inholte eine gude Halfte de Dick, unde wol dichte tohope, datme idt gleichwol kan veyne machen. Item das Spiegelholt gesettet uff $6\frac{1}{4}$ Elen. Item die Hogede van der Achterstefen 32 Fote. Item hierto 24 utgelesen Balken.
Auch mus es haben 3 Schwin (Kolschwin, Kielschwein?). Item uff jeder Siden 9 Porten, 2 achernt van dem Avelope.

Artillerie: Uth deme Vordecke uff jeder Siden 5 Dreiquartersschlangen, gesmedet und woll gemaket.
Item bei der Mast uff jeder Seiten einen Schernbreker. Item achterut 2 Dreiquarters-Schlagen uth dem Vordecke. Item uth der Kompanien von jeder Seite 3 halffe Slangen, unte von jeder Sit 2 Schernbreker.
An jeder Sidt ut der Kompanien 2 Doss in dubbelde Achterut 2 dubbelde Barssen.
Item das Geschutte langest de Kobrucke 2 gegaten Feldslangen an ider Seit.
An jeder Seit 1 Feltslange.
Noch un jeder Seit 3 Dreiquart-Slangen.
An jeder Seit uff de Kobrucke up de Bussenbanck an jeder Seit 8 dubbelde Barssen.
Item uth dem Vorkastell voruth 2 halve gegaten Feltslangen.
An jeder Seite 3 halve Slangen gesmedet.
Noch uff jeder Seit 3 Dossin Barssen.
Noch int Vorkastell 2 Schernbreker.

Item to dessem Schepe de Resschop:

R u n d h ö l z e r: De Mast mut 30 Palm wesen und 18 Faden lang
De Fogken-Mast 24 Palm unde woll 16 Faden lang
De grote Rha 16 Faden lang
De Dicke in der Repes (?) 16 Palm
Dat Bochspret 23 Palm dicke, de Lenge 14 Faden lang
De Foegke Rha mut sein de Dicke 14 Faden lang.

¹ Archiv der Hansestadt Lübeck, Senatsakten Lastadie, Konv. 4, Fasz. 2. Nach frdl. Mitteilung von Prof. Dr. A. v. Brandt.

Anker und Ankertau: Dat Plichtanker	12 Schippunt
Dat Boegancker	11 Schippunt
Dat kleinste Boegancker	10 Schippunt
Noch 1 Anker von	8 Schippunt
Noch 1 Anker von	6 Schippunt
Noch 1 Anker von	2 Schippunt

Item das groteste Tau 18 Dumen (dick) = 2 halve Tau, jeder Stucke von 85 Faden lanck.

Item das dagelicke Tau von 16 Dumen, hirvon 3 halve Tau van 85 Faden dat Stucke.

Noch 2 halve Tau von 15 Dumen, alle tho 85 Faden

Noch 2 halve Tau von 14 Dumen, de Lenge 85 Dumen (soll wohl heißen Faden) ock geholfert (halbiert)

Noch 2 halve Tau von 13 Dumen tho 85 Faden

Noch ein gantz Tau von 10 Dumen von 130 Faden Kabeltau.

Segel: Item dat grote Segel wolde sein Breit 32 Kleit unde de Depe 19 elen, sind 10 Rollen. In den beiden Bonit 8 Rollen.

Item to dem Grossen Marssegel 9 Rollen.

Item de Fogke 24 Kleit 17 Elen dep, 7 Rollen, zu dem 2 Bonit, 6 Rollen.

To dem Furmarssegel 6 Rollen.

Zu dem Blinden 6 Rollen mit deme Bonnetten.

Zu deme 2 Maisan 9 Rollen.

Iser wergk:	1 Angker $4\frac{1}{2}$ schiplb
	1 Angker $3\frac{1}{2}$ schiplb
	1 Angker 3 schiplb
	4000 Krafhelspigker
	300 higke Bolthen
	300 Schluthbolthen
	40 Keelen mit Jungkfrowen
	4000 Blafferth-Spigker
	4000 Drelingk-Spigker
	2000 Penningk-Spigker
	3 Koppem Schiuen in de Stengen
	6 Schiplb thom Ruederschmidt

Khauel Garnke und Linnenwergk:

36 Schiplb tho Thoewen und Tagkeln
20 Rollen Podagell tho alten Segeln
10 Last Wergk

Boethe bi dath Schip:

1 Groth Both dath Schepeboth gebethen
1 Klein Both en Esp genoemeth.

Nr. XLI

KOSTENANSCHLAG FÜR EIN SCHIFF VON 300 LASTEN
 von dem Wismarschen Bürger Hermann Sternberg
 auf Befehl des Herzogs Johann Albrecht angefertigt
 1561

Hermann Sternberg Bürger zur Wissmar berichtet was Er an Holtz, Eysen und Takelwerk zu Erbauung eines Schifs von 300 Last vonnoten haben wurde.

Ungeferlich Vortzeichnus, waß man an Holtze, Eysen und Takelwerk zu einem Schife von 300 Lasten haben mus.

Einen Vorsteuen ungeferlich 5 Faden langk

Ein Achtersteuen 4 Faden langk

Ein Vorlop 4 Faden langk

Ein Kiel 30 Elen langk

} Jeder $1\frac{1}{2}$ Fues breidt in die Kante

250 Kraffels-Delen 4 Finger dicke

300 Stücke Inholtz jedes 12 oder 13 Schuh langk und eines Fusses dicke.

12 Stucke Holtzes zum Stuvern jedes 3 Faden langk

5 Holtzer ieder von 25 oder 26 Elen

30 Balcken ieder von 34 Fus langk

30 Bodenwrangen von 20 oder 24 Fuß langk

5 Stucke Berchholtzer von 30 Fussen

10 Stucke zu Ribben von 24 Fues

1 Außligger von 24 Fussen lang und 2 Fues dicke

50 Klue 4.5. oder 6 Fues lang ungeferlich

5 Mastbaume, darunter der grosse 18 Faden lang, der andere 16 Faden der drit

10 Fadern und der vierte von 8 Fadern

7 Fuder Holtzes zu Stutzholtze

4000 holtzen Nagel das 100 6 ß

An Eysen

5000 Krauelspiker

200 Heckeболten

400 Schlutbolten 1 Andthalbe Elen langk

4000 Dreling-Spiker

4000 Blaffort-Spiker

4000 Scherf-Spiker

1 Ancker von $5\frac{1}{2}$ Schifffundt Eysen

1 Ancker von 4 Schifffundt Eysen

1 Ancker von $3\frac{1}{2}$ Schifffundt Eysen

1 Ancker von 3 Schifffundt Eysen

zum Ruderschmide 3 Schifffundt Eysen

40 Ketten, jede $1\frac{1}{2}$ Elen langk

Zu Takelwerke

40 Schifffundt Kobelgarne

12 Segel von 20 Rullen Segeldock, ein Rulle 30 Elen langk,

ein Rulle kostet 13 (übisch?)

2 Lasst Gotlandisch Theer

- 14 Last Werkh
 2 Boete, kan man umb 100 lub. kauffen
 Von den Personen, so das Schiff bawen sollen
 12 Zimmerleute. Jeder des Tages 6 ß und zwo Malzeiten
 2 Barer. Jeder des Tages 4 ß und zwo Malzeiten
 1 Meister des Tages 8 ß und zwo Malzeiten.

Nr. XLII

AUFSTELLUNG DES WISMARER BÜRGERS HERMANN STERNBERG
 ZU EINEM SCHIFFBAU FÜR HERZOG JOHANN ALBRECHT 1561

Vorzeichnuß was ungeferh zu einem Schiff von 150 Last zu bauwen gehoereth.

Holtzwerk:

- | | |
|--|----------------|
| 1 Khell von 30 Ellen | |
| 1 Vorlop von 11 Ellen | |
| 1 Vorstheue von 11 Ellen | |
| 1 Achterstheue von 12 Ellen | |
| 30 Stuck Bodemwringen ides von 20 Fuoß langk | |
| 12 Spredick ides 8 Fuoß hoch | |
| 30 Balgken und Berckholtzer ides 30 Fuoß langk | |
| 200 Delen Krauellspiangken genometh | |
| 100 Auerlops Delen dar der Auerlop von gestegk wirth | |
| 4000 hoelten Negell | |
| 50 Knehe | |
| 1 Holth to Regeln als es lenger tho bekamen ist | |
| 100 Wagenschoth tho Pannellwerk | |
| 4 Hoelther tho bnoth Knehen | |
| 12 Hoelther tho Sthuivern ides | 12 Ellen langk |
| 1 Holth tho Scherstoecken von | 12 Fuoß |
| 100 Ribben in den Auerlop ides | 14 Fuoß langk |
| 1 Groß Mast | 16 Faden langk |
| 1 Mast die Bouckspreth geheißen | 14 Faden langk |
| 1 Mast dat Fogkenholth genoemeth | 15 Faden langk |
| 1 Mast Moisan geheißen | 9 Faden langk |
| 1 Grothe Rawl von | 30 Ellen |
| 1 fogken Rawl von | 20 Ellen |
| 1 Moisan Spreth von | 9 Ellen |
| 1 Grothe Stenge | 1 Fadem langk |
| 1 Marß up Heede | 6 Fuoß with |
| 1 Marß up dem Heede | 5 Fuoß with |
| 1 Marß up dem Heede | 3 Fuoß with |
| 1 Uthligger | 30 Fuoß langk |
| 2 Holtzer tho Santhboerden ides | 30 Fuoß langk |
| 1 Holtz tho 2 Spiegelbagen | 4 Faden langk |
| 150 Ellern Boemke tho Stütthenholth | |
| 100 Bliegke klein und groß so zu 1 Schiff von 3 Merßen noedich mit koppern Schiimen. | |

Nr. XLIII

AUFSTELLUNG UND KOSTENANSCHLAG
DER ZUM BAU EINES SCHIFFES BENÖTIGTEN HÜLZER

(2. Hälfte des 16. Jahrhunderts?)



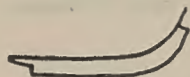
16 Rtlr.

2 Stücken tot een Kiel lanck 43 voet 16 en 18 düm: breet en dick



16 Rtlr.

1 Voor stück tot de Kiel van 30 voet lanck 16 en 18 dü: breet en dick



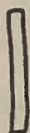
10 Rtlr.

2 Stücken tot de voor steven 20 voet lanck 30 dü: breet en 16 dü: dick



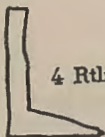
5 Rtlr.

2 Knijen over hat las dan de voor steven 25 voet lanck, en 18 dü: breet 14 düm: dick



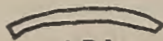
16 Rtlr.

1 Achter Steven lanck 18 voet, 3 voet breet nederwaerts 18 dü: boven breet en 16 dü: dick



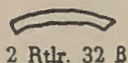
4 Rtlr.

1 Knije im d'achter steven op de Kiel vast to macken van 9 voet een, en 7 voet hat ender lanck, drie voet breet en 16 dü: dick

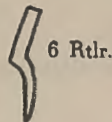


4 Rtlr.

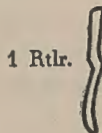
1 Heck balck van 24 voet lanck dü: dick, het een endt het and 15 dü



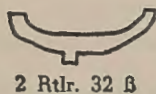
2 Wurpen in de Spiegel, 1.23 voet lanck, d'ander 20 en 15 dü: 4 kant



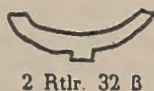
2 Rantsoen Houtten 20 voet lanck 24 dü: breed, 15 dü: dick



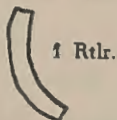
2 Heckstücken 24 voet lanck 20 dü: breed beneden, 9 dü: boven en 9 düm dick



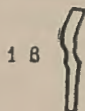
36 Buyk stücken van 15 tot 18 voet lanck 12 dü: dick, ein van 18 tot 27 dü: breed ende hoghte



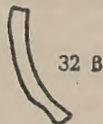
18 Andere Buykstücken, so groot en breed als booven



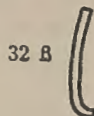
72 Sitters in de Kremmen van 14 tot voet lanck, en 12 dü: 4 kant



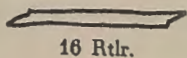
72 Stekess, off luys sitters soo voor als Achter van 15 tot 20 voet lanck, en 15 dü: breed 12 dü: dick



150 op langers van 18 tot 22 voet lanck 12 dü: dick beneden, boven 10 dü



160 verk: orde stücken van 15 tot 23 voet lanck 10 dü: dick beneden, boven, 6 dü:



95 voeten Kolsvingen van 22 dü: breed 10 dü: dick



3 Rtlr. 16 B

10 Katters Sporen int medden opt vlack van 18 tot 22 voet lanck, van 15 a 16 dü: dick



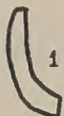
3 Rtlr.

5 Dito Katte Sporen off bande van 15 voet lanck, en van 15 tot 16 dü: dick, en van 27 tot 36 dü: breed in de hoggte



2 Rtlr. 24 B

30 Sitters besyde de Katte Sporen van 15 a 16 voet lanck en 15 dü: dick



1 Rtlr. 32 B

30 Stuynders van 15 a 16 voeten lanck, en 12 a 14 dü: dick

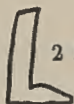
1 Rtlr. 16 B

30 Stuynders beseyde de banden voor en Achter van 14 a 15 dü: dick



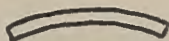
3 Rtlr.

6 banden voor off Achter van 16 a 18 voet lanck 24 dü: dick in de rudde, en 15 dü: sen yder endt



2 Rtlr.

8 Knyen Achter de Spigel van 5 a 6 voet het een 7 a 8 voet het ander ende en 15 dü: dick



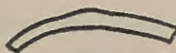
4 Rtlr. 24 B

26 balcken tot d'onderste overlop, teweten 13 van 34 a 35 voet lanck en 13 van 26 a 32 voet lanck, dick 15 dü:



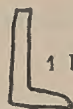
1 Rtlr. 16 B

52 Knyen tot d'onderste overloop 5 voeten het een, en 6. het ander endt, en 15 tot 18 dü breed en 15 dü: dick



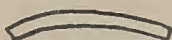
3 Rtlr. 24 B

26 balcken tot d'onderste overloop teweten 13 van 32 voet lanck en 13 van 26 tot 30 voet, en 12 dü: dick



1 Rtr.

52 Knyen tot de tweede overloop van 4 voet het eene on
5 het ander, en van 14 tot 15 dü: breed en 10 dü: dick



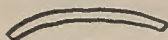
2 Rtr. 24 B

18 balcken tot de Schans en back van 24 tot 31 voet lanck
en 9 dü:



32 B

36 Knien tot de Schans en back, van 3 voet het een, en
4 het ander lanck dick 9 dü:



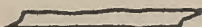
2 Rtr.

6 balcken tot de Hüt van 22 voeten lanck 6 dü: dick



24 B

12 Knyen tot de Hüt balcken van 2 a 3 voet het een,
en ander Syde en 6 a 7 dü: dick



6 Rtr.
von 46 fus lang

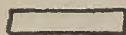
840 voet tot de 3 onderste bergh houten van 14 dü: breed,
en 7 dü: dick

4 Rtr. 24 B
von 46 fus lang

280 voet tot de bovens to berghhouten 10 dü: breed en
5 dü: dick

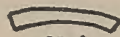
4 Rtr. 24 B

280 voet tot het rahout van 7 dü: breed en 4 dü: dick



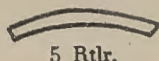
5 Rtr.

280 voet tot de water borden off lyffhouten op d'onderste
overloop, 12 dü: breed en dü: dick



32 B

26 Klosen tüssen de stuynders van 10 tot 12 voet lanck
en 12 dü: dick



5 Rtlr.

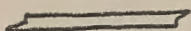
280 voet weggers op het water boort van het onderste overloop van 18 tot 20 düm: breet 6 dü: dick

5 Rtlr.

280 voet tot water boorden off lyffhout tot de tweede overloop van 12 dü: breet en 7 dü: dick

5 Rtlr.

280 voet weggers opt voor waterboort van 15 dü: breet en 5 dü: dick

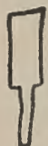


5 Rtlr.

280 voet balk weggers tot d'onderste overloop van 18 dü: breet en 6 dü: dick

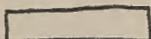
4 Rtlr.

280 voet balk weggers tot het tweede overloop van 15 dü: breet en 5 dü: dick



2 Rtlr.

2 Spanen tot de beting van 21 voet lanck, 20 dü: dick aen endt, en 12 het ander endt



2 Rtlr.

1 Kruys betinck van 10 voet lanck en 10 dü: dick



1 Rtlr.

2 Knyen tot de beting van 3 voet d'een, en 10 het ander ent 20 dü: dick



2 Rtlr.

1 Groot Knecht en tockelnocht van 22 voet lanck, en 24 düm opt von, en 12 dü: op het ander endt

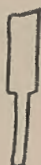
1 Rtlr.
32 ß

1 Focke Knecht van 12 voet lanck 22 dü: opt een, en 12 opt ander endt
4 Mars Schote Knechts van 12 voet lanck, en 12 dü: dick



1 Rtlr.

2 Knyen tot d'ancker Kraan van 14 voet yder, en 15 dü: dick



3 Rtlr.

1 Spil van 18 voet lanck 27 dü: dick aen een, en 12 dü: het and endt

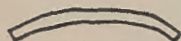
2 Rtlr.

1 Kleine Spil von 12 voet lanck en 12 dü: het een, en 10 düm het ander endt

die elle 8 β
die elle 5 β
die elle 4 β
die elle 3 β

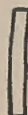
12500 voet plancken 4 dü: dick
8500 voet plancken 3 dü: dick
9000 voet plancken 2 dü: dick
1000 voet plancken 1¹/₂ dü: dick
200 pruyse deelen van 20 a 26 voeten lanck
100 Ander deelen
2000 groyne deelen
60 Gofsers

die elle 6 β



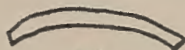
1 Rtlr. 32 β

6 balkies van 15 tot 18 voet lanck, van 8 a 9 dü: dick



16 β

250 Kreveel Houten onder de ribe van 4 voet lanck



16 β

110 Ribben tot beyde overloopen van 12 voet lanck en 10 dü: breet, en 4 dü: dick



1 Rtlr.

1 Uyt legger tot het galions van 18 voet lanck, en 15 dü: dick

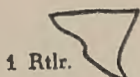
1 Rtlr.

1 Ander legger daer op van 12 voet lanck en 12 dü: dick



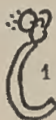
3 Rtlr.

1 Knije onder het galionen van 25 voet lanck 3 voet breed
14 dü: dick



1 Rtlr.

4 Knyen aen de galioen van 5 tot 6 voet, yder ent, en
18 dü: breed en 15 dü: dick



1 Rtlr.

4 Regelingen tot het galioen 30 voet lanck 10 dü: breed
en 10 dü: dick



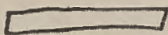
16 B

12 Knien in de galioen 3 voet yder endt en 7 dü: dick



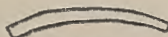
8 Rtlr.

1 Stück Houdt tot het roer van 30 voet lanck 3 voet breed
beneden, en 18 düm boven, en 15 dü: dick



1 Rtlr.

1 Roer pen 24 voet lanck 12 dü: dick aen een, en 9 aen
het onder endt



2 Rtlr.

1 Balck tot de luy wagen van 28 voet lang en 9 dü: dick



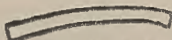
8 B

8 dosyn Krom Houties tot de Galerye



24 B

6 Knyen voor en achter

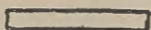


die elle 8 B

80 voet boort balkies van 10 dü: breed, en 5 dü: dick

die elle 8 B

20 Stücken popelier Hout van 12 tot 24 voet lanck, en
van 12 tot 20 dü: (4 kant) Ront



12 B

150 Ribben van 6 tot 7 voet lanck en 4 dü: dick



200 Latten tot de Roostors



10 Rtr.

18000 Houte Nagels van 1½ tot 2 voet lanck 18 Wint
boomen

eenigh Hout voor de trap etc.

Die Schiffsteile in dieser Aufstellung wurden nach Photokopien der im Mecklenburgischen Landeshauptarchiv Schwerin befindlichen Handschrift gezeichnet von Renate Simon, Weimar. — Vgl. die Tafel nach Seite 188.

Nr. XLIV

ENTWURF ZU EINEM VERTRAGE

des Herzogs Johann Albrecht I. von Mecklenburg
mit dem Schiffszimmermeister Johann von Rotten
1562

Zu wissen kundt und offenbar sey Allermenniglich dieses Briefes Ansichtigen, daß eine Beredungen und endtliche Vergleichunge geschehen, ist mit Johan von Raten und N. N. nemblichen also. Nachdem uff deß Durchlauchtigen Hochgebornen Fursten und Hern Herrn Johan Albrechten Hertzog zu Meckelburgk Beuelich, ein Schieff welchs über 200 Last wagen solle, und 47 elen Kileß biß an Vorlauf, daß Flach 26 Schuh und Holl 13 Schuh und ufn Balcken deß understen Überlaufs 6 Schuh und die Breite aufm understen Überlauf 37 Schuh haben solle, alhie zur Memell zu bauwen angefangen, der Kill gestreckt, Vor- und Achterstebung gerichtet, daß Flach und Schergang auch biß zu den understen Balcken deß mehrern Teileß vorinholtzet ist, so ist mit obgemelten Personen geredt, daß sie solch Schiff vollendt gantz und gar mit Überlauf, Kubrucken, Bubennetzen und allen andern uber und unden Gebeuden, es sey Campagnie, Gallion, Koiem, Rundell und waß in Summa deßen alleß, eß sey klein oder groß, und wie es Nahmen haben magk, daß de Schiffszimmerman zu Fertigung eines solchen Schieffes zu bawen gehöret und durch ihnen gebawet werden kann nötig, fertigen und bawen mit funf Gespan Birckhultzern auch die Buchssenbanck rechtschaffen woll verwaren, und also alleß gantz und gar, wie eß zur Schevarts Kaufvarts und siegelen mag redt bawen, auch mit Vleiß doran sein sollen, do mit dem Schief in allen Vorteilen so zur Segelation und Last gehören nichts entzogen, alß auch in Überbaw der Campagnie und Gallion die Maß gehalten, und keine Arbeith gesparett werde, damit daß Schieff nach seiner Grosse und Proportion ein städtlich Ansehen und alle Vortell behalte. Zu diesem Allen sollen sie Johan Schiefbawers Rath brauchen, und waß er ihnen in dem Fall rathen wirdt, volgen. Sie sollen auch die Arbeith, es sei in der Zimmerarbeith, im Deichten oder andern nicht von der Handt schlagen, sondern mit Vleiß zusehen, daß alle Arbeit mit Vleiß woll gefueget und idere Plancke mit dreyen oder vier Nagelen nach Gelegenheit der Breite, auch die Berckholtzer zu aller Notturft seyenn, ein ider Innholtz woll verborette werde, der Balcken Innholtz und Bande sollen sie nicht zu wenig sondern solchs uffs gedeichteste, alß eß die Not erfordert auch die Katzenspar rechtschaffen, domit sie woll zu Bande kome, legen, und einen iden Balcken besonders mit guten starcken Knichen und langen Stendern, die von Grunde biß oben auß gehen woll verbunden, und in Summe solch Schief mit aller Notturft, wie die genennet kan werden woll und dermassen verwaren, verbünden und verbawen, domit kein Mangel doran zu erspuren. Darzu sollen sie ein Both von ... Kiele und ... Breithe, deßgleichen einen Esping ... Schuh lang und ... Breit

bawen, dogegen und umb solcher Arbeit willen, sollen Ihnen ... und unweigerlichen gegeben werden.

Daß zur Urkunde seindt dieser Briefe tzwene gemacht und außeinander geschnitten, einer dem obgemelten Johann von Radt und geben, der ander beim Ampt Memell hinderleget worden.

RAL-RG 495
Buchbinderei
PETER CLAUSEN

