

QUELLEN UND DARSTELLUNGEN ZUR HANSISCHEN GESCHICHTE

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

NEUE FOLGE / BAND LX



2009

BÖHLAU VERLAG KÖLN WEIMAR WIEN

DER HANSISCHE BERGENHANDEL
IM SPÄTMITTELALTER

Handel – Kaufleute – Netzwerke

von

MIKE BURKHARDT



2009

BÖHLAU VERLAG KÖLN WEIMAR WIEN

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung durch
Det Frie Forskningsråd, Forskningsrådet for Kultur og Kommunikation (FKK),
København

Denne afhandling er af Det Humanistiske Fakultet ved Københavns Universitet
antaget til offentligt at forsvares for den filosofiske doktorgrad.

København, den 7. august 2007.
Kirsten Refsing, Dekan

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

Umschlagabbildung:
Bergen (Norwegen). Ansicht von Stadt und Hafen. Kupferstich, koloriert,
aus: Georg Braun und Franz Hogenberg, Civitates orbis terrarum,
Köln 1593.
© Sotheby's / akg-images

© 2009 by Böhlau Verlag GmbH & Cie, Köln Weimar Wien
Ursulaplatz 1, D-50668 Köln, www.boehlau.de

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

Druck und Bindung: Strauss GmbH, Mörlenbach
Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier
Printed in Germany

ISBN 978-3-412-20352-8

Inhalt

1. EINLEITUNG	11
1.1 Quellenlage	12
1.2 Forschungsstand	14
1.2.1 Ältere Forschung bis 1942	15
1.2.2 Neuere Forschung von 1942 bis 2002	18
1.2.3 Neueste Forschung seit 2002	22
1.3 Untersuchungsgruppe und Periodisierung	23
1.4 Fragestellung	26
1.5 Technische Voraussetzungen	28
2. THEORIE	31
2.1 Personengeschichtlicher Ansatz zur Erkenntnisgewinnung in der Geschichtsforschung	31
2.1.1 Personengeschichte und Prosopographie	31
2.1.2 Forschung zur Bergenfahrt mit Hilfe von Personengeschichte?	34
2.1.3 Spezifische Probleme bei der personengeschichtlichen Erfassung der Bergenfahrer	37
2.2 Netzwerktheorie	39
2.2.1 Netzwerktheorie in der Geschichtswissenschaft	39
2.2.2 Entwicklung der Sozialen Netzwerkanalyse	40
2.2.3 Beziehungen und soziale Netzwerke – Herleitung einer Netzwerkdefinition	43
2.2.4 Blickwinkel auf soziale Netzwerke und deren Abgrenzung nach außen	49
2.2.5 Cliques und Cluster – Begriffsapparat der sozialen Netzwerktheorie	52
2.2.6 Matrizen und Graphen – Darstellung von Netzwerken in der Praxis	55
2.2.7 Netzwerkanalyse in der Mediävistik	56
2.2.8 Netzwerkanalyse und mittelalterliche Kaufleute – Anwendung der Netzwerktheorie in der vorliegenden Arbeit	59

3. BERGENFAHRER UND BERGENFAHRT	63
3.1 Die Stellung der Bergenfahrt in den Hansestädten und deren Bedeutung am Kontor in Bergen	64
3.1.1 Lübeck	64
<i>a) Stellung der Bergenfahrer in der Stadt</i>	64
<i>b) Bedeutung der Stadt am Kontor in Bergen</i>	71
<i>c) Die Herkunft der Lübecker Bergenfahrer</i>	76
3.1.2 Wendische Städte ohne Lübeck	79
<i>a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten</i>	79
<i>b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen</i>	81
3.1.3 Pommersche Städte	85
<i>a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten</i>	85
<i>b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen</i>	86
3.1.4 Preußische Städte und Deutscher Orden	86
<i>a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten</i>	86
<i>b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen</i>	88
3.1.5 Livländische Städte	92
<i>a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten</i>	92
<i>b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen</i>	93
3.1.6 Hamburg und Bremen	93
<i>a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten</i>	93
<i>b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen</i>	94
3.1.7 Süderseeische Städte	96
<i>a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten</i>	96
<i>b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen</i>	97
3.1.8 Kaufleute aus dem Binnenland	106
3.1.9 Kaufleute anderer Herkunft	113
3.1.10 Zusammenfassung	113
3.2 Prinzipale und Handelsverwalter	114
3.3 Handel außerhalb der Privilegien	116
3.4 Konkurrenten der Hansekaufleute	120
3.4.1 Innere Konkurrenz	120
3.4.2 Nichthansische Konkurrenten	125
<i>a) Engländer</i>	125
<i>b) Schotten</i>	129
<i>c) Holländer</i>	131
<i>d) Norweger</i>	136
<i>e) Andere Konkurrenten</i>	138

3.5 Die Handelswaren	139
3.5.1 Einfuhrgüter nach Bergen	139
3.5.2 Ausfuhrgüter aus Bergen	141
a) <i>Stockfisch</i>	141
b) <i>Andere Fische und Fischprodukte</i>	144
c) <i>Andere von Wildtieren und -pflanzen gewonnene Produkte</i>	144
d) <i>Landwirtschaftliche Produkte</i>	145
e) <i>Sonstige Produkte</i>	145
f) <i>Das Warensortiment der Kaufleute</i>	146
3.6 Die Handelswege	148
3.6.1 Der Weg des Stockfischs von Nordnorwegen nach Bergen	148
3.6.2 Die Fahrt von Süden nach Bergen	148
a) <i>Fahrt aus den Ostseestädten</i>	148
b) <i>Fahrt aus den Nordseestädten</i>	150
3.6.3 Konvoifahrten und saisonale Schwerpunkte der Bergenfahrt	150
3.6.4 Die Fahrt von Bergen aus in die Abnehmergebiete	153
a) <i>Der Weg des Stockfischs ins Binnenland</i>	153
b) <i>Die Weiterfahrt der Bergenfahrer nach dem Verkauf des Stockfischs</i>	156
3.7 Der Handelsumfang	157
3.7.1 Auswertung der Pfundzolllisten	157
a) <i>Die Pfundzolllisten von 1368</i>	158
b) <i>Die Lübecker Pfundzolllisten von 1378/79</i>	159
c) <i>Die Lübecker Pfundzollbücher von 1492 bis 1496</i>	163
3.7.2 Andere Zolllisten und Quellen	169
3.8 Der Bostonhandel und der Lübecker Bergenhandel	170
3.9 Bergenfahrer „auf Abwegen“ – Der Handel der Bergenfahrer außerhalb Bergens	179

4. DIE BEZIEHUNGSGEFLECHTE DER KAUFLEUTE IM BERGENHANDEL	183
4.1 Wirtschaftliche Beziehungen	183
4.1.1 Gesellschaftshandel	185
4.1.2 Andere wirtschaftliche Aktivitäten	197
4.1.3 Darlehen	205
4.1.4 Gemeinsame Verzollung und Befrachtung	216
4.1.5 Zusammenfassung: Das wirtschaftliche Beziehungsgeflecht der Bergenfahrer im Spätmittelalter	218
4.2 Soziale Beziehungen	220
4.2.1 Verwandtschaft	220
a) <i>Theorie: Biologische Verwandtschaft</i>	222
b) <i>Theorie: Schwägerschaft</i>	223
c) <i>Theorie: „Künstliche“ Verwandtschaft – Freundschaft</i>	224
d) <i>Theorie: „Verwandtschaft“ durch Herkunft</i>	227
e) <i>Praktische Anwendung: Bedeutung der Verwandtschaft für die Beziehungsgeflechte der Bergenfahrer</i>	228
4.2.2 Rechtliche Beziehungen	232
a) <i>Testamente</i>	232
b) <i>Bürgschaften und Zeugenschaft</i>	251
4.2.3 Mitgliedschaften in Korporationen, Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften	253
a) <i>Fabrtrichtungskompanien</i>	253
b) <i>Religiöse Bruderschaften</i>	258
c) <i>Geschlechtergesellschaften</i>	258
d) <i>Netzwerke und Mitgliedschaften in Korporationen, Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften</i>	267
4.2.4 Politische Aktivitäten am Kontor und in Lübeck	267
4.2.5 Räumliche Nähe	273
a) <i>räumliche Nähe als Voraussetzung für soziale Kontakte</i>	273
b) <i>räumliche Nähe in Bergen und auf Handelsreisen</i>	274
c) <i>Die Bergenfahrer auf dem Lübecker Immobilienmarkt</i>	280
4.2.6 Zusammenfassung: Das soziale Beziehungsgeflecht der Bergenfahrer im Spätmittelalter	311

4.3 Beziehungen von Bergenfahrern zu nichthansischen Kaufleuten	312
4.4 Weitere Möglichkeiten der Netzwerkanalyse: Makro-Meso-Mikro-Analyse, Zentralität und kritische nodes	316
5. ZUSAMMENFASSUNG	347
5.1 Einleitung	347
5.2 Theorie	350
5.2.1 Personengeschichte	350
5.2.2 Netzwerkanalyse	352
5.3 Bergenhandel	355
5.3.1 Bergen- und Bostonfahrt	355
5.3.2 Bergenhandel und die Hansestädte	356
5.3.3 Konkurrenten im Bergenhandel	360
5.3.4 Waren und Handelsrouten	361
5.4 Netzwerke der Kaufleute im spätmittelalterlichen Bergenhandel	362
5.4.1 Wirtschaftliche Netzwerke	363
5.4.2 Soziale Netzwerke	368
5.4.3 Makro-Meso-Mikro-Analyse	371
5.5 Ausblick	372
6. ENGLISH SUMMARY	375
6.1 Introduction	375
6.2 Theory	377
6.2.1 History of persons	377
6.2.2 Network Analysis	378
6.3 Bergen trade	381
6.3.1 Bergen and Boston trade	381
6.3.2 Bergen trade and the Hanse towns	382
6.3.3 Competitors in the Bergen trade	385
6.3.4 Goods and Routes	386
6.4 Networks of the merchants in the Late Medieval Bergen market	387
6.4.1 Economical networks	387
6.4.2 Social networks	391
6.4.3 Macro-Meso-Micro-Analysis	393
6.5 Outlook	395

10	INHALT	
7. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS		397
8. QUELLEN UND LITERATUR		401
8.1 Quellen		401
<i>a) nicht edierte</i>		401
<i>b) edierte</i>		401
8.2 Literatur		404
9. REGISTER		427
10. ANHANG		beiliegende CD
Teil 1: Tabellen und Abbildungen		
Teil 2: Prosopographischer Katalog		

1. Einleitung

Kaufleute und ihre Netzwerke bildeten einen Grundpfeiler der Hanse und stellen demnach auch einen zentralen Bereich ihrer Erforschung dar. Standen die Kaufleute und ihr Handel seit Anfang der Forschung über die Hanse im Zentrum der Betrachtung, so haben die Netzwerkstrukturen zwischen ihnen erst in jüngerer Zeit eine ähnliche Aufmerksamkeit der Historikerwelt auf sich lenken können. Durch neue Fragestellungen und Forschungsansätze stellt sich mehr und mehr heraus, dass sich hinter der offiziellen politischen Ebene, auf der die Hanse gern in erster Linie betrachtet wurde, mehr verbirgt. Das Bild des vorwiegend Politischen tritt zurück zugunsten einer Hanse, deren Basis eine Vielzahl von geschäftlichen interpersonellen Verbindungen auf regionaler Ebene und überregionalen Handelsnetzwerken bildete. Hinzu treten umfangreiche soziale Beziehungsgeflechte vor allem im Rahmen der genossenschaftlich geprägten Struktur des spätmittelalterlichen Stadtlebens, die wiederum Grundlage der geschäftlichen Netzwerke waren und von diesen im Prinzip nicht zu trennen sind.¹

Und nicht nur für den Hanseraum sind solche Forschungstendenzen zu beobachten. Auch für andere geographische Regionen wie Italien,² Spanien,³ oder Südostasien⁴ stehen Netzwerkstrukturen im mittelalterlichen Handel zunehmend im Fokus.

¹ Vgl. beispielhaft: Jahnke, Carsten, *Netzwerke in Handel und Kommunikation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert am Beispiel zweier Revaler Kaufleute*, (Habil.) Kiel 2003; Selzer, Stephan/Ewert, Ulf Christian, *Verhandeln und Verkaufen, Vernetzen und Vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels*, in: HGBll. 119 (2001), S. 135-162; Jörn, Nils/Kattinger, Detlef/Wernicke Horst (Hg.), *Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Band XLVIII)*, Köln/Weimar/Wien 1999; Paravicini, Werner (Hg.), *Hansekaufleute in Brügge (= Kieler Werkstücke, Reihe D, Bände 2, 9, 11, 13, 15)*, 5 Bände, Frankfurt/M. 1992-2002.

² Dahl, Gunnar, *Trade, Trust and Networks. Commercial Culture in Late Medieval Italy*, Lund 1998.

³ Constable, Olivia Remie, *Trade and Traders in Muslim Spain. The commercial realignment of the Iberian peninsula, 900-1500*, Cambridge 1995.

⁴ Kulke, Hermann, *Srivijaya – Ein Großreich oder die Hanse des Ostens?*, in: Conermann, Stephan (Hg.), *Der indische Ozean in historischer Perspektive (= Asien und Afrika. Beiträge des Zentrums für Asiatische und Afrikanische Studien [ZAAS] der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Band 1)*, Hamburg 1998, S. 57-88.

In den meisten Fällen verblieb bisher die Betrachtung der kaufmännischen Netzwerke jedoch bei einer oberflächlichen Beobachtung allgemeiner Strukturen. Eine tiefgehende Analyse der tatsächlich ermittelbaren Netzwerke größerer Gruppen von Kaufleuten wurde, jedenfalls für den Hanseraum, noch nicht durchgeführt. Somit hat zwar das Wissen um die Existenz umfangreicher kaufmännischer Netzwerke im Hanseraum seinen festen Platz in der hansischen Geschichtsforschung gefunden, eine empirische Untermauerung hat diese Erkenntnis bisher aber nur ansatzweise erfahren.⁵

Ein Ziel der vorliegenden Abhandlung ist es, diesen Mangel zumindest für einen Teilbereich des hansischen Handels zu beheben und damit Vermutungen durch Erkenntnisse ersetzen zu können. Unter Konzentration auf die im Spätmittelalter im norwegischen Bergen aktiv Handel treibenden Kaufleute sollen deren Netzwerke aufgespürt, analysiert und graphisch dargestellt werden.

1.1 Quellenlage

Bei der Suche nach geeigneten Quellen erwies sich das Archiv der Hansestadt Lübeck als wahre Fundgrube. Nicht nur das 1987 und 1990 in die Travestadt rückgeführte Archiv der Lübecker Bergenfahrer⁶ bot umfangreiche neue Dokumente, auch aus Nieder- und Oberstadtbuch konnten Daten zu zahlreichen Bergenfahrern ermittelt werden. Außerdem wurde Einsicht in weitere wichtige Archivbestände, vor allem die Externa im Alten Senatsarchiv⁷ genommen. Zudem sind die Lübecker Pfundzolllisten aus den Jahren 1368/69 und 1492 bis 1496 zu nennen, die in der von Lechner⁸ beziehungsweise Vogtherr⁹ edierten Form zur Untersuchung herangezogen wurden. Weiterhin wurden die bereits bei Bruns veröffentlichten Testamente

⁵ Paravicini, Werner [Hrsg.], *Hansekauflleute in Brügge*, 5 Bde. (=Kieler Werkstücke, Reihe D, Bde. 2, 9, 11, 13, 15), Frankfurt/Main u.a. 1992-2001; Jahnke, *Netzwerke*.

⁶ AHL, Archiv der Bergenfahrerkompanie zu Lübeck und des Hansischen Kontors zu Bergen in Norwegen von (1278) bzw. 1314 bis 1853, im Folgenden: AHL, Bgf.

⁷ Im Folgenden: AHL, ASA-Externa.

⁸ Lechner, Georg (Hg.), *Die Hansischen Pfundzolllisten des Jahres 1368* (18. März 1368 bis 10. März 1369) (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., Bd. X), Lübeck 1935.

⁹ Vogtherr, Hans-Jürgen (Hg.), *Die Lübecker Pfundzollbücher 1492-1496* (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., Bd. XLI), 4 Bde., Köln/Weimar/Wien 1996.

der Lübecker Bergenfahrer¹⁰ und die Ratslisten¹¹ sowie Mitgliedslisten der religiösen Bruderschaften zur Burg¹² und der Zirkelgesellschaft¹³ als wichtige Quellen zu Rate gezogen.

Da das Bergener Archiv beim Stadtbrand im Jahre 1702 ein Opfer der Flammen wurde, konnten von hier keine weiteren Quellen genutzt werden. Arned Nedkvitne hat aber zumindest Auszüge aus den Zollabrechnungen für Bergenhus für die Jahre 1519-1521 dokumentiert, was einen willkommenen Abgleich mit anderen Daten zum letzten Untersuchungszeitraum dieser Arbeit ermöglichte.

Für andere Hansestädte wurde hauptsächlich auf die Dokumente im Lübecker Bergenfahrerarchiv und in den vielen einschlägigen Urkundeneditionen¹⁴ zurückgegriffen. Ein Besuch der entsprechenden Archive war im Rahmen dieses Projektes nicht möglich. Holländische Quellen zur Bergenfahrt konnten trotz umfangreicher Nachforschungen nicht ermittelt werden – einschlägige Quelleneditionen fehlen für diesen Bereich¹⁵ – so dass dieser Bereich, der ursprünglich ebenfalls eine zentrale Rolle in der Untersuchung spielen sollte, nur auf Basis hansischer Quellen besprochen werden konnte und damit hier weniger Raum einnimmt als erhofft. Im Rahmen dieser Arbeit war es auch schwierig, die englischen Quellen gebührend einzubeziehen. Die *Calendars of the Close Rolls*¹⁶ und *Patent Rolls*¹⁷ wurden durchgesehen, doch nur eine sehr geringe Zahl der darin edierten Dokumente kann mit dem Bergenhandel oder einzelnen Bergenfahrern in Verbindung gebracht werden. Auszüge aus den für den englischen Bergenhandel relevan-

¹⁰ Bruns, Friedrich, *Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik* (= Hansische Geschichtsquellen, N.F., Bd. 2), Berlin 1900.

¹¹ Fehling, Emil Ferdinand, *Lübecker Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart*, Lübeck 1925; Lutterbeck, Michael, *Der Rat der Stadt Lübeck im 13. und 14. Jahrhundert. Politische und wirtschaftliche Zusammenhänge in einer städtischen Führungsgruppe* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 35), Lübeck 2002.

¹² Jahnke, Carsten, *Gott gebe, dass wir alle selig werden. Verzeichnis der Mitglieder der Lübecker Heilig-Leichnams-, St. Antonius- und St. Leonhards-Bruderschaften zur Burg bis zur Reformation* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Reihe B), im Druck.

¹³ Dünnebeil, Sonja, *Die Lübecker Zirkel-Gesellschaft. Formen der Selbstrepräsentation einer städtischen Oberschicht, Oberschicht* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 27), Lübeck 1996.

¹⁴ HR, HUB, UBStL, MUB, BremUB, HamUB, LECUB.

¹⁵ Freundlicher Hinweise von Job Weststrate, Universität Leiden.

¹⁶ *Calendar of Close Rolls*, preserved in the Public Record Office, London 1921-1971.

¹⁷ *Calendar of Patent Rolls*, preserved in the Public Record Office, London 1900-1909.

ten Bostoner Zolllisten publizierten Arnved Nedkvitne und Stuart Jenks. Aus diesen geht hervor, dass Hansekaufleute gemeinsam mit Engländern Schiffe befrachteten, die Boston von Bergen aus anliefen. Doch fehlen in diesen Listen die Namen der englischen Kaufleute. Deshalb war es schwer, konkrete persönliche und geschäftliche Kontakte zwischen hansischen und englischen Kaufleuten zu dokumentieren, so dass diese ebenso wie die Kontakte zu Holländern und anderen nichthansischen Kaufleuten in der Analyse von vornherein unterrepräsentiert sind.

Dennoch ist die Quellenlage zur Erforschung der wirtschaftlichen und sozialen Kontakte der Bergenfahrer insgesamt als quantitativ gut anzusehen. Zolllisten, Niederstadtbuch, Testamente und andere Quellen ermöglichen die Identifizierung von vielen einzelnen Kaufleuten als Bergenfahrer. Auf dieser Grundlage können deren Verbindungen zu anderen Kaufleuten herausgearbeitet werden, die somit eventuell auf indirektem Wege als Bergenfahrer identifiziert werden können. Qualitativ hingegen konzentriert die Quellenlage die Untersuchung hauptsächlich auf die Bergenfahrer aus Lübeck. Dieser Umstand macht eine wirklich eingehenden und gründlichen Analyse der Bergenfahrerschaft der Travestadt möglich, muss aber bei allen verallgemeinernden Aussagen über die Bergenfahrer anderer Städte kritisch im Auge behalten werden.

1.2 Forschungsstand

In den letzten Jahren waren das Hansekontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer ein aktuelles Forschungsthema. So wurde im Jahre 2003 aus Anlass der abgeschlossenen Aufnahme des aus der ehemaligen Sowjetunion zurückgeführten Bergenfahrerarchivs ein internationaler Workshop in Lübeck veranstaltet.¹⁸ Dieser mag den Beginn für die weitere Erschließung der Schätze markieren, die in diesem Archiv ihrer Bergung durch die historische Forschung harren.

Die Forschungsgeschichte um die Bergenfahrer und das Bergener Kontor kann in drei Abschnitte eingeteilt werden. Der erste, in dem der Zugriff auf das komplette Archiv der Bergenfahrer im Stadtarchiv Lübeck möglich

¹⁸ Graßmann Antjekathrin (Hg.), *Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005.

war und in dem es einen regen Dokumentenaustausch mit Norwegen gab, endete 1942. Nach der kriegsbedingten Auslagerung des Archivs in einen Salzstock im anhaltinischen Bernburg und der Überführung der Bestände als Kriegsbeute der Roten Armee nach Moskau und Potsdam, war lange Zeit keine Forschung an Originalquellen mehr möglich. Diese Phase dauerte bis Ende der 1990er Jahre. Erst durch die Rückführung im Rahmen eines Archivalienaustauschs¹⁹ und die anschließende Registrierung und Katalogisierung auch der Bestände des Bergenfahrerarchivs²⁰ ist es seit dem Jahr 2002 wieder möglich, neuen Fragestellungen anhand zum Teil bereits bekannter, aber auch bisher von der Forschung noch nicht beachteter Dokumente nachzugehen.

1.2.1 Ältere Forschung bis 1942

Im Jahre 1900 erschien Friedrich Bruns' Abhandlung „Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik“²¹. Ursprünglich als Arbeit zur Chronik des ehemaligen Kontorsekretärs Christian von Geren geplant, entwickelte sich das Buch zu einer umfassenden Darstellung des Lübecker Bergenhandels im Mittelalter. Neben Erläuterungen zu Organisation und Struktur des Hansekontors in Bergen und der Lübecker Bergenfahrerkompanie beinhaltet es einen umfangreichen wirtschaftshistorischen Teil, der den Warenverkehr und -umsatz sowie Schifffahrt und die Organisation des Geschäftsbetriebs der Bergenfahrer mit einschloss. Des Weiteren publizierte Bruns im zweiten Teil 231 Bergenfahrertestamente aus dem Zeitraum 1307-1529, ausgewählte Einträge des Lübecker Niederstadtbooks, den Bergenhandel betreffend, Ober- und Niederstadtbucheinträge über die verschiedenen Schüttinge²² der Bergenfahrer, das Schüttingsrechnungsbuch aus den Jahren zwischen 1469 und 1530 sowie, neben weiteren Dokumenten, die den eigentlichen Anlass seiner Untersuchungen bildende Chronik Christian von Gerens. Bis auf den heutigen Tag stellt diese Abhandlung das maßgebliche Werk für den Bergenhandel und die

¹⁹ Graßmann, Antjekathrin, Zur Rückführung der Lübecker Archivbestände aus der ehemaligen DDR und UdSSR 1978 und 1990, in: HGBll, Bd. 110 (1992), S. 57-70.

²⁰ Asmussen, Georg/Simon, Ulrich/Wiehmann, Otto, Archiv der Bergenfahrerkompanie zu Lübeck und des Hansischen Kontors zu Bergen in Norwegen von (1278) bzw. 1314 bis 1853 (=Archiv der Hansestadt Lübeck, Findbücher 9), Lübeck 2002.

²¹ Bruns, Bergenfahrer.

²² Die Versammlungshäuser der Bergenfahrerkompanie in Lübeck.

Bergenfahrer schlechthin dar. Mit Ausnahme der Arbeiten von Christian Koren Wiberg, der gleichzeitig und gemeinsam mit Bruns in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Forschungen zum Hansehandel in Bergen vorantrieb, standen die meisten folgenden Arbeiten zu diesem Thema inhaltlich in der Brunsschen Tradition.

Trotz der in den meisten Fällen kaum in Frage gestellten Geltung der Thesen Bruns', kann nach Einsicht in die Quellen seinen Ausführungen unter neuen Fragestellungen nicht mehr in jedem Falle gefolgt werden. Das Werk ist vor allem in seinen wirtschaftshistorischen Teilen weiterhin ein wertvoller Forschungsbeitrag, doch ist es an der Zeit, insbesondere die sozialhistorischen Ausführungen, unter anderem zur Herkunft der Bergenfahrer, der dominanten Stellung Lübecker Kaufleute am Kontor in Bergen und der Stellung der Bergenfahrer innerhalb der Lübecker Kaufmannschaft, kritisch zu hinterfragen.

Bereits zwanzig Jahre vor Bruns' Bahn brechender Veröffentlichung begann eine intensive Auseinandersetzung mit einigen Teilaspekten der mittelalterlichen Bergenfahrt. Eine umfangreiche Darstellung der Geschichte des Kontors wurde 1889 von Colmar Schumann in den Hansischen Geschichtsblättern veröffentlicht.²³ Sie gibt einen Überblick über den damaligen Forschungsstand zu Aufbau, Organisation und Geschichte des Kontors, muss bezüglich der ihr zugrunde liegenden Fragestellungen und den in moderner Zeit geänderten Perspektiven in der Hanseforschung jedoch kritisch gelesen werden.

In den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurden mehrere Untersuchungen zu den Aufnahmezeremonien am Kontor, den Spielen, veröffentlicht.²⁴ Seither sind diese Spiele des Öfteren als wichtiges Ritual und Bestandteil des Lebens am Kontor erwähnt und oft in ihrer Bedeutung überbewertet worden. Eine eingehende Beschäftigung mit dem Thema fand in der späteren Forschung jedoch nicht mehr statt.

In einem 1938 verfassten Aufsatz legte Olav Brattegaard²⁵ einen Überblick über die Geschichte des Kontors und eine knappe Übersicht über dessen innere Verfassung vor. Während die Ausführungen zur Geschichte des Kontors recht ausführlich ausfielen, beschränkte sich die Darstellung

²³ Schumann, Colmar, Die Deutsche Brücke in Bergen, in: HGBll. (1889), S. 55-128.

²⁴ Krause, K.E.H., Zu den Bergen'schen Spielen, in: HGBll. (1880-81), S. 109-124; Hartung, Julius, Die Spiele der Deutschen in Bergen, in: HGBll. 7 (1877), S. 89-114; Koppmann, Karl, Herluf Lauritssöns Bericht über die Spiele zu Bergen, in: HGBll. 7 (1877), S. 140-143.

²⁵ Brattegaard, Olav, Über die Organisation und Urkunden des Hansischen Kontors zu Bergen bis 1580, in: BHFS, Nr. 38 (1932), S. 237-304.

der einzelnen Amtspersonen auf eher allgemeine Aussagen, die dem vom Verfasser selbst gesetzten Anspruch, die Verwaltung des Kontors darzustellen, nicht genügen.

Zu den Sekretären des Kontors hat Friedrich Bruns 1939 eine Monographie veröffentlicht.²⁶ Diese behandelt sowohl das Leben der Sekretäre am Kontor und ihre dortigen Aufgaben als auch die Lebensdaten der einzelnen Sekretäre, soweit sie von Bruns ermittelt werden konnten. Diese Arbeit ist sehr hilfreich bei der Ermittlung der organisatorischen Struktur des Kontors, aber auch für Fragen nach sozialen Aspekten des Lebens auf Bryggen stellt sie eine wertvolle Quelle bereits aufgearbeiteten Materials dar. Darüber hinaus können anhand der im Bergenfahrerarchiv vorliegenden Dokumente einige weiterführende Aussagen auch zu den Sekretären getroffen werden. Eine weitere Arbeit von Friedrich Bruns über das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer wurde erst 1953 nach seinem Tod unter der Federführung von Ahasver von Brand herausgegeben.²⁷

Neben Bruns beschäftigte sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vor allem der Norweger Christian Koren Wiberg ausführlich mit dem Hansekontor in Bergen.²⁸ Seine 1932 erschienene Abhandlung über die sozialen Beziehungen zwischen den Kontorbewohnern und der Bergener Stadtbevölkerung bietet eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit zu diesem Thema, da Koren Wiberg auch Dokumente aus Bergener Archiven der Vorkriegszeit benutzte, die heute zum Teil nicht mehr aufzufinden sind.

Sowohl Bruns als auch Koren Wiberg waren bemüht, den auch nach Ende ihrer Forschungstätigkeit noch bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hineinreichenden nationalen Betrachtungsweisen des hansischen Norwegenhandels entgegenzutreten.²⁹ Dadurch gewinnen ihre Arbeiten an objektiver Aussagekraft im Verhältnis zu anderen Veröffentlichungen mit derartigen Tendenzen. Nach der Wirkungszeit beider Forscher wurde die Beschäftigung mit dem Kontor in Bergen ein Randthema der Hanseschichtsforschung.

²⁶ Bruns, Friedrich, Die Sekretäre des Deutschen Kontors zu Bergen (=HMS, Nr. 13), Bergen 1939.

²⁷ Bruns, Friedrich, Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer. Herausgegeben von Ahasver von Brandt (=HMS, Nr. 17), Bergen 1953 Frachtherrenbuch.

²⁸ Koren Wiberg, Christian, Det hanseatiske Museums Manuskriptsamling (= HMS, Nr. 5), Bergen 1926; Ders., Hanseaterne og Bergen. Forholdet mellem de kontorske og det bergenske bysamfund (= HMS, Nr. 6), Bergen 1932.

²⁹ Ein Beispiel hierfür: Schreiner, Johan, Hanseatene och Norges nedgang, Oslo 1935.

1.2.2 Neuere Forschung von 1942 bis 2002

Das Interesse der Forschung an Fragen, die das Hansekontor in Bergen betreffen, ging auch deshalb zurück, weil das Lübecker Bergenfahrerarchiv durch seine Einlagerung in Moskau und Potsdam für einige Jahrzehnte nicht zugänglich war. Nach 1945 fand das Kontor in Bergen zwar in den die Hanse behandelnden Monographien³⁰ weiterhin als Pfeiler des hansischen Handels Erwähnung, es blieb jedoch bei der bloßen Nennung des Kontors oder der Wiedergabe des alten Forschungsstandes. Lediglich die Wechselbeziehungen zwischen dem kontorischen Handel und den Wirtschaftssystemen der Hansestädte, insbesondere Lübecks, und zwischen dem Kontor und Norwegen waren Gegenstand von einigen wenigen Veröffentlichungen.³¹ Eine umfangreiche Zusammenfassung der Forschung zu den Beziehungen zwischen den Hansestädten und Norwegen lieferte Grethe Authén Blom auf dem Nordischen Historikertreffen 1957 in Århus.³² Ein Großteil der Ausführungen betrifft den Handel in und über Bergen als der wichtigsten Handelsstadt des Königreiches im Mittelalter.

Insbesondere die Forschungen in den fünfziger und sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts bezogen sich hauptsächlich auf die Auswirkungen der Handelspolitik der Hanse auf das Wirtschaftssystem Norwegens. Von norwegischer Seite wurde lange Zeit die These vertreten, die deutschen Kaufleute hätten das Land zu ihrem Vorteil ausgebeutet und die Norderfahrer, die den Handel mit Nordnorwegen betrieben, durch ein umfangreiches Kreditsystem in Abhängigkeit gebracht. Dadurch sei dem Land lange Zeit die Grundlage für eine eigene positive wirtschaftliche Entwicklung entzogen worden.³³

In den siebziger und achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde diese Ansicht relativiert. Es wurden in zunehmendem Maße die positiven Auswirkungen des Handels mit Stockfisch mit in die Betrachtung des

³⁰ Dollinger, Phillippe, *Die Hanse*, Stuttgart⁵ 2000, S. 136f.; Friedland, Klaus, *Die Hanse*, Stuttgart 1991, S. 147f., Hammel-Kiesow, Rolf, *Die Hanse*, München 2000, S. 11, 61-64.

³¹ U.a. Schreiner, Johan, *Hanseatene og Norge i det 16. århundre*, Oslo 1941; Weibull, Curt, *Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen 1368 und 1398-1400. Studien nach den lübischen Pfundzollbüchern*, in: *ZVLGA*, Bd. 47 (1967), S. 5 – 98; Lunden, Kåre, *Hanseatene og norsk økonomi i seinmellom-alderen*, in: *Historisk Tidsskrift (N)* Nr. 46 (1967), S. 97-129; Herteig, Asbjørn E., *Kongers havn og handels sete. Fra de arkeologiske undersøkelser på Bryggen 1955-68*, Oslo 1969.

³² Blom, Grethe Authén, *Norge*, in: *Det nordiske syn på forbindelsen mellem Hansetæderne og Norden (Det Nordiske Historikermøte i Århus, 7.-9- august 1957)*, Århus 1957.

³³ Vgl. Schreiner, *Hanseatene*; Lunden, *økonomi*.

Verhältnisses Norwegens zur Hanse einbezogen.³⁴ Herausgestellt wurde, dass der Stockfischhandel vor allem der ländlichen Bevölkerung Nordwestnorwegens eine bessere wirtschaftliche Basis bot als die wenig einträgliche Landwirtschaft. Neben diesen Untersuchungen und einer Diskussion in den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts über den Einfluss der Hanse auf die Politik Norwegens³⁵ sowie einem Streit in den 1970er Jahren über die Bedeutung des Hansischen Handels für die Versorgung Norwegens mit Getreide,³⁶ blieb das Kontor in Bergen ein von der Forschung kaum beachtetes Gebiet. So konnte sich auch Knut Helle in seiner Geschichte der Stadt Bergen³⁷ bei der Darstellung der Beziehungen zwischen Kontorbewohnern und Stadtbevölkerung größtenteils nur auf ältere Arbeiten, die vor dem Zweiten Weltkrieg angefertigt worden waren, stützen.

Die im Jahre 1983 in Bergen fertig gestellte Dissertation Arned Nedkvitnes³⁸ eröffnete mit der Betonung des von Westnorwegen aus geführten Englandhandels neben dem Hansehandel neue Perspektiven für die Erforschung des spätmittelalterlichen Bergenhandels. Die Veröffentlichung von den Norwegenhandel betreffenden Einträgen in englischen Zollrechnungen und anderer wirtschaftlich relevanter Daten in einem umfangreichen Anhang ermöglicht einen guten Zugriff auf bis dahin von

³⁴ V.a. Nedkvitne, Arned, Omfanget av tørrfiskeeksporten fra Bergen på 1300-tallet, in: *Historisk Tidsskrift (N)* Nr. 55 (1976), S. 340-355; ders., How important was Hansa Trade for the Norwegian Economy?, in: Henn, Volker; Nedkvitne, Arned (Hg.), *Norwegen und die Hanse. Wirtschaftliche und kulturelle Aspekte im europäischen Vergleich* (=Kieler Werkstücke, Reihe A: Beiträge zur schleswig-holsteinischen und skandinavischen Geschichte, Bd. 11), Frankfurt/M. u.a. 1994, S. 9-18; Nielssen, Alf Ragnar, The Importance of Hanseatic Trade for the Norwegian Settlement in Finnmark, in: Henn, Volker; Nedkvitne, Arned (Hrsg.), *Norwegen und die Hanse. Wirtschaftliche und kulturelle Aspekte im europäischen Vergleich* (=Kieler Werkstücke, Reihe A: Beiträge zur schleswig-holsteinischen und skandinavischen Geschichte, Bd. 11), Frankfurt/M. u.a. 1994, S. 19-30.

³⁵ Wetki, Maria, Studien zum Hanse-Norwegen-Problem, in: *HGBll.* 70. (1951), S. 34-83; Schreiner, Johan, Bemerkungen zum Hanse-Norwegen-Problem, in: *HGBll.* 72 (1954), S. 64-78.

³⁶ Lunden, Kåre, Kvantitative og teoretiske studiar i eldre norsk bondesoge, in: *Historisk Tidsskrift (N)* Nr. 55 (1976), S. 255-256; Nedkvitne, Arned, Omfanget av tørrfiskeeksporten fra Bergen på 1300-tallet, in: *Historisk Tidsskrift (N)* Nr. 55 (1976), S. 340-355; Lunden, Kåre, Tørrfiskeeksporten fra Bergen på 1300-tallet ein gong til, in: *Historisk Tidsskrift (N)* Nr. 56 (1977), S. 247-288; Nedkvitne, Arned, Stapelreguleringer, handelsveier og varekvanta i bergenshandelen i seinmiddelalderen, in: *Historisk Tidsskrift (N)* Nr. 57 (1978), S. 53-92.

³⁷ Helle, Knut, *Bergens By Historie. Bind 1. Kongssete og kjøpstad. Fra opphavet til 1536, Bergen 1982.*

³⁸ Nedkvitne, Arned, *Utenrikshandelen fra det vestafjelske Norge 1100-1600, (Diss.) Bergen 1983.*

der Hanseforschung kaum beachtetes englisches Material. Leider wurde die Abhandlung nicht veröffentlicht und war somit nur einem sehr kleinen Kreis von Historikern bekannt und zugänglich.

Eine große Zahl nützlicher Informationen zum englischen Handel, und hier insbesondere zum für die Bergenfahrt interessanten Bostonhandel, findet sich in Stuart Jenks' Arbeit zum hansischen Handel mit England.³⁹ Auch Jenks veröffentlichte Material aus den englischen Zolllisten, das gemeinsam mit den bei Nedkvitne und Carus-Wilson⁴⁰ publizierten Daten eine große Hilfe bei der Bewertung des Englandhandels der Bergenfahrer darstellte.

Drei neuere Arbeiten zum Hansekontor in Bergen⁴¹ befinden sich als Belegexemplare von Studienabschlussarbeiten in der Universitätsbibliothek Bergen, konnten dem Verfasser von dieser allerdings nicht zur Verfügung gestellt werden.

Für andere Hansestädte als Lübeck gibt es bedeutend weniger Forschungsarbeiten zum Bergenhandel. Thomas Brück hat einige Angaben zu den Bergenfahrern der wendischen Seestädte zusammengetragen,⁴² und Herbert Föge fertigte 1958 in Kiel eine Dissertation zu den Bremer Bergenfahrern an,⁴³ die sich allerdings hauptsächlich mit dem 16. und 17. Jahrhundert auseinandersetzte. Darüber hinaus sind wir auf Einschübe und Randnotizen in Werken zu anderen Themen angewiesen, wie etwa in Hirschs Danziger Handels- und Gewerbegeschichte⁴⁴ oder Sattlers Handelsrechnungen

³⁹ Jenks, Stuart, *England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie 1377-1474* (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. 38), Bde. 1-3, Köln/Wien 1992.

⁴⁰ Carus-Wilson, Eleanora Mary/Coleman, Olive; *England's Export Trade 1275-1547*, Oxford 1963.

⁴¹ Leinaas, Kjersti M., *Hanseatenes sosiale forhold til bergenserne: en historiografisk undersøkelse*, Bergen 1979 (hovedoppgave). Der Titel der Arbeit läßt vermuten, daß es sich lediglich um die Aufarbeitung älterer Literatur handelt und keine neuen Quellenstudien vorgenommen wurden; Sæveraas, Betty, *Det tyske kontor på Bryggen. Hanseatene i Bergen til 1560*, Bergen 1981 (hovedoppgave); Blom, Kari, *Bryggen i Bergen 1150-1350*, Bergen 1981 (hovedoppgave).

⁴² Brück, Thomas, *Korporationen der Bergenfahrer in den wendischen Städten unter besonderer Berücksichtigung Stralsunds*, in: Jörn, Nils (Hg.), *Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse* (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., Bd. XLVIII), Köln u.a. 1999, S. 135-164.

⁴³ Föge, Herbert, *Bremer Bergenfahrt und Bergenfahrer vom 16. – 18. Jahrhundert*, Kiel 1958 (Diss.).

⁴⁴ Hirsch, Theodor, *Handels- und Gewerbegeschichte Danzigs unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Leipzig 1858.

des Deutschen Ordens.⁴⁵ Ebenso schlecht steht es bisher um Literatur zur Bergenfahrt der Engländer, Schotten und Holländer. Auch hier konnten nur wenige Abschnitte und Bemerkungen in einigen Büchern und Aufsätzen nutzbringend zu Rate gezogen werden.⁴⁶ Dies hat sicher eine Ursache in der, verglichen mit Lübeck, schwierigen Quellenlage für diese Gebiete. Hier wären durch das Aufspüren von möglicherweise noch unerschlossenen Quellen interessante tiefere Einblicke in die Geschichte des mittelalterlichen Handels im Nord- und Ostseeraum möglich.

⁴⁵ Sattler, C., *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens*, Leipzig 1887.

⁴⁶ Rigby, Steve H., *Boston and Grimsby in die Middle Ages* (Diss., masch., University of London), 1982; Bugge, Alexander, *Handelen mellem England og Norge indtill begyndelsen af det 15. aarhundret*, in: *Historisk Tidskrift* (N), Række III, Vol. 4, Christiania 1898, S. 1-149; Childs, Wendy, *The George of Beverley and Olav Olavsson: Trading Conditions in the North Sea in 1464*, in: *Northern History. A Review of the History of the North of England and the Borders*, vol. XXXI (1995), S. 108-122; Fudge, J.D., *Cargoes, Embargoes and Emis-saries. The commercial an political Interaction of England and the German Hanse, 1450-1510*, Toronto 1995; Tuck, Anthony, *Some Evidence for the anglo-scandinavian relations at the End of the Fourteenth century*, in: *Medieval Svandinavia*, vol. V. (1972), S. 75-88; Jörn, Nils, "With money and blood". *Der Londoner Stalhof im Spannungsfeld der englisch-hansischen Beziehungen im 15. und 16. Jahrhundert* (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Band 50), Köln/Weimar/Wien 2000; Riis, Thomas, *Should Auld Acquaintance be forgot... Scottish-Danish relations c. 1450-1707*, 2 Bde., Odense 1988; Henn, Volker, *Die Bergenfahrer und die süderseeischen Städte. Ein Werkstattbericht*, in: Graßmann, Antjekathrin, *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop in Lübeck 2003* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, S. 231-244; Wubs-Mrozevicz, Justyna, *The Bergenfahrer and the Bergenvaarders: Lübeck and Amsterdam in a Study of Rivalry c. 1440-1560*, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer - International Workshop Lübeck 2003* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, 206-230; Seifert, Dieter, *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter*, Köln 1997; Spading, Klaus, *Die Hanse und Holland im Prozeß der ursprünglichen Akkumulation*, in: Fritze, Konrad u.a. (Hg.), *Zins-Profit Ursprüngliche Akkumulation* (= Hansische Studien V), Weimar 1981, S. 139-153.

1.2.3 Neueste Forschung seit 2002

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts steht das Bergenfahrerarchiv in Lübeck der Forschung wieder voll zur Verfügung, was die Neubewertung des bisherigen Forschungsstandes und die Beantwortung neuer Fragestellungen anhand der Originalquellen ermöglicht.

In der vom Verfasser im Jahre 2002 vorgelegten Magisterarbeit „Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter“⁴⁷ wurde eine Neuberwertung der Organisation und Struktur des Hansekontors in Bergen auf Basis der wieder erschlossenen Quellen vorgenommen.⁴⁸

Im Rahmen der Wiedereröffnung des Bergenfahrerarchivs wurde im November 2003 eine internationale Tagung in Lübeck abgehalten, deren Ergebnisse in einem 2005 erschienenen Tagungsband zusammengefasst sind.⁴⁹

Ebenfalls vom Verfasser der vorliegenden Arbeit erschien im Jahre 2005 eine Analyse der sozialen Beziehungen zwischen Bergenfahrern und ihren norwegischen Nachbarn sowie englischen und holländischen Konkurrenten in Bergen, die aus einem Vortrag auf der Tagung „Trade, Diplomacy and Cultural Exchange. Continuity and Change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750“ in Groningen im März 2003 resultierte.⁵⁰

Am Hanseforschungszentrum in Groningen/ Niederlande arbeitet Justyna Wubs-Mrozewicz an einer Doktorarbeit,⁵¹ deren Thema die Geschichte der Bergenfahrt berührt. Sie beschäftigt sich vor allem mit den Beziehungen und der Rivalität der Lübecker Hansekaufleute zu den Kaufleuten aus Holland und den Oberijsselstädten Deventer, Kampen und Zwolle in Bergen im 15. und 16. Jahrhundert.

⁴⁷ Burkhardt, Mike, Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter (unveröffentlichte Magisterarbeit, CAU Kiel – einsehbar: AHL; Københavns Universitet, Institutsbibliothek Geschichte), Kiel 2002.

⁴⁸ Die wichtigsten Resultate der Arbeit finden sich in: Burkhardt, Mike, Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter – Organisation und Struktur, HGBll. 124 (2006), S. 22-71.

⁴⁹ Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005.

⁵⁰ Policy, Business, Privacy – contacts made by the merchants of the Hanse Kontor in Bergen in the Late Middle Ages, in: Brand, Hanno (Hg.), Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750, Hilversum 2005, S. 136-151.

⁵¹ Fertigstellung 2008.

1.3 Untersuchungsgruppe und Periodisierung

Die hier zur Untersuchung stehende Personengruppe sind Kaufleute, die im Spätmittelalter aktiv am Bergenhandel beteiligt waren. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung soll es genügen, dass für einen Kaufmann eigener Handel mit Waren von oder nach Bergen nachgewiesen werden kann, um diesen Kaufmann als Bergenfahrer zu bezeichnen. Diese Definition des Begriffs „Bergenfahrer“ beinhaltet keine Aussage darüber, ob der entsprechende Kaufmann jemals selbst nach Norwegen gereist ist. Diese sehr weitreichende Definition wurde gewählt, da sie zum einen dem Ansatz, wirtschaftliche und soziale Netzwerke mit Bezug zum Bergenhandel aufzuspüren, entgegen kommt, zum anderen eine zeitgenössische Erklärung darüber, welcher Kaufmann als Bergenfahrer angesehen wurde oder sich selbst als solcher betrachtete, aus den Quellen nicht erschlossen werden konnte.

Aufgrund der auf Lübeck konzentrierten Quellenlage handelt es sich beim größten Teil der ermittelten Kaufleute um Lübecker Bergenfahrer, doch konnten auch Bergenhändler aus anderen Hansestädten sowie aus Holland und England nachgewiesen werden. Aufgrund der bereits angesprochenen schwierigen Quellenlage insbesondere für die außerhansischen Kaufleute konnte eine engere Verknüpfung dieser mit Hansekaufleuten im Sinne von Netzwerken⁵² jedoch nicht nachgewiesen werden. Deshalb finden Engländer und Holländer zwar in dieser Arbeit mehrfach Erwähnung und wurden auch in den prosopographischen Katalog aufgenommen, konnten aber nicht in die Netzwerkanalyse einbezogen werden. Schließlich war es notwendig, bei der Untersuchung zur Netzwerkstruktur der Kaufleute auch alle anderen Kontaktpersonen von Bergenfahrern aufzunehmen, also auch jene, für die keine direkte Beziehung zum Bergenhandel nachweisbar war.

Die Quellenlage erwies sich erfreulicherweise als wesentlich umfangreicher als zu Beginn der Untersuchung angenommen. Aus diesem Grund war es notwendig, den Untersuchungszeitraum, der ursprünglich 150 Jahre zwischen 1360 und 1510 umfassen sollte, weiter einzugrenzen. Zu diesem Zweck wurden drei Referenzperioden aus diesen 150 Jahren ausgewählt, anhand derer die Entwicklung des Bergenhandels im Spätmittelalter dargestellt werden soll.

⁵² Definition Netzwerk siehe Kap. 2.2.3.

Referenzphase I umfasst die Zeitspanne 1360-1400. In diesen Jahren formte sich das Kontor in Bergen organisatorisch aus.⁵³ Infolge der erfolgreichen Blockade des Norwegenhandels durch die Hansestädte 1368/69 wurde die Stellung der Hansekaufleute in Norwegen weiter gestärkt und der hansische Woll- und Tuchhandel mit England, an dem auch die Bergenfahrer ihren Anteil hatten, nahm an Umfang deutlich zu. Zudem bieten die Lübecker Pfundzolllisten, aus denen Pfundzollaufstellungen für einzelne Jahre aus allen Jahrzehnten der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zumindest teilweise veröffentlicht oder ausgewertet wurden,⁵⁴ die Möglichkeit, eine große Anzahl Bergenfahrer namentlich greifbar zu machen. Schließlich ermöglicht der für Phase I gewählte Rahmen eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit denen des Brügge-Projektes, das sich auf das 14. Jahrhundert konzentrierte.

Phase II umfasst den Zeitraum 1440-1470.⁵⁵ In dieser Zeit finden wir erstmals eine größere Anzahl überlieferter Dokumente, die am Kontor in Bergen verfasst wurden. Politische Auseinandersetzungen mit den deutschen Handwerkern in Bergen und Amtleuten auf Bergenhus, die 1455 im gewaltsamen Tod des ehemaligen königlichen Vogtes Olaf Nielsson und vieler seiner Anhänger in Bergen ihren Höhepunkt fanden,⁵⁶ führten zu einer regen Schreibtätigkeit, wie noch heute an der großen Zahl entsprechender Dokumente im Bergenfahrerarchiv und im Lübecker Senatsarchiv erkennbar ist. Darüber hinaus markierte die Einstellung des Lübecker Englandhandels in den 1460er Jahren einen Wendepunkt in der Handelspolitik der Travestadt. Dies blieb nicht ohne Folgen für den Handel in Bergen, da über die norwegische Stadt auch rege mit dem englischen Boston gehandelt wurde. Zur Wahl des zweiten Referenzzeitraumes trug auch bei, dass sich offensichtlich in den 1460er Jahren plötzlich viele bekannte Bergenfahrer vom Bergener Markt zurückzogen.

Der letzte Referenzzeitraum umfasst die Jahre zwischen 1490 und 1510.⁵⁷ Nach der endgültigen Beendigung des Bostonhandels, der auch nach einem letzten kurzen Versuch der Wiederaufnahme im Jahre 1474 nicht wieder belebt werden konnte,⁵⁸ musste sich der hansische Bergenhandel neu

⁵³ Burkhardt, *Organisation und Struktur*; ders., *Hansekontor*, S. 21-23.

⁵⁴ Lechner, *Pfundzolllisten*; Bruns, *Bergenfahrer*.

⁵⁵ Wegen der dichtereren Quellenlage wurde der Untersuchungszeitraum kürzer als in Periode I gewählt.

⁵⁶ U.a. HR II, 4, S. 245ff.

⁵⁷ Wegen der dichtereren Quellenlage wurde der Untersuchungszeitraum kürzer als in den Perioden I und II gewählt.

⁵⁸ AHL, Bgf., Nr. 120; HR II, 7, Nr. 187.

ausrichten. Es kann davon ausgegangen werden, dass zwanzig Jahre später, in den 1490er Jahren, diese Neuorganisation abgeschlossen und die neuen Handelsstrukturen in Bergen gefestigt waren. Diese Phase fällt darüber hinaus in eine Zeit wirtschaftlicher Depression in Lübeck.⁵⁹ Zudem ist für die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert eine generelle Veränderung in der Handelsstruktur hansischer Kaufleute festzustellen.⁶⁰ Im Hinblick auf Quellen bot sich dieser Zeitraum vor allem durch das Vorliegen von Pfundzollbüchern aus Lübeck für die Jahre 1492 bis 1496⁶¹ an, durch die, wie in Periode I, die namentliche Bestimmung einer größeren Anzahl von Bergenfahrern möglich ist.

Insgesamt konnte für 883 Kaufleute eine aktive Teilnahme am Bergenhandel nachgewiesen werden. Für 110 weitere Personen wurde indirekt eine große Wahrscheinlichkeit für ein Engagement im Bergenmarkt ermittelt.⁶² Diese 993 Kaufleute und ihre Beziehungen untereinander sowie zu anderen Kaufleuten bilden die Grundlage der Netzwerkanalyse in Kapitel 4 dieser Arbeit. Zusammen mit allen übrigen Kontaktpersonen mussten Daten für 1.658 Kaufleute ausgewertet werden. Zu den 993 Bergenfahrern wurden alle ermittelbaren Daten in den prosopographischen Katalog aufgenommen. Für die übrigen Kontaktpersonen wurde die biographische Dokumentation auf die Fakten, die mit Kontakten zu Bergenfahrern zu tun hatten, begrenzt.

Auf die einzelnen Perioden verteilen sich diese Angaben wie folgt: Für Periode I konnten 297 Kaufleute als sichere und 38 weitere als wahrscheinliche Bergenfahrer ermittelt werden. In Periode II sind 312 Kaufleute mit Sicherheit und 50 mit großer Wahrscheinlichkeit als Bergenfahrer anzusehen. Für Phase III konnten 171 sichere und 22 wahrscheinliche Bergenfahrer festgestellt werden. Die Aufnahme eines Kaufmanns in eine der Referenzgruppen war an das formale Kriterium gebunden, dass er mindestens einmal im entsprechenden Zeitraum nachweisbar war.

15 weitere Kaufleute konnten für die Zeit vor 1360 als Bergenfahrer identifiziert werden. In 88 Fällen fanden sich nur belegbare Daten, die zwischen zwei der drei Untersuchungsperioden datiert waren, so dass eine exakte Zuordnung des Kaufmanns in eine der drei Gruppen nicht möglich

⁵⁹ Hammel-Kiesow, Rolf, Häusermarkt und wirtschaftliche Wechsellage in Lübeck von 1384 bis 1700, in: HGBll, Bd. 106 (1988), S. 79, 95.

⁶⁰ Jahnke, Netzwerke; Cordes, Albrecht, Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., Bd. XLV), Köln u.a. 1998.

⁶¹ Vogtherr, Pfundzollbücher.

⁶² Siehe hierzu Einleitung zum prosopographischen Katalog zu dieser Arbeit.

war. Es hat mit der Arbeitsweise bei einer prosopographischen Untersuchung zu tun, dass Personen zunächst auch in den Katalog einbezogen werden müssen, wenn sie nicht genau im Untersuchungszeitraum, sondern nur in dessen Nähe nachweisbar sind. Im Laufe der Arbeit werden häufig noch relevante Daten aufgespürt. Auch wenn letztlich für diese 103 Kaufleute kein Lebensdatum, das innerhalb eines der Referenzzeiträume liegt, aus den Quellen erschlossen werden konnte, sind sie deshalb trotzdem für die Untersuchung von gewisser Bedeutung, weshalb sie auch im prosopographischen Anhang erscheinen.

Große Unterschiede finden sich in der Menge der Daten, die für jeden einzelnen Bergenfahrer ermittelt werden konnten. In einigen Fällen ist nicht mehr als ein einziger Beleg über das Leben des entsprechenden Kaufmanns erhalten geblieben, wie etwa im Falle von Hinrik Schomaker, der im Jahre 1527 in Bergen verstorben ist,⁶³ oder bei Arnold Schonewold, für den lediglich bekannt ist, dass er im Jahre 1396 gemeinsam mit Johan Cleybert Gesellschaftshandel in Bergen betrieben hat.⁶⁴ Auf der anderen Seite konnten für viele Kaufleute umfangreiche Informationen, sowohl zu ihrem wirtschaftlichen Agieren als auch zu politischen Aktivitäten und ihrer sozialen Einbindung in Lübeck zusammengetragen werden. Herausragende Beispiele hierfür sind Cord Hurlleman, Everhard Paal, Amelius Luchow und Lambert Loff.⁶⁵

1.4 Fragestellung

Die vorliegende Untersuchung ist in zwei Teile untergliedert. Der erste Teil beschäftigt sich mit der Geschichte des Bergenhandels. Der Schwerpunkt der Darstellung liegt zunächst auf der Frage nach der Bedeutung des Bergenhandels für die einzelnen Hansestädte und ihre Kaufleute, wie auch auf dem Einfluss der Kaufleute aus verschiedenen Städten am Kontor in Bergen. Insbesondere die in der bisherigen Forschung tradierte Zuordnung der Lübecker Bergenfahrer zur unteren sozialen Schicht der Lübecker Kaufmannschaft sowie die Behauptung, Lübecker Kaufleute und Interessen hätten auf Bryggen dominiert, sollen kritisch hinterfragt werden. Ein weiterer

⁶³ AHL, PK.

⁶⁴ AHL, NStB. 1396 cant.

⁶⁵ Siehe prosopographischer Anhang.

Kernpunkt ist, welche Bedeutung der Bostonhandel im Rahmen des Lübecker Bergengeschäfts gespielt hat. Es ist auffällig, dass zahlreiche Lübecker Bergenfahrer am Handel mit dem englischen Boston beteiligt waren. In Lübeck gab es Kompanien der Schonen-, Bergen-, Nowgorod- und Flandernfahrer. Eine Englandfahrerkompanie fehlte hingegen, was die Vermutung nahe legt, dass ein Teil der Bergenfahrer gleichzeitig Lübecks England-, bzw. Bostonfahrer waren. Die Konkurrenten der Hansekaufleute werden in diesem ersten Abschnitt ebenso angesprochen wie das in Bergen gehandelte Warensortiment, die Handelswege und der Umfang des Handels in Bergen.

Der zweite Teil der Untersuchung ist den Beziehungen der Bergenfahrer untereinander und mit anderen Kaufleuten gewidmet. Mit Hilfe der Methoden der sozialen Netzwerkanalyse und anderer Herangehensweisen, wie beispielsweise der Auswertung der Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer und der Betrachtung der Mitgliedschaft von Bergenfahrern im Lübecker Rat, werden die mannigfaltigen sozialen und wirtschaftlichen Kontakte der einzelnen Kaufleute untereinander analysiert und in einen größeren Zusammenhang eingeordnet. Das Hauptaugenmerk liegt dabei weniger auf Netzwerken einzelner Personen als vielmehr auf dem Versuch, die Struktur des gesamten Beziehungsgeflechts der Bergenfahrer in den drei Untersuchungszeiträumen zu erfassen. Dass interpersonelle Netzwerke innerhalb der hansischen Kaufleutegemeinschaft die Voraussetzung für das Funktionieren des hansischen Handels und die Funktionsfähigkeit der Kontore bildeten, wurde in den letzten Jahren mehrfach herausgestellt.⁶⁶ Was diese Netzwerke ausmacht, wodurch sie also konstituiert wurden, welche Bindungsmechanismen in ihnen wirkten und wie sie im Einzelnen strukturiert waren, wurde bislang aber noch nicht genauer erforscht. Auf der Grundlage der bisherigen Forschungen zu Kaufleutebeziehungen im Hanseraum liegt die Vermutung nahe, dass insbesondere familiären Bindungen eine wichtige Rolle im Handelsgebaren und im sozialen Umfeld der Kaufleute zukam. Unter anderem wegen innerhansischer Konkurrenz ist es zudem denkbar, dass Beziehungsnetze zwischen Kaufleuten aus verschiedenen Städten weniger stark ausgeprägt waren, als solche zwischen Kaufleuten aus der selben Stadt. Insgesamt steht jedoch zu erwarten, dass als Ergebnis aus dieser Arbeit eine durchaus komplexe Netzwerkstruktur erkennbar wird. Kaufleute benötigen für wirtschaftlichen Erfolg generell gute Verbindungen. Für die Bergenfahrer waren umfangreiche Beziehungen untereinander jedoch von besonders herausragender Bedeutung - insbesondere an der Niederlassung

⁶⁶ Jahnke, Netzwerke; Selzer/Ewert, Netzwerkstruktur; Cordes, Gesellschaftshandel.

im norwegischen Bergen und auf dem riskanten Weg dorthin war man häufig auf Gedeih und Verderb aufeinander angewiesen. Doch auch mit anderen, nicht aktiv am Bergenhandel beteiligten Kaufleuten mussten Kontakte eingegangen werden, sei es bei Geschäften in anderen Märkten, zur Einflussnahme auf die politische Entscheidungsfindung in der Heimatstadt, zur Kreditaufnahme oder auch nur aus rein nachbarschaftlichem Wohlwollen gegenüber den Bewohnern der nächsten Häuser. Auf einem interregionalen Markt wie Bergen mit Abnehmerregionen weit über den Hanseraum hinaus wäre es zudem nicht verwunderlich, Beziehungen von Hansekaufleuten auch zu nichthansischen Kaufleuten aufzuspüren. Einige diplomatische Dokumente legen die Existenz solcher Kontakte nahe, ohne dass sie im Detail Namen nennen. Auf der Basis gezielter prosopographischer Untersuchungen könnte es aber möglich sein, solche Verbindungen nachzuweisen.

1.5 Technische Voraussetzungen

Dem Beginn der Ausführungen zu den Bergenfahrern und ihren Netzwerken soll noch eine kurze Erläuterung zu den technischen Grundlagen der Arbeit insbesondere für den zweiten Teil dieser Abhandlung vorangestellt werden. Dadurch soll die Vorgehensweise bei der Erstellung der Netzwerkdiagramme verständlicher und damit das Nachvollziehen deren Auswertung erleichtert werden.

Zur netzwerkanalytischen Auswertung der umfangreichen Datenmengen wurde das Computerprogramm UCInet genutzt.⁶⁷ Zunächst wurden alle für die drei Untersuchungszeiträume ermittelten Beziehungsdaten in eine symmetrische Matrix⁶⁸ eingetragen. Verschiedenen Beziehungsarten wurden unterschiedliche Ziffern zugeordnet, um sie in der Netzwerkdarstellung graphisch voneinander unterscheiden zu können. Verbindungen über die Einsetzung einer Person als Testamentvormund wurden beispielsweise durch die Ziffer 1 repräsentiert, während Beziehungen aus dem Gesellschaftshandel die Ziffer 3 erhielten. Dieses Vorgehen machte es später auch möglich, aus der großen Gesamtmatrix, die in Phase II immerhin 343x343 Felder umfasste, die für die jeweilige Fragestellung benötigten Personenver-

⁶⁷ Borgatti, S.P./Everett, M.G./Freeman, L.C., 1999, UCINET 6.0 Version 1.00, Natick: Analytic Technologies; http://www.analytictech.com/ucinet_5_description.htm.

⁶⁸ Tabelle, in der jede Person sowohl in den Zeilen als auch in den Spalten jeweils einmal vorkommt.

bindungen herauszufiltern. Allen Feldern, die keine Angaben zu einer Beziehung zwischen den beiden Personen enthielten, wurde der Wert 0 zugewiesen. In einem zweiten Schritt wurde die jeweilige Matrix mit dem Programm NetDraw 1.40 geöffnet.⁶⁹ Vor allem die umfangreicheren Netzwerke mit größeren Mengen von Akteuren bedurften hier einer weiteren manuellen Bearbeitung, bis eine bestmögliche Erkennbarkeit der Personen und Verbindungen gegeben war. NetDraw verfügt über mehrere Werkzeuge, um verschiedene Wertigkeiten von Akteuren und Beziehungen anzuzeigen. Für die vorliegende Untersuchung wurde, hauptsächlich zur Verbesserung der Anschaulichkeit des Graphen in Bezug auf gewisse Fragestellungen, die farbliche Unterlegung der einzelnen Verbindungen entsprechend dem in die UCINet-Matrix eingetragenen Ziffernwert genutzt.

Aus technischen Gründen sind alle in der Druckversion enthaltenen Graphiken in schwarz-weiß gehalten. Die für eine netzwerktechnische Auswertung notwendigen farbigen Darstellungen mit den entsprechenden Erklärungen finden sich auf der diesem Buch beiliegenden CD.

⁶⁹ Borgatti, S.P. NetDraw: Graph Visualization Software. Harvard, MA: Analytic Technologies.

2. Theorie

2.1 Personengeschichtlicher Ansatz zur Erkenntnisgewinnung in der Geschichtsforschung

Der personengeschichtliche Ansatz ist eine Herangehensweise der Geschichtsforschung an ein Thema, mit deren Hilfe induktiv Erkenntnisse gewonnen werden können. Indem man die Geschichte einer großen Zahl von Einzelpersonen aus einer bestimmten Gruppe ermittelt, kann man daraus in einem nächsten Schritt größere historische Zusammenhänge rekonstruieren. Dieser Ansatz wird sinnvoller Weise gleichberechtigt ergänzt durch das Heranziehen weiterer Methoden und Forschungsergebnisse aus anderen Teilbereichen der historischen Wissenschaft, wie z. Bsp. politische, Verfassungs- und Kirchengeschichte, oder auch aus anderen angrenzenden Disziplinen, wie Archäologie oder Soziologie.

Beim personengeschichtlichen Ansatz bilden also Einzelpersonen als Akteure in der Geschichte den Ausgangspunkt der Untersuchung. Um Aussagen über eine Person und deren Verbindungen zu ihrer Umwelt treffen zu können, müssen zunächst alle ermittelbaren Informationen über die betreffende Person selbst zusammengetragen werden. Dies kann je nach Quellenlage ein sehr zeitintensiver Arbeitsschritt sein, auf den die Auswertung der oft zunächst unzusammenhängenden Daten folgt.

Um die theoretische Einbettung des personengeschichtlichen Ansatzes historischer Erkenntnisgewinnung in das Gesamtkonzept der vorliegenden Studie deutlich zu machen, sollen im Folgenden allgemeine Grundlagen und Probleme der personengeschichtlichen Forschung erörtert werden.

2.1.1 Personengeschichte und Prosopographie

Personengeschichtliche Forschung wird häufig mit dem Begriff der Prosopographie in Verbindung gebracht und teilweise sogar mit diesem gleichgesetzt. Dies ist schon deshalb problematisch, weil Prosopographie nur ein, wenn auch durchaus bedeutender, Aspekt der Personengeschichte ist. In den verschiedenen Zweigen der Geschichtswissenschaft wird Prosopogra-

phie mit unterschiedlichen Fragestellungen verbunden.¹ In der Alten Geschichte wird darunter die Untersuchung des Lebens der führenden Gruppen der Gesellschaft und der daraus aus einem gemeinsamen Hintergrund der politischen Akteure gewonnenen Erkenntnis über das Zustandekommen von politischen Handlungen verstanden. In der neuzeitlichen Geschichte wird der statistisch-prosopographische Ansatz hingegen zur Erklärung der Lebensbedingungen und Verhaltensmuster größerer Gruppen der Gesellschaft genutzt. Die einzelnen Mitglieder der Gruppe sind in den Quellen selten in mehreren Punkten ihres Lebensweges erfassbar. Deshalb konzentriert man sich auf die Ermittlung von Daten zu konkreten Ereignissen im Leben der die Gruppe ausmachenden Personen, wie etwa Geburt, Verlassen des Elternhauses, Heirat und Tod. Aus diesem Material wird dann ein „Durchschnittsmitglied“ der Gruppe entworfen. Es entsteht somit nach Weber ein „Idealtypus“.² Vermutlich konnten nur sehr wenige wirkliche Personen aus der Untersuchungsgruppe die ermittelten Durchschnittseigenschaften aufweisen, dennoch ist der „Idealtypus“ die Beschreibung eines Mitglieds der Gruppe, die der historischen Wirklichkeit am nächsten kommt. Diese beiden Beispiele aus Alter Geschichte und Geschichte der Frühen Neuzeit zeigen, wie unterschiedlich der Begriff Prosopographie in verschiedenen Teilbereichen der Geschichtswissenschaft verstanden wird.

Ein gewichtiges Problem bei der Zusammenfassung von historischen Individuen in Gruppen besteht darin, dass sich die Personen möglicherweise gar nicht als Angehörige derselben Gruppe verstanden haben oder hätten, zumal gewisse Gruppeneinteilungen in der heutigen Geschichtswissenschaft rein formeller Natur sind. Möglicherweise spürten die einzelnen Personen eine wesentlich größere Zugehörigkeit zu anderen Gruppen, denen sie der Historiker auf Basis seiner Daten nicht zuordnen würde. Unsere Vorstellungen von Gemeinsamkeiten, die zu einer Gruppenidentität führen, wird auf historische Epochen übertragen, in denen ganz andere Faktoren eine viel wichtigere Rolle gespielt haben können. So konnten Angehörige einer Berufsgruppe in unterschiedlichen sozialen Schichten verankert sein. Auch Reichtum kann beispielsweise nicht ohne weiteres als Indikator für sozialen Status in einer Gesellschaft angesehen werden.³

Als Quellen kommen für personengeschichtliche Forschungen alle Dokumente in Frage, die Aussagen über die zu untersuchenden Individuen

¹ Stone, Lawrence: *The past and the present*, London 1981, S. 45-57.

² Weber, Max, *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundrisse der verstehenden Soziologie*, Tübingen⁵ 1980, S. 3f., 10.

³ Stone, past, S. 60.

zulassen. Dies kann ein dokumentierter Rechtsstreit sein, ebenso wie die Nennung einer Person in einem privaten Brief oder eine schriftlich festgehaltene wirtschaftliche Transaktion. Erst nachdem die biographische Datensammlung abgeschlossen ist, sollte eine zur Vergleichbarkeit der gewonnenen Daten notwendige Kategorisierung erfolgen. Andernfalls bestimmen die bereits im Vorfeld festgelegten Kategorien und die mit diesen verbundenen Fragen die Auswahl sowohl der zu untersuchenden Dokumente als auch der aus ihnen gewonnenen Daten.⁴ Dies macht die spätere Ausweitung der Untersuchung auf Fragen, die sich erst im Laufe der Sichtung aller Dokumente ergeben, meist unmöglich, da es in der personengeschichtlichen Forschung durch die Vielzahl der Quellen ausgeschlossen ist, alle Dokumente mehrfach zu studieren und auf weitere Fragestellungen hin auszuwerten.

Ein wichtiges Problem, das bei statistisch-prosopographischen Auswertungen von historischen Daten besonderer Beachtung bedarf, ist die statistische Relevanz der Untersuchungsgruppe. Nur, wenn die eindeutig identifizierten Personen, die für die empirische Datensammlung herangezogen werden, in ihrer Zahl in einem solchen Verhältnis zur Gesamtzahl der Mitglieder der zu untersuchenden Gruppe stehen, dass man aufgrund der Erkenntnisse über diese Personen Schlüsse auf die gesamte Gruppe ziehen kann, ist eine statistische Auswertung möglich.⁵ Wie groß die Auswahlgruppe im Einzelfall sein muss, ist für jede Studie neu zu entscheiden. Natürlich begrenzt die Menge und Qualität des verfügbaren Quellenmaterials von vornherein die Fragen, die auf Basis der gewonnenen Daten beantwortet werden können. Auch können in historischen Untersuchungen selten für alle Individuen Daten zu allen definierten Kategorien gefunden werden. Dieser Umstand verkleinert die statistisch relevante Gruppe für die jeweiligen statistischen Kategorien noch einmal. Aus diesem Grund werden häufig statistische Aussagen zu bestimmten Fragestellungen nur auf Basis eines kleinen Teils der Gesamtzahl der Gruppenmitglieder getroffen.⁶ Deshalb ist schon bei der Definition der zu untersuchenden Gruppe äußerste Sorgfalt zu wahren. So ist zum Beispiel zu bezweifeln, dass Aussagen zur Gruppe der Handwerker in einer Stadt allein anhand von Daten zu besonders vermögenden Brauern zulässig sind, hier wäre die korrekte Bezeichnung für die Untersuchungsgruppe „vermögende Brauer“. Zudem lässt bereits der Umstand, dass nur zu bestimmten Personen Material überliefert wurde, für die

⁴ Ebd., S. 60.

⁵ Allgemein zu Statistik, Stone, past, S. 60f.

⁶ Ebd., S. 57.

meisten Gruppenmitglieder aber nicht, die Frage zu, ob es sich nicht bei ersteren um untypische Vertreter der Gruppe gehandelt hat. Überlieferte Dokumente berichten häufig von Rechtsstreitigkeiten, Personen schließen Geschäfte ab, nehmen Kredite auf, landen im Schuldturm oder sind in politische Ereignisse verwickelt. All dies sind nicht für jede Gruppe gewöhnliche Begebenheiten, weshalb in personengeschichtlichen Untersuchungen markante Persönlichkeiten meistens überrepräsentiert sind.

Mit dem Hinweis auf die Gefahren und Probleme, denen sich personengeschichtliche und insbesondere prosopographische Forschungsansätze aussetzen, werden häufig große Gruppen von Individuen von vorn herein als mit dieser Vorgehensweise nicht zu erfassend bewertet. Stone ging sogar so weit zu behaupten, dass es für die meisten Gruppen, die nicht der adligen Elite angehörten, aufgrund des wenigen vorhandenen Materials unmöglich sei, prosopographische Forschung⁷ für die Zeit vor dem 16. Jahrhundert zu betreiben.⁸

2.1.2 Forschung zur Bergenfahrt mit Hilfe von Personengeschichte?

Die Bergenfahrer im Spätmittelalter, die Gegenstand dieser Untersuchung sind, fallen mit Sicherheit nach Stones Auffassung unter die Kategorie derjenigen Gruppen, für die eine prosopographische⁷ Auswertung unmöglich ist. Stone vertritt einen weiten Prosopographiebegriff. Er versteht darunter nicht nur die Schaffung einer Kollektivbiographie, was ohnehin nicht Ziel dieser Arbeit ist, sondern bezieht auch alle statistischen Ansätze der personengeschichtlichen Forschung in seine Definition mit ein. Dies zeigt wie problematisch der Begriff Prosopographie ist. Die Methodik, die in der vorliegenden Abhandlung Anwendung findet, wird deshalb als personengeschichtlicher Ansatz bezeichnet. In Bezug auf Stones grundlegende Kritik zur personengeschichtlichen Forschung vor dem 16. Jahrhundert muss allerdings zunächst die Frage beantwortet werden, ob und weshalb es überhaupt lohnt, einen personengeschichtlichen Ansatz, der auch statistische Aussagen zum Ziel hat, für die Erforschung der Bergenfahrt im Spätmittelalter zu verfolgen.

⁷ Stones Begriff von Prosopographie bezieht über die engere Definition von Prosopographie als Schaffung einer Kollektivbiographie hinaus auch alle statistischen Ansätze in der personengeschichtlichen Forschung mit ein.

⁸ Stone, *past*, S. 57.

Was in der allgemeinen Einleitung zur Personengeschichte gesagt wurde, trifft natürlich auch auf die Bergenfahrer im Spätmittelalter zu: Es ist nicht sicher, dass sich alle Hansekaufleute, die Handel in Bergen betrieben, in erster Linie auch als Bergenfahrer verstanden haben. Möglicherweise haben einige von ihnen Geschäfte in wesentlich größerem Umfang in anderen Städten des hansischen Handelsraums betrieben und sich somit einer anderen Fahrgesellschaft weit mehr zugehörig gefühlt als den Bergenfahrern. Es ist auch denkbar, dass die Identifikation mit der Heimatstadt ein wesentlich wichtigeres Kriterium bei der Abgrenzung gegenüber anderen war als der gemeinsame Handel in der norwegischen Stadt. Dennoch ist aus den Quellen ersichtlich, dass die hansischen Kaufleute, die die Privilegien in Anspruch nahmen und das Kontor in Bergen besuchten, oft als geschlossene Gruppe agierten. Insbesondere bei der Abwehr unliebsamer Konkurrenz, aber auch bei der Abwicklung der Handelsgeschäfte und sozialen Ereignissen, bildeten sie eine gewisse Einheit, sie sahen sich als Bergenfahrer. Die Bergenfahrer sind somit eine Gruppe, über deren wirtschaftliches und soziales Agieren auf Basis personengeschichtlicher Untersuchungen weitere Aussagen getroffen werden können, wenn die sonstigen Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Die personengeschichtliche Untersuchung auf einem individuellen Niveau belassen zu wollen, verspricht wenig Erkenntnisgewinn für die Frage, wie Handel und soziales Leben im Bergenhandel funktionierten und miteinander verflochten waren. Allerdings muss man auch der Versuchung widerstehen, durch Anhäufung statistischer Daten eine homogene Gruppe der Bergenfahrer schaffen zu wollen, wenn sich deutliche Unterschiede im sozialen und wirtschaftlichen Verhalten der einzelnen Kaufleute abzeichnen sollten. Es ist nicht das Ziel dieser Arbeit, einen „Idealtypus Bergenfahrer“ zu schaffen, sondern es soll anhand der Personendaten versucht werden, möglichst weitgehende allgemeinere Aussagen über die Geschichte des Bergenhandels und der Bergenfahrer zu treffen. Manche Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung können sicher auf eine höhere Ebene gehoben werden und unser Wissen über das generelle Funktionieren des Handels der Hansekaufleute erweitern. Da es sich aber bei den Bergenfahrern um eine spezielle Gruppe von Hansekaufleuten handelte, die sich möglicherweise in ihrem Geschäftsgebaren und sozialen Verhalten doch von anderen Kaufleuten unterschied, ist eine Verallgemeinerung aller über sie gewonnener Erkenntnisse nur mit Vorsicht möglich. Dieser Schritt vom Bergenhandel zur Hansehandel insgesamt ist jedoch nicht Gegenstand dieser Arbeit. Zudem ist der Versuch, eine Kollektivbiographie für die hansischen Kaufleute zu

erstellen, bereits mit ansehnlichem Ergebnis unternommen worden.⁹ Nur von einem solchen Ansatz ausgehend kann man direkt Rückschlüsse auf den Hansehandel im Allgemeinen ziehen.

Eine Zusammenfassung der Kaufleute aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts mit solchen des beginnenden 16. Jahrhunderts in einer Gruppe, wie hier wegen des langen Untersuchungszeitraumes geschehen, ist nicht unproblematisch. Zwar haben alle Kaufleute, die in diesem Zeitraum im Bergenhandel aktiv waren, am gleichen Markt mehr oder weniger mit den gleichen Produkten gehandelt. Ob sich aber die Bergenfahrer vom 14. Jahrhundert bis ins 16. Jahrhundert kontinuierlich mit der Gemeinschaft der Bergenfahrer identifizierten, ist eine offene Frage. Auch aus diesem Grund erwies sich eine Einteilung der Untersuchung in drei Referenzzeiträume als günstig. So können zunächst Kaufleute, die gleichzeitig am Bergenhandel teilnahmen, verglichen werden. Erst in einem weiteren Schritt wird dann der Versuch unternommen, unter Abgleich der Ergebnisse für alle drei Perioden generelle Aussagen über den Bergenhandel im Spätmittelalter zu treffen.

Die für die Arbeit mit den Bergenfahrern der angegebenen Periode zur Verfügung stehenden Quellen sind größtenteils wirtschaftsgeschichtlicher Natur. Hansische Pfundzolllisten wie auch die englischen Zollregister fallen ebenso in diese Kategorie wie die meisten Informationen, die aus den Lübecker Niederstadtbüchern gewonnen wurden und die Besitzverhältnisse am Lübecker Immobilienmarkt, die auf Basis des Oberstadtbuches der Stadt studiert werden können. Die Testamente der Bergenfahrer, politische Dokumente wie die Hanserezesse, Mitgliedslisten von Bruderschaften und die wenigen dokumentierten Gerichtsfälle stellen eine ebenso wichtige Quellengruppe dar. Aus ihnen können nicht nur umfangreiche Informationen zu den wirtschaftlichen Kontakten der Kaufleute, sondern auch Erkenntnisse zu sozialen Beziehungen und Verhaltensweisen gewonnen werden.

Das Material ist ausreichend, um eine genügende Anzahl personengeschichtlicher Daten zur Erstellung biographischer Abrisse über Teilbereiche des Lebens einiger Bergenfahrer zu erhalten. Für die meisten Kaufleute konnten hingegen nur jeweils wenige Lebensdaten zu Tage gefördert werden. Diese konnten auf statistischer Basis trotzdem in die Untersuchung einfließen. Dies sei am Beispiel der Periode 1440-1470 kurz erläutert: Für diese Zeit konnten etwa 350 Kaufleute im Bergenhandel identifiziert wer-

⁹ Afflerbach, Thorsten: Der berufliche Alltag eines spätmittelalterlichen Hansekaufmanns (=Kieler Werkstücke, Reihe A: Beiträge zur schleswig-holsteinischen und skandinavischen Geschichte, Bd. 7), Frankfurt/M. u.a. 1993.

den. Von der Erkenntnis ausgehend, dass sich jährlich maximal 200 Kaufleute in diesem Handel betätigt haben und viele von ihnen über einen längeren Zeitraum am Kontor tätig waren,¹⁰ konnten schätzungsweise 15 bis 20 Prozent aller Bergenfahrer dieser Periode mindestens mit einem Lebensdatum erfasst werden. Damit können diese, bei aller gegebenen Vorsicht, als statistisch relevante Gruppe, die die Gesamtheit der Bergenfahrer repräsentiert, betrachtet werden. Da dem Nachweis von im Bergenhandel aktiven Kaufleuten in den anderen beiden Perioden hauptsächlich die Lübecker Pfundzollregister zu Grunde lagen, ist hier von einem prozentual noch höheren Anteil an nachgewiesenen Bergenfahrern auszugehen, als für die Phase zwischen 1440 und 1470. Auch die absolute Zahl der jeweils nachgewiesenen Kaufleute¹¹ ist in keiner der Untersuchungsperioden so klein, dass sich daraus Einschränkungen für die statistische Auswertbarkeit ergeben würden.

2.1.3 Spezifische Probleme bei der personengeschichtlichen Erfassung der Bergenfahrer

Ein schwieriges Problem stellte teilweise die eindeutige Identifizierung bestimmter Kaufleute dar. So wurden des Öfteren zwei oder mehrere Personen mit dem gleichen Namen entdeckt. Zum Beispiel finden sich in einem Testament des Hinrik Buxtehude von 1472 vier verschiedene Verwandte des Hinrik, alle mit dem Namen Hennekin Buxtehude.¹² Wenn nun ein Hennekin Buxtehude in einem anderen Dokument erscheint, ist es nicht ohne weiteres möglich, diesen Namen einem der vier Verwandten des Hinrik zuzuordnen. Andere Beispiele ließen sich nennen, wie etwa der Name Hinrik Moller, der in der 1450er Jahren von mindestens vier Lübecker Bürgern und einem Rostocker Ratsherrn getragen wurde.¹³ Manchmal wurden Personen gleichen Namens durch Beinamen voneinander unterschieden.

¹⁰ Diese Annahme geht zum einen von der Anzahl der jährlich für den Bergenhandel genannten Kaufleute in den Lübecker Pfundzollbüchern zurück, die allerdings nicht für Periode II vorliegen. Zum anderen kann sie aus der Zahl von 28 Höfen in Bergen, die von im Schnitt 6-8 Kaufleuten mit ihren Helfern bewohnt wurden, geschlossen werden. Vgl.: Burkhardt, Mike: Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter (Magisterarbeit Christian-Alberchts-Universität zu Kiel, nicht veröffentlicht, einsehbar: Archiv der Hansestadt Lübeck und Det Kongelige Bibliotek Kopenhagen – Institutsbibliothek Geschichte), Kiel 2002, S. 14-19.

¹¹ Siehe Abschnitt 1.3.

¹² Bruns, Bergenfahrer, S. 18.

¹³ Vgl. Eintrag unter Moller, Hinrik im prosopographischen Anhang.

Wir können zum Beispiel vergleichsweise sicher sein, dass Hans Smed „perdekopere“, der im Jahre 1454 ein Haus in Lübeck kaufte,¹⁴ nicht der Bergenfahrer Hans Smed war. Aber was ist mit jenem Hans Smed, der 1443 und 1455 Häuser in Lübeck kaufte,¹⁵ und mit dem anderen Hans Smed, der ebenfalls im Jahr 1443 ein Haus erwarb, aber bereits 1452 verstorben ist?¹⁶ Eine eher unsichere Identifizierungsmöglichkeit bietet in diesem Fall die Lage des Hauses. Man kann davon ausgehen, dass ein Kaufmann eher Häuser in von Kaufleuten bewohnten Straßenzügen erwarb, als in Handwerkerquartieren.¹⁷ Doch auch dies kann nur ein schwacher Anhaltspunkt sein, wie aus der geographischen Verteilung der Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in Lübeck, die in Abschnitt 4.2.5 besprochen wird, ersichtlich ist.

Des Weiteren erschwerten unterschiedliche Schreibweisen der Namen und die nicht seltenen Namenswechsel der Kaufleute deren Identifizierung. Im prosopographischen Anhang findet sich beispielsweise der Bergenfahrer Borchard Pochen. Sein Nachname taucht in den Quellen jedoch nicht nur als Pochen, sondern auch als Pouche, Pouwche, Pauche, Pauke und Bauche auf. Hinzu kommt, dass auch der Vorname in den unterschiedlichen Formen Borchard, Borcherd und Borghard auftritt.¹⁸ Nur das detektivische Vergleichen von Aufenthaltsorten, Verwandtschaftsangaben, wirtschaftlichen Beziehungen und anderen Informationen macht es möglich, verschiedene Namensformen einem bestimmten Individuum zuzuordnen. Zunächst muss jedoch immer davon ausgegangen werden, dass es sich um unterschiedliche Personen handelt. Die Festlegung, dass zwei unterschiedliche Namen der gleichen Person zuzuordnen sind, bedarf also besonderer empirischer Untermauerung. Allein das Gefühl, dass sich zwei Namen ähneln, soll als Kriterium hierfür nicht genügen. Im Falle marginalen Rechtschreibabweichungen bei offensichtlicher Übereinstimmung der Person wurde von dieser strengen Regel abgewichen. Eine entsprechende Fehlerquote insbesondere der Nichtzusammenführung zweier Namen ist bei dieser Vorgehensweise vorauszusetzen. Wie aus der prosopographischen Aufstellung ersichtlich ist, tritt dieses Problem wegen Namenähnlichkeit in der vorliegenden Abhandlung nur an einigen wenigen Stellen auf, weshalb der Fehler-

¹⁴ AHL, Personenkartei.

¹⁵ AHL, Personenkartei.

¹⁶ AHL, Personenkartei.

¹⁷ Vgl. Hammel, Häusermarkt, S. 51.

¹⁸ Im prosopographischen Anhang wird erläutert, nach welchen Kriterien eine der Namensvarianten als Hauptform gewählt wurde, unter der die Aufnahme in die alphabetische Auflistung erfolgte.

quelle der möglichen Doppelterfassung einer Person unter zwei oder mehreren Namen insgesamt nur geringe Bedeutung zukommt.

Die Erforschung der am Bergenhandel beteiligten Kaufleute eröffnet die Möglichkeit, die dem Handel zugrunde liegenden wirtschaftlichen und sozialen Strukturen zu erkennen. Das Vorherrschen von Quellen mit wirtschaftlichem Inhalt birgt allerdings die große Gefahr, dass die Kaufleute in hohem Maße als *homines economici* erscheinen.¹⁹ Die Fakten und Zahlen sind aber immer nur Ausdruck eines komplexen wirtschaftlichen und sozialen Agierens, das aus diesen Fakten und Zahlen mit viel Fingerspitzengefühl zumindest teilweise rekonstruiert werden kann. Natürlich bleiben dabei viele Hintergründe im Dunkeln. Prinzipien, Vorurteile, Ideale und Leidenschaften spielen eine ebenso wichtige Rolle in der menschlichen Entscheidungsfindung wie kühles wirtschaftliches Kalkül.²⁰ Das Wissen um diese Zusammenhänge sollte uns in die Lage versetzen, die Kaufleute und ihre Beziehungen so facettenreich wie möglich zu begreifen und sie nicht nur auf Warenmengen und Geldbeträge zu reduzieren, wenn wir im weiteren Verlauf dieser Arbeit versuchen, Licht in die komplexen Netzwerke der Bergenfahrer zu bringen.

2.2 Netzwerktheorie

2.2.1 Netzwerktheorie in der Geschichtswissenschaft

In der Geschichtswissenschaft erfreut sich der Begriff des „Netzwerkes“ seit etwa 15 Jahren wachsender Beliebtheit. Nachdem die Sozial- und Wirtschaftswissenschaften zahlreiche Netzwerkstrukturen in verschiedenen Bereichen des modernen Lebens entdeckt hatten und das Internet als materialisierte Form eines weltumspannenden Netzwerks die dem Begriff zugrunde liegende Struktur nahezu plastisch vor Augen führte, fand die Bezeichnung Eingang in andere Wissenschaftsbereiche, von denen die Geschichte nur einer unter vielen ist.²¹ Die vermehrte Anwendung des Wortes hat aber nur in den wenigsten Fällen dazu geführt, sich auch mit dem Inhalt des Begriffs auseinanderzusetzen. Im Gegenteil, es scheint so, als ob gerade der unbes-

¹⁹ Vgl. Stone, *past*, S. 58f.

²⁰ Stone, *past*, S. 63.

²¹ Netzwerkanalyse und –theorien finden sich unter anderem auch in der Biologie, Mathematik, Transportwissenschaft, Informatik, Geologie und allen sozialen Wissenschaften.

timtme Charakter des Wortes „Netzwerk“ und seine nicht klar umrissene Definition die Attraktivität des Begriffes weiter gefördert haben²² und gerade diese Ungenauigkeit dazu verlockt, den Begriff in Situationen zu verwenden, in denen eine genauere theoretische Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsgegenstand nicht möglich oder erwünscht ist. Jeder hat irgendeine ungenaue Vorstellung davon, was mit einem Netzwerk gemeint sein könnte, so dass der Begriff unverfänglich verwendet werden kann, in der Annahme, der Leser oder Zuhörer könne mit Hilfe seines eigenen Antizipationsvermögens die im jeweiligen Kontext gemeinte Bedeutung des Wortes erschließen. Der Begriff als solcher wird zu einer Metapher, die angewendet werden kann, um im Großen und Ganzen jede Situation zu beschreiben, in der man betonen will, dass in die Untersuchung Beziehungen zwischen Menschen einfließen,²³ oder, wie es Ylva Hasselberg überspitzt, aber treffend formuliert hat: „Wenn es keine Klasse oder Berufsgruppe ist, die agiert, dann ist es vielleicht ein Netzwerk!“²⁴

Um methodische Fallen, die möglicherweise gerade mit der Anwendung des Wortes „Netzwerk“ vermieden werden sollen, zu umgehen, ist es daher wichtig, die Benutzung des Begriffes „Netzwerk“ in der jeweiligen Untersuchung klar zu definieren. Nur so kann die Bezeichnung sozialer Strukturen als Netzwerk aus der Beliebigkeit herausgehoben und auf eine mit anderen Organisationsformen sozialer Gruppen vergleichbare Basis gestellt werden. Insbesondere die Soziologie ist auf diesem Gebiet bereits ein großes Stück vorangekommen, weshalb die hier vorgenommene Netzwerkdefinition und die Präsentation netzwerktheoretischer Analysemethoden und Darstellungsweisen auf den in den Sozial- und Wirtschaftswissenschaften erarbeiteten Ansätzen und dem dazugehörigen Begriffsapparat basieren soll.

2.2.2 Entwicklung der Sozialen Netzwerkanalyse

Den ersten Anstoß für eine intensivere Beschäftigung mit sozialen Beziehungen lieferten deutsche Psychologen, die in den 1930er Jahren in die USA ins Exil gegangen waren. Zum einen ist hier Wolfgang Köhlers Gestalttheo-

²² Zahlreiche Vorträge auf dem Deutschen Historikertag 2004 in Kiel bezogen auch das Wort „Netzwerk“ auf die ein oder andere Art mit ein, zwei Sektionen trugen es sogar im Titel.

²³ Hasselberg, Ylva: Nätverk är ingen tejudning, in: Aronsson, Peter/Fagerlund, Solveig/Samuelson, Jan (Hg.): Nätverk i historisk forskning – metafor, metod eller teori?, Växjö 1999, S. 12.

²⁴ Ebd., S. 13.

rie zu nennen,²⁵ die das strukturierte Muster, durch welches Gedanken und Erwartungen organisiert werden, zum Gegenstand hatte. Einen anderen Ansatz bot die Gruppe um Jacob Moreno, die in den 1930er Jahren am Massachusetts Institute of Technology (MIT) tätig war. Moreno war der erste, der interpersonale Beziehungen graphisch darzustellen versuchte.²⁶ Als Psychologe war er vornehmlich an der Erfahrungswelt des Individuums interessiert und entwickelte die Darstellung aller Relationen eines Menschen zu anderen Personen in Form eines Punktes, der durch Linien mit vielen anderen, den das Individuum repräsentierenden Punkt umgebenden Punkten, verbunden war. Diese graphische Darstellung wird als der soziometrische Stern bezeichnet und bildet auch die Grundlage für die graphische Illustration sozialer Netzwerke, die ebenfalls mit Punkten und diese verbindenden Linien vorgenommen wird. Kurt Lewins etwa zur gleichen Zeit entwickelte Feldtheorie²⁷ bot erstmals einen Ansatz, Interaktionen von Gruppen mit ihrer Umgebung zu untersuchen. Fritz Heider, ein dritter deutscher Psychologe am MIT, entwickelte ein Modell über die Balance der Verhältnisse in einem sozialen Dreierverhältnis.²⁸ Er ging von der Frage aus, was geschehe, wenn Akteur A mit den Akteuren B und C in einem positiven Verhältnis stünde, B aber C negativ beurteile. Seine Schlussfolgerung war, dass A entweder B überzeugen würde, zu C ebenfalls einen positiven Kontakt aufzubauen, oder dass A eine negative Haltung gegenüber C einnehmen müsste, um die positive Beziehung zu B fortsetzen zu können. Dieses Prinzip sozialer Dreiecksverhältnisse sollte eine der Grundlagen sozialer Netzwerktheorie werden.

Ebenfalls in den 1930er Jahren gingen erste Impulse zur Erforschung sozialer Beziehungen in Gruppen von Soziologen, Anthropologen und Psychologen der Harvard University aus, die unabhängig von den Psychologen des MIT arbeiteten. Unter der Leitung von Elton Mayo und Lloyd Warner entwickelten die Forscher auf der Basis soziologischer Untersuchungen in einer Chicagoeer Fabrik²⁹ und einem Dorf in New England³⁰ die Theorie von Cliques als wichtigen Subgruppen in sozialen Systemen.

²⁵ Köhler, Wolfgang, *The mentality of apes*, New York 1925.

²⁶ Moreno, Jacob, *Who Shall Survive?*, New York 1934.

²⁷ Lewin, Kurt, *Principles of Topological Psychology*, New York 1936, Ders., *Field Theory in Social Sciences*, New York 1951.

²⁸ Heider, Fritz, *Attitudes and Cognitive Orientation*, in: *Journal of Psychology* 21 (1946), S. 107-112.

²⁹ Roethlisberger, F.J./Dickson, W.J., *Management and the Worker*, Cambridge/Mass. 1939.

³⁰ Warner, W. Lloyd/Lunt, P.S., *The Social Life of a Modern Community*, New Haven 1941.

Ende der 1940er war es George Homan, der als erster Mayos und Warners Cliquentheorie mit den Methoden der Soziometrie verband.³¹ Für seine Darstellungen nutzte er die Daten, die Warner in einer früheren Studie gewonnen hatte. Aus dieser Tradition heraus etablierte sich in den 1950er Jahren erneut an der Harvard University eine Gruppe von Soziologen und Mathematikern, die an der Verbindung von mathematischer Graphtheorie und den soziologischen Erkenntnissen über Gruppenverhalten arbeitete und die graphische Veranschaulichung sozialer Strukturen vorantrieb.³²

Gleichzeitig entwickelten Anthropologen an der University of Manchester Theorien zu Konflikten, Machtstrukturen und Veränderungen in Gruppen und kleinen Gesellschaften. Diese so genannte „Manchester-school“ war stark beeinflusst von den Forschungen Alfred Radcliffe-Browns, hob allerdings das von diesem und anderen Anthropologen entwickelte Konzept des sozialen Netzwerks aus der bisher rein bildhaften Bedeutung auf eine theoretisch fundiertere Ebene und wendete ebenfalls soziometrische Methoden an.³³

In der Folgezeit wurde die Netzwerktheorie weiter verfeinert. Siegfried Nadel beschrieb als erster die Bedeutung von Aktionen in einer Beziehung für Aktionen in einer anderen und entwickelte daraus die Ketten-Theorie,³⁴ die zur Erforschung der indirekten Kontakte in einem Netzwerk führte. Clyde Mitchell erkannte die Aufgliederung einer Gesellschaft in verschiedene Sub-Netzwerke.³⁵

Die folgenden Jahrzehnte waren von einer weiteren Verbesserung der Graphtheorie im Zusammenhang mit soziologischen Untersuchungen und der Entdeckung weiterer mathematischer Konzepte für die Netzwerkanalyse geprägt. Einen neuen Aufschwung erfuhr die soziale Netzwerkanalyse durch die Nutzung von Computern mit Datenverarbeitungs- und Netzwerkprogrammen, die eine Verarbeitung bis dato nicht handhabbarer Datenmengen ermöglichten und mit Hilfsmitteln wie zum Beispiel UCInet³⁶ und Net-Draw auch dem mathematisch nicht geschulten Forscher die Möglichkeit

³¹ Homans, George C., *The Human Group*, London 1951.

³² Harary, F., *Graph Theory*, Reading 1969, Ders./Norman, R.Z., *Graph Theory as a Mathematical Model in Social Science*, Ann Arbor 1953, Cartwright, D./Zander, A. (Hg.), *Group Dynamics*, London 1953.

³³ Barnes, 1954, Bott, 1955.

³⁴ Nadel, Siegfried, *The Theory of Social Structure*, London 1957.

³⁵ Mitchell, J. Clyde, *The Concept and Use of Social Networks*, in: Ders. (Hg.): *Social Networks in Urban Situations*, Manchester 1969.

³⁶ http://www.analztictech.com/ucinet_5_description.htm (10.12.2004).

eröffnen, soziologisch-empirische Untersuchungen und Graphtheorie miteinander zu verknüpfen.

2.2.3 Beziehungen und soziale Netzwerke – Herleitung einer Netzwerkdefinition

Grundlegend werden als Netzwerke Strukturen oder Systeme bezeichnet, die sich mathematisch als Graphen modellieren lassen. Die Knotenpunkte des Graphen sind „entsprechend existierender Beziehungen (Relationen) zwischen den Systemkomponenten miteinander verbunden.“³⁷ Diese mathematisch-technische Definition wird in der Sozialwissenschaft in unterschiedlicher Form auf spezifische Arten von Relationen, die bestimmte Gruppen, Personen, Objekte oder Ereignisse miteinander verbinden, angewendet.³⁸ Dabei bedarf es einer genaueren Definition der Relationen, die im Fokus der Betrachtung stehen sollen.

Anknüpfend an diese Definition soll deshalb hier als soziales Netzwerk zunächst eine Gruppe von Akteuren³⁹, die miteinander in sozialer Beziehung stehen, verstanden werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die Betonung der Beziehung zwischen den Akteuren, im Gegensatz zu den Attributen, also charakteristischen Eigenschaften von Personen, die Gegenstand anderer soziologischer Forschungsansätze sind.⁴⁰ Jeder Akteur im Netzwerk muss mit mindestens zwei weiteren Akteuren in einer die Funktion des Netzwerks berührenden Beziehung stehen. Nur diese mehrfache Anbindung an das Netzwerk über andere Mitglieder sichert einen wichtigen

³⁷ Brinkmann, Astrid, Über Vernetzungen im Mathematikunterricht – eine Untersuchung zu linearen Gleichungssystemen in der Sekundarstufe I (Diss.), Duisburg 2002, S. 34.

³⁸ Mitchell, J.Clyde, The concept and use of social networks, in: ders. (Hg.), *Social Networks in Urban Situations*, Manchester 1969, S. 1-50; vgl. Definitionen bei: Knoke, David/Kuklinski, James H., *Network analysis: Basic Concepts*, in: Thompson, Grahame u.a. (Hg.), *Markets, Hierarchies and Networks. The Coordination of Social Life*, London 1991, S. 175; Wellman, Barry, *Network Analysis. Some Basic Principles*, in: *Sociological Theory* 1 (1983), S. 155-200; Wasserman/Faust; Thompson, Grahame F.: *Between Hierarchies and Markets. The Logic and Limits of Network Forms of Organization*, Oxford 2003, S. 54.

³⁹ Als Bezeichnung für die in ein soziales Netzwerk eingebundenen Individuen hat sich in der sozialen Netzwerkanalyse der Begriff Akteur durchgesetzt. Dieser Begriff ist insofern vorteilhaft, als er eine Handlungsperspektive aufzeigt und somit das soziale Netzwerk als dynamisches Beziehungsgeflecht zu erklären hilft.

⁴⁰ Scott, John: *Social Network Analysis. A Handbook*, London 1991, S. 2; Knoke/Kuklinski, *Network Analysis*, S. 173.

Vorteil der Netzwerkstruktur sozialer Organisation, nämlich die Aufrechterhaltung der Verbindungen innerhalb des Netzwerks auch bei Wegfall eines Akteurs oder einer Verbindung zwischen zwei Akteuren. Die so miteinander in Beziehung stehenden Akteure bilden ein nach außen abgrenzbares Netzwerk. Die zwischen den einzelnen Akteuren geknüpften Beziehungen sind nicht-formeller Art, d.h. sie sind nicht durch eine hierarchische Organisationsstruktur vorgegeben. Die Beziehungen dienen zum Transfer von Ressourcen zwischen den Mitgliedern des Netzwerks.⁴¹ Diese Ressourcen können unterschiedlichster Art sein. Im Sinne von Pierre Bourdieus Kapitalbegriff kann es sich um ökonomisches Kapital in Form von materiellen Werten, um soziales Kapital wie zum Beispiel Einfluss ermöglichende Verbindungen oder gegenseitige Unterstützung und Schutz, oder kulturelles Kapital, etwa Statussymbole, handeln.⁴² In sozialen Netzwerken sind Informationen eine der wichtigsten zu vermittelnden Ressourcen.

Die Akteure engagieren sich im Netzwerk, um einen Gewinn aus dieser Beteiligung zu erhalten, d.h. soziale Netzwerke sind zielbezogene Formen zwischenmenschlicher Organisation. Der Nutzen für die einzelnen Beteiligten kann materieller (in Form von höherem oder gesichertem Einkommen durch das Nutzen der informellen Verbindungen), sozialer (durch größeres Ansehen oder das Gefühl von Sicherheit und Geborgenheit, das durch Einbindung in ein Beziehungsgeflecht entsteht) oder auch ideeller (durch das Erreichen gemeinsamer ideeller Ziele, die eher abstrakt, wie etwa Umweltschutz, oder ganz konkret, wie das Verhindern des Baus einer Schnellstraße durch ein Wohnviertel, formuliert sein können) Art sein. Das Interaktionsgeflecht besteht nur so lange, wie ein gemeinsames Ziel die Akteure des Netzwerks aneinander bindet. Zur Aufrechterhaltung der Netzwerkstruktur ist es aufgrund der fehlenden hierarchisch vorgegebenen Positionierung der einzelnen Akteure im System notwendig, Vertrauen zwischen den in Verbindung stehenden Akteuren aufzubauen.⁴³ Dieses Vertrauen ist zum einen meist die Grundlage für das erste Zustandekommen eines Netzwerkes oder der Einbindung neuer Akteure in das Beziehungsgeflecht, zum anderen muss es aber durch entsprechendes Verhalten ständig bestätigt und erneuert werden. Neben der Weitergabe der Ressourcen, die für die Erfüllung des

⁴¹ Wellman: Network Analysis, S. 157.

⁴² Bourdieu, Pierre, Ökonomisches Kapital – Kulturelles Kapital – Soziales Kapital, in: ders., Die verborgenen Mechanismen der Macht (=Schriften zu Politik & Kultur, Bd. 1), Hamburg 1992, S. 49-80.

⁴³ Luhman, Niklas, Trust: A Mechanism For the Reduction of Social Complexity, in: ders., Trust and Power. Two works, Chichester 1979, S. 1-103.

Zwecks des Netzwerks notwendig ist, sind Geschenke, also ohne die Erwartung einer Gegenleistung erbrachte Gaben,⁴⁴ ein wichtiger Bestandteil zur Aufrechterhaltung dieser Vertrauensbasis und zur Festigung der Beziehungen zwischen den einzelnen Akteuren.⁴⁵

Ein entscheidender Vorteil von Netzwerken besteht darin, dass nicht nur der Zugriff auf Ressourcen über direkte Kontakte gegeben ist, sondern in besonderem Maße dieser Zugriff auch auf Ressourcen möglich ist, die weiter entfernte Mitglieder des Netzwerkes bieten. In diesem Zusammenhang spricht man von indirekten Netzwerkverbindungen.⁴⁶ Im einfachsten Fall wird zum Beispiel eine Information, die Akteur A benötigt, für diesen durch den ihm bekannten Akteur B von Akteur C besorgt. B steht in direktem Kontakt mit C, A jedoch nicht. Die Länge der Kette der Verbindungen, über die die Ressourcen erlangt werden, unterliegt in der Theorie keiner Begrenzung.

Besondere Beachtung ist Personen zu schenken, die nur mit einem Akteur des Netzwerks in Verbindung stehen. Sie sind an das Netzwerk angeschlossen und können dessen Entwicklung und den Ressourcenfluss im Netzwerk beeinflussen, sind aber nicht Teil des Netzwerkes. Der Abbruch ihrer Beziehung zu dem einen Mitglied des Netzwerkes lässt sie aus dem Kontext des Netzwerkes ausscheiden. Obwohl diese Personen außerhalb der Netzwerkstruktur stehen, können sie von enormer Bedeutung für ein Netzwerk sein. Zum einen sind es häufig gerade diese Verbindungen, die einen Zufluss an für die Netzwerkglieder notwendigen Ressourcen ermöglichen.⁴⁷ Zum anderen stellen sie Verbindungen nach außen und in andere Gruppen des sozialen Systems dar und ermöglichen es dem Netzwerk somit, seine Ziele zu verfolgen. Zum dritten können periphere Personen als so genannte Makler (engl.: *broker*) eine strukturelle Machtposition im Verhältnis zum Netzwerk einnehmen.⁴⁸ Dies ist der Fall, wenn das gesamte Netzwerk in der Verfolgung seiner Ziele von den Ressourcen, die der Makler zuführt, abhängig ist. Der Makler vermittelt Ressourcen zwischen verschiedenen Netzwerken oder sozialen Gruppen und es liegt bis zu einem gewissen Grad in seiner Hand, welche dieser Ressourcen er welchem Netzwerk zuteil wer-

⁴⁴ Mauss, Marcell, *The Gift*, New York 1925.

⁴⁵ Vgl.: Werbner, Pnina, *Taking and giving: working women and female bonds in a Pakistani immigrant neighbourhood*, in: Grahame Thompson u.a. (ed), *Markets, Hierarchies and Networks. The Coordination of Social Life*, London 1991, S. 215-226.

⁴⁶ Scott, *Network Analysis*, S. 71.

⁴⁷ Zur Bedeutung der *weak ties*: Granovetter, M., *Getting a Job*, Cambridge 1974, S. 52.

⁴⁸ Scott, *Network Analysis*, S. 109, nutzt den Begriff *bridgers*.

den lässt. Sein Ausfall oder auch eine willentliche manipulative Verteilung der Ressourcen seinerseits kann im Extremfall zur Auslösung des Netzwerkes wegen Unmöglichkeit der Zweckerfüllung führen, wenn keine andere Quelle erschlossen werden kann. Es ist aber auch möglich, dass der Makler durch Veränderung im Beziehungsgeflecht der von ihm bedienten Netzwerke seine Schlüsselrolle verliert oder durch eine besonders enge Anbindung und Ausweitung seiner Beziehungen in ein Netzwerk integriert wird.

Gemeinsam für alle Netzwerke und damit auch wichtig für die Arbeit mit sozialen Netzwerken ist die fast schon banal anmutende Erkenntnis, dass jeder Knotenpunkt, unabhängig davon, ob es sich um Akteure sozialer und wirtschaftlicher Netzwerke oder Knotenpunkte in einem technischen Netzwerk handelt, nur eine bestimmte Kapazität für die Aufrechterhaltung von Verbindungen beziehungsweise Kontakten besitzt. Bei technischen Geräten wird diese Kapazität durch technische Grenzen wie die Zahl der vorhandenen Kontaktstellen oder die maximal berechenbare Datenmenge vorgegeben. Eine solche quantitative Grenze stellen in sozialen Netzwerken beispielsweise die Faktoren Zeit, potentiell zur Verfügung stehende Partner und Menge des zur Verfügung stehenden Kapitals dar. So kann jeder Mensch enge Kontakte nur zu einer begrenzten Anzahl von Personen pflegen, da jede dieser Beziehungen des Einsatzes von Zeit und Kapital bedarf, die nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen.

Bei der sozialen Netzwerkanalyse kommt zudem noch der weniger objektiv beurteilbare Faktor der Qualität der Einzelbeziehungen, der eng mit der quantitativen Kapazitätsbegrenzung verknüpft ist, hinzu. Eine soziale Beziehung bedarf der ständigen Pflege. Sie kann oberflächlicher oder tiefer sein. Eine Person mit vielen oberflächlichen Beziehungen hat weniger Zeit und Ressourcen zur Verfügung, um tiefer gehende Relationen aufzubauen und zu erhalten. Die bloße Anzahl an ermittelten Beziehungen eines Akteurs lässt demnach noch keine Aussage über die Position und den Einfluss dieses Akteurs im Netzwerk zu. Es ist durchaus möglich, dass eine für das Bestehen des Netzwerks wichtige Person nur wenige sehr enge und intensiv gepflegte Beziehungen zu anderen Akteuren eingeht, während eine für das Netzwerk eher unbedeutende Person mit einer großen Anzahl von schwachen Bindungen in einer rein quantitativen Analyse als zentraler Akteur eingestuft werden würde.

Die maximale Kapazität an Beziehungen, die eine Person unter Beachtung der Tiefe der Einzelbeziehungen eingehen kann, ist eine der Grundlagen für die Notwendigkeit der Einbindung des Einzelnen in soziale Netzwerke und für deren Flexibilität und Dynamik. Relationen zwischen Akteu-

ren werden ständig neu bewertet. Manche, als wichtig erachtete, werden gestärkt, andere, die sich als weniger nützlich oder zu kapitalintensiv erweisen, schwächen sich ab oder werden ganz aufgegeben. Ebenso werden neue, Nutzen versprechende Bindungen eingegangen. Aus der Kapazitätsbegrenzung der Einzelpersonen in Bezug auf das Knüpfen und Erhalten von Beziehungen erklärt sich auch die enorme Bedeutung der indirekten Verbindungen, die über die Einbindung in ein soziales Netzwerk ermöglicht werden. Der Akteur kann somit auf die Ressourcen eines anderen ihm unbekanntes Individuums zugreifen, zu dem er zum Beispiel mangels Zeit nicht in Verbindung treten kann. Ohne die Beziehungskette, die durch das Netzwerk hindurch aufrechterhalten wird, wäre er nicht in der Lage, das entsprechende Kapital zu erhalten, ohne andere, für ihn ebenfalls nützliche Kontakte, mangels ausreichender Beziehungskapazität aufgeben zu müssen.

Diese Erkenntnisse machen deutlich, dass es sich bei sozialen Netzwerken im Gegensatz zu der zu Beginn von Kapitel 2.2.3 gegebenen eher statisch anmutenden formalen Netzwerkdefinition um dynamische Geflechte handelt, deren Struktur mehr oder minder in ständiger Veränderung begriffen ist. Akteure werden in das Netzwerk eingebunden oder verlassen dieses, je nachdem, ob sie sich vom Netzwerk eine weitere Förderung ihrer eigenen Ziele erwarten oder nicht. Hinzu kommt die Vielzahl möglicher gradueller Veränderungen der Einzelbeziehungen, die das Netzwerk ausmachen. Netzwerkstrukturen sind daher nicht nur instabil und neben rationalen Entscheidungen in ihrem Bestehen auch zufälligen Ereignissen (plötzlicher Ausfall mehrerer zentraler Akteure) unterworfen. Sie können auch im Laufe der Zeit in Größe, Struktur und Zielsetzung erheblich variieren. Ist das den im Netzwerk verknüpften Akteuren gemeinsame Ziel erreicht oder erscheint es ihnen nicht mehr erreichbar, löst sich das Netzwerk auf, ohne dass dafür ein formaler Beschluss nötig wäre. Einzelne Relationen oder Beziehungsgeflechte können durchaus mit einer anderen Zielsetzung weiter bestehen, aber das unter der bestimmten Zielsetzung agierende Netzwerk kann und wird nicht aufrechterhalten werden.

Zusammenfassend soll hier ein soziales Netzwerk wie folgt definiert werden: Ein soziales Netzwerk ist eine Gruppe von Akteuren, die jeweils mit mindestens zwei anderen Akteuren der Gruppe in einer sozialen Beziehung stehen. Grundlage des Netzwerkes ist ein Fluss an Ressourcen, deren Erlangung zum Erreichen eines allen im Netzwerk eingebundenen Akteuren gemeinsamen Ziels notwendig ist. Ein soziales Netzwerk ist eine soziale Organisationsform, bei der die Position des einzelnen Akteurs in der Gruppe nicht durch hierarchisch vorgegebene Muster sondern allein durch den

Zugang zu für das Ziel des Netzwerks bedeutenden Ressourcen und die Qualität und Quantität der Verbindungen zwischen den Mitgliedern bestimmt wird. Soziale Netzwerke sind dynamische Strukturen, deren Größe, Einfluss und Zielsetzung in ständiger Veränderung begriffen sein können und die sich in dem Moment auflösen, in dem das gemeinsame Ziel, dass die Mitglieder teilen, erreicht wurde oder als im Rahmen des Netzwerkes nicht mehr erreichbar angesehen wird.

Wirtschaftliche Netzwerke, die ebenfalls Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sein sollen, werden häufig als eine Form der ökonomischen Organisation zwischen dem freien Markt auf der einen und hierarchischen Firmen auf der anderen Seite betrachtet.⁴⁹ Während auf dem freien Markt allein Angebot und Nachfrage den Preis bestimmen, zeichnet sich ein Netzwerk durch die Bedeutung von Beziehungen und vorhergehenden Eindrücken aus.⁵⁰ Reputation und langfristige Relationen untereinander sind für das Aufrechterhalten einer wirtschaftlichen Beziehung wichtiger als der bloße Preis. Dies führt in vielen Fällen zu Abhängigkeiten der im Netzwerk verbundenen Marktteilnehmer von einander.⁵¹ Im Extremfall entsteht aus diesen formlosen Netzwerken dann ein Zusammenschluss formaler Organisationen, der durch horizontale Austauschbeziehungen zwischen den Einzelunternehmen gekennzeichnet ist.⁵² Der Mangel an einer hierarchisch organisierten Unternehmensführung und der formalen Vereinigung aller Einzelunternehmer unter einem Dach unterscheidet diese Konstruktion von einer hierarchisch strukturierten Firma. Netzwerke sind deutlich flexibler als hierarchische Organisationen, da administrative Vorgänge auf ein Minimum begrenzt werden und eine deutlich schnellere Anpassung aller kleiner im Netzwerk zusammengeschlossener Einzelunternehmen an veränderte Marktbedingungen möglich ist.⁵³ Wichtige Grundpfeiler gut funktionieren-

⁴⁹ Powell, Walter W., Neither Market nor Hierarchy: network forms of organization, in: Thompson, Grahame u.a. (Hg.), *Market, Hierarchy and Networks. The coordination of social life*, London 1991, S. 265-276.

⁵⁰ Powell: *Neither Market*, S. 270.

⁵¹ Johnston, Russel/Lawrence, Paul, Beyond vertical integration – the rise of the value-adding partnership, in: Thompson, Graham u.a. (Hg.), *Markets, hierarchies and networks. The coordination of social life*, London 1991, S. 192-203; Lorenz, Edward H., Neither Friends nor strangers: informal networks of subcontracting in French industry, in: Thompson, Graham u.a. (Hg.), *Markets, hierarchies and networks. The coordination of social life*, London 1991, S. 183-192.

⁵² Galaskiewicz, *Network*, S. 28.

⁵³ Johnston/Lawrence, *value-adding partnership*, S. 192-203.

der Netzwerke sind gegenseitiges Vertrauen,⁵⁴ ein stetiger Fluss an Ressourcen⁵⁵ (sei es in Form von sozialem oder ökonomischem Kapital, Informationen oder anderer), eine Dichte, die den Ausfall eines oder gar mehrerer Teilnehmer auffangen kann⁵⁶ und eine gewisse Abhängigkeit der verbundenen Akteure untereinander,⁵⁷ die zum einen auf der Bedeutung der Vertrauens schaffenden Beziehungen, zum anderen auf dem gemeinsamen wirtschaftlichen Ziel, das dem Netzwerk zugrunde liegt, basiert. Wirtschaftliche Kontakte erfordern, und das gilt für das Spätmittelalter ebenso wie in der heutigen Zeit, soziale Kontakte und können daher kaum unabhängig von sozialen Netzwerken betrachtet werden.

2.2.4 Blickwinkel auf soziale Netzwerke und deren Abgrenzung nach außen

Bei der Analyse von sozialen Netzwerken wird zwischen zwei unterschiedlichen Aspekten der Beziehungen zwischen den Akteuren unterschieden. Die quantitative Betrachtung nimmt lediglich die Anzahl an Beziehungen, die jedes Mitglied zu anderen Teilnehmern im Netzwerk unterhält, wahr und zieht daraus Schlüsse auf die Position einzelner Akteure im Netzwerk und die Stärke und Dichte des Netzwerkes als Ganzes. Allein der Struktur des Beziehungsgeflechts und der Position des einzelnen Akteurs im Netzwerk wird eine entscheidende Bedeutung für das Verhalten des Individuums wie auch für das Funktionieren des gesamten Netzwerkes zugeschrieben.⁵⁸ Die Struktur wird damit zum ausschlaggebenden Kriterium für das Funktionieren des Netzwerkes; die individuell beteiligten Akteure werden zu austauschbaren Punkten in einem Beziehungsgeflecht.

Dem gegenüber steht die qualitative Netzwerkanalyse, die besonderes Augenmerk auf die Art und Intensität der Beziehungen legt. Nicht nur die

⁵⁴ Lorenz, informal networks, S. 183-192.

⁵⁵ Johnston/Lawrence, value-adding partnership, S. 192-203; Burnet, Robert/Marshall, David, Web Theory, An Introduction, London 2003, S. 23-44; Bin, Ran/Boyce, David, Modelling Dynamic Transportation Networks, Berlin 1998, S. 311-335.

⁵⁶ Siehe Johnston/Lawrence, value-adding partnership, S. 192-203.

⁵⁷ Lorenz, informal networks, S. 183-192; Rhodes, R.A.W., Policy networks and sub-central government, in: Grahame Thompson et. al. (ed), Markets, Hierarchies and Networks. The Coordination of SocialLife, London 1991, S. 203-214; Werbner, Taking and Giving.

⁵⁸ Knocke/Kuklinski: Network Analysis, S. 175f; vgl. Kritik bei: Stenlås, Niklas, Det sociala nätverkets logik eller vad hander i sociala nätverk?, in: Aransson, Peter/Fagerlund, Solveig/Samuelsen, Jan (Hg.): Nätverk i historisk forskning – metafor, metod eller teori?, Växjö 1999, S. 17-27.

Anzahl, sondern besonders die Tiefe und Eigenschaften der Kontakte zwischen einzelnen Mitgliedern und deren Bedeutung für die einzelne Person werden betrachtet und gewichtet.⁵⁹ Hier steht der einzelne Akteur im Vordergrund, die Netzwerkstruktur dient meist nur als Rahmen für die Untersuchung und wird als künstliche Begrenzung auf nur einen Teil des Ganzen gesehen.

Beide Ansatzpunkte haben je nach Fragestellung und Größe und Art des zu untersuchenden Netzwerks ihre Berechtigung. Jeder für sich genommen, können sie jedoch der Wirklichkeit nicht nahe genug kommen, weshalb zunehmend versucht wird, beide Ansätze miteinander zu kombinieren. Dabei steht man jedoch vor der Schwierigkeit, die sich hieraus ergebende Komplexität wissenschaftlich zu erfassen. Dies macht es in der Praxis schwerer, Studien erfolgreich durchzuführen, weshalb auch bei einer Kombination beider Sichtweisen die Analyse von Netzwerken meist nur aus einigen wenigen vordefinierten Blickwinkeln erfolgt.

Der Idealfall einer sozialen Netzwerkstudie ist die Untersuchung eines kompletten Netzwerks. Bereits die Abgrenzung eines solchen Netzwerks bereitet aber Schwierigkeiten. Das klassische Beispiel einer Untersuchung über ein Beziehungsgeflecht in einer Gruppe ist eine Schulklasse. Diese kann nach außen klar abgegrenzt werden, doch bereits bei der Auswertung der Beziehungen stellt sich die Frage, inwiefern auch als wichtig erscheinende Beziehungen zu nicht zur Klasse gehörenden Individuen einbezogen werden können und sollen. Selbst wenn solche Fragen durch eine entsprechende methodische beziehungsweise theoretische Grundlage geklärt werden können, besteht in den meisten Studien das Problem, dass eine klare Abgrenzung des Netzwerks nicht möglich oder die zu untersuchende Gruppe zu groß ist, um die empirisch erfassten Daten überschauen zu können. Um dennoch Aussagen über den Aufbau des Netzwerks und die Bedeutung unterschiedlicher Positionen in diesem treffen zu können, wurden unterschiedliche Konzepte entwickelt, die es erlauben, die Netzwerke ausgehend von den „Schlüsselakteuren“ zu erfassen.

Beim so genannten Positionsansatz werden Akteure, die im Netzwerk bestimmte, vorher klar definierte Positionen innehaben oder wichtige Untergruppen im Netzwerk bilden, ausgewählt und in ihren Beziehungen untersucht.⁶⁰ Dieser Ansatz wird vor allem bei Studien über Eliten genutzt, ist

⁵⁹ Wellman, *Network Analysis*, S. 172f., Stenlås, *nätverkets logik*, S. 19f.

⁶⁰ Scott, *Network Analysis*, S. 58.

aber aufgrund mehrerer Fehlerquellen bei der Auswahl der Untersuchungsgruppe häufig kritisiert worden.

Eine zweite Möglichkeit bietet der Reputationsansatz. Die Untersuchung bezieht hierbei alle Individuen ein, die von als aussagefähig und möglichst unabhängig angesehenen Informanten benannt werden.⁶¹ Hier werden die Informanten allerdings häufig nach „besonders einflussreichen Personen“ oder „Personen mit einem besonderen Rang“ gefragt, so dass subjektive, schwer definierbare Auswahlkriterien der Bestimmung der Untersuchungsgruppe zugrunde liegen.

Aufgrund dieser Probleme wurde aus dem Reputationsansatz die so genannte Schneeballmethode entwickelt. Bei diesem Vorgehen wird zunächst eine kleine Gruppe von Individuen, die mit dem zu untersuchenden Netzwerk in Verbindung gebracht werden können, betrachtet. Jede Person wird dann gebeten, weitere Akteure zu benennen, die ebenfalls untersucht und befragt werden.⁶² Dieser Vorgang wird über mehrere Stufen wiederholt, so dass die Untersuchungsgruppe wie eine gerollte Schneekugel größer und größer wird. Ein großer Anteil der Nennungen wird doppelt sein und im Laufe der Untersuchung wird eine Vielzahl von genannten Personen bereits als Mitglieder des Netzwerks bekannt sein. Die Erweiterung der Untersuchungsgruppe wird beendet, wenn in den späteren Runden kaum noch neue Akteure hinzukommen.

Besteht das zu untersuchende Netzwerk aus so vielen Akteuren, dass eine statistische Auswertung der Daten nicht möglich ist, wird häufig auf das Prinzip des *Sampling* zurückgegriffen.⁶³ Hierbei wird, wie das Wort bereits sagt, eine Auswahl an Akteuren untersucht. Die Ergebnisse bei der Auswertung des Beziehungsgeflechts dieser Auswahlgruppe werden dann als für das gesamte Netzwerk gültig angesehen. Das *Sampling* weist aber enorme Schwächen und Risiken bei der Auswahl der Untersuchungsgruppe auf. Auf der Basis dieser Methode können meist nur äußerst ungenügende Aussagen zur Qualität der Beziehungen zwischen den Akteuren getroffen werden.

⁶¹ Ebd., S. 59.

⁶² Ebd.

⁶³ Scott, *Network Analysis*, S. 60-65.

2.2.5 Cliques und Cluster – Begriffsapparat der sozialen Netzwerktheorie

Um das Konzept der sozialen Netzwerkanalyse zu verstehen, ist es notwendig, sich mit dem gebräuchlichen Begriffsapparat vertraut zu machen. Zunächst soll noch einmal betont werden, dass der Untersuchungsgegenstand sozialer Netzwerkanalysen die *Beziehungen* zwischen Akteuren in einem Netzwerk sind. Solche Relationen können gelegentliche Kontakte, enge Bindungen, Gruppenzugehörigkeiten und organisierte Treffen umfassen, die einen Akteur mit einem anderen in Beziehung setzen. Ein Paar von Akteuren wird bei der Auswertung aller Relationen zwischen den einzelnen Mitgliedern des Netzwerkes in ein größeres Verbindungsgeflecht eingeordnet und zu den anderen Akteuren in diesem System in Beziehung gesetzt.⁶⁴ Die Netzwerkanalyse ist also, jedenfalls in ihrer quantitativen Ausformung, ein Ansatz zur Untersuchung der Grundstruktur sozialer Interaktion.

Die *Attribute* der einzelnen Akteure, die deren Einstellungen wiedergeben und ihr Verhalten beeinflussen, sind bei der quantitativen Netzwerkanalyse, die den Ausgangspunkt für eine Netzwerkuntersuchung darstellen sollte, ohne Bedeutung. Sie fließen, wie auch Motive, Bedeutungen und Typisierungen erst in einer zweiten Stufe, der qualitativen Netzwerkanalyse, in die Untersuchung ein. Bei dieser stehen Intensität und Art der Beziehungen, die auch von den Attributen der beteiligten Akteure beeinflusst werden, im Mittelpunkt.

Die graphische Darstellung zweier Akteure mit der sie verbindenden Beziehung in Form von zwei durch eine Linie miteinander verbundenen Punkten wird in der Netzwerkanalyse als *Diade* bezeichnet. Die Erweiterung dieser Darstellung auf drei mit Linien verbundene Punkte, also ein Dreieck, das die Beziehungen von drei Akteuren untereinander aufzeigt, wird *Triade* genannt. Da die Beziehung zwischen zwei Akteuren allein noch nicht zur Konstitution eines Netzwerkes genügt, bilden Triaden die strukturelle Grundlage jedes Netzwerkes, sie sind seine kleinsten Bestandteile.

Die einfachste Form der bildhaften Darstellung von Beziehungen in Netzwerken ist die simple Einzeichnung von Linien zwischen den Akteuren, die eine Beziehung untereinander aufgebaut haben. Diese Darstellung lässt allerdings lediglich Schlüsse darüber zu, wie die Beziehungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten verteilt sind. Über die Qualität der einzelnen Bindungen sagt ein solcher Graph nichts aus. Aus diesem Grund wurden

⁶⁴ Ebd., S. 3.

unterschiedliche Methoden entwickelt, um auch qualitative Aspekte der Verbindungen in die graphische Veranschaulichung von sozialen Beziehungen einzubeziehen. In *gerichteten Graphen* wird durch Pfeile an den Linien angegeben, in welcher Richtung der Kapitalfluss zwischen zwei Akteuren verläuft. Zwei Punkte können somit durch einen einfachen oder, bei reziproker Ressourcenverteilung, einen doppelten Pfeil mit einander verbunden sein. In einem *gewichteten Graphen* werden zudem die Stärke oder Häufigkeit der Beziehungen durch Mehrfachlinien, unterschiedliche Stärke der Linien oder eine Zahlenangabe über die Häufigkeit der Kontakte beziehungsweise deren Gewichtung neben der Linie angegeben.

Die *Nachbarschaft* eines Punktes machen all jene Punkte aus, die mit diesem direkt durch Linien verbunden sind. Die Anzahl der Akteure, zu denen ein direkter Kontakt besteht, wird als *Grad der Verbindung* bezeichnet. Bei gerichteten Graphen wird zudem zwischen dem *Innengrad*, der durch die Anzahl aller Punkte, die auf den Punkt ausgerichtet sind, bestimmt wird, und dem *Außengrad*, der alle Punkte, denen der Akteur zugewandt ist, beinhaltet, unterschieden.

Eine der wichtigsten Methoden der qualitativen Netzwerkanalyse ist die Berechnung der *Dichte* eines Graphen. Mit ihrer Hilfe werden Rückschlüsse auf die Handlungsfähigkeit und Stabilität des Netzwerks gezogen. Die Dichte wird mit der Formel $L \div n(n-1)/2$ errechnet, wobei L die Anzahl der Linien und n die Anzahl der Punkte im Graphen ist. Ein Netzwerk, in dem alle Punkte miteinander verbunden sind, hat demnach die Dichte 1. Die entsprechend der Formel geringste theoretisch mögliche Dichte von 0 ist in der Praxis nicht erreichbar, da diese das Fehlen jeglicher Beziehungen angeben würde, was bedeutet, dass kein Netzwerk gemäß der oben genannten Definition besteht.

Die Frage der Zentralität ist sowohl für die qualitative als auch die quantitative Netzwerkanalyse von Bedeutung. Der *Star*⁶⁵ eines Netzwerks ist eine Person, die im Zentrum der Aufmerksamkeit der Gruppe steht. Quantitativ handelt es sich um einen Akteur, der viele Beziehungen auf sich vereinigt, qualitativ hat er durch viele besonders gewichtige Verbindungen eine herausragende Position im Beziehungsgeflecht inne. In der Netzwerkanalyse wird zwischen *regionaler Zentralität*, die sich durch viele Kontakte zu Punkten in der unmittelbaren Nähe auszeichnet, und *globaler Zentralität*, die einen Punkt von strategischer Bedeutung für das gesamte Netzwerks bezeichnet,

⁶⁵ Ich halte hier den englischen Begriff aufgrund seiner etwas unterschiedlichen Nutzbarkeit im Vergleich zum deutschen „Stern“ für geeigneter.

unterschieden. Ein Punkt besitzt zentralen Charakter, wenn er einen hohen Grad der Verbindung im Verhältnis zu anderen Punkten im Netzwerk aufweist.

Insbesondere bei größeren Netzwerken und ihren graphischen Darstellungen fällt ins Auge, dass die Beziehungen zwischen den einzelnen Akteuren nicht gleichmäßig über das gesamte Netzwerk verteilt sind. In fast jedem Netzwerkgraph lassen sich Regionen mit einer höheren Dichte ausmachen, die über Bereiche mit geringerer Beziehungsdichte hinweg miteinander verbunden sind und gleichzeitig durch diese voneinander getrennt werden. Die Gebiete mit einer relativ hohen Dichte an Verbindungen werden als *Cluster*⁶⁶ bezeichnet. Diese Cluster bilden häufig die Grundlage von Untersuchungen über kleinere Beziehungsgeflechte innerhalb von Netzwerken. Akteure, die einem Cluster zugerechnet werden, haben häufig direkte Beziehungen zu einander und auch ihre indirekten Verbindungen reichen meist nur über wenige Knotenpunkte.

Während ein Cluster eine relativ lose Struktur aufweisen kann, wird ein Geflecht von Punkten, die alle miteinander verbunden sind, als *Clique* bezeichnet. Cliques bilden somit die absolut dichtesten Bereiche eines Graphen. Ihre besondere Struktur und die engen Bindungen zwischen allen Mitgliedern verleihen ihnen zumindest regional ein besonderes Gewicht im Netzwerk.

In Cliques und Clustern sind nicht alle Beziehungen reziprok und gleich stark ausgeformt. Während einige Akteure zwar graphtechnisch zu den Gruppen zu rechnend sind, kann der Grad ihrer Verknüpfung mit anderen Individuen der Gruppe äußerst gering sein. Andere Akteure hingegen haben ein sehr enges Beziehungsgeflecht untereinander aufgebaut, mit dem bewussten Wissen darüber, eine Clique geschaffen zu haben. Diese Gruppen mit besonders qualitativ engem Beziehungsgeflecht innerhalb eines Subgraphen sollen hier als *Kerngruppen* des jeweiligen Clusters oder der Clique bezeichnet werden. In einigen Fällen besonderer Zentralität einer solchen Gruppe kann es auch Kerngruppen eines kompletten Netzwerkes geben.

⁶⁶ Auch hier soll der sich bereits eingebürgerte englische Begriff dem deutschen „Haufen“ vorgezogen werden.

2.2.6 Matrizen und Graphen - Darstellung von Netzwerken in der Praxis

Um Netzwerkstrukturen deutlich und ihre wissenschaftliche Auswertung möglich zu machen, werden die Daten in einer Tabelle (Matrize) erfasst und eventuell auf diese Matrize gestützt graphisch dargestellt. Oben wurde bereits kurz auf die Möglichkeit der bildhaften Darstellung eingegangen. In einem Graph werden alle Akteure des Netzwerks mit einem Punkt gekennzeichnet. Die Beziehungen zwischen den Akteuren werden als die Punkte verbindende Linien dargestellt. Somit erhält man einen visuellen Eindruck vom Aufbau des untersuchten Netzwerks. Graphen bieten die Möglichkeit, Cluster und Cliques zu erfassen, Akteure mit wichtigen Positionen im Netzwerk zu identifizieren und Schwachstellen, so genannte strukturelle Löcher, bei deren Wegfall eine größere Gruppe von Akteuren aus dem Netzwerk ausgeschlossen würde, zu erkennen. Die größte Schwäche der graphischen Darstellung ist der enorme Platzbedarf, der eine übersichtliche Illustration von Netzwerken mit mehr als 30 Akteuren auf eine A4-Seite unmöglich macht. Entweder müssten wesentlich größere Papierformate gewählt werden oder aber die Darstellung wäre so verdichtet, dass der Betrachter ein unüberschaubares Gewirr von Linien und kaum erkennbaren Punkten zu begutachten hätte. Aus diesem Grund werden bei größeren Netzwerkstudien höchstens einzelne Cluster oder die Beziehungen bedeutender Akteure in Form von Graphen veranschaulicht. Bei letzteren werden lediglich deren direkte Kontakte und indirekte Verbindungen in meist maximal zwei Stufen angezeigt. Man spricht in diesem Falle von einer egozentrischen Netzwerkdarstellung.

Das gesamte Netzwerk wird hingegen in einer $n \times n$ -Matrize erfasst, wobei n der Anzahl der Personen entspricht. Bei der Untersuchung der Beziehungen zwischen allen Punkten eines Netzwerkes taucht jeder Akteur einmal in den Spalten und einmal in den Zeilen der Tabelle auf. Besteht eine Beziehung zwischen zwei Akteuren, enthält das entsprechende Tabellenfeld den Wert 1, ist keine Verbindung vorhanden, wird eine 0 eingetragen. Auch in Matrizen ist es möglich, die Tabelleninhalte nach Clustern und anderen strukturellen Merkmalen anzuordnen. Qualitative Aspekte der Beziehungen lassen sich auch in Matrizen verdeutlichen. Die Intensität der Kontakte kann zum Beispiel als Zahlenwert in dem entsprechenden Tabellenfeld wiedergegeben werden. Matrizen bilden die Grundlage für zahlreiche auf mathematischen Berechnungen basierende Auswertungsmethoden sowohl in der quantitativen als auch in der qualitativen Netzwerkanalyse.

2.2.7 Netzwerkanalyse in der Mediävistik

Die oben genannten Ausführungen haben die allgemeinen Grundlagen der sozialen Netzwerkanalyse dargestellt, wie sie vor allem für Untersuchungen im Bereich der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften ausgearbeitet wurden. Wie aber verhält sich nun die Netzwerktheorie zur Mediävistik im Allgemeinen und zur Untersuchung sozialer und wirtschaftlicher Netzwerke mittelalterlicher Kaufleute im Besonderen? Verspricht ihre Anwendung einen Erkenntnisgewinn über die Struktur sozialer Organisation im Mittelalter oder würde sie dem methodischen Apparat nur einen weiteren Ansatz hinzufügen, der aus der Mode eine Tugend zu machen versucht, ohne wirklich Neues beitragen zu können?

Soziale Gruppen im Mittelalter sind in großem Umfang Objekte geschichtswissenschaftlicher Untersuchungen gewesen. Hin und wieder wurde in diesem Zusammenhang auch das Wort „Netzwerk“ benutzt, meist aber lediglich, wie oben angesprochen, im metaphorischen Sinne. Es wurden Beziehungen zwischen Individuen erkannt, die schwer in die vorgegebene Begriffswelt einzuordnen waren und somit als Netzwerk ganz allgemein klassifiziert wurden. An die Methoden der Netzwerkanalyse, die, wie bereits aufgezeigt, schon seit Mitte der 1970er Jahre in den Sozialwissenschaften als erprobt gelten konnten, hat sich meines Wissens noch keine geschichtswissenschaftliche Studie herangewagt. Hierfür gibt es gute Gründe.

Zum einen geht die Arbeit mit sozialen Gruppen von der Grundidee aus, dass man eine Gruppe mit der Gesamtheit ihrer Mitglieder erfassen und somit deren Rahmen eindeutig abstecken kann. Was aber bereits in der modernen Soziologie Schwierigkeiten bereitet, ist mit dem mangelnden Quellenmaterial für Netzwerke im Mittelalter nahezu unmöglich. In den seltensten Fällen finden sich Listen, aus denen Mitglieder einzelner Netzwerke herausgearbeitet werden können. Viele Individuen haben keine oder nur unzureichende Spuren hinterlassen, um sie in all ihren Verhältnissen zur Umwelt richtig einordnen zu können. Für die Arbeit nach dem Schneeballsystem sind wir auf zufällige Hinweise in Dokumenten, die zu ganz anderen Zwecken verfasst wurden, angewiesen.

Dennoch ist es gerade im Bereich der Analyse sozialer Strukturen lohnend, auch in der Mediävistik mit Techniken der sozialen Netzwerkanalyse zu arbeiten. Leiten kann uns dabei die Erkenntnis, dass hierarchische Strukturen in der Organisation mittelalterlicher Gruppen wesentlich geringer ausgeprägt waren, als in der Neuzeit oder gar in unserer modernen Welt. Diese auf Basis der Forschungen im Bereich der Genossenschaften basie-

rende Erkenntnis führte zu der Annahme, dass es viel weniger hierarchische, sondern vorwiegend eher horizontal strukturierte Formen zwischenmenschlicher Organisation, eben soziale und damit auch wirtschaftliche Netzwerke, im Mittelalter gegeben haben muss. Für diese dürfen nähere Analysen nicht von vorn herein ausgeschlossen werden. Ob eine Analyse im Einzelfall jedoch sinnvoll ist, hängt vor allem von der konkreten Quellenlage ab. Ausgehend von den Quellen, die eine einfache Abgrenzung von sozialen Gruppen auf Basis von Namens- und Mitgliedslisten häufig nicht möglich machen, muss sich der Mediävist dabei mit Methoden behelfen, die denen des Schneeballprinzips in der modernen Soziologie vergleichbar sind. Meist müssen, nachdem die Zielgruppe, etwa reisende Mönche oder wie in der vorliegenden Studie Kaufleute im norwegischen Bergenhandel, festgelegt wurde, zunächst die dieser Gruppe bekanntermaßen zugehörigen Individuen untersucht werden. Bei der Beschäftigung mit den relevanten Dokumenten werden dann in präziser Einzelauswertung einzelne Beziehungen dieser Personen untereinander und zu anderen Akteuren herausgearbeitet. Mit den neu hinzugewonnen Individuen wird das selbe Verfahren angewandt, bis keine weiteren neuen Verbindungen mehr an den Tag treten. Dies bedeutet bei weitem nicht, dass ein eventuelles Netzwerk in seinem gesamten Umfang erfasst wurde. Doch kann man auf dieser Basis zumindest alle bekannten im Netzwerk eingebundenen Personen mit ihren inneren und äußeren Beziehungen untersuchen und so zu mehr oder weniger statistisch haltbaren Erkenntnissen über die Funktion und Bedeutung von sozialen Beziehungen und Netzwerken in der Gesellschaft des Mittelalters gelangen.

Inwieweit quantitativ-statistische Angaben möglich sind oder die Studie sich auf eher einzelfallbezogene qualitative Aspekte der Relationen beschränken muss, ist von der gewonnenen Datenmenge im Verhältnis zur zu erwartenden Größe des Netzwerkes abhängig und muss in jedem Einzelfall neu begründet werden. Für beide Verfahren, also sowohl für die qualitative als auch für die quantitative Analyse, gelten Einschränkungen, was ihre Vergleichbarkeit mit Arbeiten der modernen Soziologie betrifft. Viele Attribute von Personen und Beziehungen, die bei modernen soziologischen Studien mittels Fragebögen von den in die Untersuchung einbezogenen Individuen selbst gewonnen werden können, sind für den Mediävisten nicht mehr erschließbar. Auch eine Gewichtung einzelner Beziehungen durch die jeweiligen Personen kann nur in den wenigsten Fällen nachvollzogen werden. So werden in modernen Studien häufig Fragen gestellt, mit denen geklärt werden soll, zu welchen anderen Akteuren sich eine Untersuchungsperson emo-

tional besonders hingezogen fühlt, da dies Auswirkungen auf die Stellung und das Agieren bestimmter Individuen im Netzwerk hat. Solche Aussagen können auf Grundlage des Quellenmaterials für Gruppen im Mittelalter selten gemacht werden. Ebenso wenig kann die wirkliche Beschaffenheit der Kontakte nachvollzogen werden. Ob ein mittelalterlicher Kaufmann mit einem Geschäftspartner mehrmals im Monat auch außergeschäftliche Kontakte hatte, ob er also beispielsweise öfter gemeinsam mit diesem zu Tisch saß oder im Gottesdienst neben ihm zu stehen pflegte, oder ob er ihn eher selten außerhalb seiner Geschäftstätigkeit getroffen hat, spielte für die Beziehung der beiden Partner untereinander eine wichtige Rolle. Allerdings ist diese qualitative Komponente der Beziehung für den Historiker äußerst selten rekonstruierbar. Da zudem für kaum eine Person Daten erschlossen werden können, die ihr Beziehungsgeflecht in einem sehr engen zeitlichen Rahmen von beispielsweise einigen wenigen Monaten offenlegen, müssen die Beziehungen eines Individuums über einen wesentlich längeren Zeitraum untersucht werden. So kann es sein, dass eine zu einem bestimmten Zeitpunkt festgestellte Beziehung nach zehn Jahren, wenn für die betreffende Person ein anderer Kontakt ermittelt werden kann, nicht mehr aktiv gepflegt wurde. Dennoch müssen bei einer historischen Netzwerkstudie beide Kontakte in die Betrachtung einfließen, da die Datenbasis in den meisten Fällen zu dünn ist, um Studien über kürzere Zeiträume anfertigen zu können. Darüber hinaus kann je nach Sichtweise der nicht mehr aktiv gepflegte Kontakt durchaus selbst nach zehn Jahren noch als Teil des Netzwerks einer Person interpretiert werden. Häufig werden solche Verbindungen lediglich als passiv bestehend, nicht aber als beendet empfunden. Der Akteur sieht sie als aktivierbare Beziehungen, die bei Bedarf wieder ins Leben gerufen werden können, wodurch auch diesen Relationen durchaus ein gewisser Einfluss auf seine Handlungen inner- und außerhalb des untersuchten Netzwerks zukommen kann.

In der Art und Anzahl der Quellen liegen aber auch ein Vorteil und eine Chance historischer Netzwerkstudien. Eine aktive, also auswählende Einbeziehung der zu untersuchenden Akteure in den Analyseprozess, wie in der Soziologie üblich, birgt die Gefahr, dass die zu untersuchenden Personen bewusst oder unbewusst Mitglieder des sozialen Netzwerks aus der Studie ausschließen. Diese werden von ihnen entweder nicht als wichtig für die Konstitution des Netzwerkes erachtet oder aus verschiedenen Gründen als Mitglieder im sozialen Beziehungsgeflecht verheimlicht, auch wenn sie objektiv eine bedeutende Rolle im Netzwerk innehaben. Dies kann besonders leicht bei Personen der Netzwerkperipherie, wie etwa Maklern, geschehen,

die definitionsgemäß nicht zum Netzwerk als solches gehören. Lässt sich der Forscher allein von den Aussagen der Probanden leiten, besteht somit die Gefahr, dass strukturelle Schwächen und Besonderheiten oder mögliche Verbindungen zu anderen Gruppen im sozialen Gefüge bei der Analyse falsch oder gar nicht erfasst werden. Die Fehlerquelle der tendenziösen Auswahl von Personen als Mitglieder eines Netzwerks ist für die Mediävistik von geringer Bedeutung, da bei der häufig dünnen Quellenlage alles erlangbare Material genutzt wird. Die vom Mittelalterhistoriker ermittelten Daten werden aus Quellen zu allen Lebensbereichen gewonnen und nicht zum Zweck der Analyse eines Netzwerks direkt erhoben, wie in der Soziologie. Fehler in der Datengrundlage einer mittelalterlichen Netzwerkanalyse sind deshalb unwahrscheinlicher, als in modernen soziologischen Studien, wenn man einmal vom Problem der Unvollständigkeit absieht. Eine tendenziöse Auswertung der Daten, die ein mögliches Ergebnis begünstigt, stellt jedoch hier wie dort eine große Fehlerquelle dar. Bei der Analyse der Daten muss also auch in der Mediävistik größtmögliche Objektivität angestrebt werden.

2.2.8 Netzwerkanalyse und mittelalterliche Kaufleute - Anwendung der Netzwerktheorie in der vorliegenden Arbeit

Eine zumindest für die Festlegung der Grenzen des Netzwerkes leicht zu handhabende Gruppe stellen mittelalterliche Kaufleute dar, insbesondere dann, wenn die Untersuchungsgruppe aus Kaufleuten besteht, die am Stockfischhandel im norwegischen Bergen teilgenommen haben. Alle Kaufleute, für die der Handel mit dem getrockneten Fisch aus Nordnorwegen und den norwegischen Schatzlanden im Atlantik in der Stadt Bergen nachgewiesen werden kann, werden in die Untersuchung einbezogen, was jedoch nicht automatisch bedeutet, dass ein bestimmter Kaufmann auch Teil des Netzwerkes der Bergenfahrer war.⁶⁷ Aufgrund der lübecklastigen Quellenbasis zum Hansischen Bergenhandel werden die Kaufleute aus der Travestadt dabei im Vordergrund stehen. Doch ist zu hoffen, dass mit dem oben beschriebenen Ansatz des Schneeballsystems auch Beziehungen zu anderen, nicht aus Lübeck stammenden, möglicherweise nicht einmal die Hansischen Privilegien genießenden Kaufleuten nachgewiesen werden können.

Als zeitlicher Rahmen für die Arbeit wurden die Perioden 1360-1400, 1440-1470 und 1490-1510 gewählt. Zu diesen Zeiträumen gibt es eine be-

⁶⁷ Vgl. Netzwerkdefinition, Kap. 2.2.3.

sondere Fülle an Quellen, in denen sich auch Anhaltspunkte über die Identität einzelner Kaufleute finden, wobei besonders für die erste und letzte Periode das Vorhandensein der Lübecker Pfundzollbücher eine herausragende Voraussetzung für die Identifizierung zahlreicher Lübecker Bergenfahrer bietet.

Durch die Nutzung dieser Quellen ist zu erwarten, dass eine so große Anzahl von Bergenfahrern namentlich erfasst werden kann, dass sie im Verhältnis zur Gesamtzahl aller am Bergener Hansekontor handelnden Kaufleute eine statistisch relevante Größe bilden. Gelingt dies, so kann unter Zuhilfenahme von Matrizen und Graphen unter anderem untersucht werden, wie dicht die Netzwerkstruktur der am Bergenhandel beteiligten Kaufleute war, welche Cliques und Cluster sich bildeten und welche Kaufleute in Kerngruppen oder als regionale Zentralgestalten von herausragender Bedeutung für den Handel und die Politik am Kontor waren. Sollte es sich nun bei den nachgewiesenen Kaufleuten um eine statistisch relevante Gruppe handeln, können Erkenntnisse zur Netzwerkstruktur innerhalb dieser Gruppe für die gesamte Bergenfahrerschaft als gültig angesehen werden.

Neben quantitativen Fragestellungen erlaubt eine solche Studie zudem, qualitative Aspekte des Kaufleutennetzwerkes in Bergen zu untersuchen. Wie sah die soziale Struktur am Kontor aus? Von welchen Beziehungen hingen der wirtschaftliche Erfolg und der politische Einfluss am Kontor ab? Gab es einen Zusammenhang zwischen Teilnahme an der Verwaltung des Kontors und der Einbindung in dominierende Cliques und Kerngruppen? Waren städtische Herkunft und Identität wichtig für In- und Exklusion im Netzwerk? Auch dem Bedürfnis nach Schaffung einer künstlichen Familie, das bei Personengruppen mit gemeinsamem Hintergrund in der Fremde zu beobachten ist,⁶⁸ kann möglicherweise am Beispiel der aus dem niederdeutschen Raum stammenden Kaufleuten auf den Grund gegangen werden.

Natürlich dürfen andere Formen der wirtschaftlichen und sozialen Organisation nicht außer Acht gelassen werden. Netzwerke sind nicht die einzige Form sozialer Beziehungen. Eine zu starke Konzentration auf dieses Phänomen kann den Blick einengen und das Erkennen anderer Strukturen verhindern. Neben Marktbeziehungen, bei denen Personen lediglich auf der Basis von Angebot und Nachfrage eine kurzfristige Beziehung zum Austausch von Ressourcen eingehen und den hierarchisch aufgebauten Großorganisationen, gibt es mehrere Zwischenstufen. Zwei Kaufleute, die eine

⁶⁸ Vgl.: Werbner, *Taking and Giving*.

vertragliche Partnerschaft eingegangen sind, stellen beispielsweise ebenso wenig ein Netzwerk dar, wie drei oder mehr Händler, die Teil einer Warendistributionskette⁶⁹ sind.

⁶⁹ Bei einer Warendistributionskette erfolgt die Verteilung von Ressourcen (Handelsgütern) ähnlich wie bei Netzwerken über mehrere Stationen. Die Waren gelangen am Ende von einem Kaufmann zu einem anderen, mit dem ersterer keine direkten Kontakte pflegt. Zwischen den einzelnen Beteiligten besteht nur dieser eine Beziehungspfad. Es entsteht kein geschlossenes Netzwerk, das den Ausfall eines Akteurs durch die Nutzung anderer Verteilungswege auffangen könnte.

3. Bergenfahrer und Bergenfahrt

Um das Verständnis des den im vierten Teil dieser Arbeit untersuchten Netzwerkstrukturen zugrunde liegenden Bergenhandels zu erleichtern, sollen zunächst wichtige Aspekte zur Bergenfahrt und zu den an ihr beteiligten Kaufleuten erläutert werden. Um die Bergenfahrt in möglichst vielen Facetten erfassen zu können, wird diese anhand von offiziellen Dokumenten, aber auch anhand von Lebensdaten einzelner Kaufleute rekonstruiert.

Der Handel der Hansekaufleute in Bergen stützte sich auf die Privilegien, die ihnen von den norwegischen Königen verliehen worden waren und in regelmäßigen Abständen bestätigt wurden. Für die Tätigkeit eines Kaufmanns am Kontor waren zudem die einschlägigen Rezesse und Verordnungen der Tagfahrten der Hansestädte sowie die Statuten des Kontors von entscheidender Bedeutung. Erstmals für 1366 belegt und dann im Laufe der Jahrzehnte auf immer mehr Bereiche des Lebens und Handelns am Kontor ausgedehnt, dienten die Rezesse der Tagfahrten, die sich mit Bergen befassten, dazu, geordnete Verhältnisse und Sicherheit auf Bryggen zu gewährleisten und unliebsame Konkurrenz von der Tätigkeit am Kontor auszuschließen.¹ Von besonderer Bedeutung sind hier die ersten Verordnungen von 1366² und 1369³, in denen vor allem Regeln zum Handel am Kontor, ein Verbot des Handels mit Nichthansen und die Bestimmung, dass nur Kaufleute aus einer zur Hanse gehörenden Stadt die Privilegien des Kontors für sich in Anspruch nehmen und zum Ältermann gewählt werden durften, enthalten waren. Ebenso bedeutend war die Willkür der wendischen Städte für den Kaufmann von Bergen von 1458, in welcher die im Laufe der Zeit erlassenen Erweiterungen der Bestimmungen für das Kontor zusammengefasst wurden.⁴ Erst für 1489 ist eine erste Version der Kontorstatuten für Bergen überliefert. Auch diese Ordnung unterlag weiterhin einer ständigen Erweiterung und Anpassung an die jeweiligen Gegebenheiten. Sie stellte die Grundlage dar, auf der sich Leben und wirtschaftliche Aktivität der Hanse-

¹ Vgl. zur Entwicklung von ersten Rezessen hin zu einer Kontorordnung: Burkhardt, *Organisation*; ders., *Hansekontor*, S. 26-29.

² HR I, 1, Nr. 384.

³ HR I, 1, Nr. 511.

⁴ HR II, 4, Nr. 586, vgl. auch: HR I, 6, Nr. 70, AHL, Bgf., Nr. 1591.

kaufleute auf Bryggen abspielten.⁵ Alle Hansekaufleute, die in Bergen Handel treiben wollten, sollten dies nach Willen des Kontors und der Städte auf Bryggen tun, Konkurrenz am gegenüberliegenden Ufer, sowohl inner- als auch außerhansischer Natur, war nicht gern gesehen und wurde so gut wie möglich unterbunden.⁶

3.1 Die Stellung der Bergenfahrt in den Hansestädten und deren Bedeutung am Kontor in Bergen

3.1.1 Lübeck

a) Stellung der Bergenfahrer in der Stadt

Die Forschung zum Hansekontor in Bergen war lange Zeit auf Lübeck fixiert. Seit der grundlegenden Arbeit Friedrich Bruns' zu den Lübecker Bergenfahrern wurden dessen Aussagen unter anderem zur sozialen Stellung der Bergenfahrer in der Travestadt unwidersprochen hingenommen und auch in hohem Maße auf die Verhältnisse in den anderen im Bergenhandel engagierten Städten übertragen.⁷ Die schwierige Quellenlage ließ es für die wendischen Städte außer Lübeck nicht gegeben erscheinen, stichhaltige Aussagen zu den jeweiligen Bergenfahrerkompanien zu treffen und die lange Unzugänglichkeit des Lübecker Materials machte auch eine Neubewertung der dortigen Zustände unmöglich.

Bruns hatte ausgehend von der meist ländlichen Herkunft der Bergenfahrer, ihrer mangelnden Einbindung in ratsfähige Familien der Stadt, den verhältnismäßig geringen Vermögen, die in den Testamenten Lübecker Bergenfahrer vermacht wurden und dem Umstand, dass ein großer Prozentsatz der Bergenfahrer angab, sein Vermögen einzig der eigenen Arbeit zu verdanken, geschlussfolgert, dass die Bergenfahrer in der Travestadt ein im Verhältnis zu anderen Kaufmannsgruppen niedriges Sozialprestige genossen. Diese Erkenntnis wird auch in der modernen Hanseforschung als gültig

⁵ Burkhardt, Organisation, S. 31-37, ders., Hansekontor, S. 29-36, 147-167.

⁶ Zur Organisationsstruktur des Kontors, die für die Fragestellung dieser Arbeit nur eine untergeordnete Rolle spielt: Burkhardt, Mike, Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter – Organisation und Struktur, in: HGBll. 124 (2006), S. 22-71.

⁷ Bruns, Bergenfahrer, S. CXXXIX-CXLIV; Dollinger, Philippe, The German Hansa, London 1999, S. 161, Müller-Boysen, Deutsche Brücke, S. 229f.; Schildhauer, Hanse, S. 102.

angesehen. So stellt etwa Horst Wernicke fest, dass der „England-, Flandern- und Nowgorodhandel in besonderem Maße zum Wohlstand führen konnten, [dagegen] die Bergenfahrt wenig Chancen für einen sozialen Aufstieg [bot]“.⁸ Bruns' Annahme voraussetzend wurde für Lübeck sogar häufig geschlussfolgert, dass sich die Bergenfahrer der Stadt bewusst von den wohlhabenderen Kaufmannsgruppen abzusetzen versuchten.⁹

Nach einer eingehenden Durchsicht der überlieferten Quellen stellt sich für Lübeck die Stellung der Bergenfahrer jedoch wesentlich weniger eindeutig dar, als bisher weithin angenommen. Die Feststellung Friedrich Bruns', dass die Bergenfahrer „in der Regel von Haus aus unbemittelt waren und sich somit erst aus eigener Kraft am Kontor emporarbeiten mussten“¹⁰, führte zu der Annahme, dass sie generell einen niedrigeren Status in der Kaufmannschaft Lübecks eingenommen haben. Als ein Belege hierfür werden die überlieferten Testamente der Lübecker Bergenfahrer genannt,¹¹ in denen nur äußerst selten höhere Geldbeträge oder andere Werte erwähnt werden, und auch diese seltenen Beispiele reichen bei weitem nicht an die außerordentliche Höhe der Donationen in manchen Testamenten angesehener Ratsherren heran.¹² Erschwerend kommt hinzu, dass von 187 Bergenfahrertestamenten aus dem Spätmittelalter nur in 82 Fällen Ehefrauen und nur in 43 eheliche Kinder genannt werden.¹³ Daraus kann jedoch nicht ohne weiteres der Schluss gezogen werden, dass die Bergenfahrer das Zeitliche in der Regel als kinderlose Junggesellen segneten, ist doch in den meisten Fällen der Zeitpunkt der Testamentsabfassung im Leben des betreffenden Kaufmanns nicht ermittelbar. Gehen wir davon aus, dass das Testament den letzten Willen eines Menschen kurz vor seinem Tode darstellt und dieser kurze Zeit nach der Abfassung eingetroffen ist, könnten die angesprochenen Schlussfolgerungen aus den Beobachtungen gezogen werden. Denkbar

⁸ Wernicke, Horst, Die Fahrtrichtungsgenossenschaften in den Hansestädten. Überlegungen zu ihrem Wesen und ihrer Bedeutung, in: Jörn, Nils/Kattinger, Detlef/Wernicke, Horst (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, NF., Bd. 48), Köln u.a. 1999, S. 132.

⁹ Friedland, Hanse, S. 164; Dollinger, Hanse, S. 136, 241f.; Müller-Boysen, Deutsche Brücke, S. 231; Brück, Thomas, Korporationen der Bergenfahrer in den wendischen Hansestädten unter besonderer Berücksichtigung Stralsunds, in: Jörn, Nils/Kattinger, Detlef/Wernicke, Horst (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, NF., Bd. 48), Köln u.a. 1999, S. 155.

¹⁰ Bruns, Bergenfahrer, S. CXLIII.

¹¹ Ebd., S. CXLIV, 1-151.

¹² Brattegard, Organisation, S. 255.

¹³ Ebd., S. CXLIII.

ist aber auch ein anderes Szenario. Das Leben eines Kaufmanns, der sich mit Schiffen auf die Reise nach Bergen, Boston, Brügge oder Nowgorod machte, war gefahrvoll und entbehrungsreich. Nicht nur Krankheiten und der Tod naher Angehöriger machten den Menschen die Endlichkeit ihres Daseins auf Erden bewusst, auch eben überstandene oder gerade bevorstehende Gefahren auf Reisen konnten sie dazu veranlassen, für den Fall der Fälle ein Testament zu hinterlassen. Das in mehreren Fällen feststellbare Phänomen mehrerer Testamente, die ein Kaufmann über einen kürzeren oder längeren Zeitraum hinweg verfasste, unterstützt diese Annahme. Gehen wir nun weiterhin davon aus, dass vor allem jüngere Kaufleute die gefährvollen Handelsreisen unternahmen, während die älteren Handelspartner in den Heimatstädten verblieben und von diesen aus den Handel steuerten,¹⁴ so ist es nicht länger verwunderlich, dass eine große Anzahl von Bergenfahrertestamenten keine Hinweise auf eheliche Bindungen enthält. Die noch unverheirateten jüngeren Kaufleute hatten möglicherweise genauso häufig das Bedürfnis, ihre vergleichsweise geringe Habe für ihren Todesfall sicher verteilt zu wissen, wie die bereits in Lübeck niedergelassenen Bergenfahrer. Im prosopographischen Anhang zu dieser Arbeit finden sich mehrere Beispiele von Testamenten, die weit vor dem Tod des Kaufmanns verfasst worden waren.¹⁵ Allerdings werden viele Bergenfahrer in ihrer Lebensspanne nicht nur ein Testament verfasst haben. Doch auch wenn in Testamenten älterer Kaufleute Ehefrauen und Kinder unerwähnt bleiben, muss dies nicht zwangsläufig bedeuten, dass der Erblasser unverheiratet und kinderlos verstorben ist. Im Lübschen Recht war es nicht zwingend erforderlich, die Ehefrau oder Kinder im Testament zu erwähnen, wenn sie nicht über den gesetzlich geregelten Anteil hinaus bedacht werden sollten. Zudem nennen einige Kaufleute zwar Kinder in den Testamenten, aber keine Frau. Hier könnte es sich möglicherweise um Witwer handeln, oder aber der Kaufmann wollte seinen Kindern mit zusätzlichem Kapital den Start ins eigenständige Leben erleichtern, wohingegen er seine Frau nicht zusätzlich bedachten wollte oder konnte. Nach Birgit Noodt waren zwei Drittel aller Lübecker Bürger, die im 14. Jahrhundert ein Testament aufsetzten, zu ir-

¹⁴ Vgl. Meyer, *Solidarität*, S. 201-203; Afflerbach, *Alltag*, S. 104ff.

¹⁵ Bsp. Diderik von dem Berghe, Cord Bode (a), Hinrik van Borken, Lambert Ekey, Arnold Gronau, Egbert Knokel, Johan Lange (a), Hinrik Melebeke, Hans von der Molen (a), Gobelinus Schonek, Hermen Sodenholt, Hans Tyvoghel.

gendeinem Zeitpunkt ihres Lebens verheiratet gewesen.¹⁶ Wie weiter unten noch gezeigt werden wird, haben sich die Bergenfahrer von anderen Kaufleutegruppen in Lübeck nicht so sehr unterschieden, dass es Grund zu der Annahme gäbe, dass eine wesentlich größere Anzahl von ihnen nicht verheiratet gewesen wäre, als es für Kaufleute mit anderen Handelsschwerpunkten der Fall gewesen ist. Zudem stammt ein großer Teil der Bergenfahrertestamente, aus denen keine Angaben über die Ehefrau oder Kinder des Testators gewonnen werden können, aus der Zeit vor 1350. Die Testamente, die in den hier gewählten Untersuchungszeitraum fallen, enthalten Hinweise auf Ehefrauen und Kinder in weit höherem Maße. Allein anhand der Testamente ist es somit nicht möglich festzustellen, wie viele Bergenfahrer in ihrem Leben verheiratet waren und Kinder hatten und daraus Aussagen über ihre allgemeine soziale und wirtschaftliche Lage abzuleiten.

Aus anderen Quellen ergibt sich ein Bild, dass eine wesentlich einflussreichere Stellung der Bergenfahrer vermuten lässt, als bisher vor allem auf Basis der Lübecker Testamente angenommen. Eine der ersten Erwähnungen der Bergenfahrerkompanie überhaupt findet sich in dem Bericht der Detmar-Chronik zum Lübecker Knochenhaueraufstand 1384. Detmar weiß unter anderem zu berichten, dass sich die Knochenhauer und andere Ämter heimlich bewaffnet hatten. Daraufhin *fruchtete syck de kopman unde de ryksten van der stadt unde quemen thosamen yn den Bergevar schuttynck*.¹⁷ Die Kaufleute und reichsten Bürger der Stadt kamen also im Versammlungshaus der Bergenfahrer zusammen, um über ihr weiteres Vorgehen zu beraten. Dies ist ein Zeichen dafür, dass die Bergenfahrer in diesem innerstädtischen Konflikt in Ratsnähe standen. Dass sich die Kaufleute gerade deren Schütting für das Zusammentreffen wählten, deutet nicht auf eine unbedeutende Stellung der Bergenfahrerkorporation hin.¹⁸ Die Versammlung beschloss, geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen und insbesondere in den vom Markt zur Un-

¹⁶ Noodt, Birgit, Religion und Familie in der Hansestadt Lübeck anhand der Bürgertestamente des 14. Jahrhunderts (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Reihe B, Band 33), Lübeck 2000, S. 377.

¹⁷ Sprandel, Rolf (Hg.), Quellen zur Hanse-Geschichte (=Ausgewählte Quellen zur Deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe, Bd. XXXVI), Darmstadt 1982, S. 147 § 8.

¹⁸ Denkbar wäre auch, dass gerade eine unbedeutende Stellung der Bergenfahrer ein Treffen in ihrem Schütting veranlasst haben könnte, da es dort weniger Aufsehen erregt haben könnte. Die Lage des Schüttings inmitten des Wohnviertels der reichen Fernkaufleute, die bloße Fähigkeit der Bergenfahrer, ein Gebäude zur Versammlung zur Verfügung zu stellen, das alle Betroffenen aufnehmen konnte und die anderen zur Stellung der Bergenfahrer ermittelbaren Dokumente widersprechen aber einer solchen Annahme.

tertrave führenden Mengstraße, Alfstraße, Fischstraße und Braunstraße Wachen einzurichten. Dies waren die Straßen, die von den wohlhabenden Fernkaufleuten als Wohngebiet bevorzugt wurden. Hier hatten auch zahlreiche Bergenfahrer über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg ihren Wohnsitz.¹⁹ Die Tatsache, dass auch der Bergenfahrerschütting in der Mengstraße lag,²⁰ ist sicher nicht nur praktisches Gebot der Nähe zu den Wohnhäusern der Mitglieder gewesen. Sie deutet auch darauf hin, dass sich die Bergenfahrer durchaus als Teil der wohlhabenderen Stadtbevölkerung verstanden.

Auch die Einrichtung einer Vikarie und der damit verbundene Bau eines Bergenfahreraltars in der Lübecker Marienkirche um 1400 zeugen von einem recht hohen Ansehen, dass die Bergenfahrer in der Travestadt zu dieser Zeit genossen haben müssen. Bereits für 1396 sind erste Pläne für einen solchen Altar nachweisbar.²¹ Für dieses Jahr ist das Ansuchen des Rates der Stadt an die Schonenfahrer um finanzielle Unterstützung beim Bau einer neuen Orgel in St. Marien überliefert.²² Im Gegenzug gegen die Zahlung erhielten die Schonenfahrer das Recht zur Errichtung eines eigenen Altars in der Kirche. Es fällt nicht schwer, den Bau des Bergenfahreraltars im Jahre 1400, der bereits vier Jahre zuvor geplant gewesen war, im gleichen Kontext zu sehen. Zu der zeitlichen Verzögerung könnte der Umstand beigetragen haben, dass die Bergenfahrer sich als Standort des Altars und einer eigenen Kapelle den Raum zwischen den beiden Türmen der Kirche ausbedungen hatten. Hier befand sich nämlich wie bei allen gotischen Kirchen bis dahin der Haupteingang der Kirche.²³ Dass dem Ersuchen der Bergenfahrer nach offenbar einigem Beratschlagen dennoch stattgegeben und statt des bisherigen Tores der neue Haupteingang zur wichtigsten Kirche der Lübecker Kaufmannschaft durch die im südwestlichen Kirchenteil gelegene Briefkapelle eingerichtet wurde, deutet auf große Einflussmöglichkeiten und einiges Prestige der Bergenfahrer in der Stadt hin.

Ebenso ist aus den Testamenten die enge Bindung der Lübecker Bergenfahrer zur Marienkirche herauszulesen. Mit nur einer Ausnahme wollten alle Mitglieder der Korporation, die im 14. Jahrhundert in ihrem letzten Willen

¹⁹ Vgl. Kap. 4.2.5.c.

²⁰ Bruns, Bergenfahrer, S. CXVIII.

²¹ Testament des Ecbert Knokel: Bruns, Bergenfahrer, S. 37.

²² Bruns, Bergenfahrer, S. CXXVI.

²³ Ebd., S. CXVII.

einen diesbezüglichen Wunsch äußerten, in der Lübecker Hauptkirche beigesetzt werden.²⁴

Auch politisch musste den Bergenfahrern in der Travestadt eine wichtige Rolle zugekommen sein. Neben den Schonenfahrern waren sie die einzige Korporation, deren Mitglieder auf den Handel mit Gebieten spezialisiert waren, die vom dänischen König kontrolliert wurden. Ihre guten Beziehungen und Kenntnisse über die politische Lage waren sicher von großem Nutzen, wenn es einmal mehr galt, Einfluss auf die Willensbildung von Herrscher und Reichsrat des den Sund als wichtigen Engpass des Ost-West-Handels kontrollierenden Reiches zu nehmen. Auch die in dieser Abhandlung noch genauer zu untersuchende Bedeutung des Kontors in Bergen für den Lübecker Englandhandel²⁵ musste den in diesem besonders aktiven Bergenfahrern eine wichtige Position in Fragen des politischen Agierens im Verhältnis zu England geben.

Einen Beleg für das hohe Prestige, das den Lübecker Bergenfahrern offenbar auch in überregional politischen Belangen zukam, stellt ein Schreiben der Älterleute der Gilden und Bürger Lüneburgs nach Lübeck vom 2. April 1457 dar. In ihm wird über die Umstände in der Stadt nach Wiedereinsetzung des Alten Rates, die Zurückweisung eines neuen Spruchs des Domkapitels von Halberstadt gegen Lüneburg und die Aufforderung zur Einstellung aller Feindseligkeiten seitens des Domkapitels informiert. Gesandt wurde das Schreiben *den ersamen und vorsichtigen mannen, den Berghervarern, olderluden, ghilden, ampten und gantzen meenheit der stad Lubeke*.²⁶ Die Nennung der Bergenfahrer, als einzige der vielen Lübecker Korporationen mit Namen, vor allen anderen Gilden und Ämtern in einem Schreiben, dessen Inhalt mit dem Bergenhandel nichts zu tun hatte, ist ein deutliches Indiz für ein hohes Prestige, das die Korporation über die Stadtgrenzen hinaus genoss.

Eine genauere Analyse der Einbindung der Bergenfahrer in die wichtigsten kaufmännischen Bruderschaften und Korporationen Lübecks sowie ihren Aufstieg in den Rat untermauert die oben gemachten Beobachtungen zusätzlich. Im Zeitraum zwischen 1350 und 1530 konnten 24 Kaufleute, die im Bergenhandel engagiert waren, als Ratsherren nachgewiesen werden.²⁷ Dies macht bei einer Gesamtzahl von 260 in diesem Zeitraum aktiven Rats-

²⁴ Ebd., S. CXXV FN 2, Ausnahme war Tideman Wise, der in der Jakobikirche beerdigt werden wollte.

²⁵ Kap. 3.8.

²⁶ HR II, 4, S. 366 FN 1.

²⁷ Anhang, Tabelle 6 und Abbildung 1.

herren immerhin einen Anteil von 9,2 % aus. Vier Bergenfahrer begleiteten das Amt des Bürgermeisters.²⁸ Für 17 im Bergenhandel engagierte Kaufleute konnte eine Mitgliedschaft in der Zirkelgesellschaft, der in Lübeck einflussreichsten Geschlechtergesellschaft, und für sechs die Aufnahme in die Greveradenkompanie ermittelt werden.²⁹ Insgesamt 108 im Handel mit Bergen aktive Kaufleute können einer oder mehreren Lübecker Bruderschaften des 15. und frühen 16. Jahrhunderts zugeordnet werden. 63 von ihnen waren Mitglieder in der Heiligen Leichnams-Bruderschaft zur Burg, 54 gehörten der St. Antonius-Bruderschaft und 28 der aus deren Kreisen hervorgegangenen St. Leonhards-Bruderschaft an. Bei diesen Bruderschaften handelte es sich um drei der bedeutendsten im spätmittelalterlichen Lübeck. Diese Ergebnisse zeugen von einer weitreichenden Einbindung der Bergenfahrer in das soziale Gefüge der Lübecker Oberschicht und legen ein beredtes Zeugnis von der Bedeutung des Bergenhandels und der in ihm tätigen Kaufleute in der Travestadt ab.

Eine zeitliche Eingrenzung der Mitgliedschaft von Bergenfahrern im Rat der Stadt und in der Zirkelgesellschaft innerhalb der hier zu untersuchenden Periode zeigt, dass der überwiegende Teil der Aufnahmen von im Bergenhandel aktiven Kaufleuten in diese vor 1467 stattfand. Wie noch zu zeigen sein wird, war dies ein Schlüsseljahr in der Lübecker Handelspolitik. Der Handel mit England wurde offiziell abgebrochen, was offenbar auch für das Kontor in Bergen einen erheblichen Bedeutungsverlust mit sich brachte.³⁰ Mit Ausnahme von Diderik Basedow, der 1477 in die Zirkelgesellschaft aufgenommen wurde, waren alle anderen Bergenfahrer in dieser Gesellschaft vor 1467 Mitglied geworden. Es ist auffällig, dass für den letzten Referenzzeitraum signifikant weniger Mitgliedschaften von Bergenfahrern in den Lübecker Geschlechtergesellschaften aus den Quellen erschlossen werden können. Auch 20 der 25 im Bergenhandel nachweisbaren Ratsherren waren vor der Einstellung des Lübecker Englandhandels in den Rat gelangt. Besonders viele Ratsherren aus den Reihen der Bergenfahrer sind zwischen 1390 und 1420 belegt. In der turbulenten Zeit zwischen 1408 und 1416 waren Bergenfahrer interessanter Weise auf beiden Seiten des innerstädtischen Konflikts zu finden. Drei von ihnen waren Mitglieder des alten Rats, während fünf in den neuen Rat gewählt wurden. Von diesen fünf wurden

²⁸ Detmar von Tunen, 1424-1432, Bruns, *Bergenfahrer*, S. 235 Anm. 3, Andreas Gheverdes, 1475-1477: Fehling, *Ratslinie*, S. 75, David Divessen, 1503-1509: Fehling, *Ratslinie*, S. 85, Joachim Gherken, 1531-1544: Fehling, *Ratslinie*, S. 90.

²⁹ Anhang, Tabelle 6.

³⁰ Kap. 3.8.

Detmar von Thunen und Johan von Herford 1416 nach Wiedereinsetzung des Alten Rates aus dem Neuen Rat übernommen und behielten so die Ratsherrenwürde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass alle Belege für eine bedeutende Stellung der Bergenfahrer in Lübeck aus der Zeit vor 1467 stammen.³¹ Die Versammlung der Kaufleute und reichen Bürger im Schütting der Bergenfahrer während des Knochenhaueraufstandes 1384, der Bau der Bergenfahrerkapelle unter den Türmen St. Mariens und die dafür vorgenommene Verlegung des Haupteingangs der Marienkirche 1400/01, Einnahme eines recht bedeutenden Anteils von Ratsherrenstühlen durch Bergenfahrer vor allem im letzten Viertel des 14. und im ersten Viertel des 15. Jahrhunderts, die Mitgliedschaft von 17 Bergenfahrern in der Zirkelgesellschaft in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts und das Schreiben Lüneburgs an die Stadt Lübeck von 1457, in dem die Bergenfahrergesellschaft als einzige städtische Korporation gesondert erwähnt wurde, sind deutliche Belege für das hohe Prestige, das die Bergenfahrer innerhalb und außerhalb der Stadtgemeinde genossen. Solche Belege fehlen nach 1467 fast vollständig. Zwar wurden viele Bergenfahrer auch weiterhin in die drei wichtigsten religiösen Bruderschaften der Stadt aufgenommen und einige können als Mitglieder der Greveradenkompanie nachgewiesen werden, doch der Weg in die höchsten Kreise der städtischen Gesellschaft, den Rat oder die Zirkelgesellschaft, scheint den im Bergenhandel aktiven Kaufleuten in Lübeck vom letzten Drittel des 15. Jahrhunderts bis zum Ende des Untersuchungszeitraums meist verwehrt geblieben zu sein.

b) Bedeutung der Stadt am Kontor in Bergen

In seiner Untersuchung zu den Lübecker Bergenfahrern hat bereits Friedrich Bruns festgestellt, dass Lübecker Kaufleute eine dominierende Stellung am Kontor in Bergen innehatten. Von den ersten sechs als Älterleute des Kontors genannten Kaufleuten waren fünf mit Sicherheit Lübecker und auch im 15. Jahrhundert kann ein überwiegender Teil der Älterleute und Gesandten des Gemeinen Kaufmanns der Travestadt zugeordnet werden.³² Problematisch ist bei Bruns' Aufstellung allerdings, dass er seine Untersuchung hauptsächlich auf Lübecker Material stützte. Somit müssen bereits

³¹ Vgl. auch Kap. 4.2.4.

³² Bruns, *Bergenfahrer*, S. XXIII-XXIX; Burkhardt, *Hansekontor*, S. 44-53, 91-128; Burkhardt, *Organisation*.

nach seinem methodischen Ansatz Kaufleute anderer wendischer Städte und in noch größerem Maße die der anderen Hanseviertel unterrepräsentiert sein. Dennoch ist die Tatsache, dass viele der Amtsträger auf Bryggen Lübecker waren, vor dem Hintergrund der großen Anzahl von aktiven Kaufleuten aus Lübeck im Vergleich zu denen anderer Städte, die am hansischen Handel teilnahmen, nicht weiter verwunderlich. Trotzdem wird es vor allem in den letzten beiden Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts deutlich schwieriger, auf Basis einer Analyse der Herkunft der Älterleute eine dominierende Stellung Lübecks zu belegen. Sind bis 1477 von 23 in den Quellen belegten Älterleuten nur 3 nicht als Lübecker nachweisbar,³³ so können von 25 Älterleuten zwischen 1478 und 1532 nur noch 9 zweifelsfrei als Lübecker Bürger identifiziert werden.³⁴ Zudem gibt die Anzahl von 48 mit Sicherheit belegten Älterleuten keine ausreichende Basis für eine Gesamtaussage über die Herkunft der Älterleute. Immerhin fehlen in der Liste mindestens 250 Namen.³⁵ Selbst wenn wir eine mehrmalige Amtsführung durch mehrere Kaufleute voraussetzen würden, wie sie beispielsweise für Cord Bode, Cordt Hoveman und Hans Sonntag belegt ist,³⁶ wäre die Zahl der fehlenden Älterleute immer noch zu groß, um generelle Schlussfolgerungen über deren Herkunft zuzulassen, auch wenn viel dafür spricht, dass der Einfluss der Lübecker Kaufleute am Kontor im Spätmittelalter tatsächlich größer war als derjenige von Bürgern anderer Städte.

Zumindest für das 13. Jahrhundert kann auf Basis der Privilegienerteilung durch den norwegischen König auf eine deutliche Dominanz Lübecks im Bergenhandel geschlossen werden. Das erste bekannte Privileg von 1250³⁷ wurde nur für Lübecker Kaufleute ausgestellt und auch im ersten für alle deutschsprachigen Händler begebenen Privileg werden *et precipue ad supplicationes specialium amicorum nostrorum, advocati consulum et communitatis civitatis Lybicensis*³⁸ als einzige gesondert erwähnt, was wohl ihre führende Rolle bei den Verhandlungen unterstreichen sollte. Doch auch im 15. Jahrhundert muss von einer vorherrschenden Stellung Lübecker Kaufleute am Kontor ausgegangen werden. So war die Lübecker Bergenfahrerkompanie an der

³³ Für Everhard von Alen und Titke von Stade ist eine Zuordnung nicht möglich, Johan Krevet war Wismarer.

³⁴ Vgl. Burkhardt, Hansekontor, S. 94-128, 169f.

³⁵ Zur Anzahl der Älterleute am Kontor: Burkhardt, Hansekontor, S. 44-53; Burkhardt, Organisation.

³⁶ Burkhardt, Hansekontor, S. 169f.

³⁷ DN V, Nr. 4.

³⁸ DN V, Nr. 10.

Einsetzung des seit 1448 nachweisbaren Sekretärs des Kontors maßgeblich beteiligt.³⁹ Erhärtet wird der Eindruck von der dominierenden Stellung Lübecks auf Bryggen durch die Tatsache, dass noch 1518 bis 1521, in einer Zeit also, in der Bremen bereits im Begriff war, die führende Stellung im hansischen Bergenhandel von Lübeck zu übernehmen,⁴⁰ mehr Schiffe unter Lübecker Schiffen in Bergen Waren aufnahmen, als aus Bremen, Hamburg und den Süderseeischen Städten zusammen.⁴¹

Es ist fraglich, welche Konsequenzen sich aus dieser Vormachtstellung Lübecks ergaben. Die um 1525 vorgebrachte Beschwerde Hamburgs über die zu starke Repräsentation der Lübecker Bergenfahrer am Kontor und die daraus folgende Behinderungen und schlechte Behandlung von Hamburger Kaufleuten und Schiffen⁴² etwa ist wohl vor allem als Rechtfertigung der zunehmenden Islandfahrt Hamburger Schiffer zu sehen, gegen die vor allem Lübeck gemeinsam mit dem Kontor protestierte. Dass auch Kaufleute aus den anderen wendischen Städten vermehrt in die Fahrt nach Island investierten und somit das Stapelrecht Bergens, das die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolgs des Kontors ausmachte, gezielt unterliefen,⁴³ kann jedoch auch in dem Kontext gesehen werden, dass diesen gemeinsam mit den Hamburgern und Bremern die Überlegenheit der Lübecker am Kontor zu drückend war und sie sich durch die freiere Handelsfahrt unter Umgehung Bergens günstigere Wettbewerbsbedingungen versprachen. Andere Faktoren, wie eine im Laufe des 15. Jahrhunderts zunehmende Risikobereitschaft der Kaufleute,⁴⁴ härtere Konkurrenz durch Engländer und Holländer im Stockfischhandel und eine generelle Unzufriedenheit mit den Zwängen des kontorischen Handels sollen hier nicht vergessen werden. Doch legen die Quellen nahe, dass Lübeck seine Vormachtstellung in gewisser Weise ausgenutzt hat und deshalb Hansekaufleute aus Bremen und Hamburg, aber vielleicht auch Wismarer und Rostocker, eher geneigt waren, unter Verstoß gegen die Privilegien und Statuten direkt mit Island zu handeln.

Lübecker Kaufleute waren sowohl in die Wismarer als auch in die Rostocker Ausfahrten nach Bergen involviert. Aus den Pfundzolllisten des 14. Jahr-

³⁹ Burkhardt, Hansekontor, S. 54-59; Bruns, Die Sekretäre des deutschen Kontors zu Bergen (=HMS, Nr. 13), Bergen 1939.

⁴⁰ Föge, Bergenfahrt, S. 87, Bruns, Sekretäre, S. 14f.

⁴¹ Helle, Bergen, S. 775.

⁴² AHL, Bgf., Nr. 979.

⁴³ AHL, ASA, Externa-Danica, Nr. 869.

⁴⁴ Vgl. u.a. Kap. 4.1.2.

hunderts konnten mehrere Transitfahrten von Wismar über Lübeck nach Bergen, aber auch von Lübeck über Wismar in die norwegische Stadt rekonstruiert werden.⁴⁵ Es lassen sich auch Beispiele direkt aus den Quellen nennen, in denen eine Ausfuhr von Waren aus Wismar nach Bergen durch Lübecker Kaufleute nachgewiesen werden kann. Im Jahr 1366 wurde ein Lübecker Schiff, das in Wismar beladen worden war, vor Marstrand aufgebracht.⁴⁶ Im Jahr 1484 befrachteten Lübecker ein Schiff in Wismar mit Getreide für Bergen.⁴⁷ 1491 erklärte der Lübecker Bergenfahrer Albert Koningk, Hans Schulte in Lübeck 1.388 mk. 8 ß lub. für Malz, Mehl, Bier und andere Waren, die ihm aus Wismar und Lübeck gesandt worden waren, und zudem 177 mk. lub. aus einer Schuld bei Thomas Speck in Wismar, die ihm Schulte vorgeschossen hatte, zu schulden.⁴⁸ Und 1524 befrachteten Wismarer und Lübecker Kaufleute gemeinsam drei Schiffe mit Getreide für Bergen.⁴⁹

Auch für Rostock kann ein direktes Handelsinteresse Lübecker Bergenfahrer nachgewiesen werden. 1482 baten die Lübecker Bergenfahrer darum, dass mehrere in Rostock befrachtete, aber offenbar dort beschlagnahmte Schiffe freigegeben werden sollten,⁵⁰ zwei Jahre später wurde ein Schiff aus Rostock mit Lübecker Kaufleuten gehörenden Waren überfallen,⁵¹ und im selben Jahr sind drei Lübecker Bergenfahrer im Handel von Rostock aus nachgewiesen.⁵²

Vor allem nach der Einführung der Lübecker Frachtherrenordnung 1455 werden Versuche der Lübecker Bergenfahrer, auch in Wismar und Rostock direkten Einfluss auf die Befrachtung der nach Bergen auslaufenden Schiffe zu nehmen, deutlicher.⁵³ Wurde eine erste besorgte Anfrage Wismars, ob die Lübecker die Frachtordnung auch auf andere Städte auszuweiten gedenken, noch damit beantwortet, dass es sich um eine auf Lübeck beschränkte Maßnahme handele, so erhoben 1462 die Lübecker Bergenfahrer Anspruch auf eine Befrachtung aller aus der Ostsee nach Bergen auslaufenden Schiffe in

⁴⁵ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 81, Tab. II.10 und S. 86, Tab. II. 14.

⁴⁶ HR II, Nr. 1 § 7; HR II, Nr. 2 § 9

⁴⁷ DN XVI, Nr. 284.

⁴⁸ AHL, NStB. 1491 Cantate.

⁴⁹ HR III, 8, Nr. 812 § 161.

⁵⁰ HUB X, Nr. 977.

⁵¹ HR III, 1, Nr. 535 § 23.

⁵² HUB X, Nr. 1145.

⁵³ Bruns, Friedrich, Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer, herausgegeben von Ahasver von Brandt (= HMS, Nr. 17), Bergen 1953.

der Travestadt.⁵⁴ Dabei beriefen sie sich auf eine viele Jahre zuvor verabschiedete Kontorsatzung. Daraufhin beschlossen Rostock, Wismar und Stralsund im März 1462, sich gemeinsam gegen etwaige Repressalien zur Wehr zu setzen.⁵⁵ Als dennoch Kaufleute, die mit Wismarer Gut handelten, in Bergen mit Strafzahlungen belegt wurden,⁵⁶ antwortete Wismar im April 1463 mit der Beschlagnahme eines Lübecker Schiffes.⁵⁷ Erst 1467 kamen die Städte überein, dass auch weiterhin Schiffe von Wismar und den anderen wendischen Seestädten nach Bergen auslaufen durften, allerdings unter der Voraussetzung, dass überall die gleichen Frachtsätze zu zahlen seien.⁵⁸ Dennoch ist auch für spätere Zeit der Versuch Lübecks nachgewiesen, auf die Befrachtungsbedingungen in Rostock und Wismar Einfluss zu nehmen.⁵⁹

Zwischen 1380 und 1455 bedachten insgesamt sechs Lübecker Bergenfahrer Arme in Rostock in ihrem Testament,⁶⁰ danach findet sich die Stadt in keinem weiteren Lübecker Bergenfahrertestament. Ein Grund hierfür könnte sein, dass die Frachtherrenordnung eine bessere Kontrolle der Befrachtung für Lübecker Kaufleute in Rostock und auch Wismar brachte, so dass diese das Beladen der Schiffe dort nicht mehr selbst zu überwachen hatten und somit weniger persönlicher Kontakt in die anderen wendischen Städte bestand, als noch in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts.⁶¹ Eine andere Erklärungsmöglichkeit wäre, dass es Lübeck durch die genannten Maßnahmen tatsächlich gelang, die Lübecker Kaufleute zur Befrachtung in der Travestadt zu zwingen

⁵⁴ Bruns, Bergenfahrer, S. XXI.

⁵⁵ HR II, 5, Nr. 199ff.

⁵⁶ Ebd., Nr. 345.

⁵⁷ Ebd., Nr. 332ff.

⁵⁸ Bruns, Bergenfahrer, S. XXII.

⁵⁹ Ebd., S. XXII Anm. 4.

⁶⁰ Bruns, Bergenfahrer, S. 27 Nr. 35: Nicolaus Sternenberg, 1380 (auch Wismar); S. 44, Nr. 65: Johan Lange, 1410; S. 50, Nr. 74: Hinrik Weytendorp, 1416; S. 53, Nr. 77: Johan Lange, 1419; S. 56, Nr. 81: Martin Vlind, 1425; S. 65, Nr. 95: Clawes Parkentin, 1433; S. 71f., Nr. 108: Cord Grotehus, 1438; S. 77f., Nr. 120: Clawes Parkentin, 1446.

⁶¹ Nedkvitne, Arnved, Utenrikshandel fra det vestafjelske Norge 1100-1600 (Diss.), Bergen 1983, S. 88.

c) Die Herkunft der Lübecker Bergenfahrer

In seiner Darstellung der Geschichte der Lübecker Bergenfahrer stellte Friedrich Bruns basierend auf einer Auswertung der in Lübeck befindlichen Bürgertestamente fest, dass ein Großteil der 187 Bergenfahrer, deren Testamente ihm zur Verfügung standen, aus ländlichen Gebieten stammte und schon in jungen Jahren ans Kontor in Bergen kam. Für drei Viertel aller untersuchten Testamente gab er an, dass für den Testator aufgrund direkter Angaben oder der Donation an Kirchen oder andere Einrichtungen in einem bestimmten Ort oder Gebiet eine auswärtige Herkunft angenommen werden kann.⁶² Dabei verstand Bruns unter Herkunft nicht, dass etwa nur Vorfahren aus einem anderen Ort kamen, sondern dass die entsprechende Person selbst dort geboren war und somit direkt aus einem ländlichen Gebiet nach Lübeck beziehungsweise nach Bergen gekommen war. Die meisten der 142 in diese Kategorie fallenden Kaufleute kamen nach Bruns aus Westfalen (hier vor allem aus dem Gebiet um Münster), dem Bistum Hildesheim, dem braunschweig-lüneburgischen Gebiet, dem Erzbistum Bremen und dem Herzogtum Mecklenburg. Die testierenden Kaufleute waren mit einer Ausnahme alle Niederdeutsche. Der gesamte geographische Bereich ihrer familiären Anbindung erstreckte sich von Cleve im Westen bis Kammin im Osten.

Nach Durchsicht der bei Bruns nur regestenhaft aufgeführten Testamente kann diese Einschätzung jedoch nicht vollständig nachvollzogen werden. Von den 231 aufgeführten Testamenten enthielten insgesamt 87 keinen Hinweis, der auf eine Geburt im niederdeutschen ländlichen Raum hindeuten könnte. Vor 1447 war der Anteil jener Testamente, bei denen ein diesbezüglicher Nachweis nicht erbracht werden konnte, mit 44,6% höher als im Zeitraum zwischen 1447 und 1529, wo er nur noch 30% betrug. Die Wahl der Jahreszahl erfolgte hier nur aufgrund der feststellbaren Veränderung in der Häufigkeit der Nennung auswärtiger Kirchen in den Testamenten.

Bei der Neubewertung der Testamente wurde anders als bei Bruns davon ausgegangen, dass nicht automatisch von jeder Nennung eines im ländlichen norddeutschen Raum gelegenen Gotteshauses oder Klosters in einem Testament auf die Herkunft des Erblassers geschlossen werden kann. In manchen Testamenten werden Kirchen in mehreren Dörfern genannt, was eine genaue Zuordnung ohnehin unmöglich macht. Dass diese Kirchen und Klöster erwähnt wurden, kann auch andere Gründe haben, wie die Verhei-

⁶² Bruns, Bergenfahrer, S. CXXXIX-CXLII.

ratung eines Kindes in eine Stadt oder ein Dorf oder der Umstand, dass Geschwister des Erblassers als Mönch oder Nonne in dem bedachten Kloster lebten, aber auch eine etwaige Unterstützung, die der Kaufmann hier auf einer Handels- oder Pilgerfahrt erfahren hat. Dennoch ist das testamentarische Bedenken von Kirchen und Klöstern in einem ländlichen Gebiet ein starkes Indiz für die Herkunft des testierenden Bergenfahrers.

Wenn man eine allgemeingültige Aussage über die Herkunft der Bergenfahrer anstrebt, ist es ein großes Problem dass nur eine verhältnismäßig kleine Zahl von Testamenten überliefert ist. Selbst wenn die Zahl von 187 Testatoren mit einem Bezug zu Bergen zwischen 1307 und 1529 zunächst recht groß erscheint, umfasst sie dennoch nur einen kleinen Teil aller in diesem Zeitraum im Bergenhandel aktiv gewesener Kaufleute. Darüber hinaus handelte es sich bei ihnen fast ausschließlich um Lübecker. Angaben zu Kaufleuten aus anderen Städten und Regionen sind also nahezu unmöglich, so dass trotz des anzunehmenden großen Zuzugs aus dem niederdeutschen ländlichen Raum nach Bergen keine endgültige Aussage über die Herkunft der Bergenfahrer allgemein getroffen werden kann.⁶³

Die bisher herrschende Meinung, dass es nur wenige Bergenfahrer gab, denen ein Aufstieg in den Rat der Stadt Lübeck gelungen ist, da sie häufig als Kaufleute der ersten Generation nicht über die familiären Bindungen zu den ratsfähigen Familien in der Stadt verfügten, die den Zutritt zu den höchsten Ämtern der Stadt ermöglichten, ist unter Berücksichtigung der in den oben stehenden Abschnitten gemachten Aussagen nicht mehr zu halten. Stattdessen ist eine Entwicklung von einer im letzten Viertel des 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts hohes Prestige in der Stadt genießenden Korporation hin zu einem offensichtlichen Bedeutungsverlust im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts zu erkennen. Dieser Bedeutungsverlust vollzog sich gleichzeitig mit dem offiziellen Ende Lübecker Handels mit England.

Für die Herkunft der einzelnen im Bergenhandel aktiven Kaufleute ergaben sich aus dieser Entwicklung einschneidende Konsequenzen. Vor 1447 kann in fast der Hälfte der ausgewerteten Lübecker Bergenfahrertestamente

⁶³ Ein seit 1647 am Kontor geführtes Buch, in dem unter anderem die Herkunft der neu ans Kontor gekommenen Jungen und Gesellen verzeichnet wurde (AHL, Bgf., Nr. 692.), zeigt eine wesentlich größere Anbindung der Ankömmlinge an die Städte Lübeck, Bremen und Hamburg und deren direktes Umland. Allerdings kann die Situation in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts sowohl in Bergen als auch im Hinterland der Städte nur schwerlich mit der des Spätmittelalters verglichen werden, weshalb diese Quelle zur Relativierung der Brunschen Ergebnisse nicht herangezogen werden kann.

kein Hinweis auf eine auswärtige ländliche Herkunft eines Testators gefunden werden. Kombinieren wir diese Feststellung mit der Beobachtung, dass von 109 in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts geschriebenen Testamenten von Bergenfahrern nur 12 die Aussage beinhalten, der Testator habe kein Erbgut empfangen und sein gesamtes Vermögen nur durch seine eigene Arbeit erlangt,⁶⁴ können wir nicht länger davon ausgehen, dass bereits die im 14. und frühen 15. Jahrhundert im Bergenhandel aktiven Kaufleute zum größten Teil aus ärmeren ländlichen Gegenden gekommen seien. Stattdessen scheinen sie in dieser Zeit durchaus zu einem großen Teil zu Lübecker Familien gehört zu haben, deren Beziehungen zu ratsfähigen Familien und höchsten gesellschaftlichen Kreisen in der Travestadt außerordentlich gut gewesen sein müssen.⁶⁵ Erst in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, als der Bergenhandel aufgrund der Beendigung der lukrativen Bostonfahrten offenbar an Attraktivität verlor,⁶⁶ wurden mehr und mehr Jungen aus der in ländlichen Gebieten lebenden weiteren Verwandtschaft Lübecker Kaufleute nach Bergen geschickt und konnten nach ihrer Lehrzeit eigene Karrieren als Kaufleute starten. Das Wirkungsfeld war dann nicht mehr auf den Handel mit Bergen und Boston begrenzt. Vielmehr streuten die meisten Kaufleute ihr Risiko durch Investitionen auf unterschiedlichen Märkten und in unterschiedlichen Waren. Wie für die meisten anderen Fahrtrichtungsgemeinschaften konnte auch für die Lübecker Bergenfahrer nur in wenigen Fällen der Übergang des Geschäfts vom Vater auf den Sohn nachgewiesen werden.⁶⁷ Dies ist vermutlich aber vor allem der lückenhaften Überlieferung geschuldet. Es ist zu vermuten, dass die Söhne zumindest einen Teil ihres Geschäfts auch auf dem Bergener Markt, auf dem ihre Väter gute Kontakte und auch Abhängigkeitsverhältnisse mit den norwegischen Norderfahrern aufgebaut hatten, betrieben.

⁶⁴ Meyer, Gunnar, Solidarität innerhalb der Genossenschaft: die Lübecker Bergenfahrer des frühen 15. Jahrhunderts im Spiegel ihrer Testamente, in: Graßmann, Antjekanthrin, Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 191

⁶⁵ Siehe Kap. 3.1.1.

⁶⁶ Siehe Kap. 3.8.

⁶⁷ Lediglich für die Lübecker Flandernfahrer konnten bisher mehrere Familiendynastien nachgewiesen werden.

3.1.2 Wendische Seestädte ohne Lübeck

a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten

Für die wendischen Seestädte Stralsund und zum Teil auch Wismar und Rostock konnte Thomas Brück trotz der ungünstigen Quellenlage nachweisen, dass die Rolle der Bergenfahrerkompanien in diesen Städten ebenso wenig unbedeutend war, die Bruns für die Lübecker Bergenfahrer geltend gemacht hatte.

In Rostock waren die Bergenfahrer gemeinsam mit den in Oslo und Tönsberg aktiven Kaufleuten in der Korporation der Wikfahrer zusammengeschlossen.⁶⁸ Sie genossen großes Ansehen und waren eine der einflussreichsten Gruppen in der Stadt. Bis ins 16. Jahrhundert hinein konnten die Wikfahrer ihre herausragende Stellung behaupten. Die Verlagerung der Rostocker Handelsinteressen in Norwegen von Oslo nach Bergen zu Beginn dieses Jahrhunderts schlug sich auch auf die innere Struktur der Korporation nieder. Dennoch konnten die Bergenfahrer in Rostock trotz des Rückgangs im Handelsvolumen mit Norwegen ihre Stellung im sozialen Gefüge der Stadt behaupten.⁶⁹

Neben den Kaufleute-Kompanien gab es in Rostock zudem noch mehrere Schiffergesellschaften, die sich ebenfalls entsprechend der Hauptfahrtrichtungen organisierten. Unter dem Eindruck des stark zurückgegangenen Heringshandels von Falsterbo und Skanör aus schlossen sich unter anderem 1565/66 die Kaufmannskompanie der Schonenfahrer und die „Schiffer und Kaufleute“ der Bergenfahrer zu einer Gesellschaft zusammen, in der nach einiger Zeit keine Kaufleute mehr nachzuweisen sind.⁷⁰ Ob es sich bei der letztgenannten Gruppe um eine eigene Rostocker Bergenfahrerkompanie gehandelt hat, oder diese Schiffer und Kaufleute aus der Gesellschaft der Wikfahrer kamen, ist nicht geklärt. Sollte es aber 1565 tatsächlich eine Bergenfahrergesellschaft in Rostock gegeben haben, so muss die Frage gestellt werden, wann sich diese konstituierte und in welchem Verhältnis diese Gesellschaft im 16. Jahrhundert und möglicherweise bereits im 15. Jahrhundert

⁶⁸ Brück, *Bergenfahrer*, S. 137, Thierfelder, Hildegard (Hg.), *Rostock-Osloer Handelsbeziehungen im 16. Jahrhundert. Die Geschäftspapiere der Kaufleute Kron in Rostock und Bene in Oslo* (= *Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte*, Bd. 1), Weimar 1958, S. 8.

⁶⁹ Brück, *Bergenfahrer*, S. 155.

⁷⁰ Thierfelder, *Handelsbeziehungen*, S. 9, vgl. hierzu die andere Interpretation bei Brück, *Bergenfahrer*, S. 155.

zu den Wikfahrern stand. Diesem Problem ist in der Forschung bisher noch nicht nachgegangen worden.

Erste Belege für Bergenfahrer in Stralsund liegen bereits aus dem 14. Jahrhundert vor.⁷¹ Deutlich greifbar werden nach Norwegen handelnde Kaufleute in der Sundstadt im 15. Jahrhundert. Auch wenn ein Archiv der Kompanie, wie etwa das der Lübecker Bergenfahrer, nicht vorliegt, konnte mit Hilfe von Testamenten und dem *liber memorialis* der Stadt eine größere Anzahl von Bergenfahrern identifiziert werden.⁷² Für sie konnten nicht nur Beziehungen untereinander, sondern auch zu Lübecker Bergenfahrern nachgewiesen und sie konnten mit dem ertragreichen Bostonhandel, der mit der Bergenfahrt eng verknüpft war,⁷³ in Verbindung gebracht werden. Die Stralsunder Bergenfahrer rangierten nicht unter den am höchsten angesehenen Korporationen. Sie standen etwa auf einer Stufe mit den vermögenden Krämern, direkt unterhalb der reichen und einflussreichen Riga- und Schonenfahrer.⁷⁴ Dennoch sind sie durchaus als Vertreter der wohlhabenderen Kaufmannschaft zu bezeichnen. Noch im 17. Jahrhundert, als der Stockfischmarkt auf Bryggen nur noch ein Schatten des spätmittelalterlichen Glanzes war, kam dem Bergenhandel eine große Bedeutung für Stralsund zu.⁷⁵ Eine Besonderheit in Stralsund ist die Tatsache, dass sich die Bergenfahrerkompanie hier im Laufe des 15. Jahrhunderts nicht in eine eher wirtschaftlich geprägte Richtungsfahrerkompanie wandelte, wie dies in Rostock, Greifswald und Lübeck festzustellen ist. Stattdessen verharrte sie in den Strukturen des 14. Jahrhunderts und erscheint wesentlich stärker in Form der Bruderschaft, wie sie zu Beginn allen Richtungsfahrerkorporationen zu Eigen war.⁷⁶

Für Wismar, Rostock und Stralsund ist die Entstehung von Bergenfahrgemeinschaften für die Jahre um 1400 anzunehmen.⁷⁷ Die Bergenfahrerkompanie in Lübeck ist bereits für das späte 14. Jahrhundert belegt, weshalb davon ausgegangen wird, dass die Travestadt eine gewichtige Rolle in der Etablierung der Bergenfahrerkorporationen in den anderen Städten gespielt

⁷¹ Brück, Bergenfahrer, S. 140.

⁷² Ebd., S. 140-143, 149-154.

⁷³ Siehe Kapitel 3.8.

⁷⁴ Brück, Bergenfahrer, S. 154.

⁷⁵ Ebd., S. 156.

⁷⁶ Brück, Bergenfahrer, S. 148.

⁷⁷ Ebd., S. 147.

hat.⁷⁸ Bei allen Bergenfahrer-Korporationen in den wendischen Seestädten ist eine enge Verbindung zum Kult des heiligen Olaf erkennbar, der der Schutzheilige der Bergenfahrer wurde. Hier wird ebenfalls eine Vorbildrolle Lübecks vermutet.⁷⁹

Dennoch konnten sich die einzelnen Korporationen sehr unterschiedlich in den Rahmen der städtischen Gesellschaft einfügen. Während es den Rostocker Bergenfahrern gelang, eine herausragende Stellung innerhalb der angesehenen Kaufmannsgruppen zu erringen, lag das Ansehen der Stralsunder Korporation, wenngleich hoch, doch unter dem der Schonen- und Riga-fahrer.⁸⁰ Die generelle Behauptung, dass die Bergenfahrt wenig Chancen für einen sozialen Aufstieg geboten hätte,⁸¹ muss nach der Untersuchung der Bedeutung der Bergenfahrer in Lübeck und den wendischen Seestädten zurückgewiesen werden.

b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen

Lübeck war nicht die einzige Hansestadt, die ihre Interessen auf Bryggen bestmöglich zu vertreten suchte. Wismar, Rostock und Stralsund hatten einen recht großen Anteil am Gesamthandel, verglichen mit den übrigen am Kontor aktiven Städten.⁸² Gemeinsam mit Lübeck, Greifswald, Riga und den Deutschen in Visby erscheinen sie erstmals 1285 im Zusammenhang mit Streitigkeiten mit dem norwegischen König.⁸³ 1294 wurden all diesen Städten umfangreiche Privilegien für den Handel im Königreich erteilt.⁸⁴ Kaufleute aus den wendischen Seestädten scheinen sich also schon frühzeitig im Bergenhandel etabliert zu haben.

Es ist schwierig, anhand der Quellen genaue Aussagen über den Einfluss der Kaufleute aus den wendischen Städten außer Lübeck am Kontor zu treffen. Es wird aber deutlich, dass sie von den Lübeckern als wichtigste Partner angesehen wurden. Die Bergenfahrer der Travestadt nahmen häufig

⁷⁸ Ebd., S. 147f., Friedland, Klaus, St. Olaf als Schutzpatron nordeuropäischer Kaufleute, in: Ders., Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, NF, Bd. 42), Köln u.a. 1995, S. 272f.

⁷⁹ Brück, Bergenfahrer, S. 147.

⁸⁰ Für Wismar konnten entsprechende Angaben weder aus der Literatur noch aus den eingesehenen Quellen erschlossen werden.

⁸¹ Wernicke, Fahrtrichtungsgenossenschaften, S. 132.

⁸² Ebd., S. 76-105; Helle, Bergen, S. 749.

⁸³ HUB I, Nr. 993.

⁸⁴ DN V, Nr. 23, hinzu kamen hier noch Anklam, Stavoren und Stettin.

Kontakt zu den anderen wendischen Städten auf, wenn es um Fragen der Ordnung und Sicherheit am Kontor oder im Handel mit Norwegen generell ging. Sehr deutlich geht dies unter anderem aus einem Schreiben Lübecks an den Rat der Stadt Rostock aus dem Jahr 1365 hervor, in dem der Lübecker Rat Instruktionen für die wendischen Seestädte bezüglich einer Anfrage der Kaufleute zu Bergen erteilte.⁸⁵ Im Jahre 1458 erließen die vier Seestädte eine Verordnung für den Handel und das Verhalten in Bergen.⁸⁶ Diese galt für alle Kaufleute am Kontor, auch für jene, die nicht aus einer wendischen Stadt kamen.

Auch in der inneren Verwaltung des Kontors spielten Kaufleute aus den wendischen Seestädten eine wichtige Rolle. Ausgehend von ihrem Handelsumfang in Bergen werden ihnen zahlreiche Häuser auf Bryggen gehört haben. Im Rahmen der Nachbarschaftsversammlungen hatten sie somit großen Einfluss auf Entscheidungen, die die einzelnen Höfe betrafen und mit hoher Wahrscheinlichkeit stellten sie auch mehrere Vertreter der Höfe in der kleinen Kaufmannsversammlung.⁸⁷ Für einen von ihnen, den späteren Wismarer Ratsherrn Johan Krevet, ist eine Tätigkeit als Ältermann des Kontors in Bergen nachweisbar.⁸⁸ Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass weitere der bisher nicht näher identifizierten Älterleute aus einer der wendischen Städte stammten.

Ebenso wie beim politischen Einfluss am Kontor können für den eigentlichen Bergenhandel Wismars, Rostocks und Stralsunds nur sehr wenige Quellen ausgewertet werden. Dennoch ergibt sich aus diesen das Bild eines gut funktionierenden Handels, der in seinem Umfang geringer als der Lübecker, aber nicht unbedeutend war.⁸⁹

Rostock scheint dabei die bedeutendste der drei Städte gewesen zu sein. Wie auch aus Lübeck wurden hauptsächlich Mehl, Malz und Bier nach Bergen ausgeführt.⁹⁰ Auch wenn eine genauere Aussage über Warenmengen und -arten, die von Rostock nach Bergen und in entgegen gesetzter Richtung transportiert worden sind, nicht möglich ist, kann doch ein reger Schiffsverkehr aus der Hansestadt nach Norwegen, sowohl nach Bergen als auch nach Oslo und Tönsberg, nachgewiesen werden.⁹¹ In einer Rechnung

⁸⁵ HR I, 1, Nr. 358.

⁸⁶ AHL, Bgf., Nr. 396.

⁸⁷ Zu Organisation und Struktur des Bergener Kontors: Burkhardt, Hansekontor, S. 26-70.

⁸⁸ Burkhardt, Hansekontor, S. 108f.

⁸⁹ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 85-91.

⁹⁰ Ebd., S. 87, Tab. II.15.

⁹¹ Thierfelder, Handelsbeziehungen, S. 2f.

aus Rostock von 1385⁹² wird *bergernisch* genauso erwähnt wie in zweien aus den Jahren 1416/17.⁹³ Im Jahre 1404 wurde zudem ein Schiff auf dem Weg von Rostock nach Bergen von Engländern aufgebracht.⁹⁴ Auch am Handel mit dem englischen Boston, der zu einem großen Teil über das Kontor in Bergen geführt wurde, sind Rostocker Kaufleute beteiligt gewesen. 1393 klagten Rostocker Bürger, dass ihr Schiff auf dem Weg von Bergen nach England überfallen und ausgeraubt worden war.⁹⁵ Einer der betroffenen Männer, Johan Pape, ist in den Bostoner Zollrollen zwischen 1378 und 1408 sechzehn Mal als Importeur von Fischprodukten registriert.⁹⁶ Um 1400 gerieten die Rostocker Kaufleute Hinrik Kruse und Gotschalk Morsel mit dem Kontor in Bergen und der Faktorei in Boston in Konflikt.⁹⁷ Weitere Rostocker sind in den Bostoner Zollrollen des späten 14. und frühen 15. Jahrhunderts nachweisbar.⁹⁸ Weitere zahlreiche Belege für Handelsschiffahrt zwischen den beiden Städten finden sich für die Zeit zwischen 1430 und 1510.⁹⁹ Zwischen 1518 und 1521 erreichten zudem fast genauso viele Rostocker Schiffe Bergen wie Lübecker, deutlich mehr als aus allen anderen Städten.¹⁰⁰ Seinen Höhepunkt erreichte der Rostocker Bergen- und Wikhandel in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts,¹⁰¹ doch auch am Ende des 16. Jahrhunderts war Norwegen noch der wichtigste Handelspartner der Seestadt.¹⁰² Die große Anzahl Rostocker Schiffe, die in den ersten überlieferten Zollrollen aus Bergen 1518 - 1521 verzeichnet sind,¹⁰³ belegt, dass Kaufleute der Stadt eine der wichtigsten Gruppen am Bergener Stockfischmarkt stellten. Es ist allerdings nicht ohne weiteres möglich, aus den letztgenannten Zolllisten auf Verhältnisse in der Rostocker Bergenfahrt am Ende des 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts zu schließen, da es im 16. Jahrhundert zu einer deutlichen Verschiebung des Schwerpunkts der Rostocker Norwegenfahrt von Oslo nach Bergen kam. Am Ende des 16. Jahr-

⁹² MUB XX, Nr. 11661.

⁹³ HR I, 6, Nr. 254, 291.

⁹⁴ DN XIX, Nr. 665 § 15.

⁹⁵ MUB XXII, Nr. 12557, 12561.

⁹⁶ Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang III, Nr. 17.

⁹⁷ HUB V, Nr. 456.

⁹⁸ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 118, Tab. II.27.

⁹⁹ Nedkvitne, Utenrikshandel, Tab. II. 2, II. 3, II.15 und S. 87, FN 98.

¹⁰⁰ 1518: 21, 1519: 19, 1520: 11, 1521: 22, Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 70, Tab. III, vgl. Bruns, Bergenfahrer, S. XLV-XC.

¹⁰¹ Thierfelder, Handelsbeziehungen, S. 8.

¹⁰² Christlieb, Marie, Rostocks Seeschiffahrt und Warenhandel um 1600, Rostock 1934, S. 28

¹⁰³ 1518: 9, 1519: 14, 1520: 11, 1521: 11, Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 70, Tab. II.2.

hunderts hatte Bergen Oslo als wichtigstes Ziel Rostocker Kaufleute in Norwegen eindeutig den Rang abgelassen.¹⁰⁴ Ob die im zwischen 1586 und 1605 erstellten Rostocker Seebriefsregister erwähnten anderen südnorwegischen Anlaufhäfen Rostocker Schiffer, wie etwa Harmensund, Langesund, Listerlen, Lysekil und Moldesund,¹⁰⁵ bereits im 14. und 15. Jahrhundert im Warenverkehr zwischen Norwegen und der Hansestadt eine Rolle spielten, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden.

Mit einigem Abstand in der Bedeutung am Kontor in Bergen folgte Wismar. Auch für diese Stadt können über das gesamte Mittelalter hin regelmäßige Verbindungen zum Bergener Stockfischmarkt rekonstruiert werden.¹⁰⁶ Soweit die Quellen eine solche Aussage zulassen, scheint von Wismar verhältnismäßig viel Bier ausgeführt worden zu sein, verglichen mit dem größeren Anteil von Mehl im Handel von Lübeck und Rostock.

Wie für Lübecker so kann auch für Wismarer und Rostocker Kaufleute der Nachweis erbracht werden, dass sie Bergenhandel auch von anderen Städten aus betrieben haben. Wismarer transportierten Waren von Rostock und Lübeck aus¹⁰⁷ und 1411 wurde ein nach Bergen fahrendes Danziger Schiff mit Waren Rostocker Kaufleute an Bord vor Lindesnes aufgebracht.¹⁰⁸

Besonders kritisch war die Lage in Bergen für die Kaufleute aus Wismar und Rostock in den Jahren zwischen 1393 und 1410. Beide Städte wurden der Zusammenarbeit mit den Vitalienbrüdern, die 1393 Bergen geplündert hatten, für schuldig befunden und vom Genuss der hansischen Privilegien in Norwegen ausgeschlossen.¹⁰⁹ Es verwundert kaum, ausgerechnet in dieser Zeit Belege für Handelsfahrten Lübecker Kaufleute von diesen beiden Städten aus nach Bergen zu finden.¹¹⁰ Im Laufe des 15. Jahrhunderts scheinen Rostocker und Wismarer Bergenfahrer aber verloren gegangenes Terrain wieder gut gemacht zu haben. Dies belegen jedenfalls die Zahlen der Bergen zwischen 1518 und 1521 aus den beiden Städten anlaufenden Schiffe.¹¹¹

Angaben zum Stralsunder Bergenhandel sind noch schwerer zu finden, als für die anderen wendischen Seestädte. 1420 und 1423 wurde Mehl aus

¹⁰⁴ Christlieb, Rostock, S. 37, 101-119

¹⁰⁵ Ebd., S. 101-119.

¹⁰⁶ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 85f.

¹⁰⁷ Ebd, S. 86.

¹⁰⁸ HR I, 6, Nr. 76, 77.

¹⁰⁹ HR I, 4, Nr. 541 § 20, 22, Nr. 542 § 4, 5, Nr. 191ff., Nr. 318, Nr. 720 § 14, Nr. 721.

¹¹⁰ DN XIX, Nr. 665 § 12, 15.

¹¹¹ Vgl. oben; Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 70, Tab. II.1.

der Sundstadt nach Bergen verschifft,¹¹² 1404 kam aus der Gegenrichtung eine Ladung Bergerfisch in die Stadt.¹¹³ Über das gesamte 15. Jahrhundert verteilt finden sich immer wieder Belege für Stralsunder Bergenfahrt und auch beim Beschluss von Regelungen für das Kontor im Jahre 1458 wirkte die Stadt mit, doch scheint der Bergenhandel von Stralsund aus wesentlich geringeren Umfang gehabt zu haben, als es in den anderen wendischen Seestädten der Fall war. Zwischen 1518 und 1521 erreichten insgesamt nur 10 Stralsunder Schiffe Bergen, weniger als aus jeder der Städte Lübeck, Rostock und Wismar jährlich einliefen.¹¹⁴

3.1.3 Pommersche Städte

a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten

In Greifswald waren die Bergenfahrer, wie in Rostock, eine der einflussreichsten Gruppen in der Stadt. Brück zufolge waren sie noch vor den Schonenfahrern die bedeutendste berufsständische Gruppe überhaupt.¹¹⁵ Erstmals wurde die Bergenfahrerkompanie in der Stadt 1435 unter dem Namen *de bergher kumpanye* erwähnt. Ihre Entstehung wird aber bereits für die Zeit um 1400 angenommen.¹¹⁶ Für 1454 sind die Namen der ersten bekannten Vorsteher der Genossenschaft überliefert. Heinrich Krukow und Nikolaus Smiterlow begleiteten in diesem Jahr dieses Amt. Beide wurden später zu Ratsherren in Greifswald ernannt, Smiterlow gelang es sogar, bis zum Bürgermeister aufzusteigen.¹¹⁷ Ein Zeichen für die Bedeutung der Bergenfahrerkompanie in der Stadt war die Wahl ihres Schutzheiligen. Für Bergenfahrergenossenschaften eher unüblich war dies hier der Heilige Georg, dem insbesondere in den preußischen Städten Gilden als Korporationen der Oberschicht gewidmet waren. Noch im Jahre 1600, als der hansische Handel in Bergen schon deutlich geringere Bedeutung hatte als im Spätmittelalter, waren 10 von 17 Ratsherren Greifswalds Mitglieder der Bergenfahrer-

¹¹² HR I, 7, Nr. 264, SLM III, Nr. 55.

¹¹³ DN XIX, Nr. 664 § 19.

¹¹⁴ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 70, Tab. II.1.

¹¹⁵ Brück, Bergenfahrer, S. 137.

¹¹⁶ Brück, Bergenfahrer, S. 147.

¹¹⁷ Ebd., S. 138.

kompanie. Aus anderen pommerschen Städten sind trotz deren belegter Beteiligung am Bergenhandel keine Bergenfahrerkorporationen bekannt.

b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen

Kaufleute aus verschiedenen pommerschen Städten waren im Stockfischhandel aktiv. Neben dem Engagement von Kolberger¹¹⁸ und Stettiner¹¹⁹ Bürgern wurden Händler aus Anklam in den Quellen genannt, so unter anderem in dem bereits erwähnten Privileg von 1294.¹²⁰ Dass sie auch tatsächlich in Norwegen aktiv waren, geht aus einer Auseinandersetzung von 1420 hervor, in der die Anklamer Bürger Johannes Bentzin, Ratsherr der Stadt, und Hirnicus Warzin beschuldigt wurden, Gut nach Stralsund eingeführt zu haben, das sie nördlich von Bergen gehandelt hätten.¹²¹ Die Anklamer weigerten sich, auf der für diesen Fall zuständig erklärten Tagfahrt zu erscheinen und wandten sich stattdessen an den Landesherrn. Über den Ausgang des Streits sind keine Informationen erhalten.

Eigenartigerweise schweigen sich die Quellen über Greifswalder Kaufleute am Kontor in Bergen im Spätmittelalter aus. Kein einziger Kaufmann dieser Stadt konnte im Bergenhandel nachgewiesen werden, was im krassen Widerspruch zu der bedeutenden Stellung, die die Bergenfahrer im sozialen und politischen Gefüge Greifswalds einnahmen, steht.

3.1.4 Preußische Städte und Deutscher Orden

a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten

Obwohl ein Bergenhandel auch für preußische Kaufleute nachweisbar ist, scheint er für den Handel der Städte keine herausragende Rolle gespielt zu haben. Es gibt keine Anzeichen für die Existenz einer Bergenfahrerkorporation in einer der preußischen Städte.¹²² Die Kaufleute, allen voran Danziger, die im Bergengeschäft tätig waren, werden die Geschäfte mit Bergen nur als Nebenerwerb zu ihren anderen Handelsaktivitäten betrieben haben. Ihre

¹¹⁸ 1383: HR I, 2, Nr. 348, Diderik Luskow, Johann Waterhove, Tydeman Block.

¹¹⁹ 1491: AHL, NStB. 1491 Nat. Marie.

¹²⁰ DN V, Nr. 23.

¹²¹ HR I, 7, Nr. 263 § 4, 264, 265.

¹²² Hirsch, Theodor, Handels- und Gewerbegeschichte Danzigs unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Leipzig 1858, S. 153f.

Beteiligung am sozialen Leben und den politischen Entscheidungsprozessen der Rechtstadt, in der die meisten der Danziger Fernhändler lebten,¹²³ war weit mehr von den Interessen der Kaufleute in für Danzig wichtigeren Handelsgebieten und Märkten, wie etwa England, gesteuert als vom Bergenhandel. Sowohl im Eigenverständnis als auch in der Wahrnehmung durch die Umwelt sind sie vermutlich nicht spezifisch als Bergenfahrer betrachtet worden.

Auch für den Bergenhandel des Deutschen Ordens gibt es nur sehr wenige Anhaltspunkte. Wir wissen, dass Jacob Randow in den Jahren 1438/39 im Auftrag des Großschäffers der Marienburg Handel mit Mehl und Malz in Bergen betrieben und darüber keine Abrechnung vorgelegt hat.¹²⁴ Zudem geriet Claws Rodow, ein Diener des Schäffers des Hochmeisters Michael Küchmeister 1415 unfreiwillig in Probleme in Bergen. Er hatte in Roskilde fünf Sack Wolle auf das für Flandern bestimmte Schiff des Hermann Duker gefrachtet. Der Schiffer fuhr aber stattdessen nach Bergen, wo Rodows Wolle beschlagnahmt wurde.¹²⁵ Die Rechnungen der Schäffer von Marienburg und Königsberg geben an einigen Stellen Auskunft über einen direkten Handel des Deutschen Ordens in Bergen. Für das Jahr 1400 ist belegt, dass der Schäffer von Königsberg Stockfisch in Bergen besessen hat.¹²⁶ 1399 rechnete der Schäffer von Marienburg 5 Mark für Stockfisch ab,¹²⁷ der aber nicht notwendiger Weise aus Bergen gestammt haben muss. Im Jahr 1400 verzeichnete der Marienburger Schäffer eine Schuld in Bergen in seinen Rechnungen,¹²⁸ und für 1404 und 1428 ist vermerkt, dass *Dytmar Wyttenborg czu Bergen in Norwegen tenetur 20 Engelische nobeln, die im Heinrich Cunradsson vorborget hat, und schoppher Johan Cunradsson sal is usrichten*.¹²⁹ Desweiteren erfahren wir, dass von der Großschäfferei Marienburg im Jahr 1406 im Schiff des Hans Lamsieden 12 Last und 7 Lispfund Mehl zu einem Gesamtwert von 54 mk. 1 fr. nach Bergen verschifft wurde.¹³⁰ Auch von diesem Geschäft fehlte 1428 noch die Abrechnung des Schiffers. Zudem verlor die Großschäfferei im Jahre 1408 einen vierten beziehungsweise einen achten

¹²³ Ebd., S. 23f.

¹²⁴ HUB VII, Nr. 415.

¹²⁵ HUB VI, Nr. 32.

¹²⁶ Sattler, Handelsrechnungen, S. XXX.

¹²⁷ Ebd., S. 8.

¹²⁸ Ebd., S. 11.

¹²⁹ Ebd., S. 24, 78.

¹³⁰ Ebd., S. 78.

Teil an Schiffen, die vor Norwegen untergegangen waren.¹³¹ Ob die Schiffe mit Ladung nach Bergen unterwegs waren, geht aus dem Vermerk allerdings nicht hervor.

Für die Königsberger Großschäfferei liegen uns Auskünfte des flandrischen Liegers Johannes Plige aus seiner Abrechnung vor, dass er im Jahre 1391 zwei Geschäfte in Bergen getätigt habe.¹³² Aus den Informationen geht nicht klar hervor, ob es sich hierbei um das norwegische Bergen gehandelt hat. Es ist ebenso möglich, dass die hier beschriebenen Geschäfte in Bergen op Zoom abgeschlossen wurden.

Der deutsche Orden scheint also um die Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert ein gewisses Interesse am Handel mit Bergenfisch gehabt zu haben. Ob der Eigenhandel in Bergen aber über die eher sporadisch erscheinenden Geschäfte, über die wir aus den Quellen informiert werden, hinausging, bleibt unklar. Da ein Großteil des Stockfischkaufs des Ordens und der Verschiffung von Mehl nach Bergen über Danzig abgewickelt wurde,¹³³ liegt die Vermutung nahe, dass sich der Orden vor allem Mittelsmännern bediente. Möglicherweise ist ein Teil des von den Schäffereien erworbenen norwegischen Stockfischs auch in Lübeck oder anderen Hansestädten und nicht direkt in Bergen gekauft worden.

b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen

Der Handel preußischer Kaufleute in Bergen war von relativ geringer Bedeutung. Neben Danzigern sind nur Kaufleute aus Elbing¹³⁴ im Bergenhandel nachweisbar. Dies mag zum einen mit der dominierenden Position der wendischen Städte in Bergen und deren Versuchen, Konkurrenz vom Kontor fernzuhalten, zusammenhängen, andererseits könnte ein Grund darin liegen, dass Stock- und Klippfisch in Preußen selbst hergestellt wurden.¹³⁵ Auch der Bedarf an Trockenfisch im potentiellen Abnehmergebiet im Hinterland der preußischen Städte dürfte deutlich geringer gewesen sein als im Falle Lübecks.

¹³¹ Ebd., S. 96.

¹³² Sattler, Handelsrechnungen, S. 441f.

¹³³ Ebd., S. XVII.

¹³⁴ 1393: HR I, 4, Nr. 153 § 6, Nr. 154 § 10.

¹³⁵ HR I, 4, Nr. 282 § 7, HUB XI, Nr. 103, 279; siehe auch: Fischer, Gerhard, Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte. 1470-1650, Leipzig 1978, S. 62.

Dennoch sind für das späte 14. und die erste Hälfte des 15. Jahrhunderts mehrere Dokumente überliefert, die ein reges Interesse der preußischen Städte, allen voran Danzig, am Bergenhandel belegen. Nach der Beendigung der hansischen Blockade Norwegens beeilten sich die Ratssendeboten Thorns und Kulms, Danzig von der Freigabe des Handels nach Bergen acht Tage vor St. Martini 1369 zu unterrichten.¹³⁶ Im Jahre 1377 beriet eine Tagfahrt der preußischen Städte über den vom Kontor erhobenen Schoß¹³⁷ und zwei Jahre später beschwerten sich preußische Schiffer und Kaufleute gegen durch den Kaufmann in Bergen verübte Repressalien.¹³⁸ In dieser Zeit ist mit Hermen von Hameln auch der erste Danziger Kaufmann zumindest im Bostonhandel namentlich greifbar.¹³⁹ Die nächsten umfangreichen Berichte über das Interesse der preußischen Städte und des Deutschen Ordens am Bergenhandel stammen aus dem letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts. Für 1393 erfahren wir, dass ein Schiff von Bergen nach Preußen durch die Dänen gestoppt wurde.¹⁴⁰ Vermutlich im Zusammenhang mit der Gefährdung der Schifffahrt durch die Vitalienbrüder wurde am 16.5.1398 auf einer Versammlung in Marienburg ein allgemeines Verbot der Fahrt durch den Öresund und nach Bergen erlassen.¹⁴¹ Die besondere Nennung Bergens legt die Vermutung nahe, dass Handelsverbindungen preußischer Kaufleute und Schiffer mit der norwegischen Stadt als normal angesehen wurden. Bereits am 24.6.1398 wurde der Beschluss auf einer Tagfahrt in Danzig dahingehend revidiert, dass sich alle Kaufleute auf Handelsfahrt nach Westen, mit Ausnahme der Fahrt nach Bergen und Schottland, die offenbar völlig freigegeben worden war, einem Konvoi anschließen sollten.¹⁴² Im darauf folgenden Jahr berieten die preußischen Städte erneut Fragen der Bergenfahrt. Diesmal entschieden sie bezüglich einer Bitten des Kontors, einen Schoß bis zur Deckung von dem Gemeinen Kaufmann entstandenen Kosten in Höhe von 350 Nobeln erheben zu dürfen, dass diese Kosten vom Kaufmann in Bergen zu übernehmen seien.¹⁴³ Diese Formulierung kann als stillschweigende Genehmigung einer Schoßerhebung am Kontor aufgefasst werden.

¹³⁶ HR I, 3, Nr. 32.

¹³⁷ HR I, 2, Nr. 147 § 4.

¹³⁸ HR I, 2, Nr. 177.

¹³⁹ Jenks, England, Bd. 3, S. 901.

¹⁴⁰ HR I, 3, Nr. 153 § 6, HR I, 3, Nr. 154 § 10.

¹⁴¹ HR I, 3, Nr. 469 § 6.

¹⁴² HR I, 3, Nr. 474 § 1.

¹⁴³ HR I, 3, Nr. 483 § 5, HR I, 3, Nr. 539 § 4.

Aus den Jahren 1401 bis 1403 sind mehrere Dokumente zum Fall eines Schiffsraubes erhalten, die nicht nur das Verhältnis zwischen wendischen Bergenfahrern und preußischen Kaufleuten beleuchten, sondern auch ein anschauliches Beispiel innerhansischer Diplomatie und Entscheidungsprozesse liefern. Am 1. September 1401 klagten die Danziger Kaufleute Arnd Rogge und Hannus Krukeman auf einer Versammlung der preußischen Städte in Marienburg, dass die Bergenfahrer, die ein den beiden von Seeräubern geraubtes Schiff erobert hatten, die Herausgabe von Schiff und Gütern verweigerten.¹⁴⁴ Am 23. September beschloss die Versammlung, Lübeck aufzufordern, den Kaufmann in Bergen zur Herausgabe der Güter zu veranlassen.¹⁴⁵ Daraufhin forderte man am 30. Dezember Danzig auf, in dieser Sache einen Brief an Lübeck zu senden.¹⁴⁶ Offenbar hatten die preußischen Städte in der Zwischenzeit auch direkt Kontakt zum Bergener Kontor aufgenommen, denn nach einer Diskussion des Vorfalls auf einer Tagfahrt in Marienburg am 8. März 1402¹⁴⁷ benachrichtigten die preußischen Städte Lübeck, dass der Kaufmann in Bergen eine offizielle Rechtsentscheidung in diesem Falle wünsche.¹⁴⁸ Am 2. April erließen die preußischen Städte Instruktionen für ihre Sendboten zur Tagfahrt der Hansestädte. Sie sollten unter anderem über den Schaden sprechen, den Kaufleute aus Thorn und Danzig durch den Kaufmann in Bergen erlitten hatten.¹⁴⁹ Es scheinen also noch mehr als die beiden oben genannten Kaufleute Waren an Bord des besagten Schiffes gehabt zu haben. Der Lübecker Rat hat sich offenbar der Bitte nach einer offiziellen Rechtsentscheidung angenommen, denn am 5. November 1402 übermittelte er den preußischen Städten ein Vergleichsangebot, demzufolge die Güter zur Hälfte den Kaufleuten zurückgegeben, zur Hälfte aber im Besitz des Kaufmanns in Bergen verbleiben sollten.¹⁵⁰ Am 8. März 1403 unterzeichneten die Sendboten der preußischen Städte ein Schreiben an das Kontor in Bergen, in dem mitgeteilt wurde, dass die Städte auf das Vergleichsangebot eingehen würden.¹⁵¹

Auch in den folgenden Jahrzehnten waren die preußischen Städte an den Vorgängen in Bergen und den Gewässern vor der Stadt interessiert. So

¹⁴⁴ HR I, 4, Nr. 31 § 1.

¹⁴⁵ HR I, 4, Nr. 36 § 4.

¹⁴⁶ HR I, 4, Nr. 57 § 3.

¹⁴⁷ HR I, 4, Nr. 71 § 13.

¹⁴⁸ HR I, 4, Nr. 73.

¹⁴⁹ HR I, 4, Nr. 74 § 11.

¹⁵⁰ HR I, 4, Nr. 109.

¹⁵¹ HR I, 4, Nr. 118 § 7.

sandte im Jahre 1412 das Kontor in Brügge eine Warnung vor Kaperern an die Städte und berichtete vom Verlust eines Schiffes des Danziger Schiffers Klaus Belekow durch Schiffsraub vor Norwegen.¹⁵² Im Jahre 1427 berichtete Berthold Hunynghusen von der Tagfahrt der preußischen Städte an Reval, dass der Kaufmann in Bergen die Stadt Bergen eingenommen und von Hamburg Unterstützung erhalten habe.¹⁵³ Fahrten Danziger Schiffer von Bergen aus können für die 1430er Jahre belegt werden. Im Jahr 1432 gehörten Teile der Ladung des nach Bergen gefahrenen Schiffes des Hinrik Lissow den Danziger Kaufleuten Hans Malchin und Hans Muser.¹⁵⁴ Die Fahrt stand unter keinem guten Stern. Aus einer Klageschrift weiterer neun Danziger Kaufleute von 1433 geht hervor, dass Lissows Schiff ebenso wie diejenigen der Schiffer Austin Dukir und Siewert Crouwel einem Angriff der Vitalienbrüder zum Opfer gefallen waren. Die Kaufleute beschuldigten die Schiffer, die Kaufleute und Waren vor Bergen an die Seeräuber verraten und ihnen die Güter ausgeliefert zu haben.¹⁵⁵ In einer 1434 ausgefertigten Schadensliste Danzigs wurde ein Schiff verzeichnet, das auf dem Weg von Bergen vor Dänemark gestrandet war.¹⁵⁶ Im selben Jahr soll Danziger Kaufleute durch Übergriffe von Engländern aus Boston, Lynn und Newcastle in Bergen ein Gesamtschaden von 8030 Nobeln entstanden sein¹⁵⁷ und 1436 richtete sich Danzig mit einem Gesuch an Lübeck, bei der Aufklärung des Falles von sechs Danziger Schiffen, die angeblich trotz der Blockade Englands mit Fisch von Bergen nach Boston gefahren wären und von dort Tuch nach Lübeck transportiert hätten, behilflich zu sein.¹⁵⁸ Im Jahre 1439 verlor der Danziger Hinrik Vorrad 15.000 *bergervische*, da das Schiff des Bertold Burammer, auf dem die Ware transportiert worden war, von Holländern aufgebracht worden war,¹⁵⁹ und im darauf folgenden Jahr büßte der Danziger Stadtschreiber Nicolaus Wrecht auf einem ebenfalls von Holländern gekaperten, von Aalborg nach Bergen fahrenden Schiff Mehl, Malz, Safran, Pfeffer und Leinwand sowie Sendegut des Ulrich Slingeman im Wert von 132 ½ lb. grote ein.¹⁶⁰ Ebenfalls im Jahre 1440 brachten Holländer das von

¹⁵² HR I, 4, Nr. 76f.

¹⁵³ HR I, 8, Nr. 181.

¹⁵⁴ HUB VI, Nr. 1075.

¹⁵⁵ HUB VI, Nr. 1071.

¹⁵⁶ HR II, 1, Nr. 381 § 34.

¹⁵⁷ HR II, 1, Nr. 385 § 11.

¹⁵⁸ HR II, 2, Nr. 87.

¹⁵⁹ HUB VII, Nr. 767 § 125.

¹⁶⁰ HUB VII, Nr. 767 § 48.

Bergen kommende Schiff des Jacob Mewes auf. Auf ihm hatte der Danziger Hans Zandow 200 *lotwisch*, 1 *deker berczhude*, 1 1/2 *deker ossenbude unde 12 deker kalffvulle* im Wert von 5 lb. 5 s. grote geladen.¹⁶¹ Von Hinrik Lissow hören wir zudem in einem anderen Zusammenhang. In den Jahren vor 1440 soll er laut einer Klage der Norweger gegen den Kaufmann in Bergen einen Nordefahrer bedroht haben, um dessen Fische zu erhalten. Kurze Zeit später sei der Fischer tot im Meer gefunden worden und Lissow habe sich dessen Fische angeeignet.¹⁶² Letztmalig findet sich eine namentliche Erwähnung eines Danziger Kaufmanns im Zusammenhang mit dem Bergenhandel im Jahr 1441. Niclas Wagener hatte auf einer Bergenfahrt dem Ludeke Gildehusen ein Darlehen über 60 mk. lub. gegeben. Niclas' Bruder Pawel verklagte Ludeke am 13. Mai 1441 auf Rückzahlung der Schuld.¹⁶³ Doch der preußische Bergenhandel war offensichtlich auch danach noch im Gange, denn 1449 erhielt Danzig vom Kontor in Brügge eine Warnung, dass die Engländer mit 18 oder 20 schweren Schiffen vor Bergen lägen, um den Gemeinen Kaufmann zu schädigen.¹⁶⁴ In dieser Zeit war das preußische Interesse am Handel mit Bergen allerdings offenbar bereits deutlich abgekühlt. 1450/51 tauchen Lübecker Bergenfahrer in den Rezessen der Versammlungen zu Marienburg nur noch auf, weil sie ein Schiff englischer Gesandter nach Preußen geraubt und dann nach Bergen gebracht hatten.¹⁶⁵ Nach 1456 finden sich keine Anhaltspunkte mehr, die für eine direkte Beteiligung von preußischen Kaufleuten im Handel mit Bergen sprechen.

3.1.5 Livländische Städte

a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten

Da für die livländischen Städte keine aktive Bergenfahrt nachgewiesen werden konnte, ist es nicht verwunderlich, dass sich auch keine Spuren von Bergenfahrervereinigungen finden. Sollte es vereinzelt Kaufleute aus diesen Städten gegeben haben, die sich im Bergenhandel engagierten, werden sie

¹⁶¹ HUB VII, Nr. 767 § 29.

¹⁶² HUB VII, Nr. 543.

¹⁶³ HUB VII, Nr. 689.

¹⁶⁴ HR II, 3, Nr. 535.

¹⁶⁵ SSRPR IV, S. 656f, HR II, 3, Nr. 653 § 5, HR II, 3, Nr. 691, HR II, 3, Nr. 701.

sich trotz allem nicht in erster Linie über dieses Handelsziel definiert haben und somit Mitglieder anderer Korporationen gewesen sein.

b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen

Für die Beteiligung livländischer Kaufleute am Handel im Bergener Kontor fanden sich wie gesagt keine Belege. Neben der bereits erwähnten Mitteilung an Reval über die Eroberung Bergens durch die Bergenfahrer im Jahre 1427¹⁶⁶ sind nur zwei Beschlüsse wegen mangelnder Verpackung des Bergenfisches von 1458¹⁶⁷ und der Wrake des Bergener Rotschers und Ores von 1461¹⁶⁸ überliefert. Beide Dokumente zeigen zwar, dass Bergenfisch seinen Weg auch nach Livland gefunden hat, doch auf eine direkte Handelsbeziehung livländischer Händler mit Bergen und Aktivitäten dieser Kaufleute am Kontor kann aus ihnen nicht geschlossen werden.

Unklar bleibt, inwiefern aus der Nennung Rigas neben mehreren anderen Städten im Zusammenhang mit einer Streitigkeit mit dem norwegischen König 1285¹⁶⁹ und der Erteilung des umfangreichen Privileges für den Bergenhandel 1294¹⁷⁰ auch für diese Stadt auf eine aktive Beteiligung livländischer Kaufleute an der Bergenfahrt geschlossen werden kann. Es scheint sehr wahrscheinlich, dass zumindest gegen Ende des 13. Jahrhunderts Rigauer Kaufleute versuchten, Handelskontakte mit der norwegischen Hafenstadt zu etablieren. Über einzelne Händler und die weitere Entwicklung in den Riga-Bergener Beziehungen schweigen sich die Quellen jedoch aus.

3.1.6 Hamburg und Bremen

a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten

Schwierig ist die Beurteilung der Entwicklung in den Nordseestädten. Für Hamburg und Bremen sind Bergenfahrerkompanien erst für das 16. Jahrhundert nachweisbar.¹⁷¹ Da aber vor allem die Bremer Bergenfahrt nach

¹⁶⁶ HR I, 8, Nr. 181.

¹⁶⁷ HR II, 4, Nr. 568 § 5.

¹⁶⁸ HR II, 5, Nr. 101 § 7.

¹⁶⁹ HUB I, Nr. 993.

¹⁷⁰ DN V, Nr. 23.

¹⁷¹ Hamburg: 1535 - AHL, Bgf., Nr. 267, Bremen: 1551 - AHL, Bgf., Nr. 317.

1500 einen deutlichen Aufschwung verzeichnete, ist damit zu rechnen, dass bereits im 15. Jahrhundert von Bremen und Hamburg aus mit Bergen gehandelt wurde und so vielleicht schon vor dem 16. Jahrhundert Bergenfahrer-korporationen bestanden haben. Aus den spätmittelalterlichen Quellen geht jedenfalls hervor, dass Bremer Kaufleute bereits vor 1500 den Stockfischmarkt in Bergen besuchten. Dokumente im Archiv der Hansestadt Lübeck legen zudem den Schluss nahe, dass auch Hamburg bereits im 15. Jahrhundert mit einigem Interesse die Entwicklung am Kontor verfolgte, wohl um Handelsinteressen der eigenen Kaufleute wahrzunehmen.¹⁷² So wirkten Ratssendeboten der Stadt 1475 in Lübeck bei der Urteilsfindung bezüglich Streitigkeiten zwischen dem Kaufmann und den Ämtern der Hanse in Bergen, allen voran den Schuhmachern, mit.¹⁷³ Auch eine Benachrichtigung des Kontors an die Älterleute der Bergenfahrer in Lübeck über eine Korrespondenz des Kontors mit den Räten der Städte Hamburg und Bremen über das Problem des unerlaubten Handels in Norwegen außerhalb Bergens aus dem Jahr 1501¹⁷⁴ unterstützt die Annahme, dass der Bergenhandel in beiden Städten bereits im hier untersuchten Zeitraum eine gewisse Rolle gespielt hat.

b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen

Hamburger Kaufleute scheinen vor dem 16. Jahrhundert in der Bergenfahrt keine bedeutende Rolle gespielt zu haben. Wie für Bremen stammen die meisten Hamburg betreffenden Dokumente aus dem Bergenfahrerarchiv aus dem 16. und 17. Jahrhundert. Lediglich die Unterstützung der Kaufleute bei der Einnahme der Stadt im Jahre 1427¹⁷⁵ mit zwei Schiffen und deren Besatzung bezeugt ein Interesse Hamburgs an der norwegischen Stadt. Hamburger Kaufleute haben sich im 15. Jahrhundert vermehrt der Islandfahrt zugewandt und ihren Stockfischhandel somit der Kontrolle durch das Kontor entzogen.¹⁷⁶

Für Bremen ist es ebenso schwierig, Kaufleute der Stadt im Spätmittelalter in Bergen zu fassen. Dennoch legen einige im Bergenhandel nachweisba-

¹⁷² AHL, NStB. 1486 Ass. Mar., UBStL 5, Nr. 17, S. 18-20, AHL, Bgf., Nr. 869.

¹⁷³ UBStL 5, Nr. 17, S. 18-20.

¹⁷⁴ AHL, Bgf., Nr. 869.

¹⁷⁵ HR I, 8, Nr. 181.

¹⁷⁶ Helle, Bergen, S. 798-800; Friedland, Klaus, Lübeck und Island. Die ältere Islandschiffahrt Lübecks, in: Ders., Mens und Seefahrt zur Hansezeit (=Quellen und Darstellungen zur Hanseischen Geschichte, NF, Bd. 42), Weimar u.a. 1995, S. 160-162.

re Bremer Zeugnis davon ab, dass auch die Kaufleute aus der Stadt an der Weser den Stockfischhandel kontinuierlich betrieben. Im Jahre 1368 verzollte Johan von Buren, der in einer zwanzig Jahre später verfassten Klageschrift vor dem englischen König als Bremer bezeugt ist,¹⁷⁷ bei der Einfuhr nach Lübeck unter anderem diverse Waren aus Bergen.¹⁷⁸ 1394 klagten die Bremer Reynward Denen, Bürgermeister der Stadt, Gherd Buseken und Johan Wulv über den Schaden, den sie durch den Überfall der Vitalienbrüder auf Bergen erlitten hatten.¹⁷⁹ Im Jahre 1418 wurde der Kaufmann in Bergen von der Tagfahrt in Lübeck aufgefordert, gegen den Handel von unter anderem Bremer Kaufleuten an unerlaubten Stellen in der Stadt vorzugehen,¹⁸⁰ und am 23. April 1441 verglichen sich der Bremer Ecghard Hasse und der Lübecker Gerart Klot über die Auflösung einer Handelsgesellschaft in Bergen.¹⁸¹ Im Jahre 1442 kauften Bremer Kaufleute Mehl und Malz für die Ausfuhr nach Bergen in wendischen Städten.¹⁸² Die nächsten Belege für Aktivitäten von Bremer Kaufleuten in Bergen stammen erst aus der Zeit um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert. Am 4. Dezember 1495 legte der Bergenfahrer Hans Meyer einen Zuversichtsbrief des Rates der Stadt Bremen wegen des Nachlasses seines verstorbenen Bruders Hinrik Meyer in Lübeck vor,¹⁸³ und am 1. März 1501 wandte sich der Rat der Stadt Bremen an die Lübecker Bergenfahrer mit der Bitte, trotz des Verbots, Bergen bis Ostern (11.4.) anzulaufen, den Bremer Kaufleuten Wichmann Brinckmann und Johann Helmers, die mit verderblichen Waren bereits auf dem Weg in die norwegische Stadt seien, eine Ausnahmegenehmigung für diese Fahrt auszustellen.¹⁸⁴ Im Lübecker Bergenfahrerarchiv ist die letztgenannte Angelegenheit der einzige Beleg für Handelsfahrten von Bremer Kaufleuten nach Bergen vor 1530. Für die Zeit nach 1530 finden sich im selben Archiv hingegen 159 Dokumente, die Bremer Interessen am Bergener Kontor nachweisen. Obwohl diese Bestandsaufnahme die bereits von Föge festgestellte Tatsache untermauert, dass die Bremer in großem Stil erst im 16. Jahrhundert in den Bergenhandel einstiegen und im Laufe dieses

¹⁷⁷ Calender of the Close Rolls preserved in the Public Record Office, Richard II., vol. III, A.D. 1385-1389, London 1921, S. 225.

¹⁷⁸ Lechner, Pfundzollisten, S. 163, Nr. 487.

¹⁷⁹ HR I, 4, Nr. 645 §§ 17, 26, 29.

¹⁸⁰ HR I, 6 Nr. 579.

¹⁸¹ AHL, NStB. 1441 Quasimodogeniti.

¹⁸² Bruns, Bergenfahrer, S. XVII.

¹⁸³ AHL, NStB 1495 Barbare.

¹⁸⁴ AHL, Bgf., Nr. 315, 869.

Jahrhunderts Lübecks dominierende Stellung auf Bryggen beendeten,¹⁸⁵ scheint es dennoch unwahrscheinlich, dass sie sich im gesamten Spätmittelalter gar nicht am Handel mit Stockfisch in der norwegischen Stadt beteiligt haben sollten. Es ist aber durchaus denkbar, dass Kaufleute aus der Weserstadt, die lange Zeit eigene Privilegien in Norwegen genoss und nicht mit in die Privilegien der anderen Hansestädte einbezogen war, Handel am Kontor gar nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen treiben konnten und vor dem 16. Jahrhundert lieber auf den Handel über Strand oder direkt mit Island ausgewichen sind.

3.1.7 Süderseeische Städte

a) Stellung der Bergenfahrer in den Städten

In den Süderseeischen Städten scheint der Bergenhandel im Spätmittelalter von einiger Bedeutung gewesen zu sein.¹⁸⁶ Ein Zeichen hierfür sind die zahlreichen Beschwerden und Proteste von Städten wie Kampen, Zwolle, Deventer und Stavoren gegen Benachteiligungen, denen ihre Kaufleute am Bergener Kontor ausgesetzt gewesen seien. Auch die mehrfach von Seiten des Kontors vorgebrachten Klagen über Umgehung der Privilegien durch süderseeische Kaufleute deuten darauf hin, dass deren Handel in Bergen einen solchen Umfang ausmachte, dass er von den Kaufleuten der wendischen Städte als Bedrohung angesehen wurde.¹⁸⁷ Leider lässt das Quellenmaterial genauere Aussagen über die Bedeutung des Bergenhandels in den einzelnen Städten oder mögliche Korporationen von Bergenfahrern nicht zu. In Deventer kann aber eine Olafsgilde, die vermutlich mit den im Bergenhandel tätigen Kaufleuten in Verbindung zu bringen ist, für 1476 nachgewiesen werden.¹⁸⁸ Zwei Einträge in den Stadtrechnungen Deventers lassen vermuten, dass es hier bereits am Anfang des 15. Jahrhunderts eine

¹⁸⁵ Föge, Herbert, *Bremer Bergenfahrt und Bergenfahrer im 16. – 18. Jahrhundert*, Kiel 1958 (Diss.).

¹⁸⁶ Da es für den Untersuchungszeitraum keine ausführliche Quellenedition aus dem Bereich der süderseeischen Städte gibt, sind wir hauptsächlich auf die Überlieferung anderer Hansestädte, hier allen voran Lübecks, angewiesen.

¹⁸⁷ Zu den Streitigkeiten und gegenseitigen Vorwürfen u.a.: HR II, 4, Nr. 248 §§ 12,25, HR II, 6, Nr. 186-189, HR II, 7, Nr. 342f., 388, 391, 393f., 400, HR III, 2, 160 §§ 171-173, 245f., 285, 338, AHL, Bgf., Nr. 383 – 385, 1017 – 1019.

¹⁸⁸ HR II, 7, Nr. 391 § 20.

Bergenfahrerkorporation gegeben haben könnte. Im Jahr 1413 unterstützte die Stadt Deventer die Bereitstellung eines Friedeschiffes durch die Bergenfahrer mit 40 fl.¹⁸⁹ und 1419 erhielt ein Bote der Stadt Kampen vom Rat der Stadt Deventer Lohn für die Überbringung zweier Briefe, die Kreditauskünfte von den Bergenfahrern der Stadt einforderten.¹⁹⁰ Deventer scheint im Bergenhandel der süderseeischen Städte eine führende Rolle eingenommen zu haben.¹⁹¹ Aus der Stadt selbst liegen uns keine Quellen vor, die über die Menge des hier umgesetzten Stockfisches Auskunft geben können. Aber allein die Menge von 1.106 kg Stockfisch, die die erzbischöfliche Besatzung der Stadt Dorsten während der Soester Fehde zwischen 3. April 1448 und 4. März 1449 aus Deventer bezog,¹⁹² zeigt deutlich, dass die IJsselstadt ein bedeutender Handelsplatz für Bergerfisch war. Für andere süderseeische Städte konnte bisher kein Nachweis für den Bestand einer Bergenfahrerkompanie erbracht werden. In Kampen und Zutphen kann aber immerhin die Existenz einer St. Olafs-Gilde belegt werden,¹⁹³ die in der Regel mit dem Norwegenhandel in Verbindung gebracht wird.

b) Bedeutung der Städte am Kontor in Bergen

Die süderseeischen Städte stellten eine bedeutende Gruppe im Bergenhandel dar. Bereits im Privileg König Erik Magnussons an mehrere Hansestädte für den Norwegenhandel vom 6. Juli 1294 wurde unter anderem Stavoren genannt.¹⁹⁴ Um 1331 können erstmals Deventerer Kaufleute mit Sicherheit im Bergenhandel nachgewiesen werden. In einem Schreiben bat die Oberijsselstadt Lübeck und Stralsund um Unterstützung für heimische Kaufleute, die wegen nicht genauer bezeichneter Geschäfte nach Bergen gereist wa-

¹⁸⁹ De Meyer, G.M., *De stadsrekeningen van Deventer*, Bd. 3, Groningen 1973, S. 155.

¹⁹⁰ De Meyer, *stadsrekeningen*, Bd. 4, Groningen 1976, S. 149.

¹⁹¹ Vgl.: Henn, Volker, *Die Bergenfahrer und die süderseeischen Städte. Ein Werkstattbericht*, in: Graßmann, Antjekathrin, *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop in Lübeck 2003* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 231-244.

¹⁹² Bäumker, Ursula, „...men gaff allenne genoech ind reedliken...“. Zur Truppenverpflegung während der Soester Fehde (1448/49), in: Wiegelmann, Günter; Mohrmann, Ruth-E., *Nahrung und Tischkultur im Hanseraum* (=Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 91), Münster u.a. 1996, S. 225.

¹⁹³ Ebd., S. 237.

¹⁹⁴ DN V, Nr. 23.

ren.¹⁹⁵ Kampen erlangte bereits im Hochmittelalter eigene Privilegien für den Norwegenhandel¹⁹⁶ und auch Kaufleute aus Hardewijk werden im Bergenhandel im 14. Jahrhundert erwähnt.¹⁹⁷

Ab Mitte des 14. Jahrhunderts wird das Engagement der süderseeischen Städte in Bergen deutlicher greifbar. Nachdem ein Konflikt des Gemeinen Kaufmanns mit Kampen im Jahr 1367 beigelegt war, sandte eine Tagfahrt ein Schreiben an das Kontor in Bergen, in dem dieses benachrichtigt wurde, dass Waren und Personen guten Gewissens einer Flotte anvertraut werden durften, die aus der Südersee kommen sollte.¹⁹⁸ In einem Rezess von 1369 wird ein Schreiben der wendischen Städte an den Kaufmann in Bergen erwähnt, in dem dieser aufgefordert wurde, Kaufleuten aus Deventer, Elburg und Zutphen die selben Rechte in Bergen einzuräumen, wie allen anderen Hansekaufleuten.¹⁹⁹ Im selben Jahr waren Deventer und Zutphen gemeinsam mit den wendischen, preußischen und livländischen Städten am Erlass von Regelungen für das Hansekontor in Bergen beteiligt.²⁰⁰

In dieser Zeit scheinen auch Lübecker und möglicherweise andere wendische Kaufleute in den Handel zwischen Bergen und den süderseeischen Städten involviert gewesen zu sein. Darauf deutet nicht nur die erwähnte Formulierung hin, dass es gestattet sei, der Flotte aus der Südersee Waren und Personen anzuvertrauen, sondern auch ein Dokument, das vom Raub eines Schiffes zwischen Deventer und Bergen im Jahr 1389 berichtet, dessen Ladung zum Teil Lübecker Kaufleuten gehörte.²⁰¹

Den Dokumenten von 1367 und 1369 folgend, scheint die Position der Kaufleute aus der Südersee am Kontor eher schwach gewesen zu sein. Ihr größter Nachteil war das Nichtvorhandensein eines getreidereichen Hinterlands. Da Getreideerzeugnisse den wichtigsten Anteil an den Einfuhren nach Bergen hatten, mussten sich die süderseeischen Kaufleuten dieses entweder in den wendischen Städten oder in England besorgen oder aber auf den Handel mit Tuch und hochwertigem Gut, das meist nur in kleineren Mengen gehandelt werden konnte, ausweichen.

Trotz aller Schwierigkeiten scheint der Eigenhandel süderseeischer Kaufleute nach Bergen in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zugenommen

¹⁹⁵ HUB II, Nr. 504.

¹⁹⁶ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 140.

¹⁹⁷ HUB V, Nr. 94, HR I, 4, Nr. 152.

¹⁹⁸ HR I, 1, Nr. 420 § 5.

¹⁹⁹ HR I, 1, Nr. 510 § 7.

²⁰⁰ HR I, 1, Nr. 511.

²⁰¹ DN XIX, Nr. 665 § 22.

zu haben. 1389 wurde ein Schiff, das von Deventer gekommen war, im Karmsund aufgebracht.²⁰² Vermutlich befand es sich auf der Fahrt nach Bergen. Drei Jahre später wurden Bürger Deventers auf einer Fahrt nach Bergen in der Nähe der Insel Texel am Ausgang der Südersee zurückgerufen,²⁰³ wahrscheinlich aufgrund kurz zuvor eingegangener Informationen über eine erhöhte Gefahr durch Seeräuber. 1397 erachteten es die süderseeischen Städte für nötig, Deventer zu bevollmächtigen, aus den Reihen seiner Bürger einen Ältermann in Bergen zu wählen, der Streitigkeiten unter den süderseeischen Kaufleuten am Kontor schlichten sollte²⁰⁴ und im darauffolgenden Jahr stellten sie die Forderung, ihren Handwerkern die Ämter in Bergen zu öffnen.²⁰⁵

Im 15. Jahrhundert wurde die Stellung vor allem Deventers und Kampens im Bergenhandel weiter gefestigt. In den Jahren des Wendisch-Dänischen Krieges 1426-1435 und des Wendisch-Holländischen Krieges 1438-1441, die zu deutlichen Einbußen im Bergenhandel der wendischen Städte führten,²⁰⁶ konnten die süderseeischen Städte zum Vorteil ihres Handels unter anderem mit Bergen ihre Neutralität wahren. Dadurch zogen sie sich den Unmut der wendischen Städte zu, die nach Aufhebung der Handelssperre ein Verbot erließen, Waren nach Deventer zu verschiffen. Süderseeische Kaufleute mussten sich in dieser Zeit auch tätlicher Übergriffe durch Lübecker erwehren,²⁰⁷ ein Zeichen dafür, wie stark sie als gefährliche Konkurrenz eingeschätzt wurden. Ein 1446 gefasster und 1458 erneuerter Beschluss, den vor allem von Kaufleuten aus der Südersee praktizierten Kauf von Mehl, Malz und Bier gegen Geld in Bergen zu verbieten,²⁰⁸ muss ebenso als Versuch der wendischen Kaufleute gewertet werden, eine zunehmend stärker werdende Konkurrenz vom Bergenhandel fern zu halten, wie die 1447 vom Kontor beschlossene Verordnung, dass Schiffe, die aus einer wendischen Stadt mit Getreide oder Bier nach Bergen kämen, auch in den Ausgangshafen zurückkehren sollten.²⁰⁹ Auf der gleichen Tagfahrt wur-

²⁰² DN XIX, Nr. 665 § 22.

²⁰³ HUB V, Nr. 39 FN 1.

²⁰⁴ Henn, *Bergenfahrer*, S. 238.

²⁰⁵ HR I, 4, Nr. 152.

²⁰⁶ Vgl. Burkhardt, Mike, 100 years of thriving commerce at a major English sea port - The Hanseatic Trade at Boston between 1370 and 1470, in: Hanno Brand/Poul Holm/Leos Müller (Hg.), *The Dynamics of economic culture in the Northsea- and Baltic Region (c. 1250-1700)*, vol. 1 (im Druck).

²⁰⁷ HUB VII, 1, Nr. 403, 699.

²⁰⁸ DN VII, Nr. 431, HR II, 4, Nr. 586.

²⁰⁹ HR II, 3, Nr. 288 § 16.

den die Kampener Kaufleute in Bergen aufgefordert, gemeinsam mit den anderen Hansekaufleuten Wohnung zu beziehen oder aber im Herbst und Winter für eine ausreichende Bewaffnung und Bemannung ihrer Wohnungen in der norwegischen Stadt zu sorgen.²¹⁰ Diese Aufforderung muss dahingehend verstanden werden, dass Kampener Kaufleute in nicht zu unterschätzender Anzahl im Sommer in Bergen weilten und so viele Wohnungen auf Bryggen besaßen, dass ein Leerstand im Winter eine Gefahr für die Sicherheit des gesamten Kontors bedeuten konnte.

Im Jahre 1449 erwirkten Deventer und andere Städte dann auf einer Tagfahrt das Recht, mangels Schiffsraums auch nichthansische Schiffe in Bergen befrachten zu dürfen.²¹¹ Auch gegen dieses Recht versuchten die anderen Kaufleute in Bergen einzuschreiten. 1479 wurde vom Kontor zudem eine weitere Verordnung erlassen, die den Handel der süderseeischen Konkurrenten treffen sollte – kein *rotscher* sollte lose verfrachtet werden, weder *in de Osterzee noch in de Zuderzee*.²¹² Kampener Kaufleute, die offenbar gewohnheitsmäßig hauptsächlich losen Rotscher verschifften, konnten mangels Tonnen der neuen Vorschrift nicht Folge leisten, was dazu führte, dass ihre Waren beschlagnahmt wurden.²¹³ Trotz aller Behinderungsversuche konnten sich die süderseeischen Kaufleute gegen den teilweise energischen Widerstand der innerhansischen Konkurrenten im Bergenhandel weiter behaupten. In einem zwischen 1493 und 1505 verfassten Brief Kampens an Muiden (Südersee) und Amsterdam wird eine Zahl von 18 Schiffen genannt, die die Norwegenhändler Deventers und Kampens beladen mit *bergenvisch* bei Utrecht liegen hatten.²¹⁴ Dies entspräche der Anzahl Rostocker Schiffe, die zwischen 1518 und 1521 jährlich Bergen angelaufen haben.²¹⁵ Auch der Umstand, dass die Älterleute des Kontors während der Blockade Bergens im Winter 1501 neben zwei Ostseeschiffen auch eines aus der Südersee im Hafen der Stadt liegen ließen,²¹⁶ und eine Klageschrift von 1507, in der festgehalten wird, dass die Süderseeischen Schuld am Verfall des Kontors seien und so viel Einfluss auf Bryggen hätten, wie nie zuvor,²¹⁷

²¹⁰ Ebd.

²¹¹ HR II, 3, Nr. 546 § 8.

²¹² HR III, 1, Nr. 255.

²¹³ HR II, 7, Nr. 416, 417, HR III, 1, Nr. 256, 257, vgl. AHL, ASA-Externa-Danica, Nr. 792.

²¹⁴ HUB 11, Nr. 909.

²¹⁵ Nedkvitne, S. 70, Tab. II.1.

²¹⁶ Ebd., S. 138.

²¹⁷ HR III, 5, Nr. 251.

deuten auf einen nicht unbeträchtlichen Anteil der süderseeischen Kaufleute am Handel und der Verwaltung des Kontors hin.

Den überlieferten Dokumenten zufolge waren die Kaufleute aus den süderseeischen Städten diejenigen, die am häufigsten mit den Älterleuten des Kontors in Bergen in Konflikt gerieten. Vor allem aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sind zahlreiche Beispiele von Streitigkeiten zwischen süderseeischen Städten und dem Gemeinen Kaufmann in Bergen bekannt,²¹⁸ doch bereits 1418 klagte das Kontor darüber, dass Kaufleute aus Bremen und Deventer an unerlaubten Plätzen Waren verkauften und Handel und Schifffahrt mit Nichthansen betrieben.²¹⁹ Deutlich trat der Interessensgegensatz auf der bereits erwähnten Tagfahrt von 1447 zu Tage, als sich neun süderseeische Städte unter Führung Kampens darüber beklagten, dass es ihren Kaufleuten nicht gestattet sei, Gut aus einem wendischen Hafen nach Bergen zu verschiffen und dann Fisch in ihre Heimatstädte zu verfrachten.²²⁰ Dies behinderte den Bergenhandel der süderseeischen Kaufleute, die mangels eines getreidereichen Hinterlandes auf Getreideeinfuhren aus dem Ostseeraum angewiesen waren. Da gleichzeitig auch beschlossen worden war, dass kein Einkauf von Fisch mehr gegen Gold oder Geld erlaubt sei, war es nur folgerichtig, dass süderseeische Kaufleute vermehrt die Kontorregeln zu umgehen versuchten und dadurch mit dem Gemeinen Kaufmann in Konflikt gerieten. Bereits 1449 weisen die Stadtrechnungen Deventers Kosten für Schreiben der Stadt an den Lübecker Rat aus, in denen die Bestrafung von Deventer Bürgern in Bergen thematisiert wurde.²²¹ In den 1450er und 1460er Jahren häuften sich die gegenseitigen Vorwürfe mit Klageschriften an die Tagfahrten oder den Lübecker Rat.²²² Einen der Höhepunkte in den konfliktreichen Beziehungen dieser Zeit am Kontor stellt der 1458 offenbar gescheiterte Versuch des Wilhelm van Zweten aus Kampen oder Deventer dar, im Streit um den Nachlass seines verstorbenen Bruders Francke van Zweten, Bürger Lübecks, den Sekretär des Kontors umbringen zu lassen.²²³ In den Jahren 1475/76 scheint die Situation in Bergen erneut eskaliert zu sein. Kampener Kaufleute beschwerten sich 1476, dass ihnen von Achteinen des Kontors angedroht worden sei, man wolle sie *opp die*

²¹⁸ Vgl. Henn, *Bergenfahrer*, S. 241-244.

²¹⁹ HR I, 6, Nr. 579.

²²⁰ HR II, 3, Nr. 288 § 16.

²²¹ HR II, 3, Nr. 552 §§ 1,2,5.

²²² 1454: HR II, 4, Nr. 248 §§ 12,25, 1458: HR II, 4, Nr. 585, 1462: HR II, 5, Nr. 260, 1469, HR II, 6, Nr. 186-189, NGL 2, R. II, Nr. 730 §§ 3,4, 735-737.

²²³ HR II, 6, Nr. 187 § 6.

koppe slan und nach den *Ordonanzien* nicht fragen, sollten sie mit Norderfahrern, die mit einem Kaufmann am Kontor in Geschäftsverbindung standen, Geschäfte machen.²²⁴ Hier zeigt sich, dass süderseeische Kaufleute wohl auch Norderfahrern Stockfisch abkauften, die bereits in einem Schuldverhältnis zu einem anderen Hansekaufmann am Kontor standen. Zur gleichen Zeit beschwerte sich der Gemeine Kaufmann über die Süderseeischen in Bergen²²⁵ und deren *unwontlike[n] kopenschoppe*.²²⁶ Kaufleute aus den süderseeischen Städten hätten nichthansische Schiffe über die Zulassungsgrenze hinaus beladen, heimlich Handel mit den Holländern betrieben und es wurde sogar berichtet, dass Wolter von Zutphen im Jahr 1475 mit Waffengewalt gegen den Ältermann des Kontors vorgegangen sei.²²⁷ Deventer, Kampen und Zwolle hielten dagegen und wussten zu berichten, dass in London Kaufleuten aus Deventer Bergerfisch durch den Bergenfahrer Lambert van Hesen weggenommen worden sei, dass Derck ter Lo aus Deventer von Herbert ter Huden hinterrücks erschlagen und ein weiterer Deventerer Kaufmann, Steven te Beeck, von eben diesem Herbert in Bergen lahm geschlagen worden sei.²²⁸ Auf die Anklage des verbotenen Handels mit den Holländern konterten sie mit dem Verweis auf Reymer Hoet und Laurens Lange, beides ehemalige Älterleute des Kontors, die angeblich mit den Holländern Speck und Tran in großen Mengen gehandelt hätten.²²⁹ Es ist ein beeindruckendes Beispiel innerhansischer Diplomatie und des Willens zur Konfliktlösung, dass auf Vermittlung der Städte Lübeck, Hamburg, Magdeburg und Stade auf der Tagfahrt zu Bremen im September 1476 tatsächlich ein Vergleich zwischen dem Kaufmann in Bergen und den süderseeischen Städten erreicht wurde.²³⁰ Zwar kam es noch im gleichen Jahr zu erneuten gegenseitigen Anschuldigungen,²³¹ doch offenbar hielt der brüchige Frieden, denn Kaufleute aus den süderseeischen Städten besuchten auch weiterhin Bryggen. 1502 klagten sie nämlich über vom Kontor geforderte Lastgeldzahlungen,²³² und auch 1513/14 führte eine solche Abgabe zu einem Streit.²³³

²²⁴ HR II, 7, S. 603 FN 1.

²²⁵ HR II, 7, Nr. 243 §§ 20, 24.

²²⁶ HR II, 7, Nr. 338 § 138, mndt.: ungewöhnliche Handelspraktiken.

²²⁷ HR II, 7, Nr. 342 §§ 20, 21, 18.

²²⁸ HR II, 7, Nr. 343 §§ 13, 14.

²²⁹ HR II, 7, Nr. 343 § 15.

²³⁰ HR II, 7, Nr. 393, 394.

²³¹ HR II, 7, Nr. 415-417.

²³² AHL, Bgf., Nr. 1017, 385, 929.

²³³ AHL, Bgf., Nr. 1018, 251.

Doch auch durch weniger offizielle Konflikte und in geordneten Bahnen verlaufendes Handelsgebaren sind uns süderseeische Kaufleute in Bergen bekannt. Bereits für die Jahre 1387 und 1388 finden wir Hermen Husman aus Deventer in den Bostoner Zollrollen mit Waren aus Norwegen verzeichnet.²³⁴ Ein gutes Jahrzehnt später wandte sich der gleiche Kaufmann an Lübeck mit der Bitte, ihm einen Anteil an den Ausgleichszahlungen der Flamen für die geschädigten Hansekaufleute zu gewähren.²³⁵ 1438 hatte der Kampener Kaufmann Arnd Jacobssen Ware auf dem Schiff des Goessen Cloeck, der als vermeintlicher Holländer gekapert worden war. Die Fracht wurde Arnd in Lübeck zurückgegeben und Urfehde geschworen.²³⁶ Im Jahr 1448 übernahmen der Bremer Vrederik von Verle und der Deventerer Hans Brunthorst eine Schuld des Peter Petersson, Bürger Deventers, bei dem Lübecker Bergenfahrer Hans Rese.²³⁷ Das Darlehen in Höhe von 786 mk. lub. könnte im Zusammenhang mit einem Geschäft im Bergenhandel zustande gekommen sein. Im Jahre 1451 zeugte Hinrik van Heest, Zwoller Kaufmann in Bergen, für Evert van Coten, ebenfalls Bürger Zwolles, bei dessen Auseinandersetzung mit dem norwegischen *miles* Erlend Eindridessön,²³⁸ und 15 Jahre später erbt Hans Tarsel aus Deventer die Häuser seines Bruders Gerd in Bergen.²³⁹ Auch in den 1490er Jahren kam es zu Auseinandersetzungen in Handelsfragen mit süderseeischer Beteiligung. Im Jahr 1494 stritten sich Gerd Lamberszen als Vertreter der Kampener Kaufleute Johan Gheyne, Johan Zyl und Wilhelm Johansen und der Schiffer Luder Nessena um die Frachtzeter.²⁴⁰ Die Ansprüche der klagenden Kaufleute wurden allerdings wegen Fristversäumnissen beim Erscheinen vor dem Lübecker Rat abschlägig beschieden.²⁴¹ 1499 kam es zur Auflösung einer Handelsgesellschaft in Bergen vor dem Lübecker Niederstadtbuch.²⁴² Beteiligt waren Arnd von Ahuss, Kaufmann aus Deventer, mit seinem *masschup* Johan Tanckinck auf der einen und Hildebrand von dem Brinke, wohnhaft auf Fehmarn, auf der anderen Seite. Die Parteien verglichen sich dahingehend, dass Ahuss und

²³⁴ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 140.

²³⁵ HUB V, Nr. 113; UBStL IV, Nr. 588.

²³⁶ UBStL. VII, Nr. 782.

²³⁷ AHL, NStB. 1448 8 n. Vis. Mar.

²³⁸ HUB VIII, S. 41 FN 2.

²³⁹ AHL, NStB. 1466 Symonis et Jude.

²⁴⁰ AHL, NStB. 1494 Bonifacius.

²⁴¹ AHL, NStB. 1494 Pentecoste.

²⁴² AHL, NStB. 1499 Cantate.

Tanckinck an von der Brinke 924 mk. lub. zahlen sollten, die erst Rate sollte aus 50 Deventer Laken, zum Lübecker Marktpreis verkauft, bestehen. Danach wären jährlich 100 mk. lub. an von der Brinke zu zahlen. Im Gegenzug ging die Gesellschaft mit allen Gebäuden, Geräten und Schulden an Ahuss und Tanckinck als alleinige Inhaber über.

Süderseeische Kaufleute sind, wie bereits erwähnt, verschiedentlich im Handel zwischen Ostseehäfen und Bergen nachweisbar. Neben der direkten Fahrt nach Bergen mit Tuch und anderen Gütern aus dem Oberijsselgebiet, Flandern und Holland kauften sie aller Wahrscheinlichkeit nach häufig Getreide, Mehl, Malz und Bier in den wendischen Städten, um diese Waren dann in Bergen zu verkaufen und von dort aus Fisch in die Nordseehäfen und nach England zu transportieren. Diese Handelswege gehen eindeutig aus dem Rezess von 1447 hervor, der eben diese Dreiecksfahrten verbot und Kaufleuten im Bergenhandel vorschrieb, in die Stadt zurückzufahren, aus der die Einfuhr nach Bergen gekommen war.²⁴³ Im Jahre 1501 wurde der Kampener Schiffer Jacob von Horne, der trotz der beschlossenen Handelsblockade von Rostock nach Bergen gefahren war, als ein Beispiel für Verstöße gegen die Handelssperre genannt,²⁴⁴ und es ist mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass auf einem Kampener Schiff, das von Rostocker Kaufleuten in der Ostseestadt befrachtet worden war und das von Rostock über Bergen und weiter nach Kampen fahren sollte,²⁴⁵ auch Güter auf Rechnung süderseeischer Kaufleute transportiert wurden. Genauso gibt es Belege für Kaufleute aus den wendischen Städten, die sich aktiv an der Ausfuhr von Stockfisch aus Bergen in die süderseeischen Städte beteiligten. Bereits 1437 wurden Bergenfahrer *de gewontliken plegen to vorsoken to Deventer mit eren guderen* vor holländischen Kaperern gewarnt.²⁴⁶ Es ist nahe liegend, in ihnen Kaufleute aus den wendischen Städten zu sehen, wäre es doch für Kaufleute aus Deventer selbst natürlich und nicht weiter erwähnenswert, dass sie mit der Stadt Handel trieben. Zudem wahrten die süderseeischen Städte in dem Konflikt zwischen den wendischen Städten und Holland Neutralität, so dass für ihre Schiffe eine geringere Gefahr, von Holländern gekapert zu werden, bestanden haben dürfte. Auch das im Jahr 1440 ausgesprochene Verbot an wendische Kaufleute, nach Wiederaufnahme der Fahrt nach Bergen Waren nach Deventer auszuführen,²⁴⁷ zeigt, dass dies ein

²⁴³ HR II, 3, Nr. 288 § 16.

²⁴⁴ AHL, Bgf., Nr. 383.

²⁴⁵ HR III, 6, Nr. 623.

²⁴⁶ HR II, 2, Nr. 35.

²⁴⁷ HR II, 2, Nr. 397.

durchaus normaler Handelsweg gewesen ist. Im Rahmen des Konflikts von 1476 nannte Kampen vier Kaufleute aus den wendischen Städten namentlich, die mit anderen Händlern zusammen Schiffe aus Kampen und Deventer befrachtet hatten und fünf, die Parten an süderseeischen Schiffen hielten.²⁴⁸ Insbesondere wiesen sie auf Hans vamme Hage hin, der noch im fraglichen Jahr 1476 Partenreeder an Ludeken Bolhoirns Schiff gewesen sei. Deutlich wird die Normalität der Mitnahme von Waren wendischer Kaufleute auf süderseeischen Schiffen auch während des Hansisch-Holländischen Krieges 1510-1512. Da die süderseeischen Städte sich auch in diesem Konflikt neutral verhielten, wurde ihren Schiffen durch die Holländer freies Geleit zugesichert, insofern sie keine Waren von Kaufleuten aus wendischen Städten an Bord hätten.²⁴⁹ Daraufhin boten die süderseeischen Städte den wendischen an, für deren Kaufleute besondere Schiffe für den Transport ihrer Waren in die Südersee zu chartern,²⁵⁰ ein Vorgehen, das den Ostseestädten dann doch zu riskant erschien. In einer Klageschrift werden acht Kaufleute namentlich genannt, die durch diese Umstände daran gehindert waren, wie geplant Handel in die Südersee zu betreiben.²⁵¹ Einige von ihnen mussten vorbereitete Warenlieferungen vollkommen einstellen, während andere unter erheblichen Schwierigkeiten zwar ihre Waren nach Deventer oder Kampen ausführen konnten, ihre Mittelsmänner dort aber auf Probleme stießen und teilweise sogar bestraft wurden. Ebenso belegt eine Klage von 1519, in der festgestellt wird, dass *Osterlinge* entgegen alter Gewohnheit in den süderseeischen Städten Zoll entrichten müssten, das rege wirtschaftliche Interesse der Kaufleute aus den wendischen Städten am Handel mit den Süderseestädten.

Bereits im 13. und 14. Jahrhundert waren Kaufleute aus den Süderseestädten im Bergenhandel aktiv. Besondere Bedeutung gemessen am hansischen Gesamthandelsumfang scheinen sie jedoch erst im 15. Jahrhundert erlangt zu haben. Allen voran waren Deventer, Kampen und Zwolle in Bergen vertreten, die erstgenannte vermutlich als wirtschaftlich bedeutendste Stadt und deshalb auch mit dem Recht ausgestattet, einen Ältermann für alle süderseeischen Kaufleute in Bergen einzusetzen. Im Laufe des 16. Jahrhun-

²⁴⁸ HR II, 7, N. 391 § 18, Transporte auf süderseeischen Schiffen: Tilianus, Hans Molre, Derick Marquart, Hans vamme Haghe, Partenreeder: Hans Junge, Simon Hake mit maschop, Laurens Lange, Hans Peterszon, Hans vamme Haghe.

²⁴⁹ HR III, 7, Nr. 154 B § 1.

²⁵⁰ HR III, 7, Nr. 154 B § 1 und A § 6.

²⁵¹ HR III, 6, Nr. 579, klagende Kaufleute: Hinrik Klafes, Andres Schomaker, Kort Bock, Kort Woldenhusen, Hans Meyger, Henning Wedege, Engelke Pigge, Gorges Molre.

derts wird lediglich Deventer noch mehrere Male in den Quellen des Bergenfahrerarchivs genannt.²⁵² Kaufleute aus den übrigen süderseeischen Städten scheinen sich entweder aus dem Bergenhandel zurückgezogen oder aber das Kontor, das ihren Ansprüchen offenbar so wenig gerecht werden konnte, bei ihren wirtschaftlichen Aktivitäten umgangen zu haben.

3.1.8 Kaufleute aus dem Binnenland

Ein Gruppe von Kaufleuten, die in den Darstellungen zum hansischen Handel in Bergen bisher immer außer Acht gelassen wurde, sind Kaufleute aus den binnenländischen Städten. Da diese Städte keine Häfen besaßen und somit direkte Verbindungen zwischen ihnen und Bergen nicht möglich waren, fanden sie keine Beachtung. Obwohl bereits Friedrich Bruns die große Bedeutung der niederdeutschen ländlichen Gebiete vor allem Westfalens, des Stiftes Hildesheims und Mecklenburgs für die Rekrutierung von Jungen zur Arbeit am Kontor in Bergen dargelegt hat, wurde die Frage, ob auch Kaufleute, die in westfälischen, sächsischen oder mecklenburgischen Städten mit einiger Entfernung zur Küste ansässig waren, in Bergen selbst Handel trieben, noch nicht gestellt. Dabei finden sich zahlreiche Beispiele von Aktivitäten solcher Kaufleute in den Quellen. Einige können direkt im Bergenhandel nachgewiesen werden, während es für andere zumindest möglich ist, ein Engagement im Stockfischhandel und mehr oder weniger umfangreiche Kontakte zu Bergenfahrern aus den Ostseestädten festzustellen.

Der erste bekannte Kaufmann aus dem Westfälischen, der direkt am Kontor in Bergen nachgewiesen werden kann, ist Konrad von Lippstadt, der bereits um 1280, also weit vor unserem Untersuchungszeitraum, in Bergen verstorben ist. In einem auf den 23. Februar 1281 datierten Schreiben an den Rat der Stadt Lübeck unterstützte der Lippstädter Rat Konrads Bruder Hartwig in seinen Bemühungen, den Nachlass seines verstorbenen Bruders zu erhalten.²⁵³ Acht Jahrzehnte später wandte sich der Rat der Stadt Camen im Fall des in Bergen verstorbenen Hermann von Kamen an Lübeck.²⁵⁴ In dem am 19. Februar 1363 verfassten Schreiben wurde der „Pyckenkremer“ genannte Hermann ausdrücklich als Bürger der Stadt Camen in Westfalen bezeichnet. Auch in der Folgezeit sind es vor allem Todesfälle,

²⁵² AHL, Bgf., Nr. 386-395, 873, 882, 1672.

²⁵³ HUB I, Nr. 874, UBSL I, Nr. 409.

²⁵⁴ AHL, Westfal., n. 189a.

die uns Auskunft über die Anwesenheit von Kaufleuten aus binnenländischen Städten in Bergen geben. Im Jahre 1371 wandte sich die Stadt Winterberg in Westfalen mit einem Schreiben wegen des Todes ihres Bürgers Johann Wynterberg in Bergen an Lübeck.²⁵⁵ Handel Wynterbergs kann zudem in Lübeck für die Zeit zwischen 9. Mai und 23. Juni 1368 nachgewiesen werden. In diesem Zeitraum hatte er zwei Ladungen Salz im Wert von 72 bzw. 36 mk. lub. aus der Travestadt nach Danzig verzollt.²⁵⁶ Im Jahr 1381 verstarb Johann von Herford, Bürger der Stadt Minden, ebenfalls in Bergen. Vor seinem Tod hatte er als Bürge in einem Rechtsgeschäft mit Beteiligung Lübecker Kaufleute fungiert.²⁵⁷ Johannes hatte seiner Schwester, einer Nonne in Obernkirchen, und dem gesamten Kloster 166 mk. lub. vermacht und diese Summe vorsorglich in Lübeck hinterlegt. Am 23. Dezember 1381 forderte Heinrich Poyzendal im Auftrag der Stadt Minden den Nachlass ein,²⁵⁸ der an ihn am 16. Januar 1382 ausgezahlt wurde.²⁵⁹ Einem Schreiben Münsters an Lübeck zufolge verstarb der Münsteraner Bürger Arnold von dem Slade 1382 in Bergen.²⁶⁰ Bereits 1368 hatte er zwischen der norwegischen Stadt und Lübeck Handel betrieben. Im Zeitraum zwischen 24. Juni und 30. September dieses Jahres führte von dem Slade nicht näher spezifizierte Waren aus Bergen im Wert von 49 ½ mk. lub. in die Travestadt ein.²⁶¹ Egbert Roede, Bürger der Stadt Hamm, verstarb 1386 in Bergen. Darüber sind wir durch ein Schreiben seiner Heimatstadt an Lübeck bezüglich der Nachlassregelung unterrichtet.²⁶² Ebenso sind wir über die Anwesenheit zweier Braunschweiger Kaufleute in Bergen zu Beginn des 15. Jahrhunderts nur wegen deren Todes in der norwegischen Stadt informiert. Am 1. Mai 1403 wandte sich die Stadt Braunschweig mit einem Schreiben an den Rat der Stadt Lübeck, um eine Klärung in der Frage des Nachlasses des in Bergen verstorbenen Braunschweiger Bürgers Gheverd Dydesse zu erreichen.²⁶³ Am 29. März 1405 fertigte die Stadt erneut ein Schreiben an Lübeck aus.²⁶⁴ Diesmal ging es um den Nachlass von Hinrik Katenhusen, dem Sohn des Braunschweiger Ratsherren Hans Katenhusen. Hinrik Katenhusen war

²⁵⁵ AHL, Westfal., n. 189a.

²⁵⁶ Lechner, S. 128, Nr. 298, 319.

²⁵⁷ UBStL IV, Nr. 397.

²⁵⁸ UBStL IV, Nr. 397.

²⁵⁹ UBStL IV, Nr. 400, AHL, NStB. 1382 Marcelli.

²⁶⁰ AHL, Westfal., n. 189a.

²⁶¹ Lechner, S. 226, Nr. 839.

²⁶² AHL, Westfal., n. 189a.

²⁶³ HUB V, Nr. 611, Anm. 1; StA Braunschweig, Kopiar III, fol. 34.

²⁶⁴ HUB V, Nr. 611, Anm. 1; StA Braunschweig, Kopiar III, fol. 38b.

um 1405 in Bergen verstorben. Für das Jahr 1433 kann dann erstmals wieder ein binnenländischer Kaufmann lebend in Bergen nachgewiesen werden. Als am 10. Juli dieses Jahres der Göttinger Bürger Curt bei dem Born in Lübeck als Rechnungszeuge in einem Geschäft zwischen einem Göttinger und einem Danziger Kaufmann genannt wurde, musste festgestellt werden, dass er zur Zeit nicht erreichbar sei, da er nach Bergen gesegelt war.²⁶⁵ Zwanzig Jahre später verzichtete der Koesfelder Bürger Cord van Havekenschede vor dem Lübecker Niederstadtbuch auf alle Ansprüche gegen Cord Brun aus einer Bude und *eventur* zu Bergen in Norwegen gegen den Erlass einer Schuld von 59 mk. lub.²⁶⁶ Hinrik Buddelmaker, Bürger der Stadt Koesfeld, kann ebenfalls im aktiven Bergenhandel nachgewiesen werden. Im Jahre 1459 war der Schiffer Hermen van Northem mit einer Fracht *stockfisch, rekeling, raff, oere und rotscher*²⁶⁷ des Hinrik Buddelmaker wegen schlechtem Wetters vom Kurs abgekommen und musste den Hafen von Dortrecht anlaufen. Hermen van Northem und Johan Lange, möglicherweise ein Verwandter des Lübecker Bergenfahrers Laurens Lange, bezeugten später vor dem Lübecker Niederstadtbuch, dass von Northem vom Bürgermeister der Stadt Dortrecht zwar die entsprechenden Papiere erhalten, diese aber im Dortrechter Rathaus liegen lassen habe.²⁶⁸ Zwar wird in dem Niederstadtbucheintrag weder der Abfahrts- noch der Zielhafen des Schiffes genannt, doch die Art der Ladung, das Fahren auf einer Nordseeroute und die Anwesenheit eines möglichen anderen Bergenfahrers an Bord des Schiffes lassen es als sehr wahrscheinlich erscheinen, dass es sich um Fracht aus Bergen handelte, die Hinrik Buddelmaker auf den kontinentalen Markt bringen wollte. Die Einordnung Buddelmakers als Bergenfahrer wird weiterhin durch eine *wedderlegginge* gestützt, die er mit dem Lübecker Bergenfahrer Gert to der Molen bis zu dessen Tod 1457 geführt hatte.²⁶⁹ Aus dieser Gesellschaft hatten beide Partner Schulden in Höhe von 180 mk. lub. bei dem ebenfalls als Bergenfahrer nachweisbaren Clawes Kystenbuek und Henning von Salderen, für den weitere Geschäftsverbindungen zu Kaufleuten im Bergenhandel belegt sind. Darüber hinaus fungierte Hinrik Buddelmaker gemeinsam mit Hans Schuttorp und dem Bergenfahrer Brand Hogeveld im Jahr 1459 als Testamentvormund des verstorbenen Berd van Coesfeld, ge-

²⁶⁵ HUB VI, Nr. 1085.

²⁶⁶ AHL, NStB. 1453 Joh. Bapt.

²⁶⁷ Zu den unterschiedlichen Stockfischarten siehe Kap. 3.5.

²⁶⁸ AHL, NStB. 1459 Concep. Mariae.

²⁶⁹ AHL, NStB. 1457 Ass. Mar.

nannt Dinkelkamp.²⁷⁰ Doch nicht nur Koesfelder Kaufleute waren als Vertreter Westfalens im Bergenhandel aktiv, auch wenn 1459 ein weiterer Bürger dieser Stadt Anteil an der Überlieferung einer anderen Geschäftsverbindung nach Bergen hatte. Der Dortmunder Diderik Kragaff verpfändete in diesem Jahr Hinrik Valenhusen aus Koesfeld seine beweglichen und unbeweglichen Güter in Bergen/ Norwegen für eine Schuld von 23 mk. lub.²⁷¹

Zum Ende des 15. Jahrhunderts erscheinen erneut binnenländische Kaufleute in Bergen in den Quellen. Am 6. März 1496 stellte der Rat der Stadt Hamm dem Hans Lubberdes, *copgeselle to Bergen in Norwegen syne vorke- ringe hebbende*, einen Zuversichtsbrief bezüglich des Nachlasses des in Rostock verstorbenen Frederik Sasse aus.²⁷² Im Frühjahr 1498 erkrankte der ehemalige *copgeselle to Bergen*, Hans Pelzer, und hinterließ seine Frau Anneke und seinen Sohn Steffen.²⁷³ Bereits 1493 hatte er Rotscher von Lübeck nach Danzig ausgeführt.²⁷⁴ Am 27. Mai 1498 bestätigten Hans Lintberch und Clawes Berckholt, dass Steffen Pelzer, der ebenfalls als Bergenfahrer bezeichnet wird, der Sohn von Hans Pelzer und seiner Frau Anneke war.²⁷⁵ Ein Jahr später setzte sich Steffen Pelzer aus Warben in der Mark mit Hans Pelzers *masschop* Karsten Winkelmann wegen dessen Gesellschaft mit seinem Vater auseinander.²⁷⁶ Enge Beziehungen zu Bergenfahrern pflegte auch der Bürger Hannovers Diderik Wikenberch. 1469 hatte er Schulden in Höhe von 524 mk. lub. bei Hans Rese aus überwiesenen Waren und Geld.²⁷⁷ Mit Rese setzte er sich 1477 wegen einer *wedderlegginge* auseinander.²⁷⁸ Nach seinem Tod 1496 zahlten die Bergenfahrer Hans Droge, Hans tor Molen und Hans Veer sowie Hans Kuderbak eine Schuld des Diderik Wikenberch von 60 mk. lub. an Hans Schutte aus Erfurt zurück.²⁷⁹ 1499 erklärte Hans Veer als Dideriks Nachlaßverwalter den Auftrag zu haben, dessen Schuld bei Mathias Kone, ebenfalls ein Lübecker Bergenfahrer, zu tilgen.²⁸⁰ Zudem

²⁷⁰ AHL, NStB. 1459 Andree.

²⁷¹ AHL, NStB. 1459 Div. Apost.

²⁷² AHL, NStB. 1496 Oculi.

²⁷³ AHL, NStB. 1499 Judica.

²⁷⁴ Vogtherr, Pfundzollbücher, S. 1109.

²⁷⁵ AHL, NStB. 1498 Exaudi.

²⁷⁶ AHL, NStB. 1499 Judica.

²⁷⁷ AHL, NStB. 1469 4. fer. post Exaudi.

²⁷⁸ AHL, NStB. 1477 sabb. ante Margh.

²⁷⁹ AHL, NStB. 1496 Jacobi.

²⁸⁰ AHL, NStB. 1499 Reminiscere.

wurde Wikenberch als ehemaliger masschop des verstorbenen Bergenfahrers Hinrik Moller genannt.²⁸¹

In weiteren Fällen sind Kaufleute nicht eindeutig als Bürger einer binnenländischen Stadt nachweisbar, doch wird aus den Quellen eine enge Verbindung der Personen zu Städten in Westfalen oder Sachsen deutlich. Am 13. Mai 1404 wandten sich Hannover und Hildesheim an die Travestadt. Beide Städte vertraten die Interessen der nächsten Erben des in Bergen erschlagenen Hans Reseler.²⁸² Zwar wird in dem Schreiben nicht erwähnt, Bürger welcher Stadt Reseler selbst war, da seine vier Schwestern aber alle mit Bürgern Hildesheims und Hannovers verheiratet worden waren, liegt die Vermutung nahe, dass auch Reseler in dieser Gegend angesiedelt war, auch wenn es möglich ist, dass Reseler inzwischen Bürger Lübecks geworden war. Wie Hans Reseler ist auch der 1421 in Bergen gestorbene Gert Steynhus nicht eindeutig als binnenländischer Bergenfahrer bestimmbar. Doch deuten auch bei Steynhus die beiden nächsten Erben, Gheze Reskqwynynck und Aleke Reskqeynynk, genannt Taleke van Mynden, aus Koesfeld,²⁸³ eine zumindest enge Bindung des Kaufmanns an den westfälischen Raum an. 1454 löste Helmich Koneman aus Crussingen im Stift Hildesheim als Erbe seines in Bergen verstorbenen Bruders eine *selschop* mit Hermen Zwartte auf,²⁸⁴ im Jahr 1460 verstarb Johan Molner, dessen Vater Eingesessener des Stifts Münster war, in Bergen,²⁸⁵ 1464 ereilte das gleiche Schicksal Hans von Kelmman, Sohn eines Bürgers der Stadt Walsrode mit gleichem Namen,²⁸⁶ und 1467 übergab Robeke Rygerdes 62 mk. lub. aus dem Nachlass des ebenfalls in der norwegischen Stadt gestorbenen Eggert Bode an den *procurator* von Eggerts Vater Hennike Bode aus Odetze bei Celle.²⁸⁷

Der Leipziger Kaufmann Ludwig von Gera, der 1440 gemeinsam mit dem Lüneburger Johann Holtorpp dem Lübecker Bergenfahrer Johan van Rentelen 150 mk. lub. für Stockfisch schuldete²⁸⁸ und 1451 auch bei dem verstorbenen Hans von dem Berge mit 361 mk. lub. in der Kreide stand,²⁸⁹

²⁸¹ Ebd.

²⁸² HUB V, Nr. 611; UB d. St. Hildesheim 3, Nr. 123.

²⁸³ HUB VI, Nr. 403.

²⁸⁴ AHL, NStB. 1454 Rem.

²⁸⁵ HUB VIII, Nr. 877.

²⁸⁶ AHL, NStB. 1464 Jubilate.

²⁸⁷ AHL, NStB. 1467 Rem.

²⁸⁸ AHL, NStB. 1440 Invocatio.

²⁸⁹ AHL, NStB. 1451 Jacobi.

dürfte einer jener Fernhändler gewesen sein, die den Fisch in Lübeck aufkauften und weiter in die mitteldeutschen Abnehmergebiete transportierten. Zahlreiche weitere Überlieferungen belegen Beziehungen von Bergenfahrern zu Kaufleuten aus westfälischen, sächsischen und fränkischen Städten und deren Engagement im Stockfischhandel mit West- und Süddeutschland. 1427 wurden die Hildesheimer Bürger Cord Kloppe und Hinrik Deuser auf Betreiben der Bergenfahrer in Lübeck festgesetzt.²⁹⁰ Der Grund hierfür ist leider unbekannt, wird aber durchaus in Unregelmäßigkeiten beim Geschäft mit Waren aus Bergen zu suchen sein. 1435 schuldete der Frankfurter Hermann Stramme dem Lübecker Hinrik Goldenbogh 611 ½ mk. lub. für Wachs und Stockfisch.²⁹¹ Ebenfalls bei Goldenbogh hatte Konrad Multer aus Nürnberg im Jahr 1436 Schulden in Höhe von 60 mk. lub.²⁹² Johann Kerkring aus Münster war 1446 unter anderem mit dem Bergenfahrer Hinrik Vrund Testamentvormund des Ludeke Stenhorst.²⁹³ Die selbe Funktion übte er 1452 für den Lübecker Bergenfahrer Israhel Ruschman aus.²⁹⁴ Kerkrings Beziehungen nach Lübeck erstreckten sich zudem auf die Familie Plescow.²⁹⁵ Am 13. Juli 1448 verkaufte der Lübecker Bergenfahrer Kort Ryssmann 7 *stucke* Stockfisch, den er in Hildesheim bei Gheseke Schakels stehen hatte, für 102 fl. rh. an Hermann Gleyseman,²⁹⁶ und am 14. September des selben Jahres überließ der Nürnberger Hermann Gronenberch dem Lübecker Andreas Geverdes für eine Schuld von 800 mk. lub. u.a. 25 *stucke bergervissches*.²⁹⁷ Der Göttinger Tyle Snyppe bürgte im Jahr 1453 in Lübeck mit anderen Kaufleuten zusammen zweimal Cord Hurleman, Bürger Lübecks, aus der Haft frei.²⁹⁸ 1455 setzte sich Hans Passendorf aus Cavelen mit dem Lübecker Hermen Meyer wegen des Kaufs von 5 Stück Stockfischs auseinander,²⁹⁹ und 1468 löste Ludike Coreye aus Lippe eine *selschop* mit dem Lübecker Hans Brekelveld, der in engem Kontakt zu mehreren Bergenfahrern stand, auf.³⁰⁰ Streitigkeiten bieten auch für die letzten zwei Jahrzehnte des 15.

²⁹⁰ HUB VI, Nr. 690 FN 1.

²⁹¹ AHL, NStB. 1435 Invoc.

²⁹² AHL, NStB. 1436 Mar. Magd.

²⁹³ AHL, NStB. 1446 Gregorii.

²⁹⁴ Bruns, Bergenfahrer, S. 95.

²⁹⁵ AHL, NStB. 1452 Petri ad Vincula, 1456 Thome.

²⁹⁶ AHL, NStB. 1448 Marg.

²⁹⁷ AHL, NStB. 1448 Exalt. s. Cruce.

²⁹⁸ AHL, NStB. 1453 Trinit., Exaudi.

²⁹⁹ AHL, NStB. 1455 Andree.

³⁰⁰ AHL, NStB. 1468 Trinitate.

Jahrhunderts die Möglichkeit, Geschäftskontakte zwischen Binnenländern und Lübecker Bergenfahrern aufzudecken. 1486 setzten sich Johann von Kerkenbroke aus Westfalen und Diderik Wykenberg wegen Stockfischs, den Wykenberg von Kerkenbroke gekauft hatte und der von Kerkenbroke nach Hamburg gebracht worden war, auseinander.³⁰¹ Kersten Berholt aus Münster verklagte im Jahr 1492 den Bergenfahrer Thomas Heket auf 84 Goldgulden für Leinen, Leinwand und Pelzwerk, Waren, die Berholt dem Hans Hanekesbeken, *masschop* des Thomas Heket, verkauft hatte.³⁰² Heket beidete, dass keine *masschopie* zwischen ihm und Hanekesbeken mehr bestanden hatte, weshalb die Klage abgewiesen wurde.

Die vorliegenden Beispiele legen ein lebhaftes Zeugnis vom Engagement der Kaufleute aus den Städten des Binnenlands im Bergenhandel ab. Die meisten Nachweise von Kaufleuten aus diesen Städten gehen auf unerwartete Todesfälle in Bergen zurück. Geht man davon aus, dass die Mehrzahl der Kaufleute ihr Leben nicht in Bergen ließ und heil von den Handelsreisen nach Norwegen in die Heimat zurückkehrte und bedenkt man zudem noch, dass die Erkenntnisse über die binnenländischen Kaufleute ausschließlich auf Basis seestädtischer Überlieferung, allen voran Lübecks, gewonnen wurden, so erscheint die Behauptung kaum gewagt, der Handel binnenländischer Kaufleute habe einen nicht zu unterschätzenden Anteil am Handelsaufkommen zwischen Bergen und dem Kontinent gehabt. Inwieweit weitere Belege für diese Aktivitäten in den Archiven der westfälischen und sächsischen Städte zu finden sind, konnte im Rahmen dieser Abhandlung nicht geklärt werden, doch dürfte eine solche Untersuchung unter Beachtung der regionalen Handelsnetze bei entsprechender Quellenlage neue Einblicke in die Strukturen des spätmittelalterlichen Handels liefern. Interessant ist das häufige Auftauchen Koesfelder Kaufleute im Zusammenhang mit dem Kontor in Bergen. Die Frage, inwiefern diese Häufung auf die Zufälligkeit der Überlieferung, eine besonders enge Bindung Koesfelds an Lübeck oder ein tatsächliches Überwiegen von Aktivitäten Koesfelder Kaufleute im westfälischen Bergenhandel zurückzuführen ist, kann aber auch nur im Rahmen einer Studie zum westfälischen Handel dieser Zeit beantwortet werden.

³⁰¹ AHL, NStB. 1486 Ass. Mar.

³⁰² AHL, NStB. 1492 Reminiscere.

3.1.9 Kaufleute anderer Herkunft

Seiner Herkunft nach nicht genau einzuordnen ist Hans Fricke, der in den Quellen Bergenfahrer aus Arhusen genannt wird.³⁰³ Als ein Kuriosum ist zudem Hans Nyestad zu nennen. Er war Bergenfahrer und zugleich Bürger der norwegischen Stadt Bergen. Obwohl ihm als Bürger einer nicht zur Hanse gehörenden Stadt die Nutzung der hansischen Privilegien nicht zustand, erkannte er 1420 die Statuten des Kontors in Bergen an, nachdem er gegenüber Lübeck Urfehde wegen einer Verhaftung geschworen hatte, und erklärte sich zudem bereit, die Rolle des Kontors ordentlich zu führen.³⁰⁴ Einem aus dem norddeutschen Raum stammenden Kaufmann, der 1440 Bürger Bergens und damit Untertan des norwegischen Königs geworden war, wurde von den Hansekaufleuten hingegen das Haus gestürmt und verwüstet.³⁰⁵

3.1.10 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Kaufleute aus den wendischen Hansestädten im Spätmittelalter offenbar die größte Bedeutung für das Kontor in Bergen und den größten Anteil am hansischen Handel mit Stockfisch aus Nordnorwegen hatten. Wie dominierend die Stellung der Lübecker unter den wendischen Kaufleuten war, kann anhand der Quellen nicht abschließend geklärt werden, doch zeichnet sich deutlich ab, dass die Lübecker die Geschicke des Kontors maßgeblich mitbestimmten. Eine weitere wichtige Gruppe stellten die Kaufleute aus den süderseeischen Städten dar, die trotz mancher Erschwernisse und Konflikte ihre Position auf Bryggen halten und in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sogar deutlich ausbauen konnten. Diese starke Position am Kontor spiegelt sich auch im hohen Ansehen, das die Bergenfahrer in den wendischen und süderseeischen Städten genossen, wieder. Mit Ausnahme von Greifswald war ihre soziale Stellung in keiner anderen Hansestadt so bedeutend wie in diesen Städten.

Preußische Kaufleute, allen voran Danziger, haben vor allem im 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts recht großes Interesse am Handel

³⁰³ AHL, NStB. 1473 Palmarum.

³⁰⁴ UBSL VI, Nr. 184, HUB VI, Nr. 290.

³⁰⁵ HUB VII, Nr. 543.

mit Bergen gehegt. Ab den 1450er Jahren scheinen sie sich aus dem Bergenhandel zurückgezogen zu haben. Bremer und Hamburger spielten im Spätmittelalter noch keine große Rolle auf Bryggen. Vor allem die Bremer konnten allerdings im 16. Jahrhundert eine bedeutende Stellung im hansischen Bergenhandel erlangen. Der Anteil binnenländischer Kaufleute am Warenumsatz in Bergen kann schwer bemessen werden, doch scheinen diese eine wichtigere Rolle gespielt zu haben, als bisher angenommen wurde. Für Kaufleute aus livländischen Städten konnte ein direkter Handel mit Bergen hingegen nicht nachgewiesen werden.

3.2 Prinzipale und Handelsverwalter

Der Versuch, die Stellung der am Hansekontor in Bergen aktiven Kaufleute im Gefüge der hansischen Kaufmannschaft zu beurteilen, birgt einige Schwierigkeiten in sich. Generell wird davon ausgegangen, dass die Bergenfahrer im Spätmittelalter in der Regel ihren Geschäftssitz in einer der Hansestädte hatten und einen bevollmächtigten Vertreter vor Ort in Bergen platzierten.³⁰⁶ Dieser habe das Geschäft mit den Norderfahrern und Vertretern der anderen Kaufleute auf Bryggen abgewickelt und den Stockfisch sowie regelmäßige Mitteilungen und Abrechnungen an den Prinzipal in der Heimatstadt gesandt.³⁰⁷ Häufig war der Vertreter als Juniorpartner an einer Handelsgesellschaft in Form einer *wedderlegginge*³⁰⁸ mit dem Prinzipal beteiligt, bei der letzterer dem jungen Kaufmann dessen zu erbringenden Teil des Gesellschaftskapitals vorschoss. Nach einigen Jahren in Bergen, in denen der Verwalter das bereits vorher als Junge und später als Kaufmannsgehilfe am Kontor erworbene Rüstzeug im Handel weiter verfeinern konnte, habe er sich dann selbst in einer Hansestadt niedergelassen und Eigenhandel betrieben, oft nun mit einem eigenen Handelsverwalter in Bergen.³⁰⁹

³⁰⁶ Bruns, Bergenfahrer, S. CV, Burkhardt, Hansekontor, S. 70f., Helle, Bergen, S. 738-740, Hammel-Kiesow, Rolf, Quellen zur Lübecker Bergenfahrt im 17. Jahrhundert aus den Beständen des Archivs der Bergenfahrerkompanie zu Lübeck und des Hansischen Kontors zu Bergen in Norwegen, in: Graßmann, Antjekathrin, Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 118.

³⁰⁷ Bruns, Bergenfahrer, S. CV, Burkhardt, Hansekontor, S. 71, Helle, Bergen, S. 740.

³⁰⁸ Vgl. Cordes, Gesellschaftshandel, S. 298.

³⁰⁹ Bruns, Bergenfahrer, S. CV, Helle, Bergen, S. 740, Friedland, Hanse, S. 163f.

Aus den Quellen ergibt sich jedoch ein weit komplexeres Bild. Zwar wird vermutlich in der Mehrzahl der Fälle tatsächlich ein in Lübeck oder einer anderen Stadt ansässiger Bergenfahrer den Großteil seiner Geschäfte in der norwegischen Stadt von seinem Kontor in der Heimatstadt aus organisiert haben, es gibt aber viele Beispiele von Kaufleuten, die auch in gestandenem Alter noch selbst nach Bergen und von dort nach Boston gefahren sind.³¹⁰ Auch die mehrfach im Lübecker Niederstadtbuch zu findende Bezeichnung *kopgeselle to Bergen*, die meist als Bezeichnung für Handelsverwalter auf Bryggen verstanden wird, ist zumindest in einigen Fällen auch für ältere Kaufleute benutzt worden, die bereits einen etablierten eigenen Handel betrieben und nicht mehr als Vertreter oder Geselle eines Prinzipals agierten.³¹¹ Es ist also davon auszugehen, dass sowohl Kaufleute selbst als auch Handelsvertreter von Bergenfahrern den Handel am Kontor betrieben. Beide bildeten gemeinsam die Gruppe der *Husbonden*, die als Haushaltsvorstand der Staven Organisation von Handel und Leben am Kontor maßgeblich bestimmten.³¹² Sie standen als Haushaltsvorstand den Jungen und Gesellen vor, die für einfachere Arbeiten im Haushalt, Transport und Lagerung des Stockfisches und anderer Waren sowie leichtere Organisationsaufgaben verantwortlich waren. Obwohl die Handelsverwalter vermutlich größtenteils an die Anweisungen der Prinzipale gebunden waren und die verhältnismäßig geringe Warenauswahl in Bergen ihren Handlungsspielraum ebenfalls eingeschränkt haben dürfte, waren sie im Ernstfall doch auf sich selbst gestellt und mussten als eigenverantwortliche Kaufleute Entscheidungen, die für die Handelsgesellschaft Bedeutung hatten, treffen. Zudem werden die meisten von ihnen auch einen Eigenhandel betrieben haben, was sie über die Position eines einfachen Handelsverwalters hinaushob und den Unterschied zwischen Handelsverwalter und Kaufmann weiter verschwimmen läßt. Für ihr Agieren am Kontor haben also nicht nur die Belange des Prinzipals, sondern auch ihre eigenen Handelsinteressen eine große Rolle gespielt.

³¹⁰ Vgl. prosopographischer Anhang, u.a. Swethe van Bent, Hans Busch, Johan Make, Elert von Minden, Herman van Minden (a), Hinrik Moller, Ludeke Nigenborg, Hans van Reydecken, Johan Vorwerk, Hinrik Vorråd

³¹¹ Vgl. prosopographischer Anhang, u.a. Hinrik Avenbodeke, Carsten Bokholt, Wolter van Buten, Brun Hoveman, Hans Kremer, Hermen Meyer, Frederik Sasse, Hans Schacht, Gheske Schroder, Pawel Stop, Hinrik Vedder.

³¹² Burkhardt, Hansekontor, S. 63-72, ders., Organisation, S. 36-44, 66f.

3.3 Handel außerhalb der Privilegien

*Ithem schal nemandth kopenschop hebbenn edder hanterenn Inn buserenn unnde botenn averstrand dar nenerlei ware noch ber bennip wandth kramerige vlesch edder vitballige tho hebbende sunder alleine mel moldth unnde visch kenerleig packinge dar tho mackende bi pene xx ß engelsch edder wo ydth vann Jemande midth wrefel worde vorgeamenn bi des kopmans gerechticheit.*³¹³

Artikel 54 der Statuten des Kontors in Bergen ist klar und eindeutig. Hansekaufleuten war jeglicher Handel auf *Stranden*, der *Bryggen* gegenüberliegenden Seite des Bergener Hafenbeckens, mit Ausnahme von Geschäften mit Mehl, Malz und Fisch untersagt. Doch für Mehl und Malz galt das Verbot, Detailhandel in der Stadt zu betreiben³¹⁴ und da zudem kein Handel mit nichthansischen Kaufleuten erlaubt war,³¹⁵ konnte, wer sich im Rahmen der Statuten des Kontors bewegen wollte, im Prinzip kaum über Strand handeln. Es blieb eigentlich nur der Verkauf der großen Posten von Mehl und Malz, die nach Bergen mitgebracht worden waren, wobei diese Lieferungen jedoch in der Regel am Kontor eingesetzt wurden, um Stockfisch von den Norderfahrern zu erwerben. Eventuell wurden über Strand Geschäfte mit Mehl, Malz und Fisch getätigt, um die Bewohner des Kontors zu versorgen. *Stranden* war das norwegische Handelsviertel in Bergen. Hier hatten auch die englischen, schottischen und holländischen Konkurrenten des Kontors ihre Wohn- und Warenhäuser.

Trotz der durch die Statuten vorgegebenen Einschränkungen scheinen auch Bergenfahrer aus den Hansestädten regelmäßig Handel über Strand getrieben zu haben. Mehrfach sind Verkäufe oder Überlassungen von Häusern und Buden über Strand nachweisbar, die in aller Öffentlichkeit vollzogen wurden. Am 13. Dezember 1424 verkaufte Nicolaus van dem Berge seine Anteile an einer Gesellschaft mit Johan van Wedel an seinen Partner. Darunter befanden sich auch zwei Häuser in Bergen über Strand.³¹⁶ Am 25. November 1460 kauften Dideriik Marquardes und Wilhelm Hertog, die für Hans Rese handelten, in Bergen von dessen Handelspartner, dem Bergenfahrer Hans Rorekerse, zwei Häuser, darunter eines im *Stengarden over*

³¹³ Statuten des Kontors zu Bergen, Artikel 54, Burkhardt, Hansekontor, Anhang A, S. 158, § 54.

³¹⁴ Statuten des Kontors zu Bergen, Artikel 64, vgl. Burkhardt, Hansekontor, Anhang A, S. 160, § 64.

³¹⁵ Statuten des Kontors in Bergen, Art. 18-24.

³¹⁶ AHL, NStB. 1424 Lucie.

strand.³¹⁷ Das andere befand sich auf *Bryggen* im Kontorhof Revelsgarden. Der Kaufpreis für beide Häuser zusammen betrug 180 mk. lub. Eine weitere Eintragung im Lübecker Niederstadtbuch, diesmal vom 10. Februar 1464, unterrichtet uns davon, dass Sander Wendmeyer seinem Bruder Hinrik und Hermen Kruse einige Geschäftsräume in Bergen überlassen hat, darunter mehrere Häuser *over strand*.³¹⁸ Lutter Stael verkaufte am 21. Mai 1477 drei Häuser in Bergen auf der Strandseite an Tyle Korner³¹⁹ und am 12. April 1500 erstanden Bartelt Bentze und Brun Hoveman die *selschop* des in Bergen verstorbenen Cord von Stockem von dessen Bruder und Alleinerbe Hans von Stockem.³²⁰ Neben den Waren und der Norderfahrerschuld gehörten zum Gesellschaftsvermögen auch ein Staven im Kontorhof Bratten sowie eine Bude über Strand und eine am Königshof, vermutlich ist hiermit die Festung Bergenshus gemeint. Für den Erwerb der gesamten Gesellschaft mussten Bentze und Hoveman 725 mk. lub. zahlen.

Die Tatsache, dass der Besitz von Buden und Häusern auf der Strandseite auch für am Kontor aktive Hansekaufleute offenbar vollkommen legal war, geht nicht nur aus dem Umstand hervor, dass mehrere Kaufleute, darunter einflussreiche Bergenfahrer wie Hoveman und Korner, entsprechende Geschäfte für jedermann einsehbar im Lübecker Niederstadtbuch vermerken ließen. Auch einige offizielle Handlungen des Lübecker Rates machen deutlich, dass die Hansestädte keine Einwände gegen den Kauf von Immobilien über Strand hatten. Neben der durch die Kontorstatuten ausdrücklichen erteilten Erlaubnis zum Handel von Mehl, Malz und Fisch auf der Strandseite wurde in einem Beschluss zu Kopenhagen vom Juli 1447 festgelegt, dass der Kaufmann in Bergen über Strand Holz kaufen und lagern dürfe.³²¹ In einem besiegelten Schreiben vom 27. September 1479 bezeugten die Älterleute des Kontors in Bergen, dass Matthias und Hans Kone sich infolge eines in Lübeck gefällten Schiedspruches erboten hatten, ein Haus am Strande auf Johann Nyemann zu übertragen. Die beiden Kaufleute erklärten, dass das Haus nun auf Nymanns Rechnung und Gefahr laufe, da ihre Absicht, es seinem Prokurator Hans Rockhow zu übergeben, durch das Entweichen desselben vereitelt worden sei.³²² Dieses Dokument ist ein anschaulicher Beleg dafür, dass

³¹⁷ AHL, NStB. 1460 Katherine.

³¹⁸ AHL, NStB. 1464 Scholastice.

³¹⁹ Bruns, Bergenfahrer, S. 178f.

³²⁰ AHL, NStB. 1500 Palmarum.

³²¹ HR III, 3, Nr. 312.

³²² AHL, ASA-Externa-Norvegica, Nr. 81a.

sowohl Kontorleitung als auch Lübecker Rat darüber unterrichtet waren, dass Hansekaufleute Immobilien in Bergen über Strand besaßen. Dass sie nicht dagegen vorgingen, sondern in einem Rechtsstreit über den Besitz eines solchen Hauses sogar ein Urteil fällten, kann als Beleg für die Rechtmäßigkeit dieses Besitzes gewertet werden. Eine auf Februar 1447 datierte Beschwerde der Kaufleute in Bergen darüber, dass Hansekaufleute daran gehindert wurden, Häuser über Strand zu erwerben,³²³ deutet zudem darauf hin, dass ein solches Geschäft bis dahin keine ungewöhnliche Handlung einzelner Personen sondern offenbar normales geschäftliches Vorgehen vieler Kaufleute am Kontor gewesen ist. Möglicherweise dienten die Häuser, die Hansekaufleute über Strand besaßen, als Zwischenlager, wenn in den Sommermonaten nach Ankunft der Norderfahrer die Lagerkapazität auf Bryggen nicht ausreichte, um alle gelieferten Stockfische unterzubringen.

Doch nicht alle Kaufleute haben sich bei ihrem Handel über Strand in den Bahnen des erlaubten Mehl-, Malz- und Fischhandels bewegt. Bereits 1418 wurde das Kontor von einer Tagfahrt der Hansestädte aufgefordert, gegen den Handel von Kaufleuten aus verschiedenen Städten, insbesondere Bremen und Deventer, an unerlaubten Stellen vorzugehen.³²⁴ Es kann nur spekuliert werden, wo diese unerlaubten Stellen gelegen haben mögen, doch liegt die Vermutung nahe, dass auch auf der durch das Kontor schwer kontrollierbaren Strandseite derartige Geschäfte getätigt wurden. Am 3. Mai 1449 entdeckte der Kaufmann Clawes von Hamelen über Strand Güter, die mit der Handelsmarke des Hermen Meyer versehen waren.³²⁵ Meyer war ein ehemaliger Handwerker in Bergen und zu dieser Zeit Bergenfahrer in Lübeck. Natürlich behaupteten er und seine Freunde, die Waren wären nur dort gelagert und nicht zum Verkauf über Strand bestimmt gewesen. Diese Argumentation scheint aber lediglich die letzte juristisch mögliche Verteidigung gewesen zu sein, da das Verwahren der Güter auf der Strandseite ja nicht mehr zu leugnen war. Die zweimalige Einschärfung des Verbots, Güter über Strand zu handeln,³²⁶ in den Statuten des Kontors deutet darauf hin, dass Hermen Meyer nicht der einzige Kaufmann gewesen ist, der über Strand und damit unter Umgehung der Handelsvorschriften des Kontors und der dort fälligen Schoßzahlung Geschäfte abgeschlossen und ausgeführt hat. Für das 16. Jahrhundert liegen wesentlich mehr direkte Belege für den

³²³ HR III, 3, Nr. 309 § 4.

³²⁴ HR I, 6, Nr. 579.

³²⁵ UBStL 8, Nr. 42 § 31.

³²⁶ Statuten des Kontors zu Bergen, Art. 54, 94.

Handel von Kaufleuten auf der dem Kontor gegenüber liegenden Seite des Bergener Hafenbeckens vor. Klagen des Kontors richteten sich gegen Kaufleute aus Wismar,³²⁷ Rostock,³²⁸ Stralsund,³²⁹ Greifswald,³³⁰ Danzig,³³¹ Kolberg,³³² den süderseeischen Städten³³³ und Bremen.³³⁴ Es ist nicht ersichtlich, ob die größere Zahl an registrierten Verstößen einer effektiveren Kontrolle seitens des Kontors, dem Zufall der Überlieferung oder einer tatsächlichen Zunahme der Vergehen geschuldet ist. Klar wird allerdings, dass Kaufleute aus allen Städten und Regionen an dieser Umgehung des Handels am Kontor beteiligt waren.

Eine andere Form des Handels außerhalb und entgegen der Privilegien des Gemeinen Kaufmanns in Bergen war die direkte Handelsverbindung zu Häfen nördlich Bergens und mit den norwegischen Schatzlanden³³⁵ im Atlantik. Insbesondere die Islandfahrt war den Kaufleuten am Kontor ein Dorn im Auge. Gemäß den Privilegien musste Fisch aus Island und von den Färöer, den Shetland- und den Orkneyinseln ebenso nach Bergen gebracht werden, wie der auf den nordnorwegischen Lofoten und Vesterålen gefangene und getrocknete Stockfisch. Islandfisch wurde hier gesondert verpackt und aufgrund seiner schlechteren Qualität preiswerter verkauft. Ein direkter Handel von Hansestädten aus nach Island und zurück mit deutlich billigerem Stockfisch als dem Bergerfisch bedeutete für das Kontor in Bergen eine ernstzunehmende Konkurrenz. Gemeinsam mit dem König von Dänemark, der in der Umgehung des Bergener Stapels auch eine Gefahr für das Florieren seiner reichen Stadt an der norwegischen Westküste sah, versuchten die Bergenfahrer der wendischen Städte, gegen die verbotene Islandfahrt einzuschreiten.³³⁶ Offiziell war vor allem Lübeck ein strikter Gegner des Islandhandels, wenngleich auch Kaufleute aus der Travestadt bereits in der Mitte des 15. Jahrhunderts direkten Handel mit der Atlantikinsel aufnahmen.³³⁷ Doch auch Danzig und Hamburg waren dort engagiert und mit Sicherheit führen ebenso aus anderen Hansestädten

³²⁷ AHL, Bgf. Nr. 844.

³²⁸ AHL, Bgf. Nr. 844, 987.

³²⁹ AHL, Bgf. Nr. 941, 987.

³³⁰ AHL, Bgf. Nr. 945.

³³¹ AHL, Bgf. Nr. 846, 854, 941.

³³² AHL, Bgf. Nr. 941, 945, 987.

³³³ AHL, Bgf. Nr. 871.

³³⁴ AHL, Bgf. Nr. 941.

³³⁵ Island, die Färöer und die Shetland- und Orkneyinseln.

³³⁶ Friedland, Lübeck und Island, S. 161.

³³⁷ Ebd., S. 159.

Schiffe nach Island und machten durch ihre billige Rückfracht dem Kontor in Bergen Konkurrenz. Nur so lässt sich eine Vereinbarung der Hansestädte mit dem dänischen König von 1513 erklären, in der festgelegt wurde, dass hansische Schiffe aus Island ihren Fisch nur nach England, nicht aber in die Heimatstädte verfrachten sollten.³³⁸ Dies zeigt, dass die Islandfahrt unter Umgehung von Bergen spätestens Anfang des 16. Jahrhunderts offenbar nicht mehr aufzuhalten war. Es konnte nur noch versucht werden, die negativen Auswirkungen auf den Stockfischmarkt in Bergen zu mildern. Die Vereinbarung von 1513 scheint jedoch den Konkurrenzdruck durch die Islandfahrt ebenso wenig verringert zu haben wie ein offizieller Verzicht der süderseeischen Städte auf den Handel mit den Orkneyinseln und Färöer von 1494,³³⁹ denn vor allem nach 1500 häuften sich die Klagen des Gemeinen Kaufmanns in Bergen über die wirtschaftlichen Nachteile, die dem Kontor durch die Islandfahrt entstanden.³⁴⁰ Dabei wurden nicht nur süderseeische und preußische Konkurrenten genannt, sondern auch die von den wendischen Hansestädten ausgehende Islandfahrt angeprangert.³⁴¹ Immer mehr Kaufleute - auch aus den wendischen Seestädten - scheinen sich in dieser Zeit bewusst von den Zwängen des Kontorhandels abgewandt und wirtschaftlichen Erfolg im offenen Markt außerhalb des von den Hansestädten dominierten Handelsplatzes auf Bryggen gesucht zu haben. Aussagen über die Art und Weise und den Umfang dieses Handels sind wegen der schlechten Überlieferung noch schwieriger als bei dem am Kontor betriebenen Geschäft, doch sind zumindest zu Beginn des zweiten Drittels des 16. Jahrhunderts mehrere Islandschiffe aus Hamburg und Lübeck nachweisbar.³⁴²

3.4 Konkurrenten der Hansekaufleute

3.4.1 Innere Konkurrenz

Die größten Konkurrenten des in Bergen tätigen Hansekaufmanns waren andere Hansekaufleute. Der Handel am Kontor bot ihnen neben der Nut-

³³⁸ Friedland, Lübeck und Island, S. 159.

³³⁹ AHL, ASA-Externa-Danica, Nr. 867.

³⁴⁰ AHL, Bgf. Nr. 868 (1501), 1348 (1515/16).

³⁴¹ AHL, ASA-Externa-Danica, Nr. 869 (1519).

³⁴² Friedland, Lübeck und Island.

zung der hansischen Privilegien eine gewisse Rechtssicherheit, unter anderem auch vor Willkürhandlungen des dänisch-norwegischen Königs, Schutz, leichten Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und politischen Informationen, juristische Sicherheit im Innenverhältnis beim Handel untereinander und natürlich auch das Beisammensein mit Personen, die aus dem gleichen Kultur- und Sprachraum kamen und mit denen ein geselliger Umgang wesentlich leichter zu pflegen war als mit der einheimischen Bevölkerung. Dennoch war es in den meisten Fällen keine Freundschaft, die die Hansekaufleute auf Bryggen verband. Sie alle wollten ein gutes Geschäft machen. Alle brachten die gleichen Waren nach Bergen und kauften dort die gleichen Waren. Sie standen also in direkter wirtschaftlicher Konkurrenz zu einander. Das Kontor bildete lediglich eine Plattform zum Handel für alle Kaufleute aus den Hansestädten. Es lag im Interesse der Hansestädte, die hauptsächlich vom florierenden Handel lebten, so vielen ihrer Kaufleute wie möglich ein gutes und sicheres Geschäft zu ermöglichen. Auch aus diesem Grund wurden für die Kontore umfangreiche Regelungen erlassen, die neben der allgemeinen Sicherheit für Leib und Gut der Kaufleute versuchten, die Verlustwahrscheinlichkeit beim dortigen Handel durch Beschränkung der Konkurrenz zu minimieren. Aus diesem Blickwinkel heraus ist es nicht verwunderlich, dass Handelsvorschriften den größten Teil der Regelungen in den Kontorstatuten von Bergen, Brügge und Nowgorod ausmachten.³⁴³ Durch die Kontrolle der Städte und die umfangreichen Regelungen zu Handel und Transport sollte sichergestellt werden, dass jeder Kaufmann zumindest die Möglichkeit hatte, erfolgreich zu wirtschaften. Nach oben setzten die Regelungen mit Ausnahme der Nowgoroder Schra³⁴⁴ allerdings keine Grenzen für Umsatz und Gewinn eines einzelnen Kaufmanns. Jeder Kaufmann versuchte für sich den größten Nutzen zu ziehen. Dass eine gewisse Grenze im Geschäftsgebaren nicht überschritten wurde, lag einzig in der auf gegenseitigem Vertrauen und der Wichtigkeit des guten Leumunds beruhenden Struktur des mittelalterlichen hansischen Handels. Nicht die patriotisch-solidarische Rücksichtnahme auf aus der gleichen Stadt kommende oder zur gemeinsamen Genossenschaft gehörende Kaufleute verhinderte oft das

³⁴³ Burkhardt, Mike, Die Ordnungen der vier Hansekontore Bergen, Brügge, London und Nowgorod, in: Graßmann, Antjekathrin, Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 71, Tabelle 1.

³⁴⁴ Ebd., S. 72, Schlüter, Wolfgang (Hg.), Die Nowgoroder Schra in sieben Fassungen vom XIII. bis XVII. Jahrhundert, Lübeck 1916, 4. Fassung, Art. 86.

allzu scharfe Vorgehen gegen oder betrügerische Handeln an anderen Hansekaufleuten. Vielmehr waren es die Zwänge der vielen Vorschriften der Hansetage und Kontore, deren Bruch den Verlust der Privilegien und damit der wirtschaftlichen Grundlage eines Kaufmanns mit sich führen konnte, und das Wissen, dass ein solches Fehlverhalten, einmal aufgedeckt, das Knüpfen neuer Geschäftskontakte und die Abwicklung weiterer Geschäfte mit anderen Hansekaufleuten nahezu unmöglich machten, die den Hansekaufmann meist davon abhielten, seine eigenen wirtschaftlichen Interessen auch zum Schaden eines Handelspartners oder hansischen Konkurrenten durchzusetzen.

Offene Streitigkeiten brachen häufig dort aus, wo unterschiedliche Geschäftsgebaren aufeinandertrafen, wo also etwa Netzwerke von Kaufleuten endeten und auf andere Netzwerke stießen wie zwischen den Kaufleuten verschiedener Städte und Viertel der Hanse. Wie bereits erwähnt, mussten in Bergen vor allem die Kaufleute aus den süderseeischen Städten um ihren Stand am Kontor kämpfen,³⁴⁵ und auch von preußischen Städten kamen wiederholt Klagen, ihre Kaufleute würden am Handel in Bergen gehindert.³⁴⁶ Doch auch innerhalb des wendischen Viertels, dessen Kaufleute in Bergen zahlenmäßig am stärksten vertreten waren, kam es wiederholt zu Auseinandersetzungen. Die Einführung der Lübecker Frachtherrenordnung 1455,³⁴⁷ der zufolge alle Bergenfahrer ihre Waren gemeinsam zu verfrachten hatten und die Charter der Schiffe einem der Frachtherren der Kompanie zu überlassen war, ist als eine Antwort auf von vielen Bergenfahrern als regelwidrig empfundenes Konkurrenzverhalten einiger Kaufleute und Schiffer zu verstehen. Mit der versuchten Ausdehnung der Kontrollen der Lübecker Frachtherren auch auf die Beladung der Schiffe in Wismar und Rostock³⁴⁸ sollte der Versuch unternommen werden, auch die aus diesen Städten Waren verschiffenden Konkurrenten zu kontrollieren.³⁴⁹ Doch Wismar und Rostock weigerten sich, eine übergeordnete Rolle Lübecks über ihren Handel zu akzeptieren und damit mögliche Vorteile ihrer Kaufleute im Kampf um Marktanteile in Bergen preiszugeben, ebenso wie die Hamburger, deren Kaufleute um 1525 über Behinderungen und schlechte Behandlung und die zu starke Repräsentation der Lübecker Bergenfahrer am Kontor klagten.³⁵⁰

³⁴⁵ U.a. HR II, 6, Nr. 186, II, 7, Nr. 343.

³⁴⁶ U.a. HR I, 5, Nr. 31 § 1, Nr. 74 § 11, II, 3, Nr. 691

³⁴⁷ Bruns, Frachtherrenbuch.

³⁴⁸ Vgl. Kap. 3.2.1.

³⁴⁹ Bruns, Bergenfahrer, S. XXIf., HR II, 5, Nr. 199ff., 332ff., 345.

³⁵⁰ AHL, Bgf. Nr. 979.

Im Rahmen dieser Konflikte wichen die Wismarer offenbar auch auf den Handel außerhalb des Kontors aus. So lässt sich zumindest eine Klage der Lübecker Bergenfahrer über *want handel*,³⁵¹ den Wismarer in Bergen betreiben, deuten.

Nicht nur zwischen Gruppen sondern auch zwischen einzelnen Kaufleuten brachen Konflikte am Kontor aus. In den meisten Fällen dürfte es Nachbarn und Partnern der streitenden Parteien gelungen sein, den Streit zu schlichten. So war es auch in den Statuten des Kontors vorgesehen.³⁵² Es war aber auch die Möglichkeit gegeben, ein Urteil der Achtezener oder der Älterleute des Kontors einzuholen. Gegen ein solches Urteil durfte vor dem Lübecker Rat Berufung eingelegt werden.³⁵³ Wir sind allerdings nur über wenige Fälle unterrichtet, in denen es zu einer ordentlichen Verhandlung der Streitsache kam. Als Ausnahme von der Regel muss das Ausarten des Konflikts zwischen dem Kampener Hermen Schoteler und Gert Ghirink, Kaufmann aus Deventer, gewertet werden, der die Älterleute des Kontors in Bergen und die Räte Lübecks, Kampens und Deventers von 1464 bis 1468 beschäftigte. Ursache des Streits war die Verpfändung eines Hauses im Bergener Finegarden durch Dierck Johansson an Hermen Schoteler. Johansson war dabei für seinen *masschop* Gert Ghirink ohne dessen Wissen und Billigung aufgetreten.³⁵⁴ Die Ausfertigung einer von Schoteler erbetteten Bestätigung der Älterleute des Kontors über die diesbezüglichen Rechtsvorgänge in Bergen wurde von einem durch Ghirink organisierten Auflauf auf Bryggen verhindert³⁵⁵ und in der Folgezeit legten sich beide Seite immer neue Hindernisse bei der Verhandlung vor dem Rat der Stadt Lübeck in den Weg. Der endgültige Ausgang des Streits ist nicht überliefert, doch scheint der Lübecker Rat letztendlich Gerd Ghirink Recht gegeben und damit die Verpfändung für unrechtmäßig erklärt zu haben.³⁵⁶ Interessant ist die große Anzahl von in den Streit eingebundenen Zeugen. Neben den beiden Hauptakteuren traten insgesamt 15 weitere Kaufleute als Zeugen, Bürgen oder Vertreter vor dem Rat auf. Von diesen können drei als Bürger Deventers,³⁵⁷ drei als Bürger Lübecks,³⁵⁸ zwei als Bürger Zwolles,³⁵⁹

³⁵¹ NGL 2, R. II, Nr. 667 § 4.

³⁵² Burkhardt, Hansekontor, S. 149 § 11.

³⁵³ Ebd., S. 150 § 15.

³⁵⁴ UBStL. XI, Nr. 292.

³⁵⁵ UBStL. IX, Nr. 94.

³⁵⁶ AHL, NStB. 1467 Mar. Magd.

³⁵⁷ Gherd Wobbelsen, Dierck Johanssen, Lambert te Hundere.

³⁵⁸ Johan Brand, Clawes Kystenbuck, Hinrik Parijs.

und einer als Kampener³⁶⁰ Kaufmann identifiziert werden. Unter den nicht zuordenbaren Zeugen stammen weitere dem Namen nach zu urteilen aus süderseeischen Städten.³⁶¹

All diese Beobachtungen machen deutlich, dass auch unter den hansischen Kaufleuten ein harter Konkurrenzkampf tobte. Von allen Kaufleuten, die in Bergen Handel trieben, kam der überwiegende Teil aus den Hansestädten. Auch wenn die Regelungen der Tagfahrten und Kontorstatuten den wildesten Auswüchsen des freien Wettbewerbs Einhalt geboten, war sich im Ernstfall doch jeder Kaufmann selbst der nächste und erst in zweiter Linie achtete er auf die Interessen der anderen Hansekaufleute.

Neben den Kaufleuten versuchten auch die Handwerker in Bergen, die zum großen Teil Bürger einer Hansestadt waren, sich am Handel in der norwegischen Stadt zu beteiligen. Teilweise sogar unterstützt von den norwegischen Amtleuten auf Bergenhus, allen voran Olaf Nielsson in den 1440er Jahren, betrieben sie sowohl Großhandel als auch Handel im Detail mit den norwegischen Einwohnern und den nichthansischen Konkurrenten der Hansekaufleute. Mehrfach schaltete das Kontor den Rat der Stadt Lübeck ein, um die Handwerker vom gewinnbringenden Handel fernzuhalten.³⁶² Offenbar scheint es den Kaufleuten zum größten Teil gelungen zu sein, die Handwerker von der Handelstätigkeit in Bergen auszuschließen und sie auf die Verrichtung der ihnen anvertrauten Gewerke zu beschränken. Es gibt jedenfalls zwischen den regelmäßig auftauchenden offiziellen Beschwerden und dem von Olaf Nielsson geförderten, oben angesprochenen Konflikt zwischen 1443 und 1449 keine weiteren Anzeichen für längerfristige Streitigkeiten und Auseinandersetzungen zwischen hansischen Kaufleuten und Handwerkern in Bergen.

³⁵⁹ Hermen von Jerten, Johan Florys.

³⁶⁰ Gosswyn Kleckenbergh.

³⁶¹ Ghert tom Brockhus, Wilm van Lewen, Coep Hilbrantsson.

³⁶² UBS_tL. IX, Nr. 21, UBS_tL. V, Nr. 17, AHL, Bgf. Nr. 966, 1424.

3.4.2 Nichthansische Konkurrenten

a) Engländer

Bereits im Hochmittelalter knüpften englische Kaufleute enge Handelsbeziehungen zu Bergen.³⁶³ Sie führten aus den ostenglischen Häfen Getreide, aber auch Wachs und Leinen ein und fuhren mit Stockfisch zurück. Schon 1181 wurden sie von König Sverre Sigurdsson wegen ihres für sein Reich fruchtbaren Handels gelobt, im Gegensatz zu den zu dieser Zeit noch vornehmlich aus dem Rheinland kommenden deutschen Kaufleuten, die zum Nachteil des Landes Wein in großen Mengen einfuhrten.³⁶⁴ Auch im 13. Jahrhundert spielten Engländer eine gewichtige Rolle im Bergenhandel. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts drangen dann Hansekaufleute in den Direkthandel zwischen Bergen und den Häfen an der englischen Ostküste ein und traten somit in direkte Konkurrenz zu den englischen Händlern.³⁶⁵

Aus der Gesamtschau der Quellen ergibt sich, dass die Engländer vom Gemeinen Kaufmann in Bergen im gesamten 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts als die größte Bedrohung der marktbeherrschenden Position der Hansekaufleute angesehen wurden. Als die Hansestädte 1368 die Blockade Norwegens beschlossen, fürchteten die Bergenfahrer, Engländer und Flamen könnten in der Zeit, in der das Kontor in Bergen verweist sein würde, den Stockfischhandel in der Stadt an sich ziehen.³⁶⁶ Bei der Rückkehr nach Bergen 1370/71 scheinen sie ihre Befürchtungen wenigstens zum Teil bestätigt gesehen zu haben, denn sie entschlossen sich, die in der Stadt anwesenden Engländer zu vertreiben, was diesen nach eigenen Aussagen einen Gesamtschaden von 10.000 Mark verursachte.³⁶⁷ In ihrer Klage gegen das Vorgehen der Hansekaufleute nach deren Rückkehr nach Bergen bestätigten die englischen Kaufleute, dass sie in den vier Jahren der Abwesenheit hansischer Kaufleute große Gewinne im Bergenhandel erzielt hatten. Lübecker Strafbestimmungen für vermutlich im Zusammenhang mit den Auseinandersetzungen von 1371 an Engländern verübte Morde³⁶⁸ zeigen zudem, dass es nicht bei der bloßen Vertreibung und Warenraub geblieben

³⁶³ Helle, Bergen, 374-378, Nedkvitne, Utenrikshandeln, S. 19f.

³⁶⁴ Vendell, Konung Sverre Sigurdssons saga, Kap. 93, S. 148, vgl. Kürtz, Hanse, S. 59f.

³⁶⁵ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 33-50.

³⁶⁶ UBStL. IV, Nr. 257.

³⁶⁷ HR I, 3, Nr. 318; nach Bruns, Bergenfahrer, S. IX, entsprachen 10.000 Mark einem Gegenwert von 25.000 mk. lub.

³⁶⁸ HR I, 2, Nr. 89 § 3.

war. Doch nicht nur die englische Konkurrenz hatte die Gunst der Stunde genutzt und große Gewinne in der Zeit der Blockade verbuchen können. Auch einige Hansekaufleute versuchten unter Umgehung der Handelssperre, die günstige Lage am Bergener Markt zu ihrem Vorteil zu nutzen. So klagten 1370 die Norwegenfahrer vor dem Rat der Stadt Lübeck gegen Johan und Arnold Selighe sowie ihre Partner, die 1369 von England aus über Flandern nach Bergen gesegelt waren.³⁶⁹ Aus der Klageschrift ist nicht ersichtlich, ob die Selighes mit Unterstützung englischer Kaufleute gehandelt haben, doch die Vermutung liegt nahe. Möglicherweise gehörten Engländer zu den nicht namentlich genannten Partnern. Auch später gab es gelegentlich Klagen darüber, dass Hansekaufleute mit Engländern in Bergen Handel trieben.³⁷⁰ Trotz der gewaltsamen Vertreibung nach der Rückkehr der Hansekaufleute ans Kontor im Jahre 1371 setzten die Engländer ihren Handel mit Bergen fort. Bereits 1372 beluden englische Kaufleute einen Koggen in Wismar. Sie mussten dort eidlich garantieren, dass sie nicht nach Bergen segeln wollten. Trotz aller Zusagen liefen sie den norwegischen Hafen mit ihrer aus Wismar kommenden Fracht an. In der Klage gegen dieses Vorgehen, die vom Kontor nach Lübeck geschickt wurde,³⁷¹ wird zudem von einer großen Zahl Engländer in Bergen und Trondheim berichtet. Aus dieser Beschwerde wird ersichtlich, dass sich englische Kaufleute in den Ostseestädten mit Getreide versorgten und mit diesem an Bord Bergen anliefen. So hatte ein Schiff, das im Jahr 1392 von Danzig nach Bergen fuhr, Malz, das englischen Kaufleuten gehörte, geladen.³⁷² Und englische Kaufleute engagierten sich auch weiterhin in Bergen, trotz offenkundiger weiterer Versuche seitens des Kontors, ihnen den Handel schwer zu machen. So beschwerten sich englische Kaufleute bei Verhandlungen in London im Jahre 1379 darüber, dass ihnen in Bergen der Handel mit *vitalien*³⁷³ verboten worden wäre.³⁷⁴

Dass Stockfisch im 14. Jahrhundert ein wichtiges Handelsgut in England war, belegt auch eine Bestimmung zur Zollbefreiung von Lebensmitteln wegen einer großen Hungersnot in England von 1391. Einzig Stockfisch

³⁶⁹ HR I, 3, Nr. 312.

³⁷⁰ U.a. DN XIX, Nr. 586, HR I, 6, Nr. 78 § 4.

³⁷¹ HR I, 3, Nr. 311.

³⁷² DN XIX, Nr. 584, 621.

³⁷³ Vitalien=Lebensmittel.

³⁷⁴ HR I, 2, Nr. 210 §§ 8 (3).

und Störe waren von der Zollbefreiung ausgenommen.³⁷⁵ Dieser Umstand könnte ein Zeichen dafür sein, dass Stockfisch in erster Linie nicht als Speise für das einfache Volk angesehen wurde oder aber, dass die Einnahmen aus dem Einfuhrzoll für diese Ware so groß waren, dass der König darauf nicht verzichten konnte.

Die beiden wichtigsten Häfen im englischen Bergenhandel werden in einer Urkunde aus dem letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts erwähnt. Am 13. Mai 1394 erhielten die englischen Kaufleute John Toupe und John Wace eine Steuerbefreiung für Malzausfuhren aus Lynn und Boston nach Bergen.³⁷⁶ Lynner Kaufleute tauchen des Öfteren in den Quellen mit Bezug zum Bergener Kontor auf. Sie scheinen sich besonders für den Stockfischhandel mit der norwegischen Stadt interessiert zu haben, während Hull sich frühzeitig auf den Handel mit Island spezialisiert hatte³⁷⁷ und Bostoner Kaufleute spätestens seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts keine Rolle mehr im Bergenhandel spielten.³⁷⁸ Nicht nur in Bergen traten die hansischen Bergenfahrer mit den englischen Kaufleuten in Konkurrenz, auch in deren Heimatstädten nahmen sie den direkten Wettbewerb mit ihnen auf. Vor allem in Boston waren die Bergenfahrer tonangebend, doch auch in den anderen Häfen der englischen Ostküste können Hansekaufleute aus dem Bergenhandel nachgewiesen werden. Sowohl Engländer als auch Hanseaten führten Stockfisch aus Bergen aus und brachten hauptsächlich Getreide und Tuch nach Bergen. Sie traten somit auch bei den Handelswaren in direkten Wettbewerb. Während die Engländer durch ihren Handel aus dem mit getreidereichen Hinterland ausgestatteten Lynn einen Direkthandel mit beiden Haupteinfuhrgütern nach Bergen führen konnten,³⁷⁹ versorgten sich die Hansekaufleute in England hauptsächlich mit Tuch und Wolle.³⁸⁰ Die Ein-

³⁷⁵ Calender of the Close Rolls preserved in the Public Record Office, Richard II., vol. IV, A.D. 1389-1392, London 1922 S. 388.

³⁷⁶ Calender of the Close Rolls preserved in the Public Record Office, Richard II., vol. V, A.D. 1392-1396, London 1925, S. 287.

³⁷⁷ Childs, Wendy, persönlich Mitteilung vom 17. Februar 2004, vgl.: Childs, Wendy, The George of Beverley and Olav Olavesson: Trading Conditions in the North Sea in 1464, in: Northern History. A Review of the History of the North of England and the Borders, vol. XXXI (1995), S. 108-122.

³⁷⁸ Rigby, Steve H., Boston and Grimsby in die Middle Ages (Diss., masch., University of London), 1982; Burkhardt, Boston; siehe Kap. 3.8.

³⁷⁹ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 123; Hybel, Nils, The Foreign Grain Trade in England 1250-1350, in: Berggren, Lars/Hybel, Nils/Landen, Annette; Cogs, Cargoes, and Commerce. Maritime Bulk Trade in Northern Europe, 1150-1400, Toronto 2002, S. 212-242.

³⁸⁰ Nedkvitne, Utenrikshandel, Tillæg 3; Jenks, England; Burkhardt, Boston.

fuhr von Mehl und Malz durch die Hansekaufleute nach Bergen wurde über die Ostseehäfen abgewickelt. Beiderseitige Klagen zeigen, dass weder die Hansekaufleute noch die Engländer in dieser Konkurrenzsituation vor ökonomischen Repressalien und der Anwendung von Gewalt zurückschreckten. Im Jahre 1411 scheint sich die Situation im Konkurrenzgebaren der hansischen und englischen Bergenhändler zugespitzt zu haben. In diesem Jahr reichten zunächst Lynner Bergenfahrer³⁸¹ und darauf hin eine Tagfahrt der Hansestädte in Lübeck³⁸² Klagen beim englischen König wegen unrechtmäßiger Behandlung ihrer jeweiligen Seite ein. Diesen Beschwerden vorangegangen war die Verurteilung von neun Bergenfahrern in Boston und deren Freilassung im Mai 1411 auf Befehl Königs Heinrich IV.³⁸³ Am 22. September kam es zu einem Vergleich zwischen den hansischen und Lynner Bergenfahrern. Man einigte sich auf die Einstellung aller Feindseligkeiten und die Freilassung mehrerer offenbar in der Zwischenzeit in Bergen arretierter englischer Kaufleute.³⁸⁴ Dennoch war das Verhältnis zwischen Hanseaten und Engländern auch in der Folgezeit in Bergen von Spannungen und Auseinandersetzungen geprägt. Im Jahre 1436 klagten sich englische und hansische Schiffer gegenseitig des Schiffsraubs an.³⁸⁵ 1447 berichtete das Kontor in London von Übergriffen durch Kaufleute aus Derby auf Bergenfahrer in Boston wegen eines Überfalls hansischer Kaperer auf ein Schiff der Derbyer Kaufleute, das mit Salz auf dem Weg von Middelburg nach Bergen war.³⁸⁶ Dieser Überfall stand primär im Zusammenhang mit hansisch-holländischen Auseinandersetzungen, doch da englische Kaufleute durch die Kaperung in den Konflikt hineingezogen wurden, griffen die Streitigkeiten auch auf Boston über. Im Juni 1449 wurde aus London erneut von einem Raub von Gütern von Bergenfahrern in Boston durch Kaufleute aus Hull berichtet.³⁸⁷ Den Hanseaten wurden 18 große Packen Laken, Waffen und alles Gut, was in den Schiffen war, genommen. Anschließend vertrieb man sie mit ihren Schiffen aus dem Hafen. Im Jahr 1454 wurde ein englisches Schiff im Karmsund aufgebracht,³⁸⁸ 1464 kam es zu einem weiteren Raub eines engli-

³⁸¹ HR I, 6, Nr. 78 § 4, Nr. 79.

³⁸² HR I, 6, Nr. 37 § 1, Nr. 39.

³⁸³ HUB V, Nr. 1000, HR I, 6, Nr. 82.

³⁸⁴ HR I, 6, Nr. 83, 84.

³⁸⁵ HR II, 2, Nr. 76 §§ 13, 18.

³⁸⁶ HR II, 3, Nr. 283.

³⁸⁷ HR II, 3, Nr. 531.

³⁸⁸ HR II, 4, Nr. 349 § 4, Der Karmsund ist eine enge Passage vor der norwegischen Westküste nördlich von Stavanger zwischen der Insel Karmøy und dem Festland.

sehen Schiffes vor der norwegischen Küste,³⁸⁹ 1467 überfielen die Hansekaufleute zwei englische Schiffe in Bergen³⁹⁰ und sowohl 1489 als auch 1490 wurde jeweils von der Plünderung eines englischen Schiffes, das mit Stockfisch beladen von Bergen nach England fuhr,³⁹¹ berichtet.

Der englische Handel mit Bergen scheint nach der Mitte des 15. Jahrhunderts stark zurückgegangen zu sein. Während die Engländer eigenen Angaben zufolge in der Zeit der hansischen Blockade Norwegens große Gewinne im Bergenhandel machten und auch 1432, als der Handel aus den Hansestädten mit Bergen aufgrund des hansisch-dänischen Krieges ebenfalls dar nieder lag, 17 englische Schiffe in Bergen anlegten,³⁹² wurde in den Zollrechnungen von Bergenhus 1518, 1519 und 1520 jährlich jeweils nur ein aus England kommendes Schiff registriert.³⁹³ Einer der Gründe für den Rückgang des englischen Handels mit Bergen lag in der verstärkten Konzentration der Engländer auf den direkten Handel mit Island. Wie erfolgreich die englischen Kaufleute, wie auch die hansischen und holländischen Islandfahrer, gegen den Widerstand von Hansekontor in Bergen und dänisch-norwegischem König gegen den Islandhandel agierten, wird am schnellen Rückgang der Fischeinfuhren in Bergen aus Island deutlich. Im zweiten Drittel des 14. Jahrhunderts erreichten noch große Mengen isländischen Stockfisches den Bergener Stapel. In der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts gingen die Einfuhren von der Atlantikinsel merklich zurück und blieben bald ganz aus.³⁹⁴ Ein weiterer Grund für den Einbruch im englischen Handel mit Bergen ist in einem generellen Bedeutungsverlust der ostenglischen Häfen zu Gunsten Londons in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zu sehen, der für die Veränderung der Ausrichtung des englischen Handels mitverantwortlich war.³⁹⁵ Bergen war im 16. Jahrhundert kein Platz mehr, an dem sich englische Kaufleute große Gewinne versprachen.

b) Schotten

Schotten sind nicht vor dem Beginn des 16. Jahrhunderts, also erst gegen Ende des Untersuchungszeitraums in Bergen nachweisbar. In einem Privileg

³⁸⁹ Childs, George.

³⁹⁰ HUB IX, Nr. 523 § 5.

³⁹¹ HR III, 2, Nr. 511 §§ 11-14, 16, 19-22.

³⁹² HUB VI, Nr. 1075.

³⁹³ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 126.

³⁹⁴ Helle, Bergen, S. 790.

³⁹⁵ Childs, George, S. 108; Rigby, Boston; Jenks, England; Burkhardt, Boston.

für die Stadt Bergen von 1509 erhielten die Bürger der Stadt das Vorkaufsrecht auf Waren von englischen und schottischen Kaufleuten.³⁹⁶ Im Konflikt mit Lübeck setzte Prinz Christian, königlicher Statthalter in Norwegen, auf die militärische Unterstützung Schottlands.³⁹⁷ Vermutlich sollte auch auf dem Gebiet des Handels eine Übereinkunft getroffen werden, musste es doch im Interesse der dänischen Krone liegen, das hansische Monopol im Norwegenhandel zu brechen. Da das angedachte Bündnis aber nicht verwirklicht wurde,³⁹⁸ steht zu vermuten, dass Norwegen zu dieser Zeit noch nicht von so großem Interesse für schottische Kaufleute gewesen sein dürfte, wie dies später der Fall war, als Schottland zunehmend von Holzeinfuhren aus Norwegen abhängig wurde.³⁹⁹ In den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts setzte eine Einwanderungswelle von Schottland nach Norwegen ein, die bis ins 17. Jahrhundert viele Schotten vor allem an die norwegische Westküste ziehen ließ. Ein Teil davon ließ sich natürlich auch in Bergen nieder. Sie betrieben Handel und Handwerk in der Stadt. Aus den Zollrollen von Bergenhus der Jahre 1518 bis 1521 geht hervor, dass der schottische Handel mit im gesamten Zeitraum 19 den Hafen von Bergen anlaufenden Schiffen wesentlich größer als der englische mit nur drei Schiffen war und sich durchaus mit dem Bremer, Hamburger und Kampener Warenumsatz messen konnte.⁴⁰⁰ Offenbar nahmen auch die Hansekaufleute am Kontor die zunehmende Konkurrenz wahr. Bei einem Überfall der Hanseaten im Jahr 1523 wurden viele Schotten Opfer der gewalttätigen Ausschreitungen.⁴⁰¹

In den spätmittelalterlichen hansischen Quellen finden sich Hinweise auf Schottland nur sporadisch. So ist überliefert, dass im Jahr 1384 das Schiff der hansischen Schiffer Simon Huswacker, Jacob Snidewint und Marquart Voese auf dem Weg nach Bergen von Flamen vor Schottland aufgebracht wurde,⁴⁰² und 1412 warnte der Kaufmann in Brügge die preußischen Städte vor vermehrter Seeräuberei durch Flamen, Engländer, Holländer und Schotten in der Nordsee, die unter anderem zum Verlust des Schiffes von Klaus

³⁹⁶ NGL II, R. 3, Nr. 213.

³⁹⁷ Riis, Thomas, *Should Auld Acquaintance be forgot... Scottish-Danish relations c. 1450-1707*, Bd. 1, Odense 1988, S. 82f.

³⁹⁸ Ebd.

³⁹⁹ Ebd., S. 23.

⁴⁰⁰ Nedkvitne, *Utenrikshandel*, S. 70, Tab. II.1.

⁴⁰¹ HR III, 9, Nr. 482, DN VI, Nr. 694, 721, DN XI, Nr. 425.

⁴⁰² HUB IV, Nr. 791, 891.

Belekow aus Danzig am 6. Juni.1412 vor der norwegischen Küste geführt hatte.⁴⁰³

c) Holländer

Neben Kaufleuten von den britischen Inseln stellten Holländer die größte nichthansische Konkurrenz für das Kontor in Bergen dar. Die dominierende Rolle Amsterdams im holländischen Handel des 15. und 16. Jahrhunderts war auch in Bergen spürbar. Nahezu der gesamte holländische Handel in der Stadt wurde von Amsterdamer Kaufleuten betrieben.⁴⁰⁴ Die erste ausdrückliche Erwähnung von Handelsrechten in Norwegen für Amsterdamer Kaufleute datiert aus dem Jahr 1376. Allen Städten der Kölner Konföderation, darunter auch Amsterdam, wurden umfangreiche Handelsprivilegien in Norwegen eingeräumt.⁴⁰⁵ Es fehlt allerdings jeder Beleg für eine Aufnahme des aktiven Handels mit Norwegen durch Kaufleute aus Amsterdam vor den 1430er Jahren.⁴⁰⁶ Dass Holländer dennoch bereits vor dieser Zeit Einfluss auf den Bergenhandel ausübten, geht aus der bereits bei der Besprechung der schottischen Konkurrenten erwähnten Mitteilung des Kaufmanns in Brügge an die preußischen Städte vom 14. Juli 1412 hervor, in der vor vermehrter Seeräuberei durch Flamen, Engländer, Schotten und eben Holländer gewarnt wurde.⁴⁰⁷ Erst 1438 tauchen Amsterdamer Bergenfahrer in den Quellen auf. Am 14. Juli dieses Jahres wurden in einer Klage Danzigs die Amsterdamer Bergenfahrer Johan Cleisson, Everdt Jacobssen, Johan Bole, Johan Riike und Arndt Cleisson genannt, die gemeinsam mit dem Seeländer Johan van Schenger einen Angriff auf die hansische Bayenflotte geführt haben sollen.⁴⁰⁸ Insgesamt 23 oder 24 Danziger Schiffe waren bei dieser Gelegenheit geraubt worden. Von anderen hansischen Verlusten wird in dem Schreiben nichts berichtet. Allerdings bleibt es fraglich, warum Amsterdamer Bergenfahrer ausgerechnet Danziger Schiffe aus dem hansischen

⁴⁰³ HR I, 6, Nr. 76.

⁴⁰⁴ Wubs-Mrozevicz, Justyna, The Bergenfahrer and the Bergenvaarders: Lübeck and Amsterdam in a Study of Rivalry c. 1440-1560, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer - International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, S. 207f.

⁴⁰⁵ DN VIII, Nr. 199, HR I, 2, Nr. 124, HUB IV, Nr. 549.

⁴⁰⁶ Wubs-Mrozevicz, Bergenvaarders, S. 209f.

⁴⁰⁷ HR I, 6, Nr. 76.

⁴⁰⁸ HR II, 2, Nr. 264.

Konvoi herausgesucht und geraubt haben sollen, spielten doch beide Städte in Bergen keine bedeutende Rolle. Dass dennoch der Umstand, dass es sich bei den Amsterdamer um Bergenfahrer gehandelt hat, besonders betont wurde, legt die Vermutung nahe, dass der Überfall in unmittelbarem Zusammenhang mit Geschehnissen um den Handel in der norwegischen Stadt stand.

Im Jahr 1443 stellte der dänische König Christoph III.⁴⁰⁹ den Holländern, die bereits vor 1440 einen Detailhandel auf der Strandseite des Bergener Hafenbeckens etabliert hatten,⁴¹⁰ einen Freibrief mit umfangreichen Rechten für den Handel in Norwegen aus.⁴¹¹ Auch von Christophs Nachfolger Christian I. wurden diese Privilegien in den 1450er Jahren viermal bestätigt,⁴¹² wobei sich der Privilegienbrief von 1458 auch auf Kaufleute aus Seeland und Westfriesland erstreckte.⁴¹³ Wie die Holländer ihren Handel in Bergen zu dieser Zeit organisierten, geht aus einer Beschwerdeschrift der Bergener Älterleute hervor, deren Inhalt am 5. Februar 1458 von Lübeck an Wismar zur Kenntnisnahme weitergeleitet wurde.⁴¹⁴ Dem Bericht zufolge entstanden der Bergener Niederlassung große Probleme durch das Verhalten von süderseeischen Kaufleuten, namentlich der Kampener und Amsterdamer. Neben der interessanten Tatsache, dass noch 1458 Holländer als süderseeische Kaufleute bezeichnet und somit den Kampenern in ihrer regionalen Zugehörigkeit gleichgestellt wurden, gibt die Klage Auskunft darüber, dass besagte Kaufleute Mehl, Malz und Bier gegen bares Geld in Bergen kauften, um diese Waren dann gegen Fisch zu tauschen. Holländer führten selbst kein Getreide nach Bergen ein. Selbst im 16. Jahrhundert, als sie sich bereits im Getreidehandel im Ostseeraum fest etabliert hatten, liefen holländische Schiffe Bergen mit anderen Waren an.⁴¹⁵

⁴⁰⁹ Christoph von Pfalz-Neumarkt, in der skandinavischen Literatur durchgängig als Christoph von Bayern bezeichnet: Zeilinger, Gabriel, Als wir nach schickung des allmechtigen gotes her in dise unsere reiche gekommen sein. Herrschaft und Hof Christophs von Bayern in Skandinavien (1440-1448), in: Ders.; Höffker, Daniel (Hg.), Fremde Herrscher. Elitentransfer und politische Integration im Ostseeraum (15.-18. Jahrhundert) (=Kieler Werkstücke, Reihe G, Bd. 3), Frankfurt/Main 2006, S. 21.

⁴¹⁰ Helle, Bergen, S. 801.

⁴¹¹ NGL II, R. 1, Nr. 121, 124.

⁴¹² NGL II, R. 2, Nr. 37, 38, 56, 87.

⁴¹³ Ebd. Nr. 56.

⁴¹⁴ HR II, 4, Nr. 585, NGL II, 2, 409 § 2.

⁴¹⁵ Wubs-Mrozewicz, Bergenvaarsers, S. 223, dies. 'Alle goede coepluyden...'. Strategies in the Scandinavian Trade Politics of Amsterdam and Lübeck c. 1440-1560, in: Hanno Brand/Poul

Das zweite Drittel des 15. Jahrhunderts bot den Amsterdamer Kaufleuten offenbar günstige Bedingungen für den Handel in Norwegen.⁴¹⁶ Mit dem 1467 erneut aufbrechenden Konflikt um die schwedische Krone zwischen Karl Knutsson Bonde und Christian I., König von Dänemark und Norwegen, verschlechterte sich die Ausgangslage der Holländer jedoch. Christian war offenbar im Gegenzug für die Unterstützung durch die wendischen Städte im Kampf um den schwedischen Thron zu weitreichenden Zugeständnissen bereit. Nachdem die Hansestädte eine Klage gegen den Handel der Holländer außerhalb Bergens vorgebracht hatten, wurden diese vom König am 15. Oktober 1469 auf ein bis zwei Schiffe jährlich in Bergen über Strand beschränkt.⁴¹⁷ Vergehen gegen die Vorschriften und Privilegien sollten von den norwegischen Amtsträgern notfalls mit Hilfe der Hansekaufleute geahndet werden. Die holländische Diplomatie arbeitete daraufhin offenbar auf Hochtouren, denn im Mai 1470 erteilte König Christian den Holländern die Erlaubnis, in Bergen außerhalb Bryggens Detailhandel zu betreiben.⁴¹⁸ Dieses Recht, das nicht einmal den Hansekaufleuten zugestanden wurde, verdankten die Amsterdamer offenbar der Verwendung des Herzogs von Holland beim dänischen König. Diese Bevorteilung der holländischen Konkurrenz rief hansische Reaktionen auf den Plan. Christian lavierte im Streit mit Karl Knutsson weiterhin zwischen beiden Handelsmächten, auf deren Wohlwollen er während dieser Zeit angewiesen war. So lässt sich die am 27. März 1471 bestätigte Beschränkung der Holländer auf zwei Schiffe pro Jahr und die erneute Aufforderung an seine Amtsträger, sonstigen verbotenen Handel der Amsterdamer in anderen norwegischen Häfen zu verhindern,⁴¹⁹ als Versuch werten, die Einwände des Kontors gegen den holländischen Detailhandel, der offenbar weiterhin erlaubt blieb, zu besänftigen. Mit der Thronbesteigung König Hans' wurde die grundsätzliche dänische Position gegenüber den Konkurrenten der Hanse noch freundlicher. In seiner 1483 bestätigten Handfeste garantierte der neue König allen ausländischen Kaufleuten das Recht zur freien Fahrt nach Bergen und an andere norwegische Handelsplätze,⁴²⁰ und am 28. März 1490 erhielten die Holländer sogar die königliche Erlaubnis, in Bergen, den Schatzlanden und Island

Holm/Leos Müller (Hg.), *The Dynamics of economic culture in the Northsea- and Baltic Region* (c. 1250-1700), vol. 1 (im Druck).

⁴¹⁶ Ebd.

⁴¹⁷ HR II, 6, Nr. 275.

⁴¹⁸ DN V, Nr. 869.

⁴¹⁹ HR II, 6, Nr. 432.

⁴²⁰ NGL II, R. 3, Nr. 1 § 44.

zu allen Jahren Handel zu treiben *gelyck andern der Dudeschen hensze kopluden*.⁴²¹ Erneut wurden die Holländer mit Hansekaufleuten gleichgesetzt, diesmal von dänischer Seite. Wieder protestierte der Gemeine Kaufmann gegen die neuen Vergünstigungen für die Amsterdamer mit Hinweis auf die 1489 bestätigten Privilegien von 1470. Ein vom König daraufhin eingesetztes örtliches Schiedsgericht, das vor allem auch die Abhängigkeit der Norderfahrer von einer erfolgreichen wirtschaftlichen Präsenz der hansischen Kaufleute in Bergen in Betracht zog, kam zu dem Schluss, dass der Handel der Holländer in der Stadt in drei Häusern, einem in der Stadtmitte und zwei über Strand, stattfinden sollte.⁴²² Dennoch scheint sich der Handel der Holländer in Bergen gefestigt zu haben. 1498 weitete König Hans die Privilegien der Amsterdamer aus, als er ihnen das Recht bestätigte, auf beiden Seiten des Vågen, also ausdrücklich auch auf Bryggen, Handel zu treiben.⁴²³ Die Holländer sollten *gelijk andere onse Ondersaten* behandelt werden. Da den Norwegern der Handel auch nördlich von Bergen erlaubt war, implizierte diese Formulierung das selbe Recht auch für holländische Kaufleute.⁴²⁴ Diese Erfolge mussten die Holländer erst im 16. Jahrhundert nach und nach wieder Preis geben. Ihre Position in Bergen wurde in dieser Zeit durch mehrere Beschränkungen zusehends erschwert.⁴²⁵

Der oben erwähnte Überfall auf die Bayenflotte von 1438 war nicht der einzige Zwischenfall, bei dem Gewaltanwendung und Schiffsraub im Zusammenhang mit dem Kampf um Einfluss und Gewinn in Bergen zur Anwendung kamen. Bereits ein Jahr später, am 11. Juli 1439, verlangte Lübeck von Wismar, die Bergenschiffe der Stadt bis auf weiteres nicht abfahren zu lassen, da die Holländer mit 20 Schiffen mit Vorkastell vor Maarstrand lägen, um die Bergenflotte abzufangen.⁴²⁶ Im darauffolgenden Jahr beschlossen die wendischen Städte, dass aufgrund erhöhter Kapergefahr im Zuge des hansisch-holländischen Konflikts Schiffe nach Bergen nur mit ausdrücklicher Erlaubnis abfahren durften.⁴²⁷ Am 16. September 1440 sah sich Lübeck gezwungen, Danzig zu erklären, wieso den Bergenfahrern die Erlaubnis zu einer solchen Fahrt erteilt worden war.⁴²⁸ Das Schriftstück solle unter

⁴²¹ DN VI, Nr. 609.

⁴²² HR III, 2, Nr. 369.

⁴²³ NGL II, 3, Nr. 126.

⁴²⁴ Wubs-Mrozevitz, *Bergervaarers*, S. 218.

⁴²⁵ Ebd.

⁴²⁶ HR II, 2, Nr. 307.

⁴²⁷ HR II, 2, Nr. 390 § 3.

⁴²⁸ HR II, 2, Nr. 397.

keinen Umständen in die Hände der Holländer gelangen. Ob dessen Inhalt dennoch den Weg nach Amsterdam gefunden hat und ob die 1440 eine Erlaubnis zur Bergenfahrt erhaltenen Schiffe in die Ereignisse des Jahres 1441 involviert waren, muss bloße Spekulation bleiben. Am 19. März 1441 wussten Tideman van Wege und Hinrik Buck jedenfalls nach Danzig zu berichten, dass die Holländer acht und die Seeländer gar zwölf Schiffe gegen die Bergenfahrer entsendet hätten.⁴²⁹ Die Aktion scheint von Erfolg gekrönt gewesen zu sein, denn am 14. April 1441 blieb Hinrik Vorrath nichts anders zu vermelden, als dass drei von vier Bergenfahrerschiffen im Belt von Holländern mit spanischen Schiffen aufgebracht worden waren.⁴³⁰ In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts beruhigte sich das Verhältnis von Hansen und Holländern vor der norwegischen Küste und in Bergen. Eine 1484 von Amsterdam an Lübeck gerichtete Klage über die Behinderung der Kaufleute der Stadt in Bergen, die mit der Androhung von Sanktionen verbunden war,⁴³¹ und eine Klage des Kaufmanns und der deutschen Handwerker gegen den holländischen Detailhandel in Bergen von 1487⁴³² sind die einzigen Anzeichen von Konfliktpotential aus dieser Zeit. Auch bei dem Überfall der Hansekaufleute auf ihre englischen und schottischen Konkurrenten 1523 ist lediglich ein Holländer zu Schaden gekommen.⁴³³ Die Holländer scheinen im Gegensatz zu den Engländern in den Augen der Hansekaufleute keine Gefahr für deren dominierende Rolle im Bergenhandel dargestellt zu haben. Durch den Mangel an eigenem Getreideimport waren sie vom Tuch- und Kleinhandel oder beim Ankauf von Getreide, Malz und Mehl von den Hansen abhängig, wodurch sie in ihrer Aktivität durch das Kontor wohl weitestgehend kontrollierbar erschienen. Auch holländische Kaufleute verlegten sich recht frühzeitig auf die Islandfahrt und, wesentlich erfolgreicher als die Engländer, auch auf den Handel mit den norwegischen Gebieten nördlich Bergens.⁴³⁴

Quantitativ lässt sich der holländische Warenverkehr mit Bergen im Spätmittelalter ebenso schwer fassen wie der englische und schottische. In den Zollverzeichnissen von Bergenhus aus den Jahren 1518 bis 1521 werden insgesamt 26 Schiffe mit Waren holländischer Kaufleute an Bord ge-

⁴²⁹ HR II, 2, Nr. 452.

⁴³⁰ HR II, 2, Nr. 457.

⁴³¹ HUB X, Nr. 1143.

⁴³² HR III, 2, Nr. 160 § 176.

⁴³³ Helle, Bergen, S. 802.

⁴³⁴ Wubs-Mrozevicz, Strategies.

nannt.⁴³⁵ Dies entsprach in etwa der Menge Schiffe, die in diesem Zeitraum jedes Jahr aus Lübeck beziehungsweise Rostock in Bergen anlegten und ist vergleichbar mit dem schottischen Handelsumfang, der in diesen drei Jahren insgesamt 19 Schiffen umfasste.

Wirtschaftlich scheint der Bergenmarkt nie eine große Rolle in den Handelsplänen der holländischen Kaufleute gespielt zu haben. Mit seinen Beschränkungen und dem die Konkurrenz lange Zeit lähmenden Creditsystem zwischen Norderfahrern und den am Kontor tätigen Hansekaufleuten legte er ihnen zu viele Hindernisse in den Weg. Die Tatsache, dass sie sich dennoch, wenn auch in bescheidenem Umfang, hier etablierten, muss auch vom strategischen Gesichtspunkt her betrachtet werden. Bergen war eine wichtige Station auf dem Weg von Lübeck und den anderen Ostseehäfen nach England. Auch Schiffe, die nicht in Bergen vor Anker gehen wollten, sondern den direkten Weg zwischen dem Sund und England wählten, passierten die norwegische Südküste, da die dänische Westküste aufgrund der hier vorherrschenden gefährlichen Strömungen und eines Mangels an natürlichen Häfen besondere Gefahren für die Seefahrt barg.⁴³⁶ Eine gefestigte Position in Bergen bot die Möglichkeit, diese für den Hansehandel so wichtige Route zu kontrollieren, wie aus der 1439 ergangenen Warnung Lübecks an Wismar vor 20 holländischen Schiffen vor Maarstrand ersichtlich wird. Doch auch der eigene Handel mit dem Norden konnte von den Hansen leicht behindert werden, wenn es den Holländern nicht gelang, Sicherheit in den Häfen auf dem Weg nach Trondheim und zu anderen nordnorwegischen Häfen zu finden. Somit kam Bergen für den Handel und die Politik der Holländer auch eine strategische Bedeutung zu, die weit über das reine Ausmaß des in der norwegischen Stadt umgesetzten Handelsvolumens hinausging.

d) Norweger

Auch Norweger hatten ihren Anteil am Bergenhandel. Zwar traten sie im Handel mit den britischen Inseln kaum⁴³⁷ und mit den Nordsee- und Ostseestädten auf dem kontinentalen Festland gar nicht in Erscheinung, doch

⁴³⁵ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 70f.

⁴³⁶ Hammel-Kiesow, Rolf, Lübeck and the Baltic Trade in Bulk Goods for the North Sea Region 1150-1400, in: Berggren, Lars/Hybel, Nils/Landen, Annette (Hg.), Cogs, Cargoes and Commerce. Maritime Bulk Trade in Northern Europe, 1150-1400, Toronto 2002, S. 55.

⁴³⁷ DN VII, Nr. 409, XIX Nr. 622, 630, XX, Nr. 788.

im Zwischenhandel mit den Schatzlanden⁴³⁸ und in besonderem Maße in der Nordlandfahrt waren sie die wichtigsten Handelspartner der ausländischen Kaufleute, die an den Stapel in Bergen gebunden waren. Der größte Teil der Norderfahrer wird dabei unter den Fischern und Bauern Nordnorwegens zu suchen gewesen sein. Durch ihre Fahrt nach Bergen und die damit verbundene Möglichkeit von Zusatzeinnahmen werden sie sich bei erfolgreichem Wirtschaften und etwas Glück schon bald in einer wirtschaftlich herausragenden Position in Nordnorwegen befunden haben, die es ihnen ermöglicht haben dürfte, wiederum Abhängigkeitsverhältnisse zu Fischern und Bauern ihrer Regionen zu schaffen. Dass sie ihrerseits meist abhängig von den Hansekaufleuten in Bergen waren und die Tauschwaren wie Mehl und Malz nur als Vorschuss auf die nächstjährige Fischlieferung zu verstehen waren, spielte in diesem Zusammenhang keine Rolle, so lange der Fang des nächsten Jahres durch Zahlungsverpflichtungen und andere Bindungen der Fischer an den Norderfahrer bereits sicher der kommenden Fracht zugerechnet werden konnte.

Doch auch in Bergen selbst scheint eine Gruppe von Bürgern ihren Einfluss und Wohlstand vor allem dem Geschäft mit Nordnorwegen und den Schatzlanden verdankt zu haben.⁴³⁹ Eine 1569 von den Bergenfahrern angefertigte Liste über den Besitz von hochseegängigen Schiffen der Stadtbevölkerung, die zur Nordfahrt und dem Handel an der norwegischen Küste genutzt werden konnten, führte immerhin 44 Jachten, 2 Pinken und 44 Norderfahrerschiffe auf.⁴⁴⁰ Die Annahme liegt nahe, dass Bergener Bürger nicht erst im 16. Jahrhundert begannen, sich im ertragreichen Geschäft mit Stockfisch zu engagieren, sondern dass sie bereits im Spätmittelalter ihren Teil am Geschäft innehatten. Neben dem Handel mit Stockfisch von den Lofoten und Vesterålen waren die Bürger vor allem im städtischen Detailhandel aktiv, der den Hansekaufleuten und den meisten anderen Ausländern verboten war. Sowohl der Handel auf den Märkten der Stadt als auch derjenige mit den Bauern des näheren und weiteren Umlands lag zum größten Teil in ihrer Hand.⁴⁴¹ Zu einem gewissen Grad gelang es Hansekaufleuten, über Strohmänner und -frauen in diesen lukrativen Handelszweig einzudringen,⁴⁴² aber die deutliche Mehrheit der Detailgeschäfte wurde unter norwegischer Federführung abgewickelt. Auch die Einnahmen aus der Ver-

⁴³⁸ Island und die Shetland-, Färöer- und Orkneyinseln.

⁴³⁹ Helle, Bergen, S. 806-810.

⁴⁴⁰ AHL, Bgf., Nr. 1434.

⁴⁴¹ Helle, Bergen, S. 812-824.

⁴⁴² Burkhardt, Policy, S. 150; Bruns, Norweger, S. 144 § 4, 147 § 14; Helle, Bergen, S. 805f.

pachtung der Grundstücke auf Bryggen⁴⁴³ und Gewinne aus anderen Immobiliengeschäften in Bergen müssen als Nebenerlöse der norwegischen Besitzer aus dem florierenden Handelsleben in der Stadt betrachtet werden. Aktive Handelspartner für die Hansekaufleute in Bergen fanden sich dabei nicht nur in der Stadtbevölkerung. Die königlichen Amtmänner auf Bergenhuis, das Domkapitel Bergens und die Klöster in der Stadt und ihrer Umgebung haben zu einem nicht unwesentlichen Teil sowohl am Handel mit Stockfisch und den Einfuhrerzeugnissen der ausländischen Kaufleute als auch am Handel mit den landwirtschaftlichen und handwerklichen Produkten Westnorwegens teilgenommen. Es kann also keine Rede davon sein, dass Norweger beim Bergenhandel im Spätmittelalter vollkommen außen vor standen und wirtschaftlich marginalisiert worden wären. Sie hielten die Fäden sowohl bei der Fischzufuhr aus Nordnorwegen und den Schatzlanden als auch beim Absatz der Waren, die die ausländischen, vornehmlich hansischen Kaufleute nach Bergen einführten, in Norwegen in der Hand. Die Hansekaufleute waren genauso von den Norderfahrern und den Bergener Zwischen- und Detailhändlern abhängig, wie diese von ihnen.

e) Andere Konkurrenten

Von anderen Teilnehmern auf dem Bergener Stockfischmarkt ist für das Spätmittelalter nichts unmittelbar überliefert. Dänische Kreuzfahrer, die 1191 in Bergen Station machten, wussten jedoch zu berichten, dass „Schiffe und Volk von überall her [an diesen Ort segeln], Isländer, Grönländer, Engländer, Deutsche, Dänen, Schweden und Gotländer und andere Völker, die hier nicht alle aufgezählt werden können...“⁴⁴⁴ Isländer und Grönländer werden vor allem als Lieferanten des Stockfisches und als Seefahrer vor Ort gewesen sein und die Gotländer, die auch zu Ende des 13. Jahrhunderts gemeinsam mit anderen Hanseaten in den königlichen Privilegien genannt wurden, sind im 14. und 15. Jahrhundert im Bergenhandel ebenso wenig nachweisbar wie dänische und schwedische Kaufleute. Ob es sich bei den übrigen Ausländern, deren Herkunft nicht explizit erwähnt wurde, um andere als Holländer, Schotten und Flamen gehandelt haben könnte, muss Spekulation bleiben. Es scheint jedoch auf Basis der Quellenlage wenn nicht

⁴⁴³ Burkhardt, Policy, S. 148; Koren Wiberg, Hanseaterne, S. 21.

⁴⁴⁴ Gertz, M. Cl. (Hg.), *Scriptores Minores Historiae Danicae Medii Aevi*, Bd. II, Kopenhagen 1922, S. 474-476 – Übersetzung des Verfassers.

unmöglich, so doch recht unwahrscheinlich, dass Kaufleute aus anderen europäischen Regionen die Reise nach Bergen angetreten haben.

3.5 Die Handelswaren

Ausländische Kaufleute führten Getreideprodukte und Bier nach Bergen ein und beluden dort ihre Schiffe mit Stockfisch für den Markt in England und Kontinentaleuropa. Gemessen an den gehandelten Mengen, könnte diese alte Erkenntnis stehen bleiben, machten doch die genannten Güter den aller größten Teil der in Bergen umgeschlagenen Waren aus. Das Angebot der ausländischen Kaufleute wie auch der norwegischen Anbieter war jedoch wesentlich reichhaltiger. Deshalb sollen in diesem Abschnitt kurz auch jene Güter erwähnt werden, die seltener in den Quellen zum Bergenhandel auftauchen, aber gerade durch deren Überlieferung sich ein weit differenzierteres Bild vom Markt in Bergen ergibt, als es durch die bloße Beschäftigung mit den Haupthandelsgütern möglich wäre. Ich folge hierbei weitestgehend Bruns' Ausführungen, der den Warenumsatz in Bergen eingehend analysiert hat,⁴⁴⁵ vergleiche dessen Angaben mit den Ergebnissen der Warenstatistiken und -tabellen bei Nedkvitne und mit bei beiden nicht angegebenen weiteren Fundstellen in den Quellen.

3.5.1 Einfuhrgüter nach Bergen

Einfuhrprodukte der Hansekaufleute aus den Ostseestädten waren in erster Linie verschiedene Getreide, mit Roggen als der am stärksten nachgefragten Sorte, und daraus gemahlene Mehl.⁴⁴⁶ Sowohl gemessen an der Warenmenge als auch am Umsatz, gerechnet in Mark lübsch, waren Getreide und Mehl die mit Abstand wichtigsten Einfuhrwaren der Kaufleute auf Bryggen. Danach folgten Hopfen und Malz⁴⁴⁷ zur Bierherstellung sowie Bier.⁴⁴⁸ Mit einigem Abstand in der Bedeutung scheinen auch Leinwand und Tuch nach Bergen eingeführt worden zu sein. 1370 wurde Leinwand immerhin auf sechs Schiffen von Lübeck nach Bergen transportiert. Der Gesamtwert

⁴⁴⁵ Bruns, *Bergenfahrer*, S. XXX-XC.

⁴⁴⁶ Ebd., S. XXXII f.-XXXV, LIII.

⁴⁴⁷ Ebd., S. XXXII f.-XXXV, LIV.

⁴⁴⁸ Ebd., S. LV.

betrug ein Drittel des Wertes an in diesem Jahr aus der Travestadt nach Bergen exportiertem Mehl.⁴⁴⁹ Einem Warentarif von 1540 zufolge gelangte sowohl gebleichte als auch ungebleichte Leinwand von Lübeck nach Bergen.⁴⁵⁰ Tuche hingegen kamen in größerer Anzahl vor allem aus dem Nordseeraum. Flämische Tuche wurden vor allem von den süderseeischen Kaufleuten in die norwegische Stadt verschifft,⁴⁵¹ während die Bostonfahrer den größten Anteil an der Ausfuhr englischer Tuche nach Norwegen hatten.⁴⁵² Doch auch aus den Ostseestädten gelangte gröberes Tuch nach Bergen. Für den Lübecker Handel können neben in der Travestadt produzierten Tuchen auch solche mit Wismarer,⁴⁵³ Magdeburger,⁴⁵⁴ Stendaler,⁴⁵⁵ Mühlhausener⁴⁵⁶ und Herforder⁴⁵⁷ Herkunft im Besitz von Lübecker Bergenfahrern nachgewiesen werden. Zudem wird wohl auch Rostocker und Stralsunder Tuch seinen Weg nach Bryggen gefunden haben. In einem Frachttarif von 1540 wurde zwischen *sulffar* und *grawe laken*, letztere von besserer Qualität als die erstgenannten, unterschieden.⁴⁵⁸ Allein diese Aufzählung von Tuchen unterschiedlicher Herkunft, Webart und Qualität zeigt die Vielfalt des Warensortiments auf dem Bergener Markt. Doch noch weitere Produkte fanden Abnehmer unter der norwegischen Bevölkerung. Unter den von Lübeck nach Bergen offenbar regelmäßig verschifften Waren befanden sich Töpfe,⁴⁵⁹ Salz,⁴⁶⁰ Kannen,⁴⁶¹ Heringe, schwedisches Eisen, Hanf und Flachs, ebenso wie Taue aus Bast, Anker, Kessel, Wachs, Schuhe, Speck und Schwerter.⁴⁶² Schließlich sind noch Teer,⁴⁶³ Pech⁴⁶⁴ und Silber⁴⁶⁵ zu nennen, die auf hansischen Schiffen ihren Weg auf den Markt der Stadt fanden.

⁴⁴⁹ Ebd., S. XXXIV, auch 1434 fand Leinwand unter den Verlusten eines Kaufmanns in Bergen an Engländer Erwähnung: AHL, ASA-Externa-Anglicana, Nr. 470.

⁴⁵⁰ Bruns, Bergenfahrer, S. 217.

⁴⁵¹ Ebd., S. XIVf.

⁴⁵² Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 105-117; Jenks, England, Bd. 1, S. 280f.

⁴⁵³ Bruns, Bergenfahrer, S. 42.

⁴⁵⁴ Ebd., S. LIXf.

⁴⁵⁵ Ebd., S. 89, 114.

⁴⁵⁶ Ebd., S. 114.

⁴⁵⁷ Ebd., S. 143.

⁴⁵⁸ Ebd., S. 217.

⁴⁵⁹ Ebd., S. XXXV.

⁴⁶⁰ HR I, 1, Nr. 30, HR III, 3, Nr. 283.

⁴⁶¹ Bruns, Bergenfahrer, S. LXII FN 4.

⁴⁶² Ebd., S. XXXV, 216f., Eisen, Flachs, Wachs auch: AHL, ASA-Externa-Anglicana, Nr. 470.

⁴⁶³ HR I, 5, Nr. 255 § 12, Bruns, Bergenfahrer, S. 19, XXXV.

⁴⁶⁴ HR II, 1, Nr. 354 § 10.

3.5.2 Ausfuhrgüter aus Bergen

a) *Stockfisch*

Das mit Abstand wichtigste Ausfuhrgut, das die eigentliche Ursache für den Ansturm ausländischer Kaufleute auf den Markt in Bergen darstellte, war der Stockfisch. Unter dieser Bezeichnung werden verschiedene Arten von getrocknetem Fisch zusammengefasst, deren Sortierung und Verpackung genauestens festgelegt war und wiederholt zu Streitigkeiten führte. Die wichtigste Fischart, aus der Stockfisch gemacht wurde, war der in Nordnorwegen gefangene Dorsch oder Kabeljau (*gadus morrhua*).⁴⁶⁶ Doch auch andere Dorscharten, wie der besonders schmackhafte Leng (*molva molva*), Seelachs (*pollachius virens*) und Lumb (*brosmius brosme*) wurden rund um die Vesterålen und Lofoten herum gefangen, getrocknet und dadurch für längere Zeit haltbar gemacht.

Die gewöhnlichste Stockfischart war der so genannte Rundfisch.⁴⁶⁷ Für seine Herstellung wurden die Fische geköpft und ausgenommen. Jeweils zwei von ihnen wurden danach am Schwanz zusammengebunden und an hölzernen Gerüsten aufgehängt. Um eine geregelte Zufuhr von frischer Luft zu gewährleisten und damit etwaigem Verfaulen vorzubeugen, durften die Fische weder einander berühren noch auf dem Felsboden ausgebreitet werden.⁴⁶⁸ Bei der Sortierung wurde zunächst der Leng aufgrund seiner besonderen Größe und Schmackhaftigkeit ausgeschieden. Er kam, je nach Länge, als *koningslangen* und *gemeiner Langen* in den Handel. Beide Sorten gelangten in Ballen zu je 150 Stück auf den Markt. Alle anderen Stockfische wurden unabhängig von der eigentlichen Fischart sortiert. Man unterschied je nach Länge des Fisches beginnend mit der größten Sorte *koningslobben*, *gemeine lobben*, *rackvische*, *lotvische*, *halfvassen*, *kropelinge* und *titlinge*. Mit Ausnahme der letztgenannten kleinsten Sorte, die auch in Tonnenpackung gehandelt wurde, kam der Rundfisch in Ballen auf den Markt, die zwischen 150 (*koningslobben*) und 1000 (*titlinge*) Fische beinhalteten. Die Versuchung, kleinere Sorten unter die größeren zu mischen, um sie gewinnbringender verkaufen zu können, scheint groß gewesen zu sein. Unter dem Eindruck vermehrter

⁴⁶⁵ AHL, ASA-Externa-Anglicana, Nr. 470.

⁴⁶⁶ Als Dorsch wird der noch nicht geschlechtsreife Kabeljau bezeichnet.

⁴⁶⁷ Zur Darstellung der Herstellung und Sortierung der verschiedenen Stockfischarten berufe ich mich auf die Ausführungen bei Bruns, *Bergenfahrer*, S. LXXI-LXXXI.

⁴⁶⁸ HR III, 3, Nr. 336 § 8.

Klagen aus den binnenländischen Abnehmerstädten wie Frankfurt, Straßburg und Mainz⁴⁶⁹ wegen mangelnder Qualität und Verpackung des Stockfischs wurde 1446 eine *Wrake*ordnung und ein formeller Stapelzwang für in die Ostsee eingeführten Stockfisch in Lübeck erlassen. Der Stapelzwang in Lübeck ließ sich jedoch auf Dauer nicht durchsetzen⁴⁷⁰ und auch die *Wrake* konnte nicht alle Qualitätsmängel beheben. Wiederholte Beschwerden oberdeutscher Städte,⁴⁷¹ aber auch aus anderen Städten, unter anderem Reval und Wolmer,⁴⁷² führten 1476 zur Einführung einer strengeren Kontrolle der in Bergen durch die Norderfahrer gelieferten Fische.⁴⁷³ Ein Jahr später folgte zudem eine Verordnung über das jeweils zulässige Gewicht der unterschiedlichen Ballen von Stockfischarten und die Einsetzung vereidigter *Wraker* in den wichtigsten Einfuhrhäfen.⁴⁷⁴ Doch auch diese Verordnung wurde schon nach wenigen Jahren nicht mehr beachtet.⁴⁷⁵ In einer neuen Verordnung von 1494⁴⁷⁶ wurden die Gewichte der einzelnen Ballen dann deutlich niedriger festgelegt als 1477.

Häufig wird in den Quellen zudem *rotscher* als Bergerfisch genannt. Bei dieser Art der Zubereitung wurde der Fisch ausgenommen und geköpft und daraufhin gespalten. Die Rückratseite wurde bis kurz oberhalb des Schwanzes aufgeschnitten. Die beiden nur noch am Schwanz zusammenhängenden Hälften wurden dann wie beim Rundfisch an hölzernen Gestellen zum Trocknen aufgehängt. Es waren hauptsächlich die größeren, fetteren Fische, die auf diese Weise getrocknet wurden. Bei der oben beschriebenen Zubereitung als Rundfisch wäre bei ihnen die Gefahr zu groß gewesen, dass sie nicht völlig durchtrockneten und dann während des Transports verfaulten. Ebenso wie beim Rundfisch war es verboten, *rotscher* zum Trocknen auf den Felsen auszubreiten. An *rotscher* wurden drei Sorten unterschieden: große, halbgroße (*halfwassen*) und kleine. Nur die beiden ersteren Sorten wurden als *kopmans gud* betrachtet. Im Gegensatz zu Rundfisch wurde *rotscher* in Tonnen verpackt. Eine Tonne sollte nach dem Tarif von 1477 9 Liesepfund brutto (126 Pfund) wiegen. Drei Jahre später wurde das Nettogewicht je Tonne auf

⁴⁶⁹ DN VII, Nr. 431, HUB VIII, S. 732 FN 2.

⁴⁷⁰ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 62-69.

⁴⁷¹ HUB VIII, Nr. 310, UBStL X, Nr. 227, HR II, 7, Nr. 368.

⁴⁷² HR II, 4, Nr. 568 § 5, HR II, 5, Nr. 101 § 7.

⁴⁷³ HR II, 7, Nr. 368.

⁴⁷⁴ HR III, 3, Nr. 38.

⁴⁷⁵ HR III, 3, Nr. 356.

⁴⁷⁶ Bruns, Bergenfahrer, S. 219f.

100 Pfund festgesetzt.⁴⁷⁷ 12 Tonnen sollten bei der Verfrachtung über See auf eine Last gerechnet werden.⁴⁷⁸ Das Pressen des *rotschers* in die Tonnen mittels großer Schrauben kam erst im 16. Jahrhundert auf.⁴⁷⁹ Diese Methode, die wesentlich größere Tonnengewichte erlaubte, spielte im hier untersuchten Zeitraum somit noch keine Rolle bei der Verpackung des Fisches.

Eine dritte, wesentlich seltener erwähnte Sorte des Stockfisches ist der *vlavisch*. Der Fisch wurde so gespalten, *gevlacket*,⁴⁸⁰ dass die beiden auseinander geklappten Hälften nur noch am Rücken zusammenhängen. Über das Vorgehen bei der Trocknung des aus *Hitbland*⁴⁸¹ kommenden *gevlacketen* Fisches ist nichts bekannt. Üblicherweise wird für *vlavisch*, wie auch für den vor dem Trocknen bereits gesalzenen Klippfisch,⁴⁸² angenommen, dass er durch Ausbreiten auf den Felsen getrocknet wurde, doch ist auch ein Aufhängen an Holzgestellen wie im Falle des *rotscher* und Rundfisches denkbar.

Der aus Nordnorwegen stammende Stockfisch wurde auf den europäischen Märkten dem von den Shetland-Inseln und Färöer sowie demjenigen aus Island vorgezogen, da deren Fleisch härter war als das des Bergerfisches.⁴⁸³ Die Städte waren darauf bedacht, ein Mischen von Island- und Bergerfisch zu unterbinden.⁴⁸⁴ Um die Kontrollmöglichkeiten zu verbessern, sollte das Kontor zudem darauf hin wirken, dass der Fisch von den Shetland-Inseln gar nicht zu *rotscher* verarbeitet würde.⁴⁸⁵ Erst nach Einführung spezieller Mühlen in Oberdeutschland, die es den Verbrauchern ermöglichten, das Fleisch des Islandfisches weicher zu klopfen,⁴⁸⁶ gelang es den im Islandhandel tätigen Kaufleuten, ihren Absatz auf dem Kontinent erheblich zu steigern.

⁴⁷⁷ HR III, 1, Nr. 259 § 29.

⁴⁷⁸ Bruns, Bergenfahrer, S. 110 FN 1, 121 FN 4.

⁴⁷⁹ Bruns, Bergenfahrer, S. LXXVIII, vgl. Testament des Joachim Schulte von 1516, in dem ausdrücklich *rotscher geschruwet* erwähnt wird, im Gegensatz zur lediglichen Nennung von *rotscher* in den übrigen Testamenten des beginnenden 16. Jahrhunderts, Bruns, Bergenfahrer, S. 137ff.

⁴⁸⁰ HR III, 2, Nr. 353 § 153.

⁴⁸¹ Neben *Zetland* und *Hjälmland* einer der alten Namen für die Shetland-Inseln.

⁴⁸² Riis, Fischfang, S. 180.

⁴⁸³ Bruns, Bergenfahrer, S. LXXXI.

⁴⁸⁴ HR III, 3, Nr. 353 § 85.

⁴⁸⁵ HR III, 3, Nr. 356.

⁴⁸⁶ Ebd., S. 213.

b) *Andere Fische und Fischprodukte*

Neben den verschiedenen Stockfischsorten spielten Lachs (*salmo salar*) und Lachsforelle (*salmo trutta*) eine Rolle im Bergener Handel. Während der Lachs nur selten in den Quellen erwähnt wird, war die als *ore* bezeichnete Lachsforelle häufig unter den aus Bergen kommenden Handelsgütern vertreten.⁴⁸⁷ Andere Fischarten, die für die Ausfuhr aus Bergen eine gewisse Rolle spielten, waren der Heilbutt, dessen Rücken- und Afterflossen als *raff* beliebte Leckerbissen darstellten und dessen Bauchfleisch in Streifen geschnitten und luftgetrocknet als *rekeling* auf den Markt gelangte,⁴⁸⁸ sowie Rochen.⁴⁸⁹

Bei der Bearbeitung der Fische fielen als Nebenprodukte Tran und die *sporden* an. Tran wurde aus der Leber der ausgenommenen Fische gewonnen. Diese wurde entweder ausgekocht oder in Fässern verstaut, bis sie sich zersetzt hatte. Das übrig gebliebene Öl wurde abgeschöpft. *Sporden* bzw. *sporren* waren Abfallprodukte, die bei der Verpackung des Stockfischs anfielen. Es handelte sich hierbei um überstehende Stücke von Schwanz oder Nacken, die beim Verpacken der Fische in Schiffsraum oder Tonnen abgeschlagen wurden. Auf dem Lübecker Markt sind sie seit Ende des 15. Jahrhunderts nachweisbar.⁴⁹⁰

c) *Andere von Wildtieren und -pflanzen gewonnene Produkte*

Neben diese Fischprodukte, die als klassische Ausfuhrware Bergens bekannt sind, trat eine große Zahl anderer Erzeugnisse. Meeressäuger versorgten den Markt mit Walspeck,⁴⁹¹ Walrosszähnen,⁴⁹² Seehundfellen⁴⁹³ sowie Robbenspeck und -tran.⁴⁹⁴ Seevögel lieferten Federn und Daunen.⁴⁹⁵ Eine große Variation an Wildfellen kam vornehmlich aus den nordnorwegischen Regionen nach Bergen. Hierunter fanden sich Felle von Bär,⁴⁹⁶ Hirsch,⁴⁹⁷

⁴⁸⁷ Bruns, Bergenfahrer, S. LXXXII.

⁴⁸⁸ Ebd.

⁴⁸⁹ DN III, Nr. 914.

⁴⁹⁰ Bruns, Bergenfahrer, S. LXXX.

⁴⁹¹ HUB II, Nr. 284, Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 503, 516, 543.

⁴⁹² HUB II, Nr. 284.

⁴⁹³ Ebd., Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 497, 522, 523.

⁴⁹⁴ HUB VIII, S. 26 FN 3, Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 539, 543.

⁴⁹⁵ HR III, 6, Nr. 613 § 8, DN III, Nr. 914.

⁴⁹⁶ HUB II, Nr. 284.

⁴⁹⁷ U.a. Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 510-512, 515, HUB II, Nr. 284.

Luchs,⁴⁹⁸ Fuchs,⁴⁹⁹ Marder,⁵⁰⁰ Eichhorn,⁵⁰¹ Biber,⁵⁰² Otter,⁵⁰³ Hermelin,⁵⁰⁴ Hase,⁵⁰⁵ Wolf, Elch und Vielfraß.⁵⁰⁶ Ein pflanzliches Produkt aus den norwegischen Gärten und Wäldern, das in größeren Mengen von Bergen ausgeführt wurde, waren Haselnüsse.⁵⁰⁷

d) *Landwirtschaftliche Produkte*

An landwirtschaftlichen Produkten waren vor allem Erzeugnisse der Viehzucht für die Ausfuhr aus Bergen vorgesehen. Butter und Talg wurden in größeren Mengen insbesondere nach Flandern⁵⁰⁸ und England⁵⁰⁹ gebracht, hinzu kamen Wolle,⁵¹⁰ Wollgarn und -tuch,⁵¹¹ das so genannte *vadmal*, welches hauptsächlich aus Island nach Bergen gekommen war. Häute von Rind, Ziege und Schaf komplettierten das Angebot aus der landwirtschaftlichen Produktpalette.⁵¹² Waren dieser Art wurden von den Hansekaufleuten nicht nur in die Hansestädte, sondern auch direkt nach Flandern verschifft, wie die Auflistung von Butter, Talg und Häuten in einem Bergener Frachttarif für die Fahrt *tho Vlandern* aus dem Jahre 1540 belegt.⁵¹³

e) *Sonstige Produkte*

In kleineren Mengen fanden Schwefel,⁵¹⁴ Baumharz und Färbermoos⁵¹⁵ Erwähnung in den Quellen. Holzprodukte wurden vornehmlich in die

⁴⁹⁸ HUB II, Nr. 284.

⁴⁹⁹ U.a. Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 523, HUB II, Nr. 284.

⁵⁰⁰ Ebd., Anhang, S. 510, 512, 515, 521, 542, 543, HUB II, Nr. 284.

⁵⁰¹ Ebd., Anhang, S. 494-497, 501, 521, 542, 543, HUB II, Nr. 284.

⁵⁰² Ebd., Anhang, S. 516, 521, 524, 542.

⁵⁰³ Ebd., Anhang, S. 512, 515, 521, 543.

⁵⁰⁴ Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 510-512, 515, 521.

⁵⁰⁵ Ebd., Anhang, S. 521.

⁵⁰⁶ Bruns, Bergenfahrer, S. LXXXV.

⁵⁰⁷ U.a. Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 538, UBSStL. VIII, Nr. 493.

⁵⁰⁸ Bruns, Bergenfahrer, S. 216, LXXXVI-LXXXVIII.

⁵⁰⁹ U.a. Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 494-506, 543.

⁵¹⁰ DN I, Nr. 665.

⁵¹¹ U.a. Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 496-499, 539, HUB II, Nr. 284.

⁵¹² Ebd., Anhang, S. 493-505, 510ff., HUB II, Nr. 284.

⁵¹³ Bruns, Bergenfahrer, S. 216.

⁵¹⁴ U.a. Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 495, 503, 511, DN III, Nr. 914.

⁵¹⁵ Ebd., Anhang, S. 493, 496f., 515, 532, 534-537, 540, 543f., HUB II, Nr. 284.

Nordseeanrainer geliefert, wie Sparren⁵¹⁶ nach Holland⁵¹⁷ und Masten nach England.⁵¹⁸ Kupfer⁵¹⁹ und schwedisches Eisen,⁵²⁰ Teer,⁵²¹ Pech,⁵²² Leinen,⁵²³ Asche,⁵²⁴ Kümmel,⁵²⁵ Kork,⁵²⁶ Pferde⁵²⁷ und Falken⁵²⁸ komplettierten das umfangreiche Warensortiment, das von Bergen aus nach Süden verschifft wurde. Schließlich soll englisches Tuch nicht unerwähnt bleiben. Es verließ als Transitgut den Bergener Hafen Richtung Ostseestädte, stellte also nicht direkt norwegisches Ausfuhrgut dar.

f) Das Warensortiment der Kaufleute

Meistens wurden von den Kaufleuten im Bergenhandel mehrere Gütersorten an Bord ein und desselben Schiffes aus Bergen ausgeführt. Aus dem Schadensbericht des Rostocker Schiffers Simon Huswacker und seiner Begleiter Blok und Muddelhove, deren Schiffe 1387 vor der schottischen Küste von Flamen aufgebracht worden waren, geht hervor, dass sie neben fast allen Sortierungen Stockfisch auch diverse Pelzsorten und Robbenspeck an Bord ihrer beiden mit insgesamt 65 ½ Last Waren beladenen Schiffe hatten.⁵²⁹ Die gesamte Auflistung des an Bord befindlichen Gutes sah wie folgt aus:

⁵¹⁶ Balken für den Schiff- und Dachbau.

⁵¹⁷ HUB IV, Nr. 82 § 1, Nr. 965 § 1.

⁵¹⁸ U.a. Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 493-505.

⁵¹⁹ Ebd., Anhang, S. 497.

⁵²⁰ Ebd., Anhang, S. 538-541, 543.

⁵²¹ Ebd., Anhang, S. 495, 497, 518, 521, 539.

⁵²² Ebd., Anhang, S. 495, 538.

⁵²³ Ebd., Anhang, S. 539-541.

⁵²⁴ Ebd., Anhang, S. 501.

⁵²⁵ Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang, S. 540.

⁵²⁶ Ebd., Anhang, S. 542.

⁵²⁷ Ebd., Anhang, S. 493.

⁵²⁸ Ebd., Anhang, S. 493, 496, 503, 511.

⁵²⁹ HR I, 3, Nr. 345.5 § 1.

- 8 Last Zelessmolte⁵³⁰ [576 mk. lub.]
- 1/2 Last an beveren⁵³¹, otteren⁵³², granwerke⁵³³, hermelen⁵³⁴, marthen⁵³⁵,
deresvellen⁵³⁶, schapvellenn⁵³⁷ unde huden⁵³⁸ [298 mk. lub.]
- 10 Last langen [1200 mk. lub.]
- 5 Last rakevisch [600 mk. lub.]
- 5 Last lotvisch [600 mk. lub.]
- 13 Last balmwassen [2492 mk. lub.]
- 20 Last cropelin [3600 mk. lub.]
- 4 Last titlinge [636 mk. lub.].

Die in den Quellen erkennbare Warenvielfalt, mit der die Kaufleute auf dem Bergener Markt konfrontiert waren, zeigt, dass die Stadt weit mehr als nur ein Umschlagplatz war, an dem Getreide und Bier allein gegen Fisch und Tran getauscht wurden. Auch wenn diese Produkte den größten Teil der in Bergen gehandelten Waren ausmachten, mussten die Kaufleute daneben auch gute Kenntnisse über Qualitätskontrolle und Preisentwicklung bei vielen anderen Produkten besitzen, wenn sie hier erfolgreich wirtschaften wollten. Zudem ist die Aufzählung der Waren hier sicher nur ein Ausschnitt der wirklichen damaligen Warenpalette. Die Bevölkerung in Bergen und an der von hier aus belieferten Westküste Norwegens war zudem in der Lage, so große Überschüsse zu erwirtschaften, dass sich für die ausländischen Kaufleute die Einfuhr von Fertigprodukten und Tuchen aus England und Kontinentaleuropa rentierte.

⁵³⁰ Robbenfett.

⁵³¹ Bieberfelle.

⁵³² Otterfelle.

⁵³³ Eichhörnchenfelle.

⁵³⁴ Hermelinfelle.

⁵³⁵ Marder.

⁵³⁶ Rehfell oder Hirschfell (Tierfelle) – unklar, vgl.: Schiller, Karl/Lübben, August, Mittelniederdeutsches Wörterbuch, Bd. 1, Bremen 1875, S. 507.

⁵³⁷ Schaffelle.

⁵³⁸ Häute.

3.6 Die Handelswege

3.6.1 Der Weg des Stockfisches von Nordnorwegen nach Bergen

Der erste Weg, den der Stockfisch in den Booten der Norderfahrer zurücklegen musste, um auf den Bergener Markt zu gelangen, führte von den Lofoten und Vesterålen aus entlang der schärenreichen nordnorwegischen Küste südwärts. Aufzeichnungen über diesen Teil der Handelsseefahrt sind nicht erhalten. Die Annahme liegt jedoch nahe, dass sich die Norderfahrer in ihren Booten meist kleinerer Bauart meistens innerhalb der Fahrrinnen zwischen den Schären und Inseln und dem Festland bewegt haben und das offene Meer nach Möglichkeit mieden. Hier waren sie den teilweise stürmischen Winden im Nordatlantik nicht so schutzlos ausgeliefert wie auf offener See und auch der Wellengang war deutlich niedriger, wurden die Wogen des Ozeans doch durch die vorgelagerten Inseln gebrochen. Dennoch barg auch die Fahrt in den teilweise sehr schmalen Fahrrinnen mit ihren Untiefen viele Gefahren. Je nach Wind und Seegang waren die Norderfahrer gezwungen, zwischenzeitlich sichere Buchten und Häfen anzulaufen. Ihre Fahrt wird wahrscheinlich mehrere Wochen in Anspruch genommen haben. Der in den Wintermonaten gefangene Fisch erreichte Anfang Juli als Stockfisch den Bergener Hafen. Hier ging er zum größten Teil an die ausländischen Kaufleute über, die ihn weiter auf die britischen Inseln und in die Nord- und Ostseestädte verschifften.

3.6.2 Die Fahrt von Süden nach Bergen

a) Fahrt aus den Ostseestädten

Die Ausländer waren ihrerseits mit ihren Einfuhrgütern im Frühjahr nach Norden gefahren. Die übliche Fahrtroute der Bergenfahrer aus den Hansestädten an der Ostsee führte dabei durch den Großen Belt und dann entlang der jütischen Ostküste bis zum Kap Skagen.⁵³⁹ Hier wurde bei geeignetem Wind direkt durch den Skagerrak Richtung Kap Lindesnes gesegelt, östlich dessen die Einfahrt Stiern Oe als Ankerplatz hansischer Bergenschiffe

⁵³⁹ Die Beschreibung folgt im Wesentlichen der Schilderung bei Bruns, Bergenfahrer, S. XCVIII-C.

nachweisbar ist.⁵⁴⁰ Bei Westwind mussten die Schiffe im Hafen von Marstrand⁵⁴¹ auf einen Wetterwechsel warten, bevor sie zur norwegischen Südküste segeln konnten. Nach Kap Lindesnes führte die Fahrt an der ungeschützten Küste Jærens entlang, bis nördlich Kap Skudenes und damit die Einfahrt in den Karmsund in Sicht kamen. Es ist durchaus möglich, dass vor dieser Einfahrt Stavanger als Ankerplatz angelaufen wurde, auch wenn Belege hierfür in den Quellen bisher nicht gefunden werden konnten. Mit der Einfahrt in den Karmsund erreichten die Schiffe *Bergens Led*, die Wasserstraße nach Bergen, die entlang der von den der Küste vorgelagerten Inseln geschützten Fahrrinnen zwischen den Schären und Inseln und dem Festland Rogalands und Hordalands führte. An der Ostküste der Insel Karmøy, vermutlich unweit der Olavskirche in Avaldsnes, lag der mehrfach in den hansischen Quellen genannte Hafen Notow,⁵⁴² dessen Infrastruktur immerhin ausreichend war, um das Überwintern der Bergenfahrerflotte 1470/71 zu ermöglichen.⁵⁴³ Das Befahren der Fahrrinne zwischen den Schären muss bereits bei klaren Sichtverhältnissen ein gefährliches Unterfangen gewesen sein. Bei Nacht und schlechten Witterungsbedingungen war es deshalb unumgänglich, einen geschützten Ankerplatz oder einen Hafen anzulaufen. Neben Notow, dem für die Hansekaufleute offenbar wichtigsten dieser Orte, gab es weitere Ankerplätze entlang des *Bergen Led*, so etwa auf Lyngholmen, Fladøy, Bømlo und Selbjørnsøy.⁵⁴⁴ In den Häfen konnten zudem auch einfachere Reparaturen ausgeführt sowie Frischwasser und Proviant aufgenommen werden. Mit Sicherheit luden die Orte auch zum Handel ein, der von den Privilegien, die nur den Handel nördlich Bergens untersagten, nicht ausdrücklich verboten war, auch wenn der norwegische König bemüht war, den Handel in den Städten zu konzentrieren.⁵⁴⁵ Aus dem Karmsund kommend steuerte man in nördlicher Richtung den nordöstlich der Insel Bømlo entlangführenden Bømlafjord an. Bei Mosterhamn bog man in den Richtung Nordwesten verlaufenden Stokksund ein. An dessen nördlichem

⁵⁴⁰ HR III, 6, Nr. 581 § 10, 488 § 6, Bruns, Bergenfahrer, S. 384.

⁵⁴¹ Insel vor der schwedischen Westküste, nördlich des heutigen Göteborg.

⁵⁴² HR I, 4, Nr. 349 § 4, HR II, 1, Nr. 381 §§ 39, 62, HR II, 7, Nr. 343 § 10, 416, Bruns, Bergenfahrer, S. 56, 194, 242, 357, 384, Nicolaysen, N. (Hg.), Den norske so 1584, i: Norske magasin. Skrifter angaaende Norge og forfattede efter Reformationen, Bd. 2, Christiania 1868, S. 22.

⁵⁴³ Fyllingsnes, Frode, Notow – hanseatane si hamn på Avaldsnes, in: Heiman. lokalhistorisk tidsskrift, Bd. 41/1 (2004), S. 3-21, Bruns, Bergenfahrer, S. IC.

⁵⁴⁴ Bruns, Bergenfahrer, S. IC, folgt in seiner Beschreibung hier den holländischen Segelhandbüchern von Lucas Janszon Wagenaer (1601/1606) und Willem Janszoon (1608).

⁵⁴⁵ NMD, Nr. 45.

Ende teilte sich die Fahrinne in mehrere parallel verlaufende schmale Passagen. Laut Bruns wurde meist die sehr schmale Durchfahrt zwischen Alforo und Ivarsøy gewählt. Dies erscheint angesichts der wesentlich breiteren Fahrrinnen westlich Alforos und östlich Ivarsøys eigenartig, könnte aber ungünstigen Windverhältnissen in letzterer geschuldet sein. Nachdem man Selbjørnsøy auf der östlichen Seite passiert hatte, führte der Weg weiter nordwärts an Hufterøy vorbei. Auch hier erscheint die Angabe bei Bruns, man habe die westliche Durchfahrt zwischen Hufterøy und Hundvågøy gewählt, unlogisch, da sich auf der östlichen Seite Hufterøys, zwischen dieser Insel und Reksteren, eine wesentlich breitere Fahrtrinne befindet, die auch von der modernen Schifffahrt genutzt wird. Auch hier könnte eine mögliche Erklärung darin liegen, dass für die Segelschiffe die Gefahr bestand, bei den vorherrschenden Westwinden in den Windschatten der Insel Hufterøy auf deren Leeseite zu geraten. Weiter auf dem Weg nach Norden fuhr man in den Lysefjord ein, wo Lerøy und Bjelkarøy mit ihren Ankerplätzen passiert wurden. Die letzte wichtige Landmarke stellte Stangnæs im Osten dar. Diese Landzunge umfahrend erreichte man Bergen in nordöstlicher und später östlicher Richtung. Insgesamt dauerte die Fahrt von Lübeck nach Bergen im Schnitt drei bis vier Wochen.⁵⁴⁶ Von Bruns ausgewertete Brieflaufzeiten von Bergen nach Lübeck betragen zwischen 9 und 72 Tagen. Die meisten der Briefe waren zwischen 15 und 27 Tagen unterwegs.

b) Fahrt aus den Nordseestädten

Schiffe, die aus den Süderseestädten, Holland oder von den britischen Inseln nach Bergen segelten, erhielten nach der Querung der Nordsee Landkennung meist auf der Höhe Jæren, Kvitsøy, Kap Skudenes.⁵⁴⁷ Dann setzten sie den Weg durch *Bergens Led* fort, wie es auch die aus den Ostseestädten kommenden Bergenfahrer taten.

3.6.3 Konvoifahrten und saisonale Schwerpunkte der Bergenfahrt

Sowohl die Norderfahrer als auch die hansischen Bergenfahrer fuhren im Konvoi nach Bergen. Ähnlich werden sich auch die anderen am Markt in Bergen aktiven Kaufleute verhalten haben. Der aus dem Winterfang hervor-

⁵⁴⁶ Bruns, Bergenfahrer, S. C.

⁵⁴⁷ Fyllingsnes, Notow, S. 3.

gegangene Stockfisch erreichte Bergen Anfang Juli, wo in den ersten Wochen des Monats, möglicherweise auch bis Anfang August, der Warenumschlag im Bergener Hafen vonstatten ging.⁵⁴⁸ Der größte Teil des nach Bergen gekommenen Fisches, Mehls, Malzes, Biers und Tuchs wechselte in dieser Zeit den Besitzer. Das restliche Jahr über war es dagegen verhältnismäßig ruhig in der Stadt. Vermutlich waren es auch die Sommermonate, insbesondere der Juli, in denen sich die bis zu 2.000 jungen Männer aus den Hansestädten auf Bryggen drängten.⁵⁴⁹ Die meisten von ihnen werden die Stadt mit den Handelsschiffen bereits im Juli oder August wieder verlassen haben. Einen Beleg für den umfangreichen Handel in Bergen im Juli bietet die Verbuchung der Bergenwaren in den Zollrollen von Ravenser, Boston und Hull zumindest für das frühe 14. Jahrhundert. Waren aus der norwegischen Stadt, allen voran der Stockfisch, erreichten die englischen Ostküstenhäfen in der Regel zwischen Juli und September.⁵⁵⁰ Einige Schiffe aus Bergen kamen allerdings auch bereits im Frühjahr in die englischen Häfen. In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts veränderte sich dieses Muster jedoch vollkommen. Zwischen 1365 und 1468 erreichten die meisten Schiffe mit Stockfisch an Bord Boston im Oktober und November.⁵⁵¹ Deutlich weniger hansische Schiffe aus Bergen legten in dem ostenglischen Hafen in den Monaten Februar, März und April an. In den übrigen Monaten des Jahres fuhren so gut wie keine Schiffe von Norwegen nach Boston. Es ist unklar, welche Faktoren diese Veränderung in der Verschiffung des Stockfisches hervorgerufen haben sollen. Geht man von einer Hauptfangzeit des Fisches in Februar und März aus und addiert hierzu eine ungefähre Trockenzeit von vier Monaten,⁵⁵² so kann der Hauptteil der Ware frühestens im August in Bergen ange­langt sein. Das würde eine Erklärung für die große Menge von Ausfuhren nach Boston im Herbst bieten, doch muss dann der für das frühe 14. Jahrhundert von Helle angenommene Termin der Stockfischmesse im Juli⁵⁵³ in Frage gestellt werden. Auch für Lübeck kann die periodische Einfuhr von Stockfisch in bestimmten Monaten nachgewiesen werden. In den Lübecker Pfundzollbüchern von 1368 wurden zwischen 9. Mai und 23. Juni neun Schiffe, auf denen allerdings kaum Waren verzollt wurden, und zwischen 24.

⁵⁴⁸ Helle, Bergen, S. 356.

⁵⁴⁹ Ebd., S. 743.

⁵⁵⁰ Ebd., S. 358.

⁵⁵¹ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 111, 113, 115.

⁵⁵² Laut telefonischer Auskunft von Hjalmar Ekrem Fiskeindustri AS, N-8064 Røst/Lofoten, beträgt die Trockenzeit von Stockfisch etwa vier bis fünf Monate.

⁵⁵³ Helle, Bergen, S. 356.

Juni und 30. September vier Schiffe mit umfangreicher Ladung an Fisch als von Bergen kommend registriert.⁵⁵⁴ Es kann nicht geklärt werden, ob die im Frühjahr angekommenen Schiffe tatsächlich leer waren. Sollten sie Waren an Bord gehabt haben, müssen diese entweder aus in den Lagerhäusern aufbewahrten Beständen vom vorjährigen Sommerhandel oder aber aus im Winter und Frühjahr erworbenen Gütern bestanden haben, die anderweitig verzollt worden waren. In den südlicheren norwegischen Fanggebieten wie etwa Sunnmøre fanden die Fischer weniger günstige klimatische Bedingungen zum Trocknen des Fangs vor als auf den Lofoten und Vesterålen, wodurch ihre Ladung möglicherweise erst im Herbst den Bergener Hafen erreichte. Dies könnte eine mögliche Erklärung für Stockfischausfuhren später im Jahr sein.

Da der überwiegende Teil des Warenumschlags im Bergener Hafen in einem kurzen Zeitraum im Sommer jedes Jahres erfolgte, kann man dem Bergener Stockfischhandel durchaus Messecharakter zusprechen. Zwar bestand ein Marktrecht über das gesamte Jahr und in den übrigen Monaten des Jahres wird immer noch ein florierender Handel vonstatten gegangen sein, die Hauptaktivität im Hafen fand aber im Zusammenhang mit der Ankunft der Norderfahrerflotte mit einem messeähnlichen Handelsaufkommen im Sommer, insbesondere Juli statt.

In Bergen wurde der Fisch zunächst von den Schiffen und Booten der Norderfahrer an Land gebracht und über die jeweiligen Passagen, die vom Hafen aus zu den Lagerhäusern der Kaufleute führten, in diese transportiert. Ein Verladen direkt von Schiff zu Schiff war verboten,⁵⁵⁵ vermutlich um dem Kontor eine größtmögliche Kontrolle aller Geschäfte und der Qualität der Waren zu ermöglichen. In den Lagerhäusern auf Bryggen wurden die Fische von den Jungen und Gesellen der Kaufleute sortiert und den entsprechenden Güteklassen gemäß in Tonnen oder als Ballen verpackt und beschriftet.⁵⁵⁶ Ein Großteil des Fisches verließ das Lagerhaus bereits nach kurzer Zeit und wurde am Hafen auf die bereitstehenden Schiffe zur Weiterfahrt in die Abnehmerhäfen verladen. Ein kleinerer Teil verblieb allerdings meist noch in den Häusern der Kaufleute. Er bildete vermutlich den Grundstock für die Transporte der im Herbst oder folgenden Frühjahr in Bergen eintreffenden hansischen Schiffe.

⁵⁵⁴ Lechner, Pfundzollisten, S. 163f., 226f.

⁵⁵⁵ AHL, ASA, Externa, Danica, Nr. 636, §§ 58, 59,

⁵⁵⁶ Ebd. § 84.

Quantitative Aussagen über den Stockfischhandel in Bergen sind anhand der überlieferten Quellen nur sehr ungenau möglich. Anhand englischer und hansischer Zollrollen schätzt Nedkvitne den durchschnittlichen Jahresexport von Bergen nach Lübeck für den Zeitraum zwischen 1365 und 1400 auf 227.000 kg Stockfisch.⁵⁵⁷ Für die Ausfuhr nach Boston gibt er sogar 378.000 kg an.⁵⁵⁸ In einer ähnlichen Größenordnung bewegt sich auch die Schätzung Hitzblecks, der für das Jahr 1384 eine Ausfuhr von 310.000 kg Stockfisch von Bergen nach Lübeck annimmt.⁵⁵⁹

3.6.4 Die Fahrt von Bergen aus in die Abnehmergebiete

Von Bergen aus fuhren die nun mit den norwegischen Ausfuhrwaren beladenen Schiffe wieder durch „Bergens Led“ südwärts. Hinter Kap Skudenes setzten die Schiffe nach England und in die Nordseehäfen Hollands und an der Südersee Kurs Richtung Südwest bzw. Süd auf die offene See, während die Schiffe in die Ostseestädte der oben beschriebenen Strecke in entgegengesetzter Richtung folgten.

a) Der Weg des Stockfisches ins Binnenland

Die Häfen an Nord- und Ostsee waren nicht der Endpunkt des Handels mit norwegischem Stockfisch. Von ihnen aus wurde ein Großteil der Schiffsladungen weiter ins Landesinnere gebracht.

In England gab es speziell für diesen Zweck eingesetzte *stockfishmongers*, Kaufleute, denen der Stockfischvertrieb aus den ostenglischen Häfen in die Binnenstädte oblag.

Auch in Holland kann hansischer Handel mit Stockfisch nachgewiesen werden.⁵⁶⁰ Dieser wurde vermutlich vor allem von den Süderseeischen Städten aus organisiert. Von diesen aus gelangten zudem große Mengen an Stockfisch nach Köln. Die Stadt war ein bedeutendes Zentrum des Stock-

⁵⁵⁷ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 116f.

⁵⁵⁸ Ebd.

⁵⁵⁹ Dirlmeier, Ulf; Schmidt, Fritz, Die Hanse und die Nahrung im südlichen Mitteleuropa, in: Wiegmann, Günter; Mohrmann, Ruth-E., Nahrung und Tischkultur im Hanseraum (=Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 91), Münster u.a. 1996, S. 269.

⁵⁶⁰ Burkhardt, Mike/Weststrate, Job, Ein holländisch-seeländischer Zolltarif für die Hanse aus dem Jahre 1454, in: ZVLGA 84 (2004), S. 9-34.

fischhandels für den gesamten westfälischen Raum.⁵⁶¹ Von hier aus wurde auch ein großer Teil der Lieferungen in das Oberrheingebiet organisiert. Doch auch von Lübeck aus erreichte Stockfisch vermutlich über Frankfurt⁵⁶² Süddeutschland. Beschwerden an den Rat der Stadt Lübeck aus Straßburg, Basel, Mainz und Nürnberg über die schlechte Qualität des Stockfisch zeigten,⁵⁶³ wie weit das Verteilungsgebiet dieser Ware allein aus der Travestadt reichte. Frankfurter und Nürnberger Kaufleute konnten direkt mit dem Stockfischhandel in Lübeck in Verbindung gebracht werden.⁵⁶⁴ Seit dem Ende des Spätmittelalters konkurrierte der Bergener Stockfisch mit Direktimporten aus Island, die vor allem über Hamburg, Bremen und Holland den Weg auf den Kontinent fanden.

Für Mitteldeutschland scheint sich Leipzig bereits im Spätmittelalter als regionales Verteilungszentrum für Stockfisch etabliert zu haben. Einer der Kaufleute aus dieser Stadt, die im Stockfischhandel aktiv waren, konnte sogar im Lübecker Quellenmaterial nachgewiesen werden.⁵⁶⁵ Als weiterer Bezugsort von Stockfisch für den Leipziger Markt werden Stettin, Wittenberg⁵⁶⁶ und Magdeburg, wohin der Fisch vermutlich elbaufwärts aus Hamburg gelangte,⁵⁶⁷ genannt. Noch im 16. und 17. Jahrhundert war der Bergener Stockfisch die bedeutendste in Leipzig gehandelte Fischart.⁵⁶⁸

Von Oberdeutschland aus fand der Stockfisch über die Alpenpässe seinen Weg nach Italien.⁵⁶⁹ Auch auf dem Seeweg gelangte Bergerfisch nach

⁵⁶¹ Kuske, Bruno, Der Kölner Fischhandel vom 14. – 17. Jahrhundert, in: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst 29 (1905), S. 264-273; Granulla, Gertrud, Handelsbeziehungen Kölner Kaufleute zwischen 1500 und 1650, Köln 1972, S. 2; Hirschfelder, Köln, S. 546.

⁵⁶² Koppe, Wilhelm, Die Hansen und Frankfurt am Main im 14. Jahrhundert, in: HGBll. 71 (1952), S. 48, Dirlmeier; Schmidt, Nahrung, S. 269.

⁵⁶³ HR II, 7, Nr. 368, DN VII, Nr. 431, HUB VIII, S. 732 FN 2.

⁵⁶⁴ U.a. Hermann Stramme (Frankfurt), Konrad Muliter, Hermann Gronenberch (beide Nürnberg), vgl. Anhang, Prosopographischer Katalog.

⁵⁶⁵ Ludwig von Gera, vgl. Anhang, Prosopographischer Katalog.

⁵⁶⁶ Straube, Manfred, Nahrungsmittelhandel im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der frühen Neuzeit, in: Wiegelmann, Günter; Mohrmann, Ruth-E., Nahrung und Tischkultur im Hanseraum (=Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 91), Münster u.a. 1996, S.58f.

⁵⁶⁷ Riis, Thomas, Fisch und Fischfang in der Hansischen Wirtschaft, in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.); Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (= Hansische Studien, Band XIII), Trier 2002, S. 182.

⁵⁶⁸ Fischer, Leipziger Handelsgeschichte, S. 62.

⁵⁶⁹ Schulte, Alois, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, Berlin² 1966, S. 715.

Südeuropa. Hier konkurrierte er allerdings mit dem in diesem Gebiet hergestellten *bacalao*, der mittels eines kombinierten Verfahrens von Salzen und Trocknen konserviert wurde.⁵⁷⁰ In Frankreich ist er als regionales Gericht noch heute vor allem in den Gebieten um La Rochelle und Marseille bekannt,⁵⁷¹ und auch in Portugal und Italien wurde er nicht nur im Mittelalter als Delikatesse geschätzt.

Stockfisch wurde sowohl von Privathaushalten, Klöstern und Spitälern als auch von adligen Haushalten erworben. In letzteren wurden sie allerdings vermutlich hauptsächlich zur Beköstigung des Personals und als Truppenverpflegung gereicht.⁵⁷² Stockfisch und Hering waren zwar die beiden Fischarten, die in den größten Mengen auf den Markt kamen, doch scheinen sie eher für einfache Fischgerichte verwendet worden zu sein, während zur gehobenen Küche eher Fischarten wie Lachs, Aal, Forelle und Hecht zubereitet wurden.⁵⁷³ Die im europäischen Raum jährlich gehandelte Menge an Bergenfisch ist aufgrund der dünnen Quellenbasis nicht ermittelbar. Die Angaben zum Stockfischexport nach England⁵⁷⁴ sowie Aufzeichnungen verschiedener Institutionen und privater Endabnehmer vor allem aus dem 15. Jahrhundert⁵⁷⁵ zeigen aber, dass Stockfisch eines der wichtigsten und am häufigsten gekauften Güter darstellte. Auch zu den Preisen, die private Käufer an die Klein Händler und Krämer zahlen mussten, lassen sich keine allgemeinen Aussagen treffen. Preisangaben in privaten englischen *household accounts* weisen große Unterschiede im Preis für Stockfisch auf,⁵⁷⁶ die unter anderem mit der Qualität des Fisches und der Anzahl der beteiligten Zwischenhändler vom Einfuhrhafen bis zum lokalen Markt erklärt werden können.

⁵⁷⁰ Riis, Fischfang, S. 180.

⁵⁷¹ Trebbi, Marco, A stockfish mystery from France, Vortrag: History, Archives and Digital Publishing. Konferenz in Bergen, 11.-14. Mai 2006.

⁵⁷² Bäumker, U., »...Men gaff allemenne genoch ind reedeliken...«. Zur Truppenverpflegung während der Soester Fehde (1448/49), in: Wiegelmann, Günther; Mohrmann, Ruth-E. (Hrsg.), Nahrung und Tischkultur im Hanseraum (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 91), Münster-New York 1996, S. 211-241.

⁵⁷³ Hammel-Kiesow, Rolf, Wer kaufte die Waren des hansischen Handels? Eine Annäherung an die Endverbraucher, in: Jörn, Nils; Kattinger, Detlef; Wernicke, Horst (Hrsg.), »kopet uns werk by tyden«. Beiträge zur hansischen und preußischen Geschichte, Schwerin 1999, S. 80; Bäumler, Truppenverpflegung, S. 225, Dirlmeier; Schmidt, Nahrung, S. 274-277.

⁵⁷⁴ Nedkvitne, Utenrikshandel.

⁵⁷⁵ Hammel-Kiesow, Endverbraucher, S. 76-80.

⁵⁷⁶ Ebd., S. 79.

b) Die Weiterfahrt der Bergenfahrer nach dem Verkauf des Stockfisches

Die weitere Handelsroute der Bergenfahrer aus England und Flandern ist nicht mit Sicherheit zu bestimmen. In den englischen Ostküstenhäfen wurden die Schiffe im 14. Jahrhundert hauptsächlich mit Wolle für die flandrische Tuchproduktion beladen, von wo dann die Laken ausgeführt wurden. Nach dem Einbruch der englischen Wollausfuhren Ende des 14. Jahrhunderts erwarben die Hansekaufleute im 15. Jahrhundert Tuch direkt in England.⁵⁷⁷ Auch in Holland waren Bergenfahrer offenbar im Handel aktiv. Dies lassen zwei Geleitbriefe des Herzogs Wilhelm von Bayern, Graf von Holland, für den gemeinen Kaufmann in Bergen aus den Jahren 1413 und 1414⁵⁷⁸ vermuten.

Über die Zielhäfen der Ausfuhr aus England und Flandern geben die entsprechenden Zollrollen keine Auskunft. Zwei Möglichkeiten kommen in Betracht. Zum einen können die Bergenfahrer mit der dort erworbenen Ware wieder nach Norwegen gefahren sein, um die Ladung in Bergen zu verkaufen und eine zweite Fracht Fisch oder andere Waren, diesmal möglicherweise für den Verkauf in Lübeck, aufzunehmen.⁵⁷⁹ Zum anderen ist ein direkter Transport von Tuch oder anderen Handelsgütern in die Ostseestädte oder nach Bremen und Hamburg denkbar. Für beide Handelswege gibt es Belege in den Quellen. Im Jahre 1369 fuhren die Bremer Johann und Arnold Selighe mit ihren Partnern unter Umgehung der hansischen Blockade Norwegens von England über Flandern nach Bergen.⁵⁸⁰ Im Jahre 1411 beschwerten sich Lynner Kaufleute beim englischen König über die in Bergen erfolgte Beschlagnahmung eines Schiffes des Bremer Schiffers Christian Treper, der für Lynner Kaufleute vermutlich von deren Heimathafen aus nach Bergen und weiter nach Wismar fahren wollte,⁵⁸¹ und aus dem Jahr 1447 liegt ein Bericht vor, demzufolge Bergenfahrer ein Schiff von Kaufleuten aus dem englischen Derby aufgebracht hatten, das mit Salz beladen auf dem Weg von Middelburg nach Bergen war.⁵⁸² In einer Bitte um Hilfe bei der Aufdeckung des wahren Sachverhalts über einen Bruch des Embargos gegen England erklärte der Danziger Rat im Jahr 1436 gegenüber Lübeck, man habe von sechs Danziger Schiffen erfahren, die trotz des Handelsver-

⁵⁷⁷ Jenks, England, Bd. 1, S. 39f., Rigby, Boston, S. 212f.; Burkhardt, Boston.

⁵⁷⁸ HR I, 6, Nr. 128, 129.

⁵⁷⁹ U.a. CPR 1401-1405, S. 440, CCR 1377-1381, S. 267.

⁵⁸⁰ HR I, 3, Nr. 312.

⁵⁸¹ HR I, 6, Nr. 78.

⁵⁸² HR II, 3, Nr. 283.

bots von Bergen mit Fisch nach Boston und von dort mit *wand* nach Lübeck gefahren seien.⁵⁸³ Zwei Jahre darauf planten offenbar Kaufleute aus Boston und Lynn, Laken aus England nach Lübeck, Wismar und Stralsund zu versenden und von dort mit Mehl, Malz, Leinwand, Silber, Pech, Teer und anderen Gütern nach Bergen zu fahren,⁵⁸⁴ ein Ansinnen, das auf heftigen Widerstand der hansischen Niederlassung in Boston stieß.

Es lässt sich also kein einheitliches Handelsmuster der Bergenfahrer nach ihrer Abfahrt aus Norwegen erkennen. Einige Kaufleute werden die einfache Hin- und Rückfracht Lübeck-Bergen gewählt haben, andere sind von Norwegen aus über England beziehungsweise Flandern mit Tuch zurück in die Hansestädte gereist. Wieder andere haben die Sommermonate genutzt, um Fisch in Boston gegen Tuche zu tauschen, diese dann nach Bergen zu senden und erst dann in Bergen Stockfisch zum Verkauf nach Lübeck aufzunehmen. Diese unterschiedlichen Handelsmuster werden auch durch die Auswertung der Lübecker Pfundzolllisten von 1378/79 gestützt.⁵⁸⁵ 37 Kaufleuten, die 1378 Ausfuhren aus Lübeck zu verzeichnen hatten, standen 46 Händler gegenüber, die 1379 Waren aus Bergen in der Travestadt verzollten. Nur 30 dieser Kaufleute sind in beiden Richtungen belegt. Von denjenigen, die 1378 Güter nach Norwegen ausführten, hatten zudem mehrere vorher Güter aus Richtung Oldesloe, das heißt, direkt aus England und Flandern über Hamburg eingeführt. Die Aufzählung der Handelsrouten muss wegen der Vielfältigkeit der Handelswege unvollständig bleiben. Dies zeigen auch Belege für Fahrten aus Aalborg nach Bergen⁵⁸⁶ und von Bergen direkt nach Middelburg.⁵⁸⁷

3.7 Der Handelsumfang

3.7.1 Auswertung der Pfundzolllisten

In keiner Hansestadt wurde im Untersuchungszeitraum eine systematische Verzollung aller ein- und ausgeführter Waren vorgenommen oder alle Warenbewegungen aufgezeichnet. Es ist deshalb nicht möglich, den Gesamt-

⁵⁸³ HR II, 2, Nr. 87.

⁵⁸⁴ HR II, 2, Nr. 354 § 10.

⁵⁸⁵ Bruns, Bergenfahrer, S. XLV-L.

⁵⁸⁶ HUB 7, Nr. 767 § 48.

⁵⁸⁷ AHL, NStB. 1454 Quasimodo.

umfang des hansischen Handels oder auch nur des Handels in einer Hansestadt über einen längeren Zeitraum quantitativ zu ermitteln. Für bestimmte Jahre liegen jedoch in einzelnen Städten Listen vor, die die Erhebung von Sonderzöllen aus bestimmten Anlässen dokumentieren. Zu diesen Aufzeichnungen gehören unter anderem die Lübecker Pfundzolllisten der Jahre 1368/69⁵⁸⁸ und 1492 bis 1496.⁵⁸⁹ Diese und weitere Aufstellungen bieten uns Anhaltspunkte für den in den entsprechenden Jahren getätigten Handel in den jeweiligen Städten, sie geben jedoch nur Aufschluss über zu verzollende ein- und ausgeführte Waren.

Es ergeben sich allerdings große Probleme im Zusammenhang mit der Auswertung eben dieser Pfundzolllisten, die eine Nutzung für wirtschaftshistorische Zwecke nur mit allergrößter Vorsicht erlauben. Es ist zwar nicht davon auszugehen, dass die Zölle in großem Stil umgangen werden konnten,⁵⁹⁰ aber die kurzen Zeiträume, für welche die Warenströme aufgezeichnet wurden, machen es unmöglich, allein aus den Zolllisten Aussagen über längerfristige Handelskonjunktoren treffen zu wollen. Auch die äußeren Faktoren, die zur Einführung des Pfundzolls geführt haben, werfen die Frage auf, inwiefern gerade in diesen Jahren von einem geregelten Handel auf „normalem“ Niveau ausgegangen werden kann. Eine Einordnung von aus Zolllisten gewonnenen Daten in größere Handelszusammenhänge ist allerdings möglich, wenn die Angaben in den Zollakten in Zusammenhang mit entsprechendem Material aus anderen wirtschaftshistorisch relevanten Quellen gebracht werden können.

a) Die Pfundzolllisten von 1368

Wenden wir uns zunächst den Lübecker Pfundzolllisten von 1368 zu. Da die Zolllisten von 1368 in allen Hansestädten geführt wurden und ein Kaufmann wählen durfte, ob die Verzollung am ersten berührten Hansehafen oder erst im Zielort erfolgen sollte,⁵⁹¹ kann aus ihnen kein generelles Bild des Handels in Lübeck gewonnen werden.⁵⁹² Da für den selben Zeit-

⁵⁸⁸ Lechner, Georg, Die Hansischen Pfundzolllisten des Jahres 1368 (18. März 1368 bis 10. März 1369) (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, NF, Bd. X) Lübeck 1935.

⁵⁸⁹ Vogtherr, Pfundzollbücher.

⁵⁹⁰ Jenks, England, Bd. 1, S. 14f.

⁵⁹¹ Lechner, Pfundzolllisten, S. 18.

⁵⁹² Zu den Problemen, die daraus für die Auswertung der Lübecker Ausfuhren nach Bergen entstehen, siehe: Nedkvitne, Utenrikshandelen, S. 80-83.

raum nur aus Pernau, Reval, Riga und Windau Zolllisten vorliegen,⁵⁹³ ist auch eine Auswertung auf gesamthansischer Basis unmöglich.

In den Lübecker Pfundzolllisten von 1368 findet sich eine große Zahl von Befreiungen und gemeinsamer Verzollungen verschiedener Ladungen, wodurch die Auswertung zusätzlich erschwert wird. So ist es zum Beispiel auffällig, dass Waren in den von Bergen einlaufenden Schiffen nur teilweise registriert und verzollt wurden.⁵⁹⁴ Ebenso machen die äußeren Umstände, der Konflikt mit Dänemark und die Blockade Norwegens, deutlich, dass es sich für den Handel um ungewöhnlich schwierige Jahre gehandelt haben muss, die nicht als Gradmesser für den generellen Handelsfluss im Nordeuropa des 14. Jahrhunderts gewählt werden können.

b) Die Lübecker Pfundzolllisten von 1378/79

Als weiterer Beleg für die Schwierigkeiten, mit denen sich der Auswerter der Pfundzolllisten konfrontiert sieht, sollen hier die Angaben über den Lübecker Bergenhandel dargestellt werden, die aus den Pfundzolllisten von 1378/79 gewonnen werden können. Aufgrund des besonderen Kreditierungssystems im Bergenhandel ist es nicht möglich, die ein- und ausgehenden Waren im Bergenhandel für ein Jahr zu vergleichen. Die Ausfuhrgüter, vornehmlich Mehl und Malz, wurden im Frühjahr nach Bergen gebracht und zum großen Teil an die Norderfahrer als Kredit weitergegeben. Dieser wurde mit der Lieferung von Stockfisch im nächsten Jahr bezahlt. Die Rückfracht an Stockfisch aus dem Lieferungsjahr stellt damit die Rückzahlung der Kredite aus dem Vorjahr dar. Somit ist erst mit der Einfuhr des auf den Export nach Bergen folgenden Jahres das Handelsgeschäft vollständig abgewickelt. Das eingesetzte Kapital rentierte sich für die hansischen Bergenfahrer erst nach einem Jahr. Deshalb ist es wenig sinnvoll, Ein- und Ausfuhr eines Jahres für einen Kaufmann im Bergenhandel miteinander zu vergleichen. Die Einfuhren eines Jahres müssen stattdessen mit Ausfuhren des vorhergehenden Abrechnungszeitraums verglichen werden, um einen Überblick über Erfolg oder Misserfolg des Geschäfts zu ermöglichen. Auf Basis der in Lübeck erhaltenen, von Bruns ausgewerteten Pfundzolllisten⁵⁹⁵

⁵⁹³ Vgl. Jahnke, Carsten, Pfundzollrechnungen im Ostseeraum – Bestand und Fragen der Auswertung, in: Nowak, Hubert/Tandecki, Janusz, Die preußischen Hansestädte und ihre Stellung im Nord- und Ostseeraum des Mittelalters, Torun 1998, S. 170, Anhang II.

⁵⁹⁴ Ebd., Nr. 486-494, 839-841.

⁵⁹⁵ Bruns, Bergenfahrer, S. XLV-L.

kann deshalb überhaupt nur ein Investitionsjahrgang nachvollzogen werden, da sonst aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts keine Zolllisten zweier aufeinander folgender Jahre mit Angaben zum Bergenhandel überliefert sind. Auswertbar sind die Ausfuhren des Jahres 1378 nach Bergen und dazu die Einfuhren aus der norwegischen Stadt von 1379. Insgesamt konnten für 30 Kaufleute, die im Jahr 1378 Waren nach Bergen ausführten, für 1379 Einfuhren in der Gegenrichtung nachgewiesen werden. Die Gesamtzahl der Waren von Lübeck nach Bergen ausführenden Kaufleute betrug im Jahr 1378 jedoch 37, die der 1379 aus Bergen einführenden Kaufleute sogar 46, was auf eventuell längere Kreditlinien oder andere Handelsrouten als die Direktverbindung Lübeck – Bergen schließen lässt. Letztere Vermutung wird durch eine große Zahl von Kaufleuten untermauert, die unregelmäßig Ein- bzw. Ausfuhren im Bergenhandel tätigten. Für einige sind in den Pfundzolllisten sogar ausschließlich Einfuhren aus Bergen (Hinrik Stenvorde 1369/70, 1378, 1379, 1381, 1384; Hermen Paal 1378, 1379, 1398 - erste Ausfuhr 1399) oder Ausfuhren dorthin (Gobel Schoneke 1378, 1379, 1381, 1399) verzeichnet. Weitere Untersuchungen zu anderen Häfen, unter anderem in England und Flandern wären nötig, um mit Hilfe eventuell vorhandener vergleichbarer Quellen zu genaueren Erkenntnissen über die Handelsströme im Bergen- und sonstigen hansischen Handel zu gelangen. Die im Vergleich der Ausfuhren 1378 und der Einfuhren 1379 zu erkennende Erhöhung des Warenwerts, im Folgenden in Ermangelung einer treffenderen Bezeichnung Gewinn oder Überschuss genannt, variiert bei den 30 untersuchten Bergenfahrern zwischen 27,2 % und 2.633,3, %. Mit Ausnahme von Johan Wardebergh (Minderung 402,5 %) haben alle Kaufleute am Ende der Geschäftsperiode Waren mit deutlich höherem Wert nach Lübeck eingeführt, als sie im Jahr zuvor beim Export aus Lübeck nach Bergen verzollt hatten. Für eine bessere Vergleichbarkeit der Gewinne sollen die Kaufleute in drei Gruppen eingeteilt werden.

Gruppe a:	Erhöhung bis zu 50 % (Angaben in mk. lub.)		
	1378 aus	1379 ein	Veränderung %
Von Borken, Hinrik	70	90	+28,6
Gronow, Johan	177	235	+32,8
Holtkamp, Hinrik	220	295	+34,1
Van Minden, Hinrik	110	160	+45,5
Osenbrugghe, Ditlev	113	155	+37,2
Von Stade, Herde	86 ½	110	+27,2
Durchschnitt			<u>+34,2</u>

Gruppe b:	Erhöhung 50 % bis 250 % (Angaben in mk. lub.)		
	1378 aus	1379 ein	Veränderung %
Von Alen, Gerard	222	382	+ 72,0
Brandenborch, Hinrik	160	460	+187,5
Von Hamm, Johan	150	417	+178,0
Knokel, Ecbert	45	140	+211,1
Cropelin, Nicolaus	62	180	+190,3
Van Loen, Hermen	104	185	+ 77,9
Nortmeyer, Hermen	266 ⁵⁹⁶	400	+ 50,4
Notlike, Hinrik	45	117 ½	+161,1
Paal, Evert	510	975	+ 91,2
Schonewolt, Nicolaus	80	170	+112,5
Schulte, Lambert	150	311 ½	+107,7
Sluter, Lambert	322 ½	614	+ 90,4
Vogel, Tideman	16	50	+212,5
<u>Warendorp, Everhard</u>	<u>20</u>	<u>45</u>	<u>+125,0</u>
Durchschnitt			<u>+133,4</u>

Gruppe c:	Erhöhung über 250 %. (Angaben in mk. lub.)		
	1378 aus	1379 ein	Veränderung %
Doddeman, Johan	95	470	+ 394,7
Von Hamm, Meyneke	32 ½	447	+1275,4
Cusfelt, Werner	10	50	+ 400,0
Luchow, Amelius	7 ½	205	+2633,3
Muzekop, Bertold	30 ½	290 ½	+ 852,5
Osterwik, Wilke	21	230	+ 995,2
Sperling, Hinrik	35	294	+ 740,0
Stureman, Johan	35	489	+1297,1
<u>Warendorp, Hinrik</u>	<u>10</u>	<u>85</u>	<u>+ 750,0</u>
Durchschnitt			<u>+1037,6</u>

Rückgang:	1378 aus	1379 ein	Veränderung %
	mk. lub.	mk. lub.	
Wardebergh, Johan	80 ½	20	-402,5

⁵⁹⁶ Ausserdem Hermen Ortmeyer 100 mk. Lub.

Die Unterschiede zwischen den Gruppen dürften vor allem auf unterschiedliche Handelsrouten, kaum jedoch auf den Handel in Bergen selbst zurückzuführen sein, da eine so große Bandbreite von Überschüssen bei ein und dem selben Haupthandelsgut (Getreideprodukte gegen Stockfisch) nicht wahrscheinlich ist. So könnten sich die Kaufleute der Gruppe b an den Bostonfahrten im Sommer beteiligt haben, während die Kaufleute der Gruppe a möglicherweise nur das Kontor in Bergen aufgesucht haben. Die sehr hohen Wertsteigerungen der Gruppe c könnten aus einer Kombination aus Boston- und Flandernfahrt (evtl. Dreieckshandel Bergen-Boston-Middelburg) herrühren. Auch ein umfangreicheres Warensortiment mit hochwertigen Waren, die eine besonders große Gewinnspanne ermöglichten, wie etwa Pelze oder Falken, könnte zu einem gewissen Grad für höhere Gewinne bei Kaufleuten aus dieser Gruppe verantwortlich sein. Allerdings legen die sehr hohen Wertsteigerungen von teilweise über 1.000 Prozent bei Kaufleuten aus dieser Gruppe die Vermutung nahe, dass es sich bei einigen der ermittelten Überschüsse nicht nur um direkte Erträge aus dem 1378/79 abgewickelten Handelsgeschäft gehandelt hat, sondern dass diesen Steigerungen zum Beispiel Rückzahlungen von länger ausstehenden Krediten durch Norderfahrer, Hausverkäufe in Bergen oder auch Geschäftsübergänge zugrunde lagen. Denkbar ist auch, dass einige Kaufleute die politische Situation ausnutzten und mit Waren, an denen es in Bergen oder Lübeck ganz besonders mangelte, außerordentlich hohe Gewinne erzielten. Die Werte für die Kaufleute der Gruppe c können deshalb nicht als reguläre Gewinne aus einem Geschäftsjahr im Bergenhandel betrachtet werden. Mit einiger Vorsicht sind auch die Angaben zu den Gruppen a und b zu handhaben, da nicht mit Sicherheit gesagt werden kann, ob möglicherweise Teile der in Bergen erzielten Erlöse für 1378 aus Lübeck ausgeführte Güter in der norwegischen Stadt nicht wieder in Waren investiert wurden, also nicht in der Rückfracht von 1379 in die Travestadt enthalten waren, oder ob, wie für Gruppe c anzunehmen, auch hier außergewöhnliche Geschäfte oder Aktivitäten aus anderen Handelsjahren oder von anderen Handelsplätzen das Bild verzerren. Eine weitere Erklärungsmöglichkeit für große Ertragsunterschiede ist die unterschiedliche Erfahrung der einzelnen Kaufleute. Es ist denkbar, dass sich Gruppe a aus größtenteils jungen Kaufleuten zusammensetzte, die erste Erfahrungen im Bergenhandel sammelten, während die erfahreneren Kaufleute aus den Gruppen b und c bereits ertragreicher wirtschafteten oder umfangreichere Geschäftsaktivitäten entfalteten. Der Wert der nach Bergen ausgeführten Waren stützt eine solche Vermutung allerdings nicht. Er ist zwischen Gruppe a und b annähernd gleich, während die Kaufleute

der Gruppe c Waren in deutlich geringerem Wert aus Lübeck ausführten, was ein weiteres Indiz für außerordentliche Geschäfte beziehungsweise Gewinnrealisierungen in den Jahren 1378/79 ist.

c) Die Lübecker Pfundzollbücher von 1492 bis 1496

Auch die Auswertung der Pfundzollbücher von 1492 bis 1496 bereitet einige Schwierigkeiten. Hintergrund der Pfundzollerhebung in diesen Jahren war die seit Ende der 1480er Jahre zunehmende Aktivität von Seeräubern in dänischen Diensten, allen voran Bertram Hoike und die Brüder Huninghusen.⁵⁹⁷ Sowohl Hoike als auch die Huninghusens gingen im Auftrag des Axel Oleffsen und, nach dessen Urfehde mit Lübeck 1491, seiner Schwester Magdalene auf Kaperfahrt, vornehmlich gegen Schiffe aus wendischen Hansestädten. Axel Oleffsen und Magdalene waren Kinder des 1455 von den Hansekaufleuten in Bergen ermordeten Olaf Nielson.⁵⁹⁸ 1490 hatte Axel Oleffsen Lübeck und den anderen wendischen Städten Fehde erklärt, um die Städte zu einem ordentlichen Rechtsverfahren zur Aufklärung der Umstände des Todes seines Vaters und in diesem Zusammenhang zur Zahlung von Schadenersatz zu zwingen. In seinem Auftrag unternahm zunächst Bertram Hoike mit Duldung des dänischen Königs Hans Angriffe auf hansische Schiffe in der Ostsee, wobei er das zu dieser Zeit dänische Varberg als einen seiner Stützpunkte nutzen konnte.⁵⁹⁹ 1491 erreichten die wendischen Städte eine Einigung mit Axel Oleffsen, der sich gegen die Zahlung von 7.000 mk. lub. zur Urfehde gegenüber Lübeck bereiterklärte.⁶⁰⁰ Der Schwur der Urfehde erfolgte am 30. Juli 1491 und wurde vom dänischen König beurkundet. Obwohl Axel für alle seine Verwandten gesprochen hatte, sah sich seine Schwester Magdalene offenbar nicht an die Abmachung gebunden, denn am 29. Juli 1491 erklärte sie ihrerseits Lübeck die Fehde.⁶⁰¹ Sie rüstete Bertram Hoike mit einer Snike zum Kaperkampf gegen Schiffe der Travestadt aus. Dieser überschritt jedoch die Toleranzgrenze des dänischen Königs, als er im August 1491 bei einem Raubzug bei Helsingør dänischen Fischern den von ihnen gefangenen Hering nahm und zu Lande Vieh an sich brachte. Daraufhin wurde er mit Hilfe dänischer Schiffe gefangen

⁵⁹⁷ Vogtherr, Pfundzollbücher, S. 3.

⁵⁹⁸ HR II, 4, S. 245ff., Bruns, Bergenfahrer, S. 355ff., 395ff.

⁵⁹⁹ Vogtherr, Pfundzoll, S. 5.

⁶⁰⁰ HR III, 2, Nr. 446.

⁶⁰¹ HR III, 2, Nr. 445.

genommen und am 22. September 1491 hingerichtet.⁶⁰² Hoike war allerdings nicht Magdalenes einzige Unterstützung, es blieben noch Jacob Huninghusen und sein Bruder Hinrik. Jacob Huninghusen hatte bereits im Auftrag Axel Oleffsens in der Ostsee gekapert und der in England ausgerüstete Hinrik trat im Frühjahr 1491 an dessen Seite. Zu Ostern und Pfingsten desselben Jahres gelang es ihnen vor Bornholm, mindestens vier Lübecker und ein Stettiner Schiff aufzubringen.⁶⁰³ Außerdem konnten sie im Verlaufe des Sommers ein Bergenfahrerschiff aus Rostock in ihre Gewalt bringen.⁶⁰⁴ Unter diesen Voraussetzungen sah sich der Ostseehandel vor allem der wendischen Städte, aber auch Danzigs, Rigas und Revals mit einigen Problemen konfrontiert. Während Lübeck auf die Ausrüstung und Entsendung von Friedeschiffen drängte⁶⁰⁵ und auch Danzig diesem Ansinnen wohlwollend gegenüberstand,⁶⁰⁶ wog die Angst vor einer offenen Konfrontation mit Dänemark bei den übrigen wendischen Städten schwer,⁶⁰⁷ so dass diese wiederholt Aufforderungen Lübecks zur Bewaffnung von Schiffen nicht nachkamen. Dennoch scheint die Travestadt in den Jahren 1490 und 1491 auf eigene Rechnung Friedeschiffe in die westliche Ostsee entsandt zu haben. Auch 1493 wurden noch Friedeschiffe in der Ostsee eingesetzt.⁶⁰⁸ Es ist nicht bekannt, wann die Aktion gegen die Brüder Huninghusen beendet wurde, doch scheint sie von Erfolg gekrönt gewesen zu sein, denn in der Folgezeit sind in den Quellen wesentlich weniger Berichte über Kaperfahrten gegen hansische Schiffe in der Ostsee zu finden.⁶⁰⁹ Insgesamt hatte Lübeck Mittel in Höhe von 11.940 mk. 4 ß 9 pen. lub. aufgewandt, um die Friedeschiffe zu finanzieren.⁶¹⁰ Diese Mittel sollten nun über einen Pfundzoll, der auf alle von Hansekaufleuten in die Travestadt ein- und aus dieser ausgeführten Waren erhoben wurde,⁶¹¹ wieder eingetrieben werden. Je Mark lübisch Warenwert musste ein Pfennig lübisch Zoll entrichtet werden. Dies entspricht 0,5 Prozent des Warenwertes der gehandelten Güter.⁶¹² Die Zahlung des Pfundzolls dürfte für den einzelnen Kaufmann keine so große

⁶⁰² Vogtherr, Pfundzollbücher, S. 7 (nach Weinreich, Danziger Chronik, S. 787).

⁶⁰³ HR III, 3, Nr. 10.

⁶⁰⁴ AHL, Bgf., Nr. 1415.

⁶⁰⁵ HR III, 3, Nr. 41.

⁶⁰⁶ HR III, 3, Nr. 63.

⁶⁰⁷ HR III, 3, Nr. 69.

⁶⁰⁸ HR III, 3, Nr. 228.

⁶⁰⁹ Vogtherr, Pfundzollbücher, S. 12.

⁶¹⁰ Ebd.

⁶¹¹ Ebd.

⁶¹² 16 den. lub.=1 ß lub., 12 ß lub.=1mk. lub.

Belastung dargestellt haben, dass dadurch seine Handelstätigkeit gefährdet wurde, was nicht heißen soll, dass der Pfundzoll gar keine Auswirkungen auf die Planung und Durchführung von Geschäften gehabt haben wird. Es dauerte vom 15. April 1492 bis zum 1. Juli 1496, bis die der Stadt entstandenen Kosten durch den Pfundzoll beglichen waren.

Allein die Umstände, die zur Erhebung des Pfundzolls in Lübeck geführt haben, machen deutlich, dass sich zumindest in den Jahren 1492 und 1493 keine für den Seehandel günstigen Bedingungen geboten haben. Es ist wahrscheinlich, dass in diesen beiden Jahren der Umsatz im Lübecker Hafen niedriger lag als in Zeiten, in denen das Risiko, einem Kaperangriff ausgesetzt zu sein, geringer war. Deshalb kann allein auf Basis der aus den Pfundzollabgaben dieser Jahre ermittelbaren Warenumsätze nicht auf Durchschnittswerte für die Umsätze oder die Verteilung der Ein- und Ausfuhren im Lübecker Hafen in einem über den Rahmen der Zollerhebung hinaus reichenden Zeitraum geschlossen werden. Wie im Falle des Danziger Westhandels nachgewiesen,⁶¹³ ist es durchaus wahrscheinlich, dass auch der Lübecker Handel während einer solchen für den Seehandel besonders ungünstigen Periode stärker als in anderen Zeiten auf den Landweg auswich, der vom Pfundzoll nicht erfasst wurde. Doch selbst, wenn man annehmen würde, dass die Gefährdung durch die Kaperfahrten der Brüder Huninghusen keinen größeren Einfluss auf das Handelsvolumen in Lübeck ausgeübt hat, lassen die Inhalte dieser Pfundzolllisten eine Auswertung im Hinblick auf den Lübecker Gesamthandel als äußerst problematisch erscheinen. Zunächst ist festzustellen, dass in den Pfundzolllisten von 1492 bis 1496 nur Ein- und Ausfuhren im Ostseebereich registriert wurden. Handel mit Flandern, England und Norwegen wurde offenbar von der Pfundzollerhebung nicht erfasst oder in einer nicht mehr im Lübecker Archiv befindlichen gesonderten Liste verzeichnet. Schon das scheint die Auswertung im Rahmen einer Analyse des Bergenhandels von vornherein auszuschließen. Jedoch können für Kaufleute, die auf anderem Wege als Bergenfahrer identifiziert wurden, Geschäfte mit anderen Waren und Zielorten ermittelt und so die Erkenntnisse zur Vielschichtigkeit des Handels der Hansekaufleute erweitert werden. Für die wichtigsten Handelsgebiete der Bergenfahrer enthalten diese Pfundzolllisten jedoch keine neuen auswertbaren Daten. Zudem waren nur Hansekaufleute und, nach einem Abkommen Sten Stures mit den Hansestädten von 1492,⁶¹⁴ schwedische Kaufleute zur Erlegung des Pfund-

⁶¹³ Vogtherr, Pfundzollbücher, S. 3.

⁶¹⁴ HR III, 3, Nr. 82.

zolls verpflichtet. Somit fehlt in der Aufstellung der Handel von Nichthanzen in Lübeck. Des Weiteren scheint die Erhebung des Zolls teilweise recht willkürlich geschehen zu sein. Gleiche Waren wurden nicht immer in gleicher Höhe verzollt, teilweise mußten Kaufleute auf ihre Ladungen gar keinen Zoll entrichten. Zusätzliche Angaben zu den genaueren Umständen in diesen Fällen liegen nicht vor. Einige Abweichungen im Wert aus- und eingeführter Güter können sicher mit der unterschiedlichen Qualität der Waren erklärt werden, da der Zoll in Relation zum Warenwert entrichtet werden musste. Es ist auch möglich, dass manche Waren bereits mit einer anderen Aus- oder Einfuhr verzollt worden waren, wie dies in den Pfundzolllisten von 1368 hin und wieder verzeichnet ist, doch fehlt uns für eine solche Annahme in den Jahren 1492 bis 1496 jede Quellengrundlage.

Ins Auge fallend ist zudem die Abnahme der verzollten Warenmengen durch die Jahre hindurch. Ausgehend von der oben geäußerten Annahme, dass sich der Seehandel bedingt durch die Kapergefahr 1492 und 1493 auf einem niedrigeren Niveau als gewöhnlich bewegte, verblüfft die Feststellung, dass diese beiden Jahre den Höhepunkt der Pfundzolleinnahme markierten. 3.560 mk. 15 ß 6 den. lub. im Jahr 1492 und 3.838 mk. 11 ß 3 den. lub. ein Jahr später stehen Einnahmen von 2.813 mk. 5 ß lub. beziehungsweise 1.856 mk. 4 ß lub. aus den Jahren 1494 und 1495 gegenüber.⁶¹⁵ Eine Aufstellung des durch den Pfundzoll erfassten Gesamtumsatzes zeigt, dass die Werte für die ersten beiden Jahre das 1,5-fache des Umsatzes von 1494 und das 3-fache des Wertes für 1495 betragen.⁶¹⁶ Hier ist die Frage berechtigt, wieso der Lübecker Seehandel nach der relativen Befriedung der Ostsee einen so extremen Einbruch erfahren haben soll.

Alle Geschäfte, die nach Westen gingen, auf dem Landweg abgewickelt wurden oder bei denen Lübeck nicht berührt war, sind in den Pfundzollbüchern von 1492-1496 nicht erfasst. Da der Pfundzoll zwar in Lübeck, nicht aber in Wismar und Rostock erhoben wurde, ist es durchaus denkbar, dass Lübecker Kaufleute in dieser Zeit einen kleineren oder größeren Teil ihres Handels über die anderen wendischen Städte abgewickelt haben und möglicherweise notwendige Warenlieferungen aus Lübeck über den Landweg dorthin gelangten. Auch das direkte Durchfahren des Sundes von aus Livland und Preußen kommenden Schiffen ohne Zwischenstopp in Lübeck hinterließ keine Spuren in den Aufzeichnungen der Travestadt. Weiterhin ist zu vermuten, dass mit zunehmender Dauer der Pfundzollerhebung und dem

⁶¹⁵ Vogtherr, Pfundzollbücher, S. 31, Tabelle 1.

⁶¹⁶ Ebd., S. 33, Tabelle 3.

näher rückenden Erreichen der aus dieser zu erzielenden Gesamtsumme immer häufiger Ausnahmen von der Zahlung gemacht wurden. Darüber schweigen sich die Quellen jedoch aus. Auch die Schwankung des Verhältnisses von registrierten Ein- und Ausfuhren, bei denen letztere 1492 und 1496 überwogen, während 1493 bis 1495 das Verhältnis etwa 3:2 zugunsten der Einfuhren betrug, lässt Zweifel an der Vollständigkeit der Registrierung beziehungsweise der Verzollung aufkommen.

Ein Faktor, der in diesem Zeitraum sicher einen größeren Einfluss auf den Handel am Lübecker Hafen ausübte, als die Kaperfahrten der Brüder Huninghusen, war die sich generell verschlechternde Konjunktur. Wie Rolf Hammel-Kiesow in seiner Studie zu den wirtschaftlichen Wechsellagen aufzeigte, kann für das Ende des 15. und den Beginn des 16. Jahrhunderts von einer konjunkturellen Schwäche im Ostseeraum ausgegangen werden, die ihre Spuren auch im Rückgang der am Lübecker Hafen umgesetzten Warenmengen hinterließ.⁶¹⁷ Interessanterweise nennt Hammel-Kiesow die Schließung des Hansischen Petershofs im Jahre 1494 als das „Einläuten der großen Krise an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert“.⁶¹⁸ Es ist also möglich, dass sich erste Anzeichen dieser Krise, die vor allem in den Jahren nach 1500 schwer auf dem Lübecker Handel gelastet hat, bereits in den Pfundzolleinnahmen von 1495 und 1496 bemerkbar gemacht haben.

Die aufgeführten Punkte machen deutlich, wie schwierig eine alleinige Nutzung der Angaben aus den Lübecker Pfundzollbüchern für eine Gesamtbetrachtung des Handels der Travestadt ist. Allenfalls lassen sich gewisse Tendenzen des Lübecker Ostseehandels, am Beispiel der frühen 1490er Jahre etwa während und kurz nach der Kapergefahr durch die Brüder Huninghusen beleuchten, doch bereits solche generalisierten Aussagen sind nur mit größter Vorsicht zu behandeln. Jedwede weitergehende Analyse von Warenströmen und Warenmengen allein auf Basis der Pfundzollbücher hält wissenschaftlichen Kriterien nicht stand. Hierzu müssen die aus den Zolllisten gewonnenen Zahlen mit anderen Daten zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abgeglichen werden.⁶¹⁹

⁶¹⁷ Hammel-Kiesow, Rolf, Häusermarkt und wirtschaftliche Wechsellage in Lübeck von 1384 bis 1700, in: HGBll. 106 (1988), S. 41-107.

⁶¹⁸ Ebd., S. 95.

⁶¹⁹ Hierzu u.a.: Hammel-Kiesow, Rolf, Hansischer Seehandel und wirtschaftliche Wechsellagen. Der Umsatz in Lübecker Hafen in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, 1492-1496 und 1680-82, in: North, Michael; Jenks, Stuart (Hg.), Der Hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., Bd. 39), Köln/Wien 1993, S. 77-94; ders., Schoßeinnahmen in Lübeck

Für die Untersuchung des Handelsgebarens einzelner Kaufleute können die Pfundzollbücher jedoch durchaus wertvolle Informationen bereithalten. So ist es trotz der wahrscheinlichen Einschränkung des Handels in den betreffenden Jahren möglich, Handelsschwerpunkte und bevorzugte Zielhäfen bestimmter Personen im Ostseegebiet zu erkennen. Die Erkenntnisse zum Handelsgebaren müssen dann durchaus nicht auf die Jahre 1492 bis 1496 beschränkt werden, da anzunehmen ist, dass gerade in kritischen Zeiten von den Kaufleuten diejenigen Städte beliefert und Waren bevorzugt wurden, zu denen sie umfangreiches Wissen gesammelt hatten und zu denen sie über die entsprechenden Informationskanäle verfügten. Kenntnis von örtlichen Handelsmustern und -verfahren, saisonalen Preisschwankungen und plötzlichen, den Handel fördernden oder behindernden Ereignissen waren für die Kaufleute die Grundlage erfolgreichen Wirtschaftens. Die hierfür über einen längeren Zeitraum gemachten Erfahrungen und langfristig aufgebauten Beziehungsgeflechte konnten nicht nach Belieben auf andere Handelsplätze und -waren übertragen werden. So wird ein Kaufmann, der in den Zollregistern von 1492 bis 1496 häufig im Stockholmhandel verzeichnet ist, mit großer Wahrscheinlichkeit auch vor und nach dieser Zeit in diesem Geschäftsbereich aktiv gewesen sein. Es ist zwar unmöglich, auf Basis der überlieferten Zahlen Erkenntnisse über den Umfang seines Handels in den nicht vom Zoll erfassten Jahren zu erlangen, doch ein generelles Muster seines wirtschaftlichen Agierens kann zumindest in groben Zügen erkannt werden. Zu diesen Punkten kommt als weiter Fehlerquelle noch hinzu, dass die Ware immer beim Lübecker Partner eines Kaufmanns verzollt wurde,⁶²⁰ selbst wenn es sich um Sendegut eines in Reval sitzenden Kaufmanns handelte, das von einem Lübecker mitgeführt wurde.

Die aus den Pfundzolllisten von 1492 bis 1496 ermittelbaren „Abwege“ von Bergenfahrern, Geschäfte also, die sie außerhalb des Bergenhandels abwickelten, sind in Abschnitt 3.9 dargestellt.

(1424-1811) und Hamburg (1461-1650). Überlegungen zur Interpretation vorindustrieller Zeitreihen, in: Hammel-Kiesow, Rolf; Hundt, Michael (Hg.), *Das Gedächtnis der Stadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag*, Lübeck 2005, S. 301-312; Spufford, Peter, *The Relative Scale of Medieval Hanseatic Trade*, in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (Hansische Studien XIII)*, Trier 2002, S. 153-162.

⁶²⁰ Vgl. Jahnke, *Pfundzollrechnungen*, S. 160.

3.7.2 Andere Zolllisten und Quellen

Neben den hansischen Pfundzollbüchern könnten weitere Quellen für die Erfassung des hansischen Handelsumfangs in Bergen ausgewertet werden. Zunächst wären hierzu die Zollrechnungen der königlichen Amtsträger auf Bergenhus zu nennen. Diese setzen aber erst 1518, also nach Ende des Untersuchungszeitraums ein,⁶²¹ so dass aus ihnen keine Schlüsse über längerfristige Entwicklungen im Untersuchungszeitraum gezogen werden können. Von Interesse wären zudem die Sundzollrechnungen. Der Zoll für die Passage des Öresunds wurde 1425 eingeführt, doch waren die Kaufleute der wendischen Städte nach dem Frieden von Wordingborg 1435 von diesem Zoll befreit.⁶²² Die Periode von 1425 bis 1435 fällt nicht in einen der hier gewählten Referenzzeiträume. Zudem setzt die Edition der überlieferten Abrechnungen erst zum Ende des Untersuchungszeitraums im Jahr 1497 ein.⁶²³ Da die Bergenfahrer außerdem für gewöhnlich den Belt als Passage zwischen Ostsee und Kattegatt genutzt zu haben scheinen,⁶²⁴ wäre ein Großteil ihres Handels in den Sundzollrechnungen ohnehin nicht erfasst worden. Aus diesen Gründen mussten die Sundzollrechnungen bei der Begrenzung des umfangreichen auszuwertenden Quellenmaterials außen vor bleiben. Handlungsbücher von Bergenfahrern, durch die wir über das Geschäftsverhalten einzelner Kaufleute genauere Aufschlüsse erlangen könnten, sind nicht überliefert. Ebenso förderte die Durchsicht der englischen *Calenders of Pattent Rolls* und *Close Rolls* nur sehr wenige auswertbare Informationen zu hansischen oder englischen Kaufleuten im Bergenhandel zu Tage.

Eine weitaus ergiebigere Quelle stellen hingegen die englischen *Custom Rolls* dar. Bereits im Jahr 1303 wurde in der *Carta Mercatoria* ein so genannter „Neuer Zoll“ festgesetzt, der für alle ausländischen Kaufleute in England gelten sollte. 1347 kam ein Tuchzoll hinzu, von dem Hansekaufleute nach entschiedenen Protesten aber befreit wurden. Weiterhin gab es einen Zoll auf die Stapelwaren Wolle, Schaffelle und Leder, die normalerweise nur über den Stapel in Calais ausgeführt werden durften.⁶²⁵ Zu diesen Zöllen kamen die so genannten Subsidien, für deren Erhebung eine parlamentarische Be-

⁶²¹ Nedkvitne, Utenrikshandel, S.

⁶²² HR II, 1, nr. 451-455.

⁶²³ Bang, Nina Ellinger (Hg.), *Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660: udarbejdede efter de bevarede Regnskaber over Øresundstolden*, 3 Bde., Leipzig 1906-1933.

⁶²⁴ Vgl. Kap. 3.6.2.

⁶²⁵ Jenks, *England*, Bd. 1, S. 6-13.

willigung vonnöten war. Hierunter fielen die Ausfuhr von Stapelwaren, Einfuhr von Wein (tunnage) und sämtliche sonstige Aus- und Einfuhren aller Kaufleute, sowohl einheimischer als auch ausländischer (poundage).⁶²⁶ Das genaue Verfahren der Verzeichnung und Abrechnung der Zölle und Subsidien ist von Stuart Jenks umfangreich beschrieben worden.⁶²⁷ Für unsere Zwecke genügt die Feststellung, dass durch die fast lückenlose Aufzeichnung des Warenverkehrs, der nach den einzelnen Kaufleuten, die Waren an Bord eines Schiffes hatten, aufgeschlüsselt wurde, ein großer Teil der in Boston handelnden Bergenfahrer greifbar wird. Es fehlen zwar leider Angaben zum Zielhafen der mit dem von den Hansekaufleuten erworbenem Tuch abfahrenden Schiffe, doch in Verbindung mit anderen Quellen ist es zumindest für einige Kaufleute möglich, Handelsmuster und Warenströme im Bergen-Boston-Handel zu erkennen. Der eigentliche Handelsumfang kann jedoch weder aus den Aufstellungen zu den *Custom Rolls* bei Jenks noch aus den anderen hier genannten Quellen abgelesen werden.

3.8 Der Bostonhandel und der Lübecker Bergenhandel

Eine Betrachtung des Hansischen Handels in Bergen muss unvollständig bleiben, wenn sie nicht den Warenumsatz und die Handelsströme im hansischen Handel von und nach Boston besonders berücksichtigt. Der ostenglische Hafen war einer der wichtigsten Umschlagplätze für Stockfisch aus Norwegen und Bergenfahrer aus Lübeck nahmen im späten 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts eine dominierende Position an diesem wichtigen Handelsknotenpunkt ein.⁶²⁸

Die Geschichte Bostons als überregionales Handelszentrum reicht bis ins frühe 13. Jahrhundert zurück.⁶²⁹ 1327 wurde allen einheimischen und fremden Kaufleuten freier Handel in der Stadt erlaubt.⁶³⁰ Die traditionellen St. Bothulfs-Messen, die jährlich in Boston abgehalten wurden, begannen am 17. Juni, dem Tag des Heiligen Botulf, und endeten erst im September. In dieser langen Zeitspanne kamen Händler von nah und fern in die Stadt. Sie nutzten die Messe vornehmlich als Warenumschlagplatz zum Austausch

⁶²⁶ Ebd.

⁶²⁷ Ebd., S. 5-54.

⁶²⁸ Vgl. Burkhardt, Boston.

⁶²⁹ Rigby, Boston, S. 175.

⁶³⁰ Ebd.

von Gütern mit bereits bekannten Geschäftspartnern und zur Rückzahlung von Verbindlichkeiten. Die Anbahnung neuer Geschäftsverbindungen spielte auf den St.Botulfs-fairs hingegen nur eine geringe Rolle für die angereisten Kaufleute.⁶³¹ Spätestens zu Beginn des 14. Jahrhunderts waren auch Hansekaufleute auf der Messe in Boston vertreten.⁶³² Sie reisten auf Schiffen wendischer, baltischer, preußischer, seeländischer, englischer und holländischer Herkunft an. Ungefähr 60 % ihrer Einfuhren nach Boston kamen aus Norwegen.⁶³³ Hierbei handelte es sich hauptsächlich um Fisch und Fischprodukte, aber auch Häute, Holz, Butter, Schwefel, Wachs, Stahl, Walfleisch und Falken sind in den Zollregistern Bostons auf aus Norwegen kommenden Schiffen registriert worden.⁶³⁴ Dass Boston bereits zu dieser Zeit der bevorzugte englische Anlaufhafen für Schiffe aus Bergen gewesen sein muss, geht aus einer Mitteilung hervor, der zufolge der englische König seine Männer zum Kauf von Stockfisch nach Boston gesandt hat, während beispielsweise Hering in Yarmouth erworben wurde.⁶³⁵ Ein Grund für diese Vorschrift könnte ein besonders große Angebot an Stockfisch in Boston gewesen sein, dass sich günstig auf den Erwerbspreis, den die königlichen Einkäufer zu entrichten hatten, auswirkte.

Boston profitierte im 13. und 14. Jahrhundert von einem enormen Aufschwung, den die Wollexporte aus England erfuhren. Die große Nachfrage nach hochwertiger Wolle in den boomenden Tuchproduktionsstädten Flanderns und Brabants machte die aus der Nähe kommende englische Wolle zum begehrten Exportschlager. Hansekaufleute beteiligten sich an der Ausfuhr von Wolle nach Flandern und Brabant, doch hatten italienische und englische Händler den größten Anteil an diesem Handel. Auch in Boston waren Italiener aktiv, Lübecker Bergenfahrern scheint es dennoch bereits in dieser Zeit gelungen zu sein, einen gut funktionierenden Dreieckshandel zwischen Bergen, Boston und Flandern bzw. Lübeck aufzubauen.⁶³⁶

Die Flämischen Unruhen zwischen 1379 und 1385 und die nach deren Beendigung eingeleitete Neustrukturierung der dortigen Tuchproduktion stellten die englischen Wollproduzenten vor enorme Herausforderungen. Die Verlagerung der Tuschproduktion in Flandern von den großen Städten

⁶³¹ Ebd., S. 175ff.

⁶³² Jenks, England, Bd. 3, S. 1227f.

⁶³³ Rigby, Boston, S. 193.

⁶³⁴ Nedkvitne, Utenrikshandel, Anhang II, S. 503-506.

⁶³⁵ Rigby, Boston, S. 193.

⁶³⁶ Burkhardt, Boston; Rigby, Boston, S. 215, Dollinger, Hanse, S. 242, CCR 1377-1381, S. 267, CPR 1401-1405, S. 440.

auf das Land brachte eine Änderung der Nachfrage nach Wolle mit sich. Nicht mehr die hochwertige englische Wolle wurde begehrt, sondern billigere Sorten, etwa aus Schottland und Spanien.⁶³⁷ In England, das keinen Absatz mehr für seine Wolle fand, etablierte sich rasch eine einheimische Tuchproduktion. Möglicherweise wurde diese von ausländischen Kaufleuten gefördert, da die Versorgungsengpässe mit Tuch im Zusammenhang mit den Unruhen in Flandern jenen die Vorteile einer Produktion dieses begehrten Handelsgutes an verschiedenen Standorten deutlich vor Augen geführt haben dürften. Der bereits in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts zu verzeichnende Rückgang im Wollexport von Boston und den anderen ostenglischen Häfen aus verstärkte sich nun. Tuch wurde zum neuen wichtigsten Handelsgut und überstieg bald die Menge an ausgeführter Wolle um ein Vielfaches.⁶³⁸ Allein zwischen 1377 und 1403 stieg der Tuchexport aus dem Zollbezirk Boston von 1.022 *cloth of assize*⁶³⁹ auf 2.934.⁶⁴⁰ Bis in die frühen 1390er Jahre war Boston damit noch vor London das führende Zentrum des englischen Tuchhandels.⁶⁴¹ Mit dem Rückgang des Wollexports hatten sich die italienischen Kaufleute aus dem aktiven Geschäft in den ostenglischen Hafenstädten zurückgezogen und ihre Geschäftsaktivitäten auf die südinglischen Häfen und London konzentriert.⁶⁴² Um die Anteile am florierenden Tuchmarkt in Newcastle, Hull, Boston, Lynn und Yarmouth rangen nun einheimische und hansische Kaufleute. Anders als in den anderen ostenglischen Städten, wo sich die englischen Kaufleute auf lange Sicht gegen ihre hansischen Konkurrenten aus Preußen und Hamburg durchsetzen konnten, behaupteten in Boston Bergenfahrer aus Lübeck eine dominierende Stellung und konnten für ein knappes dreiviertel Jahrhundert die einheimischen Rivalen aus dem Markt drängen.⁶⁴³

Nach dem Hoch Ende des 14. Jahrhunderts sahen die sechs ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts den hansischen Tuchexport aus Boston langsam aber beständig zurückgehen. Mehrere Rückschläge, die vor allem durch den Handel beeinträchtigende politische Spannungen wie die Ächtung Lü-

⁶³⁷ Lloyd, T.H., *The English Wool Trade in the Middle Ages*, Cambridge 1977, S. 225.

⁶³⁸ Jenks, *England*, Bd. 1, S. 71.

⁶³⁹ Ein *cloth of assize* war ein Tuch von etwa 24 yard Länge und 1 ½ bis 2 yard Breite: Carus-Wilson, *Eleanora Mary/Coleman, Olive, England's Export Trade 1275-1547*, Oxford 1963.

⁶⁴⁰ Carus-Wilson, *Export*, S. 14; nach Hatcher, John, *Plague, Population and the English economy 1348-1530*, London 1977, S. 34, ist der Anstieg sogar noch deutlicher ausgefallen.

⁶⁴¹ Carus-Wilson, *Export*, S. 80-85.

⁶⁴² Jenks, *England*, Bd. 1, S. 75-77.

⁶⁴³ Burkhardt, *Boston*.

becks in der Zeit des Neuen Rates 1410-1415, der Hansisch-Dänische Krieg 1426-1435, der Wendisch-Holländische Krieg 1438-1441 und die Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit dem englischen Überfall auf die hansische Bayenflotte im Jahr 1449 zurückzuführen waren, konnten in den kurzen friedlichen Perioden nicht ausgeglichen werden. Zudem führte eine generelle Verschiebung des Musters im englischen Außenhandel im 15. Jahrhundert mit einer deutlichen Konzentration von Ex- und Import in London zu einem erheblichen Bedeutungsverlust der ostenglischen Häfen. Das Ausfuhrvolumen an Tuch aus Boston nahm zwischen 1400 und 1460 deutlich ab. Lag es 1403 noch bei 2.934 *cloth of assize*, so exportierten die Hansekaufleute in den 1460er Jahren nur noch zweimal Tuch in einer Größenordnung von über 500 *cloth of assize*.⁶⁴⁴ Als 1467 Lübeck und die anderen Ostseestädte ihren Englandhandel als Antwort auf die in ihren Augen willkürliche Beschlagnahmung Danziger Güter in England wegen eines Konflikts englischer Kaufleute mit dem dänischen König einstellten, bedeutete dies den endgültigen Todesstoß für den organisierten Handel an der hansischen Niederlassung in Boston. Zwar wurde der Handel mit England 1474 wieder offiziell freigegeben und die Bergenfahrer nahmen gemäß dem Vertrag von Utrecht den Stalhof in Boston wieder in Besitz,⁶⁴⁵ doch Stockfischeinfuhren aus Bergen und Tuchausfuhren aus Boston sind für Hansekaufleute nach 1474 nur noch in marginalen Mengen nachweisbar.⁶⁴⁶ Der gesamte Handel aus den Tuchproduktionszentren um Lincoln und Stamford war inzwischen auf London ausgerichtet, weshalb auch einheimische Kaufleute keine Möglichkeit hatten, aus dem Ausbleiben der hansischen Konkurrenten Kapital zu schlagen. Boston wurde zu einem Hafen mit nur noch regionaler Bedeutung.⁶⁴⁷ Hinzu kommt, dass der Boykott des Handels mit England in den 1467 in eine Phase allgemeiner wirtschaftlicher Depression im Ostseeraum und anderen Teilen des Heiligen Römischen Reiches fiel.⁶⁴⁸ Die Handelsblockade verstärkte damit möglicherweise noch die ohnehin bereits schwierige Lage vieler Kaufleute. Möglicherweise ist hierin eine Erklärung

⁶⁴⁴ Ebd.

⁶⁴⁵ HR II, 7, Nr. 187.

⁶⁴⁶ Burkhardt, Boston.

⁶⁴⁷ Rigby, Boston, S. 372ff.; Burkhardt, Boston.

⁶⁴⁸ Hammel-Kiesow, Wechsellagen, S. 94; Kellenbenz, Hermann, Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1350-1650, in: ders. (Hg.), Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts (= Handbuch der Europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bd. 3), S. 351.

für den fehlenden Willen oder die fehlenden finanziellen Möglichkeiten der Bergenfahrer für eine Wiederaufnahme der Bostonfahrten 1474 zu suchen.

Die intensive Nutzung der Niederlassung in Boston durch Bergenfahrer führte auch hanseintern zu Problemen. Normalerweise waren alle hansischen Faktoreien in England dem Stalhof in London untergeordnet.⁶⁴⁹ Sie mussten Einnahmen aus dem Schoss nach London abführen und unterstanden den Verfügungen der Londoner Älterleute. Die Kaufleute in Boston weigerten sich aber häufiger, diese Oberhoheit Londons anzuerkennen. Teilweise tendierten sie eher dazu, Bergen als die ihnen übergeordnete Instanz zu betrachten.⁶⁵⁰ Dieses Verhalten war verständlich für Kaufleute, die regelmäßig aus Bergen nach Boston kamen und mit den dortigen Regeln viel besser vertraut waren als mit den Londoner Statuten. Da letztere aber umfangreiche Vorschriften zum Handel und Verhalten in England enthielten, die in der Bergener Ordnung naturgemäß nicht zu finden waren, bestand die Gefahr, dass Bergenfahrer in Boston mit ihrem Verhalten die Position aller hansischen Kaufleute in England gefährdeten - ein Risiko, das der Stalhof in London und dessen Älterleute nicht hinzunehmen bereit waren.

Der Bostoner Stalhof scheint keine durchgängige Besatzung gehabt zu haben. Wahrscheinlich ist, dass die meisten hansischen Schiffe mit ihrer hauptsächlich aus Stockfisch bestehenden Ladung den Hafen Bostons anliefen, hier für ein paar Tage oder Wochen festmachten und in dieser Zeit den dortigen Stalhof aufsuchten, um dann mitsamt Besatzung und neu geladenen Waren den Weg über die Nordsee in die Hansestädte oder zurück nach Bergen anzutreten. Die meisten Bergenfahrerschiffe kamen im Frühjahr und Herbst in die ostenglische Stadt, einige sind auch im Sommer und Winter nachweisbar.⁶⁵¹ Über die Verwaltung des Bostoner Stalhofs, Rechtsprechung, Kontrolle und Ausführung von Reparaturen und Bauarbeiten sowie die Verwahrung einer möglichen Kasse im Falle einer Abwesenheit aller Kaufleute schweigen sich die Quellen aus. Vermutlich wurden in solchen Fällen Schlüssel und Wertgegenstände bei Vertrauensmännern in der Stadt hinterlegt, wie dies auch vom Kontor in Nowgorod bekannt ist.

Der Lübecker Tuchhandel in England war auf den Markt in Boston ausgerichtet. Die im Hinterland dieses Handelsknotenpunktes entstandenen Tuchproduktionszentren um Lincoln und Stamford spezialisierten sich in

⁶⁴⁹ Jörn, Blood; Statuten des Stalhofs in London, in: Sprandel, Rolf (Hrsg.), Quellen zur Hanse-Geschichte, Darmstadt 1982, S. 350-382, hier: Artikel 14.

⁶⁵⁰ HR I, 6, Nr. 385 §§ 5, 9, 38, 74, HR I, 8, Nr. 909, HR II, 2, Nr. 25, HR II, 7, Nr. 187, HUB V, Nr. 456.

⁶⁵¹ Vgl. Kap. 3.6.3.

Absprache mit den Lübecker Kaufleuten auf Muster und Webarten, die in der Travestadt und den von ihr aus versorgten Gebieten besonders nachgefragt wurden.⁶⁵² Die relativ überschaubare Größe des Produktionsgebietes und enge Kontakte zwischen Hansekaufleuten, englischen Zwischenhändlern und Produzenten dürften es ermöglicht haben, schnell auf sich ändernde Moden und Bedürfnisse im Absatzgebiet zu reagieren.⁶⁵³ Ausfälle von Produzenten oder eine plötzlich gestiegene Nachfrage einer bestimmten Tuchart zu Lasten einer anderen konnten auf diese Weise vom Netz der aufeinander eingespielten Produktions- und Distributionseinheiten aufgefangen werden. Diese für beide Seiten vorteilhafte Situation der Spezialisierung wurde erst mit dem schleichenden Rückgang des Handels aufgrund der oben genannten äußeren Schwierigkeiten zu einem Problem, sowohl für die Produzenten als auch für die Kaufleute. Während erstere sich verstärkt dem Markt in London zuwandten, der durch seine zunehmende Bedeutung und die große Anzahl von Abnehmern eine günstige Basis für den Verkauf von Tuch unterschiedlicher Qualität und Webart bot, suchten auch letztere neue Geschäftsmöglichkeiten in anderen, lukrativeren und möglicherweise auch sichereren Handelszweigen oder Gebieten. Für die Lübecker Kaufleute bedeutete der Wegfall des auf den Markt der Stadt ausgerichteten Tuchproduktionsgebietes in Ostengland die Notwendigkeit, sich den veränderten Bedingungen anzupassen und Tuche geeigneter Art, für die Nachfrage bestand, auf dem freien Markt zu erwerben. Inwieweit diese Situation zu einer Diversifikation des Tuchangebots in der Travestadt und einer breiteren und schneller veränderlichen Mode geführt hat, muss hier offen bleiben. Da sich der Prozess des abnehmenden Handelsvolumens in Boston über mehrere Jahrzehnte hinzog, sollte es für die Kaufleute kein Problem gewesen sein, sich rechtzeitig auf die neuen Bedingungen einzustellen und die Versorgung Lübecks und seines Hinterlandes mit Tuch auf anderem Wege zu gewährleisten. Der Wegfall der Stockfischimporte nach Boston konnte seinerseits durch eine Zunahme der Einfuhren von Islandfisch nach Hull und Lynn im Laufe des 15. Jahrhunderts⁶⁵⁴ kompensiert werden.

⁶⁵² Lloyd, T.H., *England and the German Hanse 1157-1611. A study of their trade and commercial diplomacy*, Cambridge 1991, S. 84-92; Jenks, *England*, Bd. 1, S. 452; Zur Diversifikation des Tuchangebots: Abraham-Thisse, Simonne, *Der Tuchhandel der Hanse am Ende des Mittelalters (14.-15. Jahrhundert)*, in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (Hansische Studien XIII)*, Trier 2002, S. 183-208.

⁶⁵³ Vgl. Johnston/Lawrence, *value adding partnership*, S. 193-202.

⁶⁵⁴ Childs, George, S. 117.

Ein Vergleich der Stockfischeinfuhren hansischer Kaufleute in Boston und Lübeck anhand der überlieferten Zollbücher aus den Jahren 1365-1400 zeigt, dass der Export von Bergen nach Boston das Ausfuhrvolumen nach Lübeck um fast 2/3 des Lübecker Volumens überstieg.⁶⁵⁵ Auch bei Berücksichtigung aller Fehlerquellen und Probleme im Zusammenhang mit der Auswertung von Zolllisten wird aus dieser Berechnung deutlich, wie wichtig der Handel von Bergen nach Boston für die Hansekaufleute gewesen sein muss.

Vor dem Hintergrund dieser Betrachtungen ist es nicht weiter verwunderlich, dass wir in Lübeck trotz einiger topographischer Bezeichnungen wie Engelswisch und Engelsgrube, die eindeutig auf einen funktionierenden Englandhandel hindeuten, keine Anzeichen für die Existenz einer Englandfahrgesellschaft finden können. Die Englandfahrer waren gleichzeitig Bergenfahrer und in dieser Korporation organisiert. Zwar traf nicht auf den Handel aller Kaufleute die Gleichung Bergenfahrt = Englandfahrt zu, doch war umgekehrt der allergrößte Teil der in Boston aktiven Lübecker gleichzeitig auch im Bergenhandel tätig. Die Bezeichnungen Bostonfahrt und Englandfahrt können dabei für die Lübecker quasi synonym verwendet werden, da Boston im Untersuchungszeitraum der einzige Handelsplatz in England war, an dem Lübecker Kaufleute regelmäßig in größerem Umfang gehandelt haben. Der Rat der Stadt Lübeck sandte Beschwerden wegen Behinderungen von in England handelnden Lübecker Bergenfahrern an den König von England.⁶⁵⁶ Von Schreiben solcher Art zu Gunsten anderer Lübecker Kaufleute in England sind wir hingegen nicht unterrichtet.

Bergenfahrer waren auch an politischen Vorgängen, die sich zwischen Lübeck und England ereigneten, beteiligt. So waren es Lübecker Bergenfahrer, die 1450 am Kap Skagen ein Schiff überfielen, an dessen Bord sich Gesandte des Englischen Königs an den Hochmeister des Deutschen Ordens befanden.⁶⁵⁷ Während das Schiff nach Bergen geführt wurde, brachte man die Gesandten nach Lübeck unter die Aufsicht und in den Machtbereich des Rates der Stadt. Von Englischer Seite scheinen die Bergenfahrer als besondere Bedrohung angesehen worden zu sein. Ihre Schiffe sahen sich häufig Angriffen englischer Kaperer ausgesetzt,⁶⁵⁸ und kurz vor dem Überfall auf die hansische Bayenflotte 1449 unterrichtete das Kontor in Brügge den Danziger Rat, dass die Engländer mit 18 oder 20 schweren Schiffen vor

⁶⁵⁵ Nedkvitne, Utenrikshandel, S. 116f.

⁶⁵⁶ HR I, 6, Nr. 37 § 1, 39

⁶⁵⁷ HR II, 3, Nr. 647, 653 § 5, 686, 691, SSRPR IV, S. 656f.

⁶⁵⁸ HR II, 3, Nr. 283, 531, HR II, 5, Nr. 169, HR II, 6, Nr. 124.

Bergen lägen, um den Kaufmann zu schädigen.⁶⁵⁹ Nach Ende des Wendisch-Dänischen Krieges waren es wiederum die Bergenfahrer, die in die Schusslinie englischer Politik gerieten. Der König von England forderte von ihnen Entschädigungszahlungen für alle Verluste, die englische Kaufleute und Schiffer im Laufe der Auseinandersetzungen erlitten hatten.⁶⁶⁰ Es kann nicht festgestellt werden, ob die Bergenfahrer wirklich allein hinter allen hansischen Angriffen auf englische Schiffe in dieser Zeit standen, doch kann davon ausgegangen werden, dass sie für einen großen Teil der Attacken zumindest mitverantwortlich waren. Allein mit der Angst um ihre führende Position in Bergen, die von den Engländern während der unruhigen Kriegsjahre übernommen zu werden drohte, ließe sich ein solch rigoroses Vorgehen wohl kaum erklären. Betrachtet man aber zusätzlich auch den englisch-norwegischen Handel, der auf hansischer Seite nahezu ausschließlich von Lübecker Bergenfahrern bedient wurde, ist ein Versuch von deren Seite, auch für ihre an dem eigentlichen bewaffneten Konflikt nicht beteiligten englischen Konkurrenten den Handel unsicher zu machen, eher nachvollziehbar.

Es würde sicher zu weit führen, das Kontor in Bergen nur als einen Stützpunkt der Lübecker Kaufleute im Englandhandel zu betrachten. Stockfisch war ein bedeutendes Handelsgut, das sich auf den kontinentalen Märkten einer großen Nachfrage erfreute und die Mehrzahl der Hansekaufleute wird vor allem der Gewinne aus dem Geschäft mit Getreide und Fisch wegen in die norwegische Stadt gefahren sein. Dennoch besaß Bergen sowohl wirtschaftlich als auch strategisch eine günstige Lage. Mit dem Verkauf von Getreideprodukten in Bergen und dem Transport des dort erworbenen Stockfisches nach England konnten im Bostonhandel größere Gewinnspannen erzielt werden, als bei einem direkten Weg von Lübeck nach England und zurück. Zudem lag nach mittelalterlichen Vorstellungen Bergen nahezu auf dem Weg von Lübeck nach England. Da aufgrund der gefährlichen Strömungen an der dänischen Westküste die *Ummelandfahrt* um das Kap Skagen herum an der norwegischen Südküste entlang führte,⁶⁶¹ kam man der Stadt ohnehin nahe. Spätmittelalterliche Karten zeigen, dass die Lage Bergens als weniger nördliche empfunden wurde, als sie tatsächlich ist.⁶⁶² Die

⁶⁵⁹ HR II, 3, Nr. 535.

⁶⁶⁰ HR II, 1, Nr. 320.

⁶⁶¹ Hammel-Kiesow, *Bulk Goods*, S. 55.

⁶⁶² Koeman, Cornelius (Hg.), *Land- und Seekarten im Mittelalter und der Frühen Neuzeit*, München 1980, S. 116.

Stadt wird darauf als an der Südküste Norwegens liegend dargestellt,⁶⁶³ so dass sie in der Vorstellungswelt der Menschen tatsächlich direkt am Kurs von Kap Skagen nach Nordengland lag. Schließlich war die Kontrolle über Bergen und Westnorwegen wichtig, um den holländischen und englischen Konkurrenten keine Möglichkeit zu geben, im Krisenfall Schiffe in den süd- und westnorwegischen Häfen zu stationieren, was strategisch eine Bedrohung der hansischen Fahrtrouten in der Nordsee sowohl von Süden als auch von Norden her ermöglicht hätte.

Zumindest für Lübecker Kaufleute sind der Bergen- und der Bostonhandel untrennbar miteinander verknüpft gewesen. Zwar ist der Stockfischmarkt in Norwegen auch nach der Beendigung des Lübecker Engagements in Ostengland noch von Lübecker Bergenfahrern aufgesucht worden, doch sowohl die Anzahl der Kaufleute aus der Hansestadt am Kontor als auch deren Einfluss auf Bryggen und in Lübeck waren zum Ende des 15. und vor allem im 16. Jahrhundert spürbar rückläufig. Wie bereits festgestellt, nahm der Einfluss der Bergenfahrer in der Stadt im Laufe der 1460er Jahre und noch stärker in den folgenden Jahrzehnten ab.⁶⁶⁴ Diese Entwicklung fiel also zeitlich mit dem Abbruch des Bostonhandels zusammen. Allein der Import von Stockfisch aus Bergen nach Lübeck brachte demnach weder genug wirtschaftlichen Erfolg noch soziales Prestige, um in die einflussreichen Kreise der Travestadt aufzusteigen. Der Englandhandel war der Schlüssel zum Erfolg und Ansehen der Lübecker Bergenfahrer im 14. und der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts.⁶⁶⁵ Mit seinem Wegfall war ihrer herausragenden Stellung in der Stadt die Grundlage entzogen. Wie wir noch im Rahmen der Netzwerkanalysen in Kapitel 4 sehen werden, brach zur gleichen Zeit das Netzwerk der bis dahin erfolgreich in Bergen und England agierenden Kaufleute zusammen. Zwischen 1460 und 1466 verschwinden alle bis dahin im Bergenhandel einflussreichen Kaufleute aus den Quellen und eine neue Generation von Kaufleuten, deren Konturen allerdings im Verhältnis zu ihren Vorgängern undeutlich und verschwommen bleiben, tritt ihre Nachfolge an.

⁶⁶³ Hybel, Nils, *Danmark i Europa 750-1300*, Kopenhagen 2003, Umschlag (Karte: *Tabula Regionum Septentrionalium* des Donnus Nicolaus Germanus, Faksimile des Manuskripts in Biblioteka Ordynancyi Zamoiskiej, Warschau).

⁶⁶⁴ Vgl. Kap. 3.1.1.

⁶⁶⁵ Der umfangreiche Export von Bergener Stockfisch nach Boston durch Hansekaufleute im ersten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts (Nedkvitne, Utenrikshandel) legt den Schluss nahe, dass die Bergenfahrer bereits in dieser Zeit recht einflussreich gewesen sein dürften.

3.9 Bergenfahrer „auf Abwegen“ – Der Handel der Bergenfahrer außerhalb Bergens

Wie alle Kaufleute war auch der Hansekaufmann bestrebt, zwischen den Extrempolen unternehmerischer Tätigkeit - Gewinnmaximierung und Risikominimierung - agierend, ein günstiges Gesamtergebnis seiner Geschäfte zu erreichen. Bei allen Problemen, die sich aus der Gemengelage von Eigen- und Gesellschaftshandel, den die Hansekaufleute parallel betrieben, ergaben,⁶⁶⁶ musste der einzelne Kaufmann darauf bedacht sein, einerseits seine Tätigkeit in Bahnen zu halten, die es ihm ermöglichten, den Überblick über die Entwicklung seiner Geschäftstätigkeit zu behalten, andererseits aber die Geschäfte auch so weit zu streuen, dass der Ausfall einer Handelsverbindung nicht zum finanziellen Ruin führte. Er war somit gut beraten, seinen Handel mit verschiedenen Waren und an verschiedenen Orten zu betreiben. Die lange Zeit herrschende Vorstellung vom Hansekaufmann als einem richtungsspezialisierten Kaufmann⁶⁶⁷ muss deshalb in Frage gestellt werden. Die meisten Kaufleute mögen ihre bevorzugten Handelsziele gehabt haben, zu denen sie einen besonders engen Kontakt pflegten und an denen der größte Teil ihrer Handelsaktivitäten abgewickelt wurde, doch dürfte kaum einer der Kaufleute auf nur einen Markt beschränkt gewesen sein. Die Vorstellung, dass ein Lübecker Bergenfahrer im Frühjahr ein Achtel eines Schiffes mit Getreide beladen hat, um dann untätig zu warten, bis im August oder September die Rückfracht mit Stockfisch in der Travestadt ankam, widerspricht jeder Logik und kann nicht den Alltag eines spätmittelalterlichen Kaufmanns, der durch sein Geschäft sich und seine Familie versorgen musste, entsprochen haben. Nicht nur die Brüder Veckinghusen oder andere bekannte große Familien wie Paal und Greverade haben sich ein umfangreiches Handelsnetz erschlossen. Jeder erfolgreiche Hansekaufmann musste geschäftliche Kontakte in mehreren Gebieten des hansischen Handelsbereiches knüpfen. Dass sich die Kaufleute dennoch einer Fahrtrichtungsgenossenschaft anschließen haben, mag mit ihrem Geschäftsschwerpunkt, aber auch mit den sozialen Kontakten, die sie in ihrer Jugend aufgebaut hatten

⁶⁶⁶ Jahnke, Carsten, Netzwerke in Handel und Kommunikation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert am Beispiel zweier Revaler Kaufleute, (Habil.) Kiel 2003, S. 304-312.

⁶⁶⁷ U.a. Wernicke, Horst, Die Fahrtrichtungsgenossenschaften in den Hansestädten. Überlegungen zu ihrem Wesen und ihrer Bedeutung, in: Jörn, Nils u.a. (Hg.) Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., Bd. 48), Köln 1999, S. 133, Dollinger, Hanse, S. 214.

oder einer anders begründeten Verbundenheit zu einem Handelsgebiet zu erklären sein. Eine ausschließliche Konzentration auf den entsprechenden Markt kann die Mitgliedschaft in nur einer dieser Korporationen keinesfalls indizieren.

In der vorliegenden Untersuchung werden alle Kaufleute, für die ein Engagement im Stockfischhandel in Bergen nachgewiesen werden konnte, als Bergenfahrer bezeichnet. Das bedeutet nicht, dass auch alle Kaufleute Mitglieder der Bergenfahrerkompanie ihrer Heimatstadt waren oder sich in ihrem Selbstverständnis als Bergenfahrer betrachtet hätten. Für viele von ihnen stellte der Handel in Bergen nur einen kleinen Teil der gesamten nachweisbaren Geschäftstätigkeit dar. Da meist nur sehr wenig über den Handelsumfang einzelner Kaufleute bekannt ist und für viele Bergenfahrer kaum mehr als der Beleg eines Aufenthaltes in Bergen zum Beweis ihrer Existenz gefunden werden konnte, ist es umso erstaunlicher, für wie viele Kaufleute der Nachweis eines beachtlich weit gespannten Handelsnetzes möglich ist.⁶⁶⁸

Dafür wurden für alle drei Referenzzeiträume Aufstellungen angefertigt, die in den Tabellen 2, 3 und 4 des Anhangs auf der beiliegenden CD wiedergegeben sind. Zum besseren Verständnis können die folgenden Absätze im Zusammenhang mit diesen Tabellen und dem prosopographischen Anhang gelesen werden. Im ersten hier untersuchten Referenzzeitraum zwischen 1360 und 1400 konnten vor allem auf Basis der Lübecker Pfundzollbücher für 88 Bergenfahrer Geschäfte außerhalb des Bergenhandels ermittelt werden. 49, also mehr als die Hälfte von diesen, führten Waren über Oldesloe nach Lübeck ein. Hierbei handelte es sich in den meisten Fällen um Tuch aus Flandern, möglicherweise auch aus England. Für 40 der 88 Kaufleute konnten geschäftliche Verbindungen zu den Heringsmessen auf Schonen ermittelt werden. Mit deutlichem Abstand folgen Geschäftsverbindungen nach Preußen, hier hauptsächlich Danzig und Elbing, mit etwa 30 Prozent der 88 Kaufleute, und in die wendischen Seestädte mit 20 Prozent. 16 der 88 Kaufleute hatten zudem Wareneinführen und -ausführen unter Schweden und Gotland verbucht. Im Handel mit Livland waren hingegen nur 9 der Kaufleute nachweisbar. Insgesamt waren für immerhin 12 Kaufleute Verbindungen zu vier oder mehr unterschiedlichen Handelsgebieten nachweisbar, 48 der 88 Händler hatten neben dem Bergenhandel noch mindestens zwei weitere Betätigungsfelder.

⁶⁶⁸ Vgl. Anhang, Tabelle 4.

Da für den zweiten Referenzzeitraum, 1440 bis 1470, Zolllisten oder andere Quellen, die Aufschluss über das Handelsgebaren vieler Kaufleute geben könnten, nicht gefunden werden konnten, sind wir hier auf Zufallsfunde aus anderen Quellen angewiesen. Lediglich für 13 Kaufleute wurde in diesem Zeitraum der Nachweis für eine Geschäftstätigkeit außerhalb des Bergenhandels erbracht. Generelle Schlüsse darüber, wo sich Bergenfahrer zu dieser Zeit überall geschäftlich betätigten, können auf dieser Datenbasis nicht gezogen werden. Auffallend ist aber, dass die meisten Kaufleute dieser Gruppe in Geschäften außerhalb des eigentlichen hansischen Handelsgebietes, etwa in der Bai de Bourgneuf, in Südwesteuropa oder im Binnenland nachweisbar sind.

Mit den Lübecker Pfundzolllisten von 1492 bis 1496 haben wir für den dritten Referenzzeitraum erneut Material, in dem der Handel einzelner Kaufleute von der Travestadt aus zumindest ansatzweise erkennbar ist. Insgesamt konnten für 35 Kaufleute Geschäfte außerhalb des Bergenhandels nachgewiesen werden. Im Vergleich zu den Jahren 1366-1399 ist eine deutliche Verschiebung der Geschäftstätigkeit in den östlichen Ostseeraum erkennbar. Keiner der Kaufleute kann mit Hilfe der Zolllisten im Handel mit Flandern nachgewiesen werden. Dies ist jedoch vermutlich allein dem Umstand geschuldet, dass der Handel nach Westen in den Pfundzolllisten nicht aufgezeichnet wurde; der Bergenhandel fehlt ebenso. Auffallend ist bei den vorliegenden Daten die Konzentration auf die anderen wendischen Städte, in die 57 Prozent der 35 Kaufleute Kontakte geknüpft hatten. Auch in Preußen (45%) und Livland (42%) waren anteilig viele Kaufleute aktiv. Ebenso waren Schweden (28%) und Schonen (54%) stark vertreten.

Beachtet man hierzu noch die umgesetzten Mengen, so tritt die Bedeutung der wendischen Städte und Danzigs für die Bergenfahrer sichtbar zu Tage. Hier betrieben die meisten Kaufleute deutlich mehr Handel als in die anderen Gebiete, für die häufig eher vereinzelt ein oder zwei Vermerke in den Zolllisten des Referenzzeitraums auftauchen. Mehr als ein Viertel der Kaufleute, für die eine Geschäftsaktivität außerhalb Bergens zwischen 1490 und 1510 nachgewiesen werden konnten, sind an mindestens vier weiteren Handelsplätzen aktiv gewesen. 23 der 35 Kaufleute hatten Kontakte zu mindestens zwei weiteren Handelsgebieten.

Die geringe Anzahl der in den einzelnen Zeiträumen mit einer ausreichenden Menge an unterschiedlichen ermittelbaren Geschäften nachweisbaren Kaufleute und die unterschiedliche Qualität der Quellenlage lassen einen Vergleich auf statistischer Basis als wenig sinnvoll erscheinen. Die Funde für die Jahre zwischen 1440 und 1470 sind zu zufällig, um überhaupt generelle

Aussagen zum Handel der Bergenfahrer außerhalb des Bergenhandels treffen zu können. Auch für die vor allem durch die Auswertung der Lübecker Pfundzollbücher nachweisbaren Geschäfte aus Periode III sind zu wenige Kaufleute nachgewiesen worden, um verallgemeinernde Aussagen machen zu können. Hinzu kommt die bereits oben angesprochene Problematik der Pfundzollrechnungen als Quellen für statistische Erhebungen des Warenverkehrs. Dennoch scheint ein allgemeines Muster der Entwicklung erkennbar zu sein. Es konnte aufgezeigt werden, dass Kaufleute, die sich neben dem Bergenhandel noch in anderen Geschäftsfeldern betätigten, keine zu vernachlässigende Minderheit darstellten. Vor allem für Periode I wird dies mit 88 nachgewiesenen Kaufleuten deutlich, doch auch zwischen 1490 und 1510 sind genug Beispiele erbracht, um zu belegen, dass der Handel an verschiedenen Orten mit verschiedenen Waren Normalität im Leben eines Hansekaufmanns im Spätmittelalter war.

4. Die Beziehungsgeflechte der Kaufleute im Bergenhandel

Wie alle Menschen zu allen Zeiten hegten auch die im Spätmittelalter auf dem Markt im norwegischen Bergen engagierten Kaufleute vielfältige Beziehungen zu einer mehr oder weniger großen Anzahl Personen. Einige, vor allem ältere oder durch eine besondere soziale Stellung der eigenen Familie begünstigte Kaufleute, werden äußerst zahlreiche Kontakte gehabt haben, während jüngere Kaufleute, die aus dem ländlichen niederdeutschen Raum als Jungen ans Kontor in Bergen gekommen waren und sich dort bis zum Handelsvertreter hochgearbeitet hatten, zu Beginn ihrer Karriere meist über ein weniger großes oder jedenfalls für Geschäftsabschlüsse weniger nützliches Kontaktnetz verfügt haben dürften. Für alle spielten die Kontakte dennoch eine wichtige Rolle, sowohl im Bezug auf das tägliche Leben, für das soziale Kontakte eine gewisse Sicherheit und Geborgenheit boten, als auch in ganz besonderem Maße für den wirtschaftlichen Erfolg. Ohne die geeigneten Verbindungen, Handelspartner, Informationsquellen und Helfer war ein reibungsloser und gewinnbringender Ablauf der Geschäfte zwischen Bergen und den an Nord- und Ostsee gelegenen Häfen nicht möglich.

Zu Beginn der Untersuchung verschiedener Beziehungsaspekte muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass für keine einzige Person des Mittelalters eine vollständige Auflistung aller Kontaktpersonen möglich ist. Was bereits in der modernen Soziologie durch bewusstes Verschweigen oder unbewusstes Nichterwähnen bei Befragungen eine große Schwierigkeit darstellt, kann auf Basis mittelalterlicher Quellen, deren meist zufällige Überlieferung oder Nichtüberlieferung ein großes Hindernis für die Personengeschichte darstellt, unmöglich erreicht werden. Insbesondere passive aktivierbare Verbindungen, also solche, die von einer bestimmten Person etwa von früherer Bekanntschaft oder familiären Verbindungen her als mögliche Kontakte wahrgenommen aber nicht aktiv genutzt wurden, haben sich kaum in den Quellen niedergeschlagen. Das Fehlen von persönlichen Aufzeichnungen lässt uns im Falle der Hansekaufleute im spätmittelalterlichen Bergenhandel zudem nur die offiziellen Kontakte erkennen, die ihre Spuren in Schuldbüchern, Testamenten oder Zollrollen hinterließen. So können wir feststellen, dass zwei Kaufleute gemeinsam eine Handelsgesellschaft geführt haben. Ob diese Gesellschaft aber allein durch Initiative der beiden Kaufleute oder aber über Vermittlung durch einen gemeinsamen

Bekannt, der in den Quellen nicht erscheint, zustande gekommen ist, können wir nicht erkennen. Auch graduelle Unterschiede in der Festigkeit beziehungsweise Verlässlichkeit der verschiedenen Beziehungsbande können nicht aus den Quellen gelesen werden.

Trotz dieser methodischen Probleme konnte eine erstaunliche Anzahl an Kontakten zwischen den einzelnen im Bergenhandel aktiven Kaufleuten herausgearbeitet und, wie noch zu sehen sein wird, ein recht engmaschiges Beziehungsgeflecht zwischen vielen von ihnen rekonstruiert werden. Berücksichtigt man noch, dass es sich bei den hier vorgestellten Erkenntnissen um ein Minimalergebnis handelt,¹ das wegen der begrenzten Quellenenergiebigkeit nur einen Bruchteil der tatsächlich vorhandenen Beziehungen einbeziehen konnte, wird deutlich, wie stark die Einbindung des einzelnen Kaufmanns in ein Geflecht von sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen gewesen ist, welches ihm sowohl als Sicherung als auch gelegentlich als Hindernis für das eigene Geschäft vorgekommen sein dürfte.

Bevor wir zur Analyse der Netzwerkstrukturen in den drei untersuchten Referenzzeiträumen schreiten, sollen zunächst einige Aspekte der Beziehungsgeflechte der Kaufleute getrennt voneinander beleuchtet werden. Zuerst werden dabei die wirtschaftlichen Verbindungen erörtert, bevor die sozialen Beziehungen näher betrachtet werden. Im darauf folgenden Kapitel wird dann der Versuch unternommen, die gewonnenen Daten aus beiden Bereichen im Rahmen einer sozialen Netzwerkanalyse zu vereinen und zu ergünden, ob und, wenn ja, inwiefern sich Unterschiede in der Netzwerkstruktur der Hansekaufleute am Bergener Kontor zwischen den drei Referenzperioden ausmachen lassen, welche Veränderungen in den Netzwerkstrukturen sich also im Laufe des Spätmittelalters ergaben.

4.1 Wirtschaftliche Beziehungen

Naturgemäß spielen bei der Untersuchung der Verbindungen zwischen Kaufleuten wirtschaftliche Beziehungen eine herausragende Rolle. Die zur Auswertung herangezogenen Quellen, z. Bsp. das Lübecker Niederstadtbuch oder Zolllisten, geben vor allem wirtschaftlich relevante Informationen preis. Doch auch aus den Bergenfahrertestamenten können wir wichtige öko-

¹ Durch jede weitere nachgewiesene Beziehung zwischen zwei Personen aus der Untersuchungsgruppe kann das Netzwerk nur dichter werden.

nomische Angaben wie etwa über bestehende und nach dem Tod des betreffenden Kaufmanns entweder fortzuführende oder - weit häufiger - abzuwickelnde Handelsgesellschaften, entnehmen. Mit diesen Gesellschaften, die einen wichtigen Teil der Geschäftsorganisation eines Hansekaufmanns im Spätmittelalter ausmachten, soll in der vorliegenden Untersuchung begonnen werden. Danach wird auf wirtschaftliche Kontakte eingegangen, die außerhalb nachweisbaren Gesellschaftshandels geknüpft wurden. Ein weiterer Aspekt wirtschaftlicher Kontakte lag in Darlehensverhältnissen, die ein gewisses Vertrauen des Kreditgebers in die wirtschaftlichen Fähigkeiten und die Rechtschaffenheit des Schuldners voraussetzten. Außerdem soll auf gemeinsame Verzollung und Befrachtung eingegangen werden, die nicht in jedem Fall als absichtliches gemeinsames wirtschaftliches Handeln interpretiert werden können, aber dennoch mehr als bloß zufällige Kontakte der beteiligten Kaufleute indizieren können.

4.1.1 Gesellschaftshandel

Gesellschaftshandel war einer der Stützpfeiler der Handelsaktivitäten eines jeden Hansekaufmanns im Spätmittelalter. Das Eingehen von Handelsgesellschaften mit einem oder mehreren Partnern brachte sowohl logistische als auch monetäre Vorteile mit sich. Partner, die an verschiedenen Handelsplätzen angesiedelt waren oder sich häufiger aufhielten, konnten sich gegenseitig Waren zusenden und sicher sein, dass der Absatz der Ausfuhrgüter im Zielort vom Partner auch ohne ihre Anwesenheit möglichst vorteilhaft abgewickelt wurde, da es sich ja um gemeinschaftliche Güter handelte und damit auch gemeinsame Gewinne beziehungsweise Verluste erwirtschaftet wurden. Darüber hinaus waren sich die Partner auch beim Eigenhandel gegenseitig behilflich. Durch eine bei einigen Gesellschaftsformen übliche Kapitaleinlage aller beteiligten Kaufleute wurde der Kapitalstock, der die Grundlage des Handels bildete, erhöht, wodurch größere Warenmengen erworben und die wirtschaftlichen Risiken durch Handel mit verschiedenen Waren und in verschiedenen Absatzgebieten besser gestreut werden konnten. Formal werden für den spätmittelalterlichen Gesellschaftshandel der Hansekaufleute die Organisationsformen *Kommission auf Gewinn und Verlust*, *wedderlegginge* und *masschopie* unterschieden.²

² Cordes, Albrecht, Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. 45), Köln 1998.

Grob beschrieben handelte es sich bei der *Kommission auf Gewinn und Verlust*³ um einen Vertrag, bei dem sich ein Partner mit einer Vermögenseinlage beteiligte, während der andere als aktiv handelnder Part seine Arbeitskraft einbrachte. Gewinne wurden geteilt, für etwaige Verluste gab es verschiedene Vereinbarungen. Gelegentlich konnte ein solcher Vertrag auch mit einem Konkurrenzverbot für den Kapitalführer verbunden gewesen sein.⁴

Bei der *wedderlegginge*⁵ schossen alle Partner eine bestimmte Summe in die Gesellschaft ein. Diese konnten im Verhältnis 1:1 oder 1:2 erbracht werden, es sind aber auch zahlreiche Fälle bekannt, in denen die Relation etwa 2:3, 3:4 oder auch 1:8 betrug.⁶ Zusätzlich zu diesem Gesellschaftskapital, dem *hovetstol*, konnte zudem noch von einem Partner zusätzliches Kapital, das so genannte *vorgelt*, eingebracht werden. Vor der Gewinnausschüttung wurde dieses nach Lübischem Recht dem Gesellschaftskapital entnommen, dann erst wurde der Gewinn geteilt. Auch in der *wedderlegginge* übernahm meist nur einer der Partner den aktiven Handel. Für Gewinn- und Verlustbeteiligung gab es verschiedene individuelle Regelungen.

Die *masschopie*⁷ war eine Handelsgesellschaft, bei der sich alle Gesellschafter aktiv am Geschäft beteiligten. Auch hier wurde von allen Partnern eine bestimmte Summe eingeschossen. Bei einer gleichen Beteiligung der Partner konnte auch von einer *vullen masschopie* die Rede sein. Ein *masschop* konnte wie bei der *wedderlegginge* weiteres Gesellschaftskapital als *vorgelt* beisteuern. Ein großer Unterschied der *masschopie* zur *wedderlegginge* lag nach Cordes in der gemeinsamen Außenhaftung aller Gesellschafter, die es ermöglichen sollte, in gerichtlichen Auseinandersetzungen die Inhaftungnahme aller Partner durch Ein-eid zu verhindern.⁸ Dies bedeutet, dass jeder Gesellschafter für die Schulden des anderen aus dem Gesellschaftshandel eintreten musste und sich dann erst um Ausgleich im Innenverhältnis mit den anderen Gesellschaftern bemühen musste.

Wie bereits bei der Lektüre von Albrecht Cordes' Versuch einer Klassifizierung des spätmittelalterlichen Gesellschaftshandels im Hanseraum deut-

³ Auch *societas*, *selschop*, *selschop* in *kopenschoppen*, *wedderlegginge* unde *selschup*, siehe: Cordes, Gesellschaftshandel, S. 115-119.

⁴ Cordes, Gesellschaftshandel, S. 320.

⁵ Auch *contrapositio* (et *societas mercimonialis*), *societas mercimonialis* sen *contraposicio*, *societas* et *contraposicio* (*mercimonialis*), *selschop* unde *wedderlegginge*, *vera* (*justa*, *recta*) *societas*, *kumpanie*, *selschop*, siehe: Cordes, Gesellschaftshandel, S. 119-155.

⁶ Cordes, Gesellschaftshandel, S. 128-130, 137-139.

⁷ Auch *societas*, *zelsschop*, *societas mercatorialis*, *repositio societas*, *vrye selschop*, siehe: Cordes, Gesellschaftshandel, S. 264-267.

⁸ Cordes, Gesellschaftshandel, S. 308.

lich wird, ist es nur sehr schwer möglich, feste Kategorien und Definitionen für die einzelnen Typen von Gesellschaftsunternehmungen spätmittelalterlicher Kaufleute zu finden. Bereits die Unterscheidung von *wedderlegginge* und *masschopie* bereitet Schwierigkeiten, zumal in der Praxis häufig Mischformen und Schachtelgesellschaften vorkamen,⁹ die sich jeder formalen Einordnung entziehen. So sollte eine *wedderlegginge* der Definition nach von zwei Kaufleuten gegründet werden, häufig waren aber auch mehrere Personen an einer so benannten Gesellschaft beteiligt.¹⁰ Auch wurde es im Laufe des 15. Jahrhunderts üblicher, dass alle Partner in einer *wedderlegginge* eine aktive Rolle in der Führung der Handelsgeschäfte spielten.¹¹ Nimmt man zudem Rücksicht auf das allgemeine Rechtsverständnis, demzufolge nur dann von einer Gesellschaft gesprochen werden kann, wenn beide Partner finanziell beteiligt waren,¹² bleibt eine Einordnung der *sendeve* als Handelsgesellschaft ohnehin fraglich. Die Hansekaufleute selbst legten offenbar wenig Wert auf die genaue Bezeichnung und formale Einordnung ihrer Gesellschaften. Ein Großteil der im Lübecker Niederstadtbuch und in den Bergenfahrertestamenten gefundenen Handelsgesellschaften wurde lediglich unter der Bezeichnung *selschop* geführt, was offen lässt, welche der oben genannten Formen gemeint war beziehungsweise welche Regeln für die Zusammenarbeit galten.

Neben dem Gesellschaftshandel betrieb jeder Hansekaufmann auch noch Eigengeschäft. Aufgrund der Tatsache, dass das Kapital in den Handelsgesellschaften häufig über einen langen Zeitraum gebunden war, da Gewinn- und Kapitalentnahmen normalerweise nur bei der Auflösung der Gesellschaft möglich waren, war der Eigenhandel sowohl für die Lebenshaltung des Kaufmanns und seiner Familie als auch für die Begleichung von Gebühren, Reparaturkosten, Strafen und anderer im Zusammenhang mit

⁹ Ebd., S. 301ff.

¹⁰ U.a.: Hermann Paal (a), Johann Wardberg, Hermann Wardberg, 1376 (AHL, NStB 1376 Galli); Johann von Hamm, Johann von Hameln, Ludeke von Hameln, 1390 (AHL, NStB. 1390 Trin.); Arnold Paal, Tyderic Bodenwerder, Godeke Paal, Hinrik Schuttorp, 1407 (AHL, NStB. 1407 Wilhadi); Hermen Engelen, Clawes Frankenhuse, Clawes von Hameln, 1448 (AHL, NStB. 1448 Exaudi); Hans Itzehoe, Helmich Hesselmann, Hans Franke, 1456 (AHL, NStB. 1456 Pasche); Jasper von der Netze, Hans Molen, Hans Wytte, 1468, 1476 (Bruns, Bergenfahrer, S. 111, 120); Hans Busch, Detleff Wolstede, Hans Enpenstorp, Bernt Stint, 1497 (AHL, NStB. 1497 Cant.); vgl. Cordes, Gesellschaftshandel, S. 303f.

¹¹ Cordes, Gesellschaftshandel, S. 311.

¹² Ebd., S. 319.

dem Handel auftauchender Kosten nötig.¹³ Während also der Gesellschaftshandel zur längerfristigen Kapitalanhäufung und zur Bekräftigung und Erhaltung eines Vertrauensverhältnisses zwischen den Kaufleuten diente, war der Eigenhandel, der meist über die selben Kanäle und Personen abgewickelt wurde, die eigentliche laufende Einnahmequelle der Kaufleute. Häufig kam es vor, dass ein Kaufmann Gesellschaftsgut und eigene Waren auf demselben Schiff versandte und beides von seinem Partner im Zielhafen im Rahmen einer so genannten „Fernhandelsgesellschaft auf Gegenseitigkeit“ verkauft wurde. Aus den Zollrollen ist meist nicht zu entnehmen, welcher Art die verschifften Güter waren und welchen Anteil an einer Ladung der Eigenhandel eines Kaufmanns ausmachte. Daraus ergibt sich das Problem, dass bei statistischen Auswertungen ein Großteil des Eigenhandels im Handelsvolumen einer Gesellschaft geführt wird, da beide Warenkategorien als ein Eintrag unter dem Namen des Empfängers registriert wurden.

Wie hoch auch immer der Anteil des Eigenhandels gewesen sein mag, die Bedeutung der Handelsgesellschaften für den einzelnen Kaufmann ist nicht zu unterschätzen. Nur durch diese Basis der Zusammenarbeit war es den Kaufleuten möglich, Waren in weit entfernte Orte zu schicken und relativ sicher zu sein, dass sie zum bestmöglichen Preis verkauft wurden, ohne dass sie selbst alle Güter begleiten mussten. Diese Einrichtung machte eine Führung der Handelsgeschäfte aus der heimischen Schreibkammer heraus und eine Streuung von Geschäften und damit des Risikos auf verschiedene Handelsplätze erst praktikabel.

Der für die Bergenfahrer im Untersuchungszeitraum nachweisbare Gesellschaftshandel ist im Anhang in Tabelle 1 aufgelistet.¹⁴ Die Tabelle enthält neben den Namen der beteiligten Kaufleute die Datierung der Fundstelle und, soweit ermittelbar, die Höhe des Gesellschaftskapitals sowie das Datum der Errichtung oder Auflösung der Gesellschaft.

Bei einem Vergleich der Handelsgesellschaften, die von Bergenfahrern in den drei Referenzzeiträumen eingegangen worden sind, ist ein beachtenswerter Unterschied zwischen der Phase von 1360 bis 1400 und den beiden späteren Zeiträumen zu verzeichnen. Insgesamt 64 Gesellschaften, an denen Bergenfahrer beteiligt waren, konnten für die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts mit Sicherheit festgestellt werden. 31 von diesen waren ausschließlich von Familienangehörigen geschlossen worden. An zehn weiteren waren

¹³ Jahnke, Carsten, Netzwerke in Handel und Kommunikation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert am Beispiel zweier Revaler Kaufleute, (Habil.) Kiel 2003, Teil 1, S. 304, 325-327.

¹⁴ Anhang auf CD, Tabelle 1.

mindestens zwei Mitglieder ein und derselben Familie beteiligt. Vor allem die Familien Paal, Wartberch und Cusfelt stehen für viele dieser Gesellschaften, doch ist auch bei vielen anderen Kaufleuten die Tendenz zur Familiengesellschaft sichtbar. Lediglich 23, also ein Drittel aller für diesen Zeitraum nachweisbaren Gesellschaften sind von Kaufleuten geschlossen worden, für die familiäre Verbindungen nicht nachweisbar sind.

Vollkommen anders stellt sich die Situation im zweiten Referenzzeitraum dar. Für die Periode zwischen 1440 und 1470 konnten insgesamt 149 Handelsgesellschaften unter Beteiligung eines oder mehrerer Bergenfahrer nachgewiesen werden. Von diesen waren nur an neun Gesellschaften ausschließlich Angehörige einer Familie beteiligt, zehn weitere wurden unter Miteinbeziehung von Verwandten geschlossen. Für den wesentlich größten Teil von 130 Handelsgesellschaften konnte dagegen kein Nachweis für eine Verwandtschaft der Partner erbracht werden. Selbst wenn man eine Fehlerquote aufgrund nicht erkannter Verwandtschaftsverhältnisse berücksichtigt, die dann auch genauso für die erste Untersuchungsperiode in Betracht gezogen werden muss, ist doch eindeutig eine Veränderung in der Organisationsstruktur des Handels erkennbar. Während im späten 14. Jahrhundert bei den Lübecker Bergenfahrern Familienzugehörigkeit und das daraus resultierende Vertrauensverhältnis die wichtigste Basis für die Gründung von Handelsgesellschaften gewesen zu sein scheint, spielte diese fünfzig Jahre später kaum noch eine Rolle für die Wahl der Partner. Andere Wirkungsmechanismen und Auswahlkriterien, die eine vertrauensvolle Zusammenarbeit auch mit nicht verwandten Kaufleuten ermöglichten, scheinen sich in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts durchgesetzt zu haben. Möglicherweise hatte die stärkere Institutionalisierung der Kontore und Fahrtrichtungsgemeinschaften, wie auch die zunehmende Öffnung von Bruderschaften in den Städten verstärkte Kontakte der Kaufleute untereinander mit sich gebracht und gewisse (soziale) Sicherungsmechanismen entstehen lassen, die zwischen nicht verwandten Kaufleuten ähnlich enge Bindungen und Verpflichtungen entstehen lassen konnten, wie sie im 14. Jahrhundert fast nur zwischen Familienmitgliedern möglich waren. Das Prinzip von Treu und Glauben trat an die Stelle der Verwandtschaftsbeziehungen.

Bestätigt werden diese Erkenntnisse auch durch die in der dritten Phase festgestellten Handelsgesellschaften. Von 35 Handelsgesellschaften, in denen zwischen 1490 und 1510 Bergenfahrer vertreten waren, wurde eine einzige von nahe verwandten Kaufleuten geführt. Für die übrigen 34 konnte kein Nachweis einer Verwandtschaft der Partner erbracht werden. Dass die Anzahl der registrierten Gesellschaften so niedrig ausfällt, ist neben der

Kürze des Zeitraums von nur 20 Jahren vor allem auf eine verhältnismäßig geringe Zahl von Handelsgesellschaften, die im Lübecker Niederstadtbuch verzeichnet wurden, wie auch zahlenmäßig weniger erwähnten Gesellschaften in den ohnehin für den zweiten Zeitraum zwischen 1440 und 1470 wesentlich zahlreicher überlieferten Testamenten der Bergenfahrer zurückzuführen. Aus dem bloßen Rückgang der Anzahl hier festgestellter Handelsgesellschaften kann daher nicht der Schluss gezogen werden, dass diese Form der Handelsorganisation um den Beginn des 16. Jahrhunderts im Bergenhandel grundsätzlich an Bedeutung verloren habe. Deutlich wird dennoch, dass auch um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert herum familiäre Bindungen keine herausragende Rolle mehr bei der Wahl des Partners für eine Handelsgesellschaft gespielt haben zu scheinen. Es muss allerdings als Fehlerquelle bei dieser Betrachtung die Möglichkeit ins Auge gefasst werden, dass innerfamiliär organisierter Gesellschaftshandel grundsätzlich nicht mehr offiziell aufgezeichnet wurde. Allerdings wäre zu erwarten gewesen, dass sich dieser dann zumindest in den Testamenten niedergeschlagen hätte.

Dasselbe Bild zeigt sich bei einer Untersuchung der Herkunft der Partner im Gesellschaftshandel. Während im ersten Referenzzeitraum einige der Gesellschaften, die nicht von verwandten Kaufleuten betrieben wurden, zumindest von Personen gegründet wurden, die aus dem selben Ort stammten, ist ein solcher Zusammenhang in den beiden letzteren Perioden nicht mehr erkennbar. Bryggen und Lübeck scheinen nun die Zentren nicht nur der Handelsaktivitäten, sondern auch der sozialen und wirtschaftlichen Anbindung für die Bergenfahrer geworden zu sein. Zwar wurden weiterhin Jungen aus den niederdeutschen Heimatgebieten ans Kontor in Bergen geschickt, doch im Allgemeinen waren nun für den Geschäftsbetrieb familiäre und regionale Bindungen weniger bedeutend.

Über den Kapitalstock der von den Bergenfahrern geschlossenen Gesellschaften lässt sich keine generelle Aussage treffen. In den als Hauptquelle zur Erschließung des Gesellschaftshandels dienenden Testamenten und Niederstadtbüchern wird meist keine Angabe über die von den Partnern in die Gesellschaft eingeschossene Summe gemacht. Für die Zeit zwischen 1360 und 1400 konnten lediglich für sieben Gesellschaften entsprechende Beträge ermittelt werden, in den beiden folgenden Zeiträumen sind in jeweils 17 Fällen Zahlenangaben überliefert. In der ersten Referenzphase betrug eine Beteiligung der jeweiligen Partner weniger als 100 mk. lub., zweimal schossen die Gesellschafter bis zu 500 mk. lub. ein und dreimal betrug der jeweils eingebrachte Betrag zwischen 500 und 1.000 mk. lub. Dieser Betrag wurde lediglich in der offenen Handelsgesellschaft der Brüder

Amelius und Hinrich Luchow überschritten, die ihr gesamtes Vermögen in die Gesellschaft einbrachten. In der zweiten Periode lagen die jeweiligen Einlagen bei sechs Gesellschaften unter 100 mk. lub., bei fünf weiteren betrug sie zwischen 100 und 500 mk. lub. und viermal schossen die Gesellschafter jeweils zwischen 500 und 1.000 mk. lub. ein. In zwei Fällen lag das eingesetzte Kapital über 1.000 mk. lub. Für die Zeit zwischen 1490 und 1510 ist eine leichte Erhöhung der investierten Summen erkennbar. Jeweils drei Gesellschaften wiesen Einlagen von unter 100 beziehungsweise zwischen 100 und 500 mk. lub. auf, während sechsmal zwischen 500 und 1.000 und in fünf Fällen mehr als 1.000 mk. lub. investiert wurden. Der absolut höchste Betrag lag hier bei 2.200 mk. lub. in einer *vullen selschup* zwischen Claves van Borstel und Hans Vreter.¹⁵ Aufgrund der zu geringen Anzahl von nachgewiesenen Gesellschaften lassen sich anhand der vorstehenden Feststellungen keine allgemeinen Aussagen über die Entwicklung der Kapitalkraft bei den Gesellschaften der Bergenfahrer im Spätmittelalter treffen. Ein Vergleich zwischen den drei Zeiträumen wird zudem durch den extremen Wertverfall, dem die Mark lübisch im Laufe des 15. Jahrhunderts unterworfen war, erschwert. Lag der Feingehalt der Mark lübisch in den 1420er Jahren noch bei 31,30 Gramm, so betrug er in der Zeit zwischen 1440 und 1467 nur noch 23,90 Gramm. Danach lag er bis 1506 bei 20,60 Gramm, um danach auf 18,00 Gramm zu sinken.¹⁶ Wir können aufgrund dieser Daten also mindestens von einem Wertverlust der Mark lübisch von einem Drittel zwischen dem ersten und dritten Referenzzeitraum ausgehen. Möglich ist sogar eine noch größere Diskrepanz, da nicht auszuschließen ist, dass der Silbergehalt der Mark lübisch am Ende des 14. Jahrhunderts noch höher gewesen ist.

Ein Vergleich der Vernetzung der Handelsgesellschaften in den drei untersuchten Zeiträumen zeigt interessante Unterschiede auf.¹⁷ In allen drei Phasen gab es eine große Anzahl an Gesellschaften, die lediglich von zwei oder drei Kaufleuten geschlossen worden waren, von denen für keinen eine weitere Handelsgesellschaft mit einem anderen Bergenfahrer nachgewiesen werden konnte. Verknüpfungen von mehreren Kaufleuten allein auf Basis der von ihnen eingegangenen Handelspartnerschaften lassen sich in allen drei Zeiträumen nur in sehr geringem Ausmaß erschließen. In der Zeit von

¹⁵ Vgl. Anhang, Teil II, Prosopographischer Katalog, und Anhang, Teil I, Tabelle 1.

¹⁶ Die Daten entstammen der von Herrn Gerald Stefke, Hamburg, zusammengestellten Tabelle über die Werte der Mark lübisch zwischen dem Anfang des 15. Jahrhunderts und 1800. Ich danke Herrn Rolf Hammel-Kiesow für die Zurverfügungstellung dieses Materials.

¹⁷ Abb. 4.1, 4.2, 4.3.

1360 bis 1400 (vgl. Abb. 4.1) sind lediglich zwei solcher Netze unter Beteiligung von vier Kaufleuten und eines mit fünf Beteiligten erkennbar. Hinzu kommen allerdings die breit gefächerten und vom netzwerkanalytischen Gesichtspunkt her recht stabilen Netzwerke einerseits der Familien Paal und Wartberch und andererseits um die Brüder Arnold und Bertold Gronau, die jedoch auch auf familiären Anknüpfungen fußen. Insbesondere das zuletzt genannte Beziehungsgeflecht weist eine äußerst hohe Dichte mit mindestens drei Verbindungen eines jeden Beteiligten zu einem anderen Teil des Netzwerks auf. Auch das wirtschaftliche Netzwerk der Familie Paal ist sehr dicht, wird aber weniger stabil, wenn die engen familiären Bindungen verlassen werden, wie zum Beispiel bei den mit Albert und Bernd to der Brugge eingegangenen Gesellschaften. Über Hermann Paals Gesellschaften mit Hermann und Johann Wartberch ist die Familie zudem mit dem Gesellschaftsnetz der Familie Wartberch verbunden. Hermann Paal kam hier eine Schlüsselrolle als Makler zu. Über ihn war es möglich, Ressourcen aus einem familiären wirtschaftlichen Netzwerk in das andere zu überführen.

Für den zweiten Referenzzeitraum 1440-1470 (vgl. Abb. 4.2) konnten sechs Gesellschaftsgeflechte nachgewiesen werden, an denen vier Kaufleute beteiligt waren. Hinzu kommen zwei Beziehungsgeflechte mit sechs Beteiligten. Während dasjenige um Johan Itzehoe auf diesen als zentrale Figur ausgerichtet war und mit seinem Ausfall nicht mehr bestanden hätte, weist das zweite um Hermann Hesse eine wesentlich stabilere Struktur auf. Simon Hake, Cort Benthem, Hermann Kroger und Hermann Hesse betrieben mit jeweils mehr als zwei anderen Beteiligten eine Handelsgesellschaft, wodurch der Ausfall eines Beteiligten durch die Beziehungen der anderen untereinander kompensierbar war. Ein größeres Netz von Handelsgesellschaften knüpfte sich um Hans Wulff und Sander Wentmeyer als zentrale Gestalten. Mehrere der Netzwerksteile sind mit mehr als zwei anderen verbunden. Hans Wulff kam eine bedeutende Stellung für das aus Brun Struwe, Hans Brest und Hans Helmsted bestehende Cluster zu, das ohne Wulff vom Rest des Netzwerks abgeschnitten wäre. Das größte Beziehungsgeflecht aus Handelsgesellschaften des zweiten Referenzzeitraums lässt sich hingegen nur schwer als Netzwerk bezeichnen. Geeigneter wäre hier wohl die Bezeichnung Clusterkette. Um Hinrik Moller als regional zentraler Figur dieses Geflechts lässt sich allerdings ein stabiles Netzwerk nachweisen. Alle anderen der 25 angeschlossenen Kaufleute sind eher lose miteinander verbunden. Fünf Cluster aus drei bis fünf Kaufleuten werden hier jeweils durch einen oder gar mehrere Makler miteinander verbunden. Der Wegfall dieser zwischengeschalteten Verbindungen würde die Struktur des Beziehungsge-

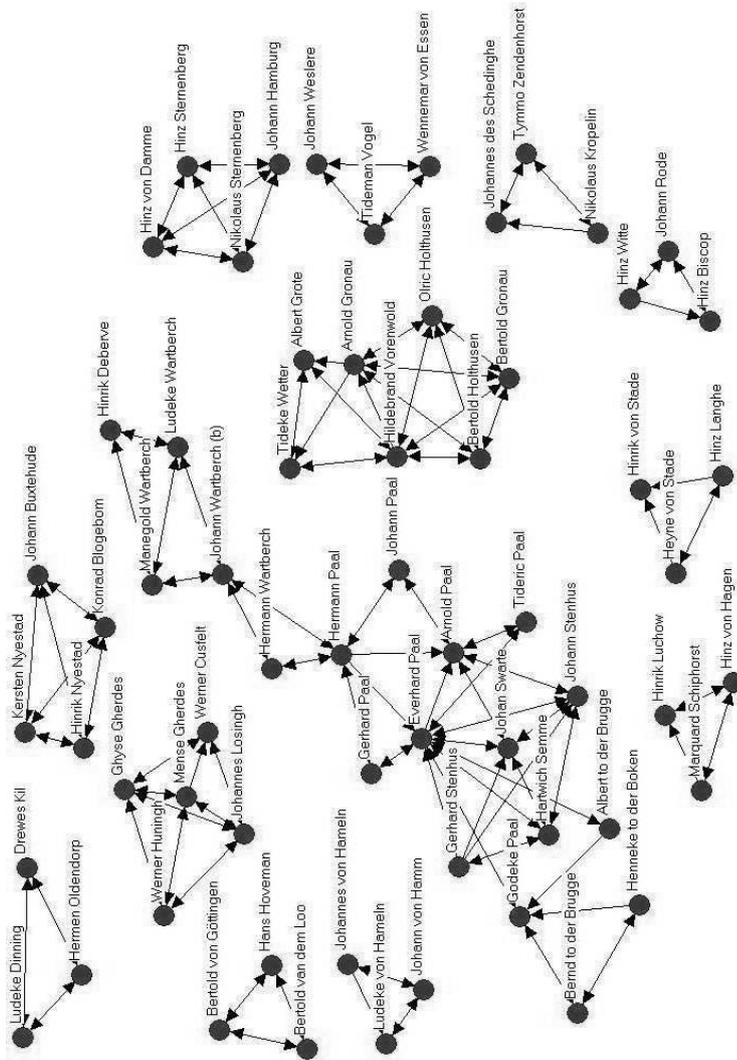


Abb. 4.1: Die Vernetzung der Bergenfahrer auf Basis des Gesellschaftshandels 1360-1400.¹⁸

¹⁸ Einfache Pfeile resultieren aus der Aufnahme unterschiedlicher Beziehungen in der Ausgangsmatrix mit verschiedenen Werten. Unterschiedliche Werte konnten mit NetDraw nicht kombiniert werden. Fehlende Pfeile zeigen daher eine über den Gesellschaftshandel hinausgehende Beziehung zwischen den beiden Kaufleuten an. Alle Graphiken sind farbig in den auf der beiliegenden CD enthaltenen Dateien einsehbar.

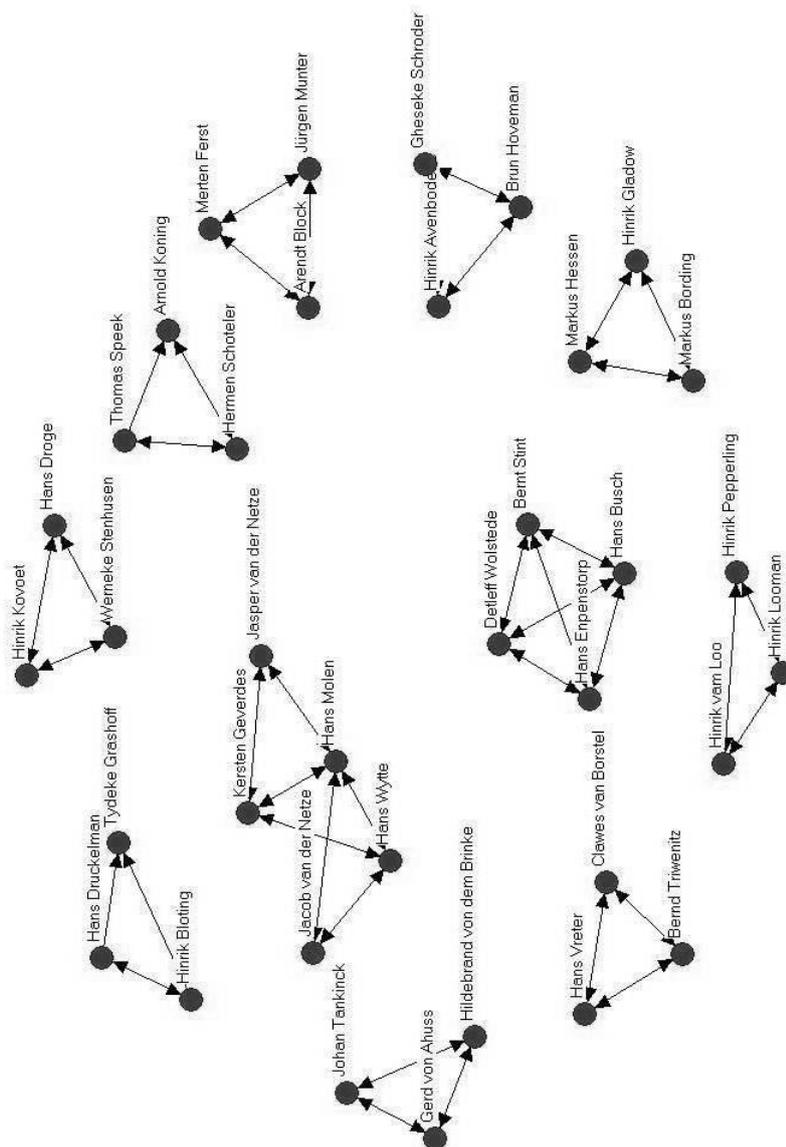


Abb. 4.3: Die Vernetzung der Bergentrader auf Basis des Gesellschaftshandels 1490-1510.

flechts deutlich verändern, indem die kleineren Netzwerke vom Ressourcenfluss abgeschnitten würden. Beziehungen aus Gesellschaftshandel, die der netzwerktheoretischen Anforderung von mindestens zwei Verbindungen mit anderen Teilen des Netzwerks nicht entsprachen, wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit in Abbildung 4.2 ebenso wie in Abbildung 4.1 und 4.3 nicht mit aufgenommen.

Ganz anders stellt sich das Untersuchungsergebnis zur dritten Phase zwischen 1490 und 1510 dar. Der größte Teil der Handelsgesellschaften wurde von nur zwei Partnern geführt, für die sonst keine Gesellschaftsbindung zu anderen Bergenfahrern nachgewiesen werden konnte. Nach Wegnahme aller daraus resultierender Diaden bleiben in der graphischen Darstellung des Beziehungsgeflechts aus dem Gesellschaftshandel dieses Zeitraums (Vgl. Abb. 4.3) lediglich einige Triaden sowie ein Netz mit vier und ein weiteres mit fünf Beteiligten stehen. Größere Netzwerke oder wenigstens einfache Verbindungen zwischen diesen kleinen Netzen von Handelsgesellschaften konnten nicht nachgewiesen werden.

Wie ist diese unterschiedliche Vernetzungsstruktur der Bergenfahrer auf Basis des Gesellschaftshandels erklärbar? Natürlich ist es möglich, dass der Mangel an Quellen insbesondere zu den Gesellschaften des letzten Abschnitts (1490-1510) eine Verzerrung des Ergebnisses bedingt. Möglicherweise würden bei einer ebenso großen Anzahl an nachweisbaren Gesellschaften wie in Phase zwei (1440-1470) ebenfalls größere Netzwerkstruktur erkennbar werden. Eine denkbare Erklärung könnte aber auch in einer grundsätzlich anders gearteten Struktur des Handels der Hansekaufleute um den Ausgang des 15. Jahrhunderts, verglichen mit den früheren Zeiträumen liegen. Wie bereits gezeigt, haben Familienzugehörigkeit und regionale Herkunft bei der Wahl der Partner für eine Handelsgesellschaft im letzten Zeitraum (1490-1510) nicht mehr die tragende Rolle gespielt. Es muss demnach zu dieser Zeit bereits andere Sicherungsinstrumente gegeben haben, die es den Kaufleuten ermöglichten, mit nicht verwandten Partnern vertrauensvolle Beziehungen einzugehen. Das Prinzip von Treu und Glauben, das von einem reibungslosen Informationsfluss abhängig war und bei dem ein einwandfreier Leumund ein unschätzbare Kapital bedeutete, machte es den Kaufleuten leichter, auch fremde Kaufleute in ihren wirtschaftlichen Fähigkeiten einzuschätzen. Möglicherweise waren Handelsgesellschaften gleichberechtigter Partner auch nicht mehr die einzige Form der Vereinbarung von Handelspartnerschaften. So machte die Einsetzung von Gehilfen und Handelsverwaltern, die in einer Art Angestelltenverhältnis zum Kaufmann standen und in den Zielhäfen auf dessen Order hin den Handel abwickelten, das

Eingehen von Gesellschaften mit anderen, potentiell konkurrierenden Kaufleuten überflüssig. Zudem ist es denkbar, dass ein höheres Gewinnstreben, dass mit der Akzeptanz eines höheren Risikos verbunden war, viele Kaufleute in neuen Bahnen agieren ließ und die langfristig Gelder bindenden Handelsgesellschaften zunehmend als Behinderung für einen schnellen und ertragreichen Kapitalfluss betrachtet wurden. Diese Risikobereitschaft spiegelte sich zum Beispiel im zunehmenden Engagement hansischer Kaufleute in der riskanten Islandfahrt ab Mitte des 15. Jahrhunderts wider und auch der Rückgang der Bedeutung aller vier Kontore im späten 15. und im 16. Jahrhundert dürfte unter anderem auf durch diese für den Hanseraum eher neue Kaufmannsmentalität hervorgerufene Veränderungen im wirtschaftlichen Agieren der Kaufleute zurückzuführen sein.

4.1.2 Andere wirtschaftliche Aktivitäten

Neben dem Gesellschaftshandel waren die Hansekaufleute auch anderweitig wirtschaftlich aktiv. Der Eigenhandel des Kaufmanns ist bereits angesprochen worden, doch auch Schiffsbeteiligungen, Warenverkäufe für andere Kaufleute, Bürgschaften, Immobilien- und Rentengeschäfte sollen unter dieser Rubrik erfasst werden. Zur Veranschaulichung sollen hier einige Beispiele gegeben werden. Am 30. Mai 1426 kaufte Johann von Hameln eine Tonne *rummisch* und 43 ½ mk. Stockfisch von Bernhard Backer,¹⁹ am 1. April 1442 beteiligte sich Jacob von Hachten zu einem Viertel am Holk des Rotger van dem Bure,²⁰ Everd Lemegow verkaufte am 1. November 1447 einen Rentenbrief über 5 mk. lub. an Lambert Vroling,²¹ Francisco Nigenhagen verkaufte am 25. Juli 1463 Häuser im Bockeler in Bergen an Frederik Penningbuttel²² und im Jahre 1453 wurde Cord Hurleman dreimal gegen Bürgschaft von insgesamt 22 Personen, darunter auch Bürger Göttingens, Einbeks und Northeims, in Lübeck aus der Haft entlassen.²³

All diese Aktivitäten haben gemeinsam, dass zu ihrer Ausführung ein Gegenpart unerlässlich war. Kontakte mit anderen Personen mussten aufgenommen werden und in unterschiedlichem Grade war es auch hier von Nöten, eine Vertrauensbasis zu schaffen. Am deutlichsten wird diese Not-

¹⁹ AHL, NStB. 1426 Corp. Chr.

²⁰ AHL, NStB. 1442 Pasce.

²¹ AHL, NStB. 1447 Omn. Sanct.

²² AHL, NStB. 1463 Jacobi.

²³ AHL, NStB. 1453 Remiscere (25.2.), Exaudi (13.5.), Trinitatis (27.5.).

wendigkeit im Falle einer Bürgschaft für einen anderen Kaufmann. Diese würde man kaum für einen wildfremden Händler, dessen wirtschaftliche Fähigkeiten, Kreditwürdigkeit und persönliche Vertrauenswürdigkeit man nicht beurteilen kann, eingehen. Doch war es auch beim Kauf einer Immobilie oder einer Rente von Vorteil, bereits von vornherein zu wissen, was man von dem jeweiligen Verkäufer als Leistung wirklich erwarten konnte.

Die in diesem Abschnitt ausgewerteten wirtschaftlichen Aktivitäten konnten alle nicht in Zusammenhang mit einer Handelsgesellschaft gebracht werden. Bei einigen, wie etwa einem Hauskauf, ist es durchaus nahe liegend, dass kein ständiger Kontakt zwischen beiden Beteiligten bestanden haben muss, bei anderen Geschäften wie dem Kauf oder Verkauf von Waren für einen anderen Kaufmann ist die Möglichkeit eher gegeben, dass es sich um eventuelle Handelsgeschäfte im Rahmen einer bestehenden Gesellschaft gehandelt haben könnte, deren Existenz aber auf Basis der Quellenlage nicht nachweisbar ist. Einige der Handelsaktivitäten können auch der Gründung einer Handelsgesellschaft vorausgegangen sein. Mehrfaches erfolgreiches Handeln zugunsten eines anderen Kaufmanns bewies diesem die wirtschaftliche Tüchtigkeit und Redlichkeit des Geschäftspartners und konnte die Basis für eine engere Zusammenarbeit bilden. Auch das Eingehen einer Bürgschaft bewies großes Vertrauen in den Schuldner. Dies setzt zum einen eine längere Bekanntschaft des Bürgen mit der Geschäftsführung des Schuldners voraus, zeigte letzterem aber auch, dass auf den Bürgen Verlass ist und bot, eine ordnungsgemäße Begleichung der Schuld ohne Inanspruchnahme der Bürgschaft vorausgesetzt, eine geeignete Basis für eine weitere enge Zusammenarbeit.

Bei der Auswertung der wirtschaftlichen Aktivitäten ist in der Art der Geschäfte kein signifikanter Unterschied zwischen den drei untersuchten Referenzzeiträumen zu erkennen. Bürgschaften und gemeinsame Befrachtung von Schiffen sind am häufigsten aus den Quellen erschließbar, doch auch Warenverkäufe und Warentransporte, Immobiliengeschäfte und Partenreedereien lassen sich in allen drei Perioden nachweisen. Auffallend ist hingegen eine deutliche Zunahme der unabhängig vom Gesellschaftshandel nachgewiesenen wirtschaftlichen Kontakte am Ende des hier untersuchten Zeitraums sowie ein deutlich komplexeres Verteilungsmuster dieser Beziehungen.²⁴

In der ersten Phase zwischen 1360 und 1400 konzentriert sich dieser Bereich des wirtschaftlichen Agierens der Bergenfahrer wie bereits der Ge-

²⁴ Abb. 4.4, 4.5, 4.6.

sellschaftshandel um die Person Eberhard Paals. Abbildung 4.4 kann hierzu unter Zuhilfenahme des prosopographischen Katalogs der Verdeutlichung dienen. Es fällt ins Auge, dass von Eberhard Paals Familienmitgliedern, die einen Großteil seines Gesellschaftsnetzwerkes ausmachten, lediglich Johann Paal auch im Beziehungsgeflecht der sonstigen wirtschaftlichen Kontakte erscheint. Es waren die Familien Wartberch, Cusfelt und Osnabrück sowie Amelius Luchow und Lambert Sluter, mit denen er in diesem nicht ganz so engen wirtschaftlichen Kontakt stand. Für die meisten von Eberhard Paals Kontaktpersonen konnten keine wirtschaftlichen Kontakte untereinander nachgewiesen werden, so dass eine Netzwerkstruktur, die einen längerfristigen Ressourcenaustausch ermöglicht hätte, nicht gegeben scheint. Vielmehr erhärtet die graphische Darstellung den Eindruck von kurzfristigen, vielleicht sogar nur einmaligen Kontakten Paals mit den meisten dieser Geschäftspartner. Die der Aufnahme als sonstige wirtschaftliche Handlungen zugrunde liegenden Aktivitäten, wie gemeinsame Befrachtung eines Schiffes,²⁵ Verzollung für andere Kaufleute bei der Wareneinfuhr in Lübeck²⁶ oder der gemeinsame Erwerb eines Hauses aus einer gemeinsamen Gläubigerschaft heraus,²⁷ lassen zwar weitere Kontakte als möglich erscheinen, können aber nicht als Beleg für solche angesehen werden. Neben dem Beziehungsgeflecht um Eberhard Paal ist in der graphischen Darstellung noch ein weiteres Netz erkennbar. Dieses rührt aber nur von einem einzigen Darlehensgeschäft in Boston her, an dem alle sechs aufgeführten Bergenfahrer beteiligt gewesen sind.²⁸ Da alle an der Bostonfahrt teilnahmen, die nur von einigen der Kaufleute in Bergen, insbesondere von Lübeckern, unternommen wurde, sind zusätzliche geschäftliche Kontakte der Beteiligten untereinander denkbar. Belege, die diese Vermutung erhärten könnten, sind jedoch nicht gefunden worden.

Wesentlich umfangreicher präsentiert sich das Material zum zweiten Referenzzeitraum 1440-1470. Es konnten deutlich mehr wirtschaftliche Aktionen unabhängig von einem etwaigen Gesellschaftshandel der Beteiligten ermittelt werden.

Für viele der Kaufleute ist nur der Nachweis dieser einen Aktivität möglich, so dass eine große Zahl Diaden ohne Anbindung an die anderen Ak-

²⁵ UBSL IV, Nr. 494.

²⁶ Lechner, Pfundzollisten, S. 170.

²⁷ Bruns, Bergenfahrer, S. 28 Anm. 7.

²⁸ HUB IV, Nr. 791.

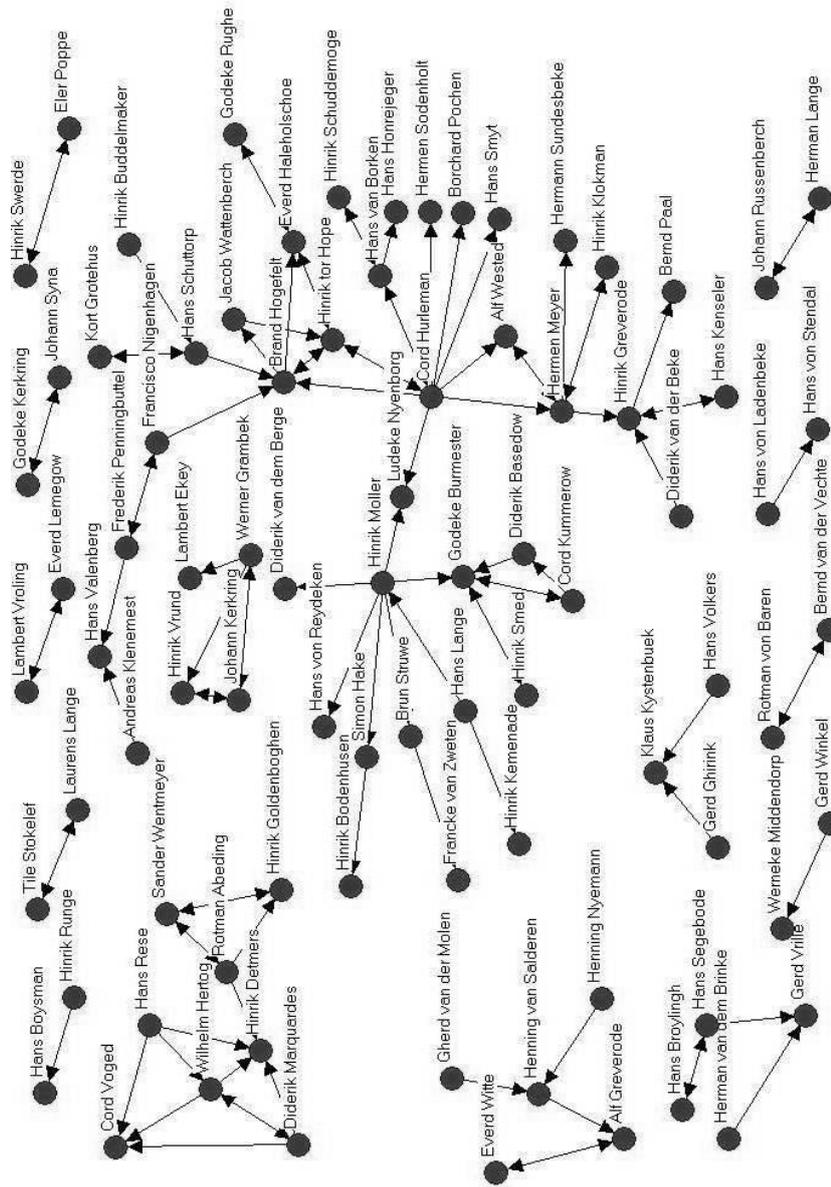


Abb. 4.5: Die Vernetzung der Bergenfahrer auf Basis der außerhalb des Gesellschaftshandels nachweisbaren geschäftlichen Beziehungen 1440-1470.

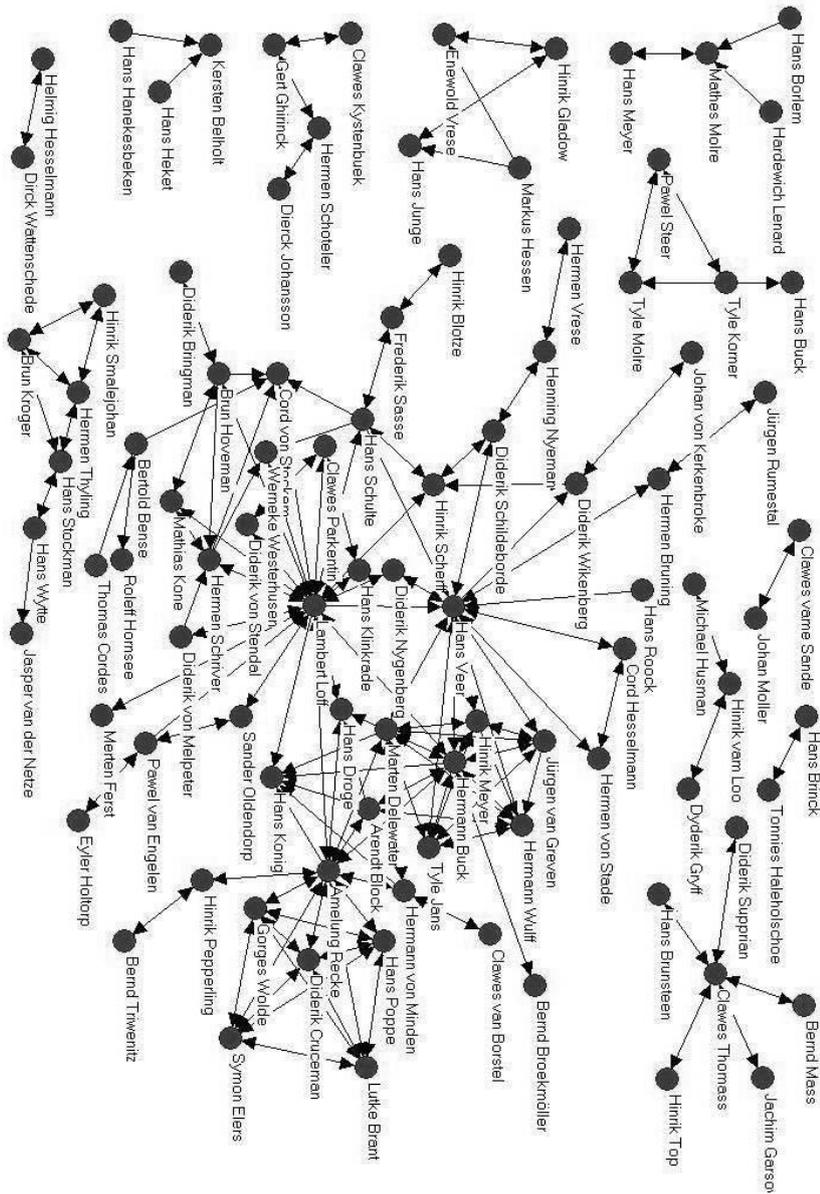


Abb. 4.6: Die Vernetzung der Bergenfahrer auf Basis der außerhalb des Gesellschaftshandels nachweisbaren geschäftlichen Beziehungen 1490-1510.

teure dieses Zeitraums zu erkennen ist. Das kleine Beziehungsgeflecht um Rotman Abedink stellt das Ergebnis von insgesamt vier Geschäften in Bergen dar. Eine weitergehende Beziehung von Akteuren der beiden Kleinnetzwerke miteinander konnte nicht nachgewiesen werden. Selbst das recht umfangreiche Beziehungsgeflecht um Cord Hurleman und Hinrik Moller lässt sich nicht als Netzwerk interpretieren. Die meisten Kontakte gehen direkt von diesen beiden Kaufleuten aus und lassen keine weiteren Beziehungen zu anderen Beteiligten erkennen. Es stellt sich natürlich die Frage, ob die nachweisbaren umfangreichen Kontakte der beiden nur der für ihre Personen besonders günstigen Quellenlage geschuldet sind oder ob beide bereits in höherem Maße Handel mit kurzfristigeren Partnerschaften und neueren Arten der Handelsorganisation außerhalb der althergebrachten Strukturen des Gesellschaftshandels betrieben haben, als das bei anderen Bergenfahrern in der Mitte des 15. Jahrhunderts der Fall gewesen ist. Die weite Verzweigung ihres Beziehungsgeflechtes kann in jedem Falle dahingehend interpretiert werden, dass einmal geknüpfte Kontakte zu einem Kaufmann auch indirekte Verbindungen zu anderen Bergenfahrern ermöglichten, die über den bisherigen Geschäftspartner aktivierbar waren, auch wenn sie häufig nur ihren potentiellen Status beibehielten und nicht aktiv in Anspruch genommen wurden. Ein Beispiel einer solchen Kontaktaufnahme über Dritte könnte die Verbindung des Lübeckers Hinrik Vrund mit Johann Kerkring aus Münster darstellen. Beide hatten im Jahre 1446 als Testamentvormünder des verstorbenen Ludeke Stenhorst agiert.²⁹ Möglicherweise haben sie sich in dieser Funktion kennen gelernt. Fünf Jahre später erhielten sie gemeinsam mit Werner Grambek einen Zuversichtsbrief des Rates der Stadt Lübeck an den König von Schweden bezüglich ihnen in dessen Machtbereich zu Jacobi 1450 geraubten Gutes.³⁰ In diesem Falle wäre aus einer zunächst nur indirekten Verbindung über den beiden bekannten Stenhorst eine direkte Handelspartnerschaft zustande gekommen.

Wesentlich komplexer als in den beiden ersten Zeitphasen innerhalb des Gesamtuntersuchungszeitraums von 1360 bis 1510 stellt sich die Situation für die Periode zwischen 1490 und 1510 dar. Ein sehr weit gespanntes Geflecht von wirtschaftlichen Kontakten außerhalb des Gesellschaftshandels lässt sich für die in diesem Zeitraum aktiven Bergenfahrer nachweisen. Um die Zentralgestalten Lambert Loff, Hans Veer, Hermann Buck und Amelung Recke herum erweist es sich als sehr dicht, mit der Entfernung von

²⁹ AHL, NStB. 1446 Greg.

³⁰ AHL, NStB. 1451 Palm.

diesen Personen wird das Netzwerk schnell lichter, die Verbindungen zu anderen Netzwerkteilen nehmen ab. Zusätzlich finden wir auch hier eine größere Anzahl kurzer und längerer Beziehungsketten, die für die Ausbildung eines Netzwerks notwendige Doppelbindungen der beteiligten Glieder nicht aufweisen. Auch in diesem Zeitraum finden sich alle Arten von Geschäften, wie Partenreedereien,³¹ gemeinsames Agieren als Zeugen oder Vermittler bei Streitigkeiten³² und der Verkauf von Waren³³ oder hinterlassenen Gütern.³⁴

Bemerkenswert ist, dass die nicht durch Gesellschaftshandel erklärbaren wirtschaftlichen Kontakte von Bergenfahrern besonders im letzten Zeitraum deutlich zahlreicher sind als in den beiden früheren Perioden, in der selben Zeit also, für die kaum noch eine Vernetzung der Handelsgesellschaften untereinander nachgewiesen werden konnte. Diese Feststellung stützt wie bereits oben erwähnt die in Kapitel 4.4.1 geäußerte Vermutung, dass sich die Kaufleute am Ende des 15. Jahrhunderts neuen Formen der Organisation ihres Handels zugewandt haben und zunehmend in den starren Strukturen der Handelsgesellschaften Behinderungen im Wettbewerb mit den inner- und außerhansischen Konkurrenten sahen. Besonders deutlich wird der Unterschied zum Zeitraum zwischen 1360 und 1400. Hier scheinen die Handelsgesellschaften hauptsächlich im Familienkreis geschlossen worden zu sein, während mit nicht verwandten Kaufleuten vor allem lockerere Geschäftsverbindungen gepflegt wurden. In der zweiten Referenzperiode hatte sich das Gesellschaftsnetz auch auf Kaufleute, mit denen keine Verwandtschaft bestand, ausgeweitet. Zugleich ist auch eine Zunahme der loseren wirtschaftlichen Beziehungen zu erkennen, doch sind die Beziehungsgeflechte aus Handelsgesellschaften noch recht umfangreich. Erst zum Ende des Jahrhunderts hin scheint von den Bergenfahrern endgültig ein Umschwung vom Gesellschaftshandel hin zu anderen Formen der Handelsorganisation vollzogen worden zu sein.

³¹ Z. Bsp. AHL, NStB. 1495 Ass. Mar., 1498 Omn. Sanct.

³² Z. Bsp. AHL, NStB. 1492 Palm., 1493 Div. Apost., 1497 Exaudi, 1499 Vis. Mar., 1499 Palm., 1500 Jubil., 1500 Oculi.

³³ Z. Bsp. AHL, NStB. 1486 Ass. Mar., 1491 Agneti, 1498 Barbara.

³⁴ Z. Bsp. AHL, NStB. 1490 Conv. Pauli, 1491 Cantate, 1495 Vinc. Petri.

4.1.3 Darlehen

Einen wichtigen Teil des Beziehungsgeflechts eines mittelalterlichen Kaufmanns stellten Darlehen beziehungsweise Kredite dar.³⁵ Auch Bürgschaften sind sinngemäß Kredite beziehungsweise Kreditversprechen. Wenn gezahlt werden muss, geht die Forderung auf den Bürgen über, der dann seinerseits den Schuldner in Anspruch nehmen kann. Bürgschaften werden in diesem Abschnitt jedoch ausgeklammert. Sie finden in den Abschnitten 4.1.2 und 4.2.2 Erwähnung. Ähnliches wie für Bürgschaften gilt für den Handel mit Rentenbriefen, der ebenfalls in Abschnitt 4.1.2 angesprochen wird.

Zur Finanzierung des Handels oder auch zur Aufbringung von Geschäftsanteilen für eine neue Handelsgesellschaft war es für viele Kaufleute unumgänglich, Kredite aufzunehmen. Diese konnten sowohl in barem Geld als auch in Form von Warenkrediten gewährt werden. Bei der Einrichtung von Gesellschaften wurden zum Beispiel Kredite gegeben, indem der wohlhabendere Partner nicht nur seinen Anteil einbrachte, sondern auch den des anderen Partners vorschoss. Der meist jüngere beziehungsweise weniger finanzstarke Partner musste die aus diesem Kapitalvorschuss entstandene Schuld im Laufe der Zeit abzahlen. Unabhängig davon, in welcher Form ein Kredit gewährt wurde und ob der einzelne Kaufmann als Kreditnehmer oder Kreditgeber auftrat, war das Eingehen eines Schuldverhältnisses immer mit einem wirtschaftlichen Risiko verbunden. Der Kreditgeber konnte im schlimmsten Fall das verliehene Geld nicht zurückerhalten, dem Debitor drohten bei Nichtzahlungsfähigkeit Pfändung, Schuldturm und der Verlust des guten Leumunds. Insbesondere letzteres konnte das Ende der kaufmännischen Karriere bedeuten, doch auch ein glückloser Kreditgeber lief Gefahr, durch mehrere faule Kredite Bankrott zu gehen.

Diese mit dem Verleihen von Geld oder Waren verbundenen Risiken und das Fehlen eines institutionalisierten Bankwesens im Hanseraum ließen Kreditgeschäfte kaum unabhängig von anderen wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten zustande kommen. Die Privatpersonen, meist wohlhabende Kaufleute, die Kredite vergaben, mussten den wirtschaftlichen Fähigkeiten und der Redlichkeit der Kreditnehmer vertrauen. Dieses Vertrauen wird selten durch einen einzigen Blick auf einen Kaufmann entstanden sein. Vielmehr werden Erkundigungen eingeholt und Empfehlungen ausgesprochen worden sein. Ein guter Leumund und ein weit gespanntes Netz an

³⁵ Die Begriffe Kredit und Darlehen werden im Rahmen dieser Arbeit synonym angewendet, auch wenn dies der modernen Rechtspraxis widerspricht.

Beziehungen werden es einem Kaufmann somit erleichtert haben, für Investitionen notwendige Mittel schnell am Lübecker Kapitalmarkt aufzunehmen. Ein schlechter Ruf und mangelnde Kontakte hingegen konnten es unmöglich machen, Kreditgeber zu finden. Hatte ein Kaufmann regelmäßig alle Schulden beglichen und damit seine wirtschaftliche Kompetenz und Redlichkeit unter Beweis gestellt, konnten auf dieser Basis auch neue Handelskontakte und -partnerschaften entstehen.

Die im Spätmittelalter nicht an Bankhäuser gebundene Kreditvergabe am Finanzplatz Lübeck lässt es nicht zu, das Kreditgeschäft hier unabhängig von den sonstigen wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten der einzelnen Kaufleute zu betrachten. Selbst das Aufbringen von Pfandsicherheiten konnte mangels objektiver Bewertungsinstrumente zur Feststellung des Wertes beispielsweise einer verpfändeten Immobilie nur über das Zeugnis anderer Kaufleute, das Vertrauen auf den guten Ruf des Schuldners oder das Prinzip von Treu und Glauben funktionieren.

Die Auswertung der Kreditverhältnisse der Bergenfahrer birgt einige Schwierigkeiten in sich. Die über Darlehensgeschäfte der Kaufleute im Bergenhandel hauptsächlich Auskunft gebenden ausgewerteten Quellen waren die Testamente der Lübecker Bergenfahrer sowie das Lübecker Niederstadtbuch. Somit steht einmal mehr bereits materialbedingt Lübeck im Mittelpunkt der Untersuchung. Wegen der großen Bedeutung des Finanzplatzes Lübeck für den gesamten Hanseraum mag die Konzentration auf die Stadt in diesem Falle gerechtfertigt sein. Schwieriger ist die Bewertung der Quellen auf ihren Aussagewert hin. In den Testamenten der Bergenfahrer sind zwar häufig noch bestehende Schulden gegenüber anderen Kaufleuten erwähnt, woher diese stammten, wie hoch sie zum Zeitpunkt der Abfassung des Testaments waren und ob es sich bei ihnen um den gesamten aufgenommenen Kreditbetrag oder nur eine Restschuld handelte, blieb aber in den meisten Fällen unerwähnt. Dieses Bild wird durch den Blick in das Niederstadtbuch bestätigt. In diesem finden sich zwar immer auch Angaben zur Höhe einer Schuld, doch kann sie auch hier sehr unterschiedlicher Natur sein. Neben der Aufnahme neuer Kredite wurden auch Teiltilgungen, bei denen dann meist nur die bestehende Restschuld angegeben wurde, aus Warenlieferungen oder der Gründung beziehungsweise Auflösung einer Gesellschaft resultierende Schulden und Übernahmen von Schulden registriert. Zu der Unklarheit bezüglich des Betrags und des Grundes für die Kreditaufnahme kommt hinzu, dass die Niederstadtbucheinträge häufig keine Aussagen über das Datum der Aufnahme des Kredits und dessen Laufzeit ermöglichen. Häufig wurden Schulden erst nach einer gewissen

Zeit ihres Bestehens verzeichnet, andere, bei der Kreditaufnahme registrierte Verbindlichkeiten, erhielten keinen Tilgungsvermerk, obwohl ein Großteil der Kredite mit Sicherheit ordnungsgemäß zurückgezahlt wurde. Andernfalls hätte es viel mehr Kreditstreitigkeiten gegeben, die wiederum im Niederstadtbuch vermerkt worden wären. Auch zur Höhe der Zinsen für Kredite im spätmittelalterlichen Bergenhandel lassen sich keine Aussagen treffen. Unter Rücksicht auf das von der katholischen Kirche propagierte Zinsverbot wurde entweder die Kreditsumme oder aber die zurückzuzahlende Summe genannt. In dieser waren die Zinsen bereits inbegriffen. Zur Auszahlung kam vermutlich ein entsprechend geringerer Betrag, ohne dass sich diese Praxis aus den Quellen nachweisen ließe.

Welche Schlüsse lässt eine Untersuchung der Darlehensverhältnisse der Lübecker Bergenfahrer unter Beachtung aller oben gemachter Einwände und Schwierigkeiten eigentlich noch zu? Es können beispielsweise Aussagen über die Herkunft der im Rahmen der Kreditgeschäfte verliehenen Gelder getroffen werden. Haben Bergenfahrer hauptsächlich Darlehen von anderen Bergenfahrern aufgenommen oder ist Kapital überwiegend von anderen Personen in den Bergenhandel geflossen? Floß auch Kapital vom Bergenhandel durch Kreditvergabe ab? Ein Vergleich der Richtungen der Darlehensvergabe sollte eine Antwort auf diese Fragen ermöglichen. Von Interesse ist zudem die Frage, ob sich die Kreditgeschäfte der Bergenfahrer in den verschiedenen Jahreszeiten unterschieden. Gab es saisonale Höhen und Tiefen oder verlief das Kreditgeschäft das gesamte Jahr über auf gleich hohem Niveau? Mit Rücksicht auf die oben genannten Fehlerquelle, dass viele Kredite erst in einem späteren Stadium des Schuldverhältnisses zur Aufzeichnung im Niederstadtbuch kamen, kann diese Frage nur im Hinblick auf die Aktivität der Bergenfahrer auf dem Lübecker Kapitalmarkt gestellt werden, nicht aber auf den wirklichen Zeitpunkt von Kreditaufnahmen. Zumindest ist aber eine Aussage darüber möglich, wann Bergenfahrer vermehrt in Lübeck vor Ort waren und mit ihren Geschäftspartnern Finanzgeschäfte besprachen.

Tabelle 9 im Anhang zeigt einen Vergleich des nachweisbaren Darlehensgeschäfts der Bergenfahrer in den drei Referenzzeiträumen. Daraus wird unmittelbar deutlich, dass für die Periode zwischen 1440 und 1470 weit mehr Kreditgeschäfte unter Beteiligung von im Bergenhandel engagierten Kaufleuten ermittelt werden konnten, als es für die beiden anderen Phasen möglich war.³⁶ Dies liegt zum einen an der wesentlich höheren Zahl von

³⁶ Anhang, Tabelle 9.

Testamenten aus dem mittleren Untersuchungszeitraum, doch auch im Lübecker Niederstadtbuch haben sich die Schuldverhältnisse der Bergenfahrer aus dieser Zeit besonders zahlreich niedergeschlagen, wobei ein Höhepunkt der Aufzeichnung zwischen 1445 und 1465 zu bemerken ist. Für die Zeit zwischen 1360 und 1400 konnten insgesamt 26 Darlehensgeschäfte für Bergenfahrer nachgewiesen werden. Zwischen 1440 und 1470 waren es 270, wohingegen die ermittelte Zahl für den letzten Zeitraum 1490-1510 bei 65 lag. Es ist unklar, womit die große Anzahl an Krediten, die für Periode II nachweisbar sind, historisch erklärt werden kann. Hat es sich um eine Phase immenser Investitionen gehandelt oder war das Bedürfnis, Schuldverhältnisse im Niederstadtbuch zu registrieren, in der Mitte des 15. Jahrhunderts größer als zu anderen Zeiten? Verbunden mit dieser Problemstellung ist zudem die Frage, warum ausgerechnet die Bergenfahrer als einzige Fahrtrichtungsgenossenschaft mit Angabe ihrer Mitgliedschaft im Niederstadtbuch geführt wurden. Häufig wurden sie mit dem Zusatz *bergerfarer* versehen, während wir nur sehr selten Schonenfahrer und nie Flandernfahrer mit dieser genauen Bezeichnung finden. Der Grund hierfür bleibt im Ungewissen. Denkbar wäre, dass die Bergenfahrer im Gegensatz zu anderen Kaufleuten vermehrt Gebrauch vom Niederstadtbuch machten, ebenso ist es möglich, dass die Bezeichnung *bergerfarer* eine Wertung enthielt. Wenn dies der Fall war, dann wohl eher eine positive, da in offiziellen Dokumenten, die sich mit ganz anderen Dingen als der Eigenschaft des Betreffenden als Bergenfahrer beschäftigen, eine solche negativ gemeinte Bezeichnung kaum auftauchen würde. Zudem sind bei weitem nicht alle Bergenfahrer als solche ausgewiesen worden, manche, die mehrmals im Niederstadtbuch erscheinen, auch nicht in jeder Aufzeichnung.

Betrachten wir die Praxis der Kreditvergabe in den einzelnen Zeiträumen genauer (vgl. Tabellen 4.1 und 4.2), fällt zunächst auf, dass in Periode I zehn Darlehen, die von Bergenfahrern aufgenommen wurden, von Kaufleuten gegeben wurden, die selbst nicht im Bergenhandel nachweisbar sind. Sieben weitere Kredite wurden unter Bergenfahrern vergeben. Ebenfalls siebenmal fungierten Bergenfahrer als Kreditoren in Darlehensgeschäften mit nicht im Bergenhandel nachweisbaren Kaufleuten. An zwei Geschäften waren auf einer oder beiden Seiten sowohl Bergenfahrer als auch andere Kaufleute beteiligt. Diese Mischformen sollen im Vergleich außen vor bleiben. Insgesamt waren zwischen 1360 und 1400 also 14 Bergenfahrer als Kreditgeber tätig, während 17 Darlehen aufnahmen. Unterschiede zeigen sich in der Höhe der Summen, die in den jeweiligen Gruppen verliehen wurden. Bergenfahrer nahmen von anderen Kaufleuten Kredite von durchschnittlich

167,13 mk. lub. auf. Die von Bergenfahrern anderen Kaufleuten gewährten Kredite beliefen sich im selben Zeitraum auf im Schnitt 118,33 mk. lub. Deutlich höher waren die Beträge der zwischen Bergenfahrern bestehenden Verbindlichkeiten mit durchschnittlich 489,00 mk. lub. Keines der Darlehensgeschäfte, an denen Bergenfahrer zwischen 1360 und 1400 beteiligt waren, überstieg die Höhe von 1.000 mk. lub.

	Nichtbergenfahrer an Bergenfahrer	Bergenfahrer an Nichtbergenfahrer	Bergenfahrer an Bergenfahrer
1360-1400	10	7	7
1440-1470	72	107	80
1490-1510	14	16	35

Tabelle 4.1: Anzahl der für Lübeck registrierten Darlehensgeschäfte unter Beteiligung von Bergenfahrern

	Nichtbergenfahrer an Bergenfahrer	Bergenfahrer an Nichtbergenfahrer	Bergenfahrer an Bergenfahrer
1360-1400	167,13	118,33	489,00
1440-1470	169,30	279,40	386,71
1490-1510	71,75	1.103,00	803,00

Tabelle 4.2: Durchschnittliche Höhe der Darlehensgeschäfte unter Beteiligung von Bergenfahrern in Mark lübisch.

Eine andere Verteilung findet sich in der, aufgrund der großen Anzahl von Nachweisen, vom statistischen Gesichtspunkt her wesentlich aussagekräftigeren Periode von 1440 bis 1470. In diesem Zeitraum konnten 72 Kredite ermittelt werden, die von Bergenfahrern bei Kaufleuten aufgenommen wurden, für die kein Engagement im Bergenhandel nachweisbar ist. 107 Darlehen wurden hingegen solchen Kaufleuten von Bergenfahrern gewährt. Hinzu kommt die Anzahl von 80 Darlehen, die zwischen Bergenfahrern bestanden. Es fungierten in dieser Zeit also in 152 Fällen Bergenfahrer als Kreditnehmer. Ihnen standen 187 Darlehensgeschäfte gegenüber, in denen Bergenfahrer die Kreditoren, also die Kreditgeber waren. Elf Schuldverhältnisse aus Darlehen dieses Zeitraums fallen in die Kategorie Mischgeschäfte, sind somit nicht in den Vergleich eingeflossen. Die von Bergenfahrern bei anderen Kaufleuten in Periode II aufgenommenen Kredite unterschieden sich in ihrer Höhe mit durchschnittlich 169,30 mk. lub. kaum von denen des

ersten Zeitraums. Hingegen stieg die durchschnittliche Kreditsumme für Darlehen von Bergenfahrern an Nichtbergenfahrer auf im Schnitt 279,40. Davon betrug drei Kredite zum Zeitpunkt ihrer Aufzeichnung über 1.000 mk. lub. Schulden unter Bergenfahrern waren zwar durchschnittlich etwas geringer als in Phase I, übertrafen mit im Schnitt 386, 71 mk. lub. dennoch deutlich die beiden anderen Gruppen. Zehn Darlehen aus dieser Kategorie wiesen eine Höhe von mehr als 1.000 mk. lub. auf.

In der Zeit zwischen 1490 und 1510 waren Bergenfahrer 14 Mal bei anderen Kaufleuten ohne Bezug zum Markt in Bergen verschuldet. In 16 Fällen standen sie als Kreditgeber solchen Kaufleuten gegenüber. Zwischen Bergenfahrern konnten in Phase III 35 Schuldverhältnisse rekonstruiert werden. Bergenfahrer waren in diesem Zeitraum also 51 Mal Kreditor und 49 Mal Debitor. Ein Mischgeschäft wurde wiederum nicht in die Auswertung einbezogen. Die im dritten Zeitraum von nicht in Bergen engagierten Kaufleuten an Bergenfahrer vergebenen Kredite fielen mit im Schnitt 71,75 mk. lub. deutlich niedriger aus, als die gleichartigen Darlehen in den vorangegangenen Referenzzeiträumen. Dahingegen stieg die Höhe der von Bergenfahrern an Nichtbergenfahrer vergebenen Kredite deutlich auf durchschnittlich 1.103,00 mk. lub. an. Auch die zwischen Bergenfahrern bestehenden Verbindlichkeiten wiesen mit einem Schnitt von 803 mk. lub. deutlich höhere Summen auf, als jene in den ersten beiden Perioden. Insgesamt betrug acht Darlehen dieser Zeit über 1.000 mk. lub. Fünf von ihnen waren Schulden von Bergenfahrern gegenüber Bergenfahrern, die drei übrigen wurden von Bergenfahrern an andere Kaufleute vergeben.

Beim Vergleich der Darlehensgeschäfte in den drei Referenzzeiträumen fällt zunächst auf, dass die Bergenfahrer zu keiner Zeit nur als Kreditnehmer vom Geldzufluss aus dem Lübecker Finanzmarkt abhängig waren. Vielmehr nahmen sie in allen drei Phasen aktiv auch als Kreditoren am Geschehen auf dem Kapitalmarkt teil. Während sich dabei in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die Anzahl der Geschäfte, bei denen Bergenfahrer als Geber und Nehmer auftraten, nahezu die Waage hielt und auch die von Bergenfahrern bei Nichtbergenfahrern aufgenommenen Kredite nicht bedeutend höher waren als die in anderer Richtung bestehenden Schulden, wird in den Referenzperioden II und III eine wesentlich bedeutendere Rolle der Bergenfahrer als Kreditgeber deutlich. Nicht nur die Zahl der vergebenen Kredite übersteigt die der aufgenommenen, auffällig ist auch der Unterschied in der durchschnittlichen Höhe der Verbindlichkeiten. In Phase II beträgt die durchschnittliche Höhe von durch Bergenfahrer an nicht im Bergenhandel nachweisbare Kaufleute das 1,65-fache der durch Bergenfahrer von Nicht-

bergenfahrern erhaltenen Kredite. Zwischen 1490 und 1510 schuldeten Bergenfahrer anderen Kaufleuten nur noch kleine Beträge, während die Mehrzahl der von ihnen vergebenen Darlehen dreimal so hoch ist, wie der größte von ihnen geschuldete Betrag.

Die Bergenfahrer stellten offenbar in allen drei Perioden eine wirtschaftliche starke Gruppe dar, die einerseits über Gelder verfügte, die am Lübecker Finanzmarkt als Darlehen angelegt werden konnten, andererseits aber auch Kreditwürdigkeit besaß. Dass die Kreditgeschäfte mit anderen Kaufleuten als Bergenfahrern meist niedrigere Darlehenssummen aufwiesen, mag an dem geringeren Vertrauen gelegen haben, dass sich die Kaufleuten entgegenbrachten, wenn sie sich weniger gut kannten. Insbesondere in der Zeit zwischen 1440 und 1470 scheint es für einen Bergenfahrer aber ein leichtes gewesen zu sein, Darlehen in Lübeck aufzunehmen und zu begeben. Die deutliche Erhöhung der von Bergenfahrern verliehenen Darlehensbeträge indiziert zudem eine zunehmende Finanzkraft zumindest von einigen der im Bergenhandel engagierten Kaufleute. Finanzkräftige Bergenfahrer investierten ihr Geld in dem gewohnten Handelszweig, aber auch außerhalb der Bergenfahrt. Die hohen Darlehen gingen an Kaufleute, die ihnen zumindest indirekt bekannt waren oder stammten aus direkten Geschäftsverbindungen, so dass eine Einschätzung des Risikos wesentlich besser möglich war, als bei Krediten an fremde Kaufleute. Dass auch die Verbindlichkeiten unter den Bergenfahrern in der dritten Phase deutlich höher liegen, könnte damit erklärbar sein, dass die Geschäfte einzelner Kaufleute und Handelsgesellschaften wesentlich umsatzstärker waren als in früheren Zeiten. Dies könnte bedeuten, dass nach Wegfall des Bostonhandels größere Warenmengen verschifft werden mussten, damit sich die Bergenfahrt noch lohnte. Mit dieser Tendenz hin zu umsatzstärkeren Geschäften einzelner Händler im Bergenhandel ließe sich der von Bruns und Koren Wiberg für das 16. Jahrhundert erkannte Rückgang der Anzahl Lübecker Kaufleute in Bergen erklären; das Geschäft verteilte sich nun offenbar auf weniger Schultern.

Schwieriger ist es, eine Erklärung für das gleichzeitige Absinken der von Bergenfahrern gegenüber Nichtbergenfahrern bestehenden Schulden zu Ende des 15. Jahrhunderts zu finden. Eine mögliche Ursache könnte sein, dass die Bergenfahrer im Laufe des 15. Jahrhunderts so finanzstark geworden sind, dass sie auf die Geldaufnahme von außen verzichten konnten; eine Annahme, die auch dadurch bekräftigt wird, dass die Bergenfahrer zu dieser Zeit recht hohe Kredite vergaben. Dem steht aber die Erkenntnis gegenüber, dass insbesondere der Wegfall des Englandhandels in den 1460er Jahren den Bergenhandel insgesamt weniger lukrativ und ertragreich gemacht

haben muss. Denkbar wäre deshalb auch das bereits angedeutete Szenario, dass sich die Zahl der Bergenfahrer zwischen 1465 und 1490 so sehr verringert hat, dass einige wenige finanzstarke Kaufleute mit ihren Partnern und Gehilfen diesen Handel an sich ziehen konnten und die auf Geldaufnahme angewiesenen Bergenfahrer selbst mit Kapital versorgten oder aber aus dem Markt verdrängen konnten. Diese Annahme wird durch die hohe Durchschnittsdarlehenssumme für Periode III innerhalb der Bergenfahrerschaft gestützt. Die hohen Beträge in Periode III bei von Bergenfahrern vergebenen Darlehen legen ebenso ein beredtes Zeugnis über die wirtschaftliche Stärke der Bergenfahrer im 15. und am Beginn des 16. Jahrhunderts ab. Schließlich darf nicht übersehen werden, dass auf Basis der nachweisbaren Kreditgeschäfte für Periode I noch ein Kapitalzufluss zur Bergenfahrerschaft,³⁷ aber schon für Periode II und auch für Periode III ein Kapitalabfluss aus dem Bergenhandel erkennbar ist. Die Bergenfahrer versorgten in diesen Zeiträumen den Lübecker Finanzmarkt mit Kapital. Sie waren wirtschaftlich potent und konnten möglicherweise um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert noch von besseren Zeiten zehren.

Denkbar ist auch ein Erklärungsmuster, demzufolge Investitionen in den Bergenhandel insbesondere in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, als der Bostonhandel zu florieren begann, als besonders attraktiv galten, weshalb Kapital vom Lübecker Kapitalmarkt in den Bergenhandel floss. Da die Bergenfahrer im Laufe des 15. Jahrhunderts zunehmend mit Problemen zu kämpfen hatten, verlor der Stockfischhandel in Norwegen an Attraktivität. Stattdessen investierten Bergenfahrer nun in anderen Geschäftszweigen. Unklar bleibt dann, ob die Überschüsse, die zur Gewährung von Krediten aus dem Kreis der Bergenfahrer erwirtschaftet werden mussten, hauptsächlich aus dem Bergenhandel selbst stammten, oder ob den Bergenfahrern bereits zur Mitte des 15. Jahrhunderts der erfolgreiche Übergang eines Großteils ihrer Aktivität in neue Märkte gelungen war.

Zur Beantwortung der Frage, ob die Aktivitäten der Bergenfahrer auf dem Lübecker Finanzmarkt saisonalen Schwankungen unterworfen waren, kann aus methodischen Gründen lediglich der Zeitraum zwischen 1440 und 1470 herangezogen werden (vgl. hierzu Abb. 4.7). Für die Perioden I und III konnte keine statistisch auswertbare Menge an Daten erschlossen werden. In die Auswertung wurden nicht alle für den Referenzzeitraum nachweisbaren Kreditverhältnisse aufgenommen. Neben einigen nicht genau

³⁷ Kredite von Bergenfahrern an Bergenfahrer sind dabei neutrale Geschäfte, die keinen Kapitalzufluss oder -abfluss bewirkten.

datierten Schulden wurden einige im Niederstadtbuch verzeichnete Eintragungen, bei denen die Anwesenheit eines Gläubigers nicht notwendig war, außen vor gelassen. Diese Einschränkung betrifft vor allem die Befriedigung der Gläubiger des Everd Brekelveld am 27. März 1446³⁸ und am 19. März 1447³⁹ sowie die Aufrechnung der Schulden des Hans von Ladenbeke vom 21. Dezember 1456.⁴⁰ Hierbei waren die Gläubiger durch einen oder mehrere Bevollmächtigte vertreten, weshalb diese Finanzgeschäfte zu untypischen Zeiten vorgenommen worden sein könnten, denn im Normalfall ist der Gläubiger bei Vereinbarungen über Kreditgeschäfte selbst anwesend. Insgesamt konnte in Phase II die Eintragung von 45 Darlehen von Nichtbergenfahrern an Bergenfahrer⁴¹ ins Lübecker Niederstadtbuch datiert werden. Ihnen stehen 68 datierte Darlehen der Bergenfahrer an nicht im Bergenhandel nachgewiesene Kaufleute⁴² und 82 unter Bergenfahrern⁴³ gegenüber.

Für alle drei Gruppen von Darlehensgeschäften unter Beteiligung von Bergenfahrern ist eine ähnliche Entwicklung im Jahresverlauf zu beobachten. In den Frühjahrsmonaten ist ein starker Anstieg sowohl der Kreditvergabe als auch der Kreditaufnahme durch Bergenfahrer festzustellen. Hierbei ist als generelle Beobachtung zu beachten, dass auf dem Gesamtkreditmarkt jeder Kreditaufnahme eine Kreditvergabe gegenüberstand. Erst im Mai ging das Kreditgeschäft zurück. Die Schwankungen im Frühjahrsgeschäft auf dem Finanzmarkt lassen sich mit der Aufnahme der Handelsaktivitäten Ende Februar, Anfang März erklären. Mit Höhepunkt im April scheint in diesen Monaten in Lübeck die Frühjahrsinvestitionsphase für die erste große Handelswelle über die Ostsee angehalten zu haben. Der absolute Rückgang im Mai dürfte unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass die meisten freien Gelder nun angelegt und vielleicht auch die meisten interessanten Waren vom Markt verschwunden waren und Rückfracht, aus deren Verkauf neues Kapital für weitere Geschäfte frei werden konnte, bis dahin nur in geringem Umfang in der Travestadt eingetroffen war.

Beginnend mit Juni ist eine zweite Phase reger Kreditgeschäfte in Lübeck unter Beteiligung der Bergenfahrer erkennbar, die sich über den gesamten Sommer erstreckte. Nicht nur die Aktivitäten der Bergenfahrer als Kreditgeber erreichten im Hochsommer ihren Höhepunkt, auch Geschäfte, bei

³⁸ AHL, NStB. 1446 feria sexta ante Dom. Jubilate.

³⁹ AHL, NStB. 1447 feria sexta ante Dom. Jubilate.

⁴⁰ AHL, NStB. 1456 Thome.

⁴¹ Abb. 4.7: Dargestellt durch gelbe Balken.

⁴² Abb. 4.7: Dargestellt durch blaue Balken.

⁴³ Abb. 4.7: Dargestellt durch grüne Balken.

denen sie als Kreditnehmer auftraten, wurden in dieser Zeit besonders häufig verhandelt. Rückfrachten aus Bergen, England, Brügge, Schonen, Nowgorod und anderen Handelsplätzen im Ost- und Nordseeraum waren in größerem Umfang eingetroffen und die Kaufleute tätigten weitere Investitionen. Für diese standen nun auch wieder aus den Verkaufserlösen freigewordene Mittel auf dem Kreditmarkt der Stadt zur Verfügung. Im Juli waren die Bergenfahrer besonders häufig auch als Kreditnehmer aktiv. Tuche aus England und Stockfisch aus Bergen waren möglicherweise in Lübeck noch nicht in den großen Mengen eingetroffen, dass aus ihren Verkaufserlösen eine eventuelle zweite Fahrt nach Norwegen oder Geschäfte mit anderen Zielorten in ausreichendem Maße finanziert werden konnten. Im August dann, als der Zeitrahmen für Investitionen im Bergenhandel enger wurde, die Rückfracht aus den Frühjahrsfahrten nach Bergen und Boston aber eingetroffen war, begann die Kreditvergabe der Bergenfahrer an Nichtbergenfahrer diejenige an ihre Fahrtrichtungsgenossen zu übersteigen. Die Kreditaufnahme von Bergenfahrern bei nicht im Bergenhandel engagierten Kaufleuten ging in diesem Monat bereits zurück.

Im Herbst nahmen die Bergenfahrer kaum noch Darlehen in Lübeck auf. Bedeutend ist in dieser Zeit des Jahres hingegen weiterhin der Anteil der Geschäfte, in denen Bergenfahrer als Kreditgeber auftraten, auch wenn deren Anzahl nicht mehr an den hohen Wert des August heranreichte. Für Investitionen in den Norwegen- und Englandhandel war es nun zu spät, doch für eine Geldanlage in Form von Krediten an Kaufleute mit näher gelegenen Fahrzielen oder längerfristigem Investitionsbedarf war die Zeit günstig, da immer noch Kapital aus einlaufender Ware frei wurde.

Im Winter war aufgrund der von der Hanse erlassenen Winterlage und der rauen Witterungsbedingungen Handel nur in sehr begrenztem Umfang möglich. Dies machte sich auch auf dem Finanzmarkt Lübecks bemerkbar. Nur eine geringe Zahl von Kreditgeschäften wurde in dieser Zeit des Jahres verhandelt. Zum Teil handelte es sich dabei um Abrechnungen von Geschäften und Handelsgesellschaften oder Darlehen von geringer Höhe. Auffällig ist aber die Zunahme von Krediten, die Bergenfahrer bei Nichtbergenfahrern aufnahmen, in den Monaten Dezember und Januar. Möglicherweise wurden mit diesem Kapital bereits erste Investitionen für die kommende Handelssaison getätigt. Vielleicht musste der ein oder andere Bergenfahrer aber auch im Winter kurzfristig entstandene Finanzengpässe überbrücken. Langfristig kann, wie bei einer hauptsächlich im Frühjahr, Sommer und Frühherbst betriebenen Handelstätigkeit nicht anders zu erwarten, für den

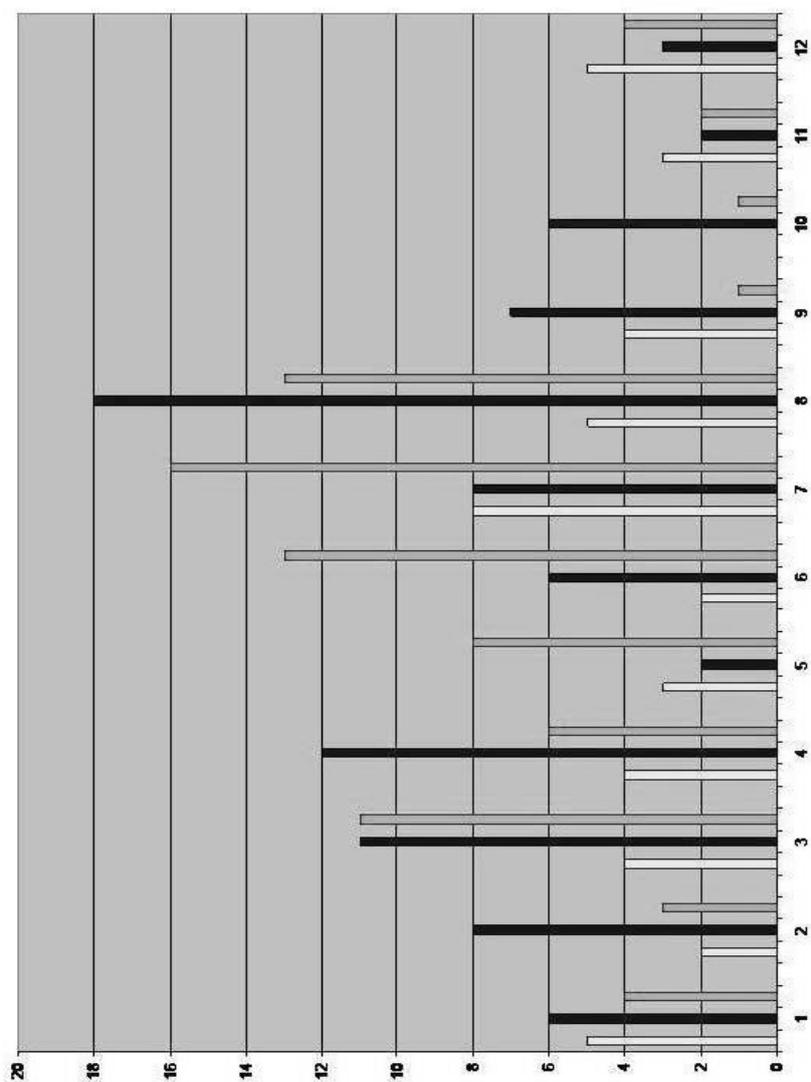


Abb. 4.7: Zeitliche Verteilung der in Lübeck unter Beteiligung von Bergenfahrern getätigten Darlehensgeschäfte 1440-1470 (Gesamtzahl der Geschäfte in den einzelnen Kalendermonaten). weiß: Nichtbergenfahrer an Bergenfahrer, schwarz: Bergenfahrer an Nichtbergenfahrer, grau: Bergenfahrer an Bergenfahrer.

Zeitraum zwischen 1440 und 1470 eine besonders rege Aktivität der Lübecker Bergenfahrer auf dem Finanzmarkt der Stadt im Frühjahr und Sommer festgestellt werden. Mit Ausnahme des Monats Mai waren sie in den im Niederstadtbuch verzeichneten Darlehensverhältnissen in diesen Monaten zudem wesentlich häufiger Kreditgeber als Schuldner. Besonders auffällig sind in diesem Zusammenhang die Monate März, April und August, in denen besonders viele Kredite von Bergenfahrern an nicht im Bergenhandel nachweisbare Kaufleute vergeben wurden. Selbst nahmen die Bergenfahrer zur Investition in ihr Geschäft vor allem Kredite in den Monaten zwischen März und August auf, wobei ein Großteil der Kreditgeber ebenfalls Bergenfahrer war.

Auf Basis dieser Untersuchung kann also nicht von einer Abhängigkeit der Bergenfahrer von fremdem Kapital für die notwendigen Investitionen in ihren Handel gesprochen werden. Vielmehr waren viele von ihnen in der Lage, neben dem Aufbringen des Kapitals für die eigenen Handelsaktivitäten andere Kaufleute mit Krediten zu versorgen. Die steigende Höhe der verliehenen Beträge zeigt zudem, dass die Bergenfahrer im Laufe des 15. Jahrhunderts wirtschaftlich durchaus erfolgreich waren und ihren finanziellen Spielraum im Gegensatz zum Ende des 14. Jahrhunderts offenbar deutlich erweitern konnten. Die Tatsache, dass sie in einer Zeit, in der das Eingehen eines Schuldverhältnisses in großem Maße von einem guten Leumund abhing, in vielen Fällen auch mit nicht im Bergenhandel engagierten Kaufleuten als Kreditnehmer und -geber in Beziehung traten, belegt ihre enge Einbindung in das Beziehungsgeflecht der Lübecker Kaufmannschaft.

4.1.4 Gemeinsame Verzollung und Befrachtung

Als letzter Bereich, der uns einen Einblick in das wirtschaftliche Beziehungsgeflecht spätmittelalterlicher Hansekaufleute bieten kann, sollen Informationen zu gemeinsamer Verzollung von Waren und Befrachtung von Schiffen angesprochen werden. In den meisten Fällen erfahren wir über Zolllisten von diesen Aktivitäten. Die Verzollung einer Ware durch einen Kaufmann für einen anderen Fernhändler liefert ein recht eindeutiges Indiz für eine Zusammenarbeit der beiden. Allerdings ist in den Zolllisten nur in den wenigsten Fällen verzeichnet, dass die Verzollung nicht auf eigene Rechnung erfolgte. Im Normalfall verzollte ein Kaufmann das Sendegut eines Partners bei der Einfuhr gemeinsam mit den Waren der Gesellschaft und den eigenen Gütern in nur einem Buchungsvorgang. In Einzelfällen

sind aber dennoch entsprechende Angaben in den Zolllisten enthalten. So verzollte Everhard Paal im Jahre 1368 Waren des Ludeke von Osnabrück (a), die von Oldesloe auf dem Schiff eines gewissen Brun nach Lübeck gelangt waren.⁴⁴ Den gleichen Dienst erwies er kurze Zeit später Johan Wartberch (b).⁴⁵ Zwischen diesen beiden Kaufleuten und Everhard Paal konnte auch anderweitig ein enger wirtschaftlicher Kontakt festgestellt werden. Auch in den Lübecker Pfundzollbüchern aus dem letzten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts finden sich entsprechende Angaben. Johan Moller verzollte 1492 aus Kalmar kommendes Sendegut⁴⁶ eines namentlich nicht genannten Geschäftspartners. Hermen Buck entrichtete ebenfalls 1492 Pfundzoll auf aus Riga eingetroffene Waren, die Gorries Roffer aus Hamburg gehörten.⁴⁷ Sendegut verzollte auch Sander Oldendorp im Jahre 1493.⁴⁸ In diesem Fall kam die als *herengut* bezeichnete Ware aus Stockholm. Wie bereits in den Pfundzolllisten von 1368/69 dürfte auch hier eine sehr hohe Dunkelziffer viele bestehende Beziehungen zwischen Kaufleuten unerkannt bleiben lassen.

Im Gegensatz zur Verzollung von Waren für einen anderen Kaufmann lässt sich aus der bloßen Tatsache, dass zwei Kaufleute das selbe Schiff befrachtet hatten, noch nicht schlussfolgern, dass zwischen den beiden Kaufleuten auch tatsächlich ein Kontakt bestanden hat. Im Normalfall nahm ein Schiffer Waren verschiedener Kaufleute an Bord, häufig vermutlich ohne dass die Kaufleute wussten, wer die anderen Befrachter waren. Besonders deutlich wird dies bei der Bergenflotte selbst, die seit Mitte des 15. Jahrhunderts von den Frachtherren der Bergenfahrer organisiert wurde. Diese charterten die Schiffe und bestimmten, welche Waren an Bord welches Schiffes transportiert werden sollten. Hier kann natürlich nicht der Schluss gezogen werden, dass die gemeinsame Befrachtung Folge einer wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen den Kaufleuten, die Waren an Bord desselben Schiffes transportierten, gewesen wäre. Mit höherer Wahrscheinlichkeit kann eine wirtschaftliche Beziehung angenommen werden, wenn zwei oder mehr Bergenfahrer Befrachter eines Schiffes mit einem anderen Zielhafen als Bergen waren, vor allem, wenn wie im Falle von Hermen Buck und Hans Schulte Kaufleute Schiffe verschiedener Schiffer befrachteten. Sie transpor-

⁴⁴ Asmussen, Flandernfahrer, S. 228.

⁴⁵ Ebd.

⁴⁶ Vogtherr, Pfundzollbücher, S. 1005.

⁴⁷ Ebd., S. 233.

⁴⁸ Ebd., S. 1063.

tierten im Jahre 1492 insgesamt drei Mal gemeinsam Waren auf Schiffen unterschiedlicher Schiffer mit Ziel Danzig.⁴⁹

Auch für gemeinsame Befrachtung von Schiffen auf dem Weg von Bergen nach Boston ist die Annahme einer wenigstens losen wirtschaftlichen Beziehung zumindest zwischen einigen der beteiligten Kaufleute anzunehmen. Für den Zeitraum zwischen 1365 und 1405 konnte Nedkvitne insgesamt 169 Fahrten von Bergen nach Boston nachweisen.⁵⁰ Auf der überwiegenden Mehrheit der Schiffe hatten mehrere, teilweise bis zu zwanzig,⁵¹ Bergenfahrer Güter geladen. Die Kaufleute tätigten ihre Einkäufe von Stockfisch für die Bostonfahrt am räumlich und organisatorisch recht übersichtlichen Kontor in Bergen und die verhältnismäßig kleine Anzahl an zur Verfügung stehenden Schiffen im Handel nach Boston wird dazu geführt haben, dass Kaufleute, die in einer engeren wirtschaftlichen Beziehung zueinander standen, sich gegenseitig Transportraum besorgten. Zudem konnte bereits in Kapitel 3.8 gezeigt werden, dass der Bostonhandel hauptsächlich von einer kleinen Gruppe erfahrener Lübecker betrieben wurde, was die Annahme einer engeren wirtschaftlichen Verbindung von Kaufleuten, die auf der Route Bergen-Boston gemeinsam Schiffe befrachteten, weiter stärkt.

Selbst wenn zwischen den einzelnen Befrachtern eines Schiffes ursprünglich keine wirtschaftliche Verbindung bestanden haben sollte, konnte eine solche zum Beispiel durch eine erste Kontaktaufnahme während des Beladens des Schiffes angestoßen werden. Probleme beim Transport, die alle Befrachter des Schiffes betrafen, wie vor allem Warenverluste durch Schadensfälle oder Raub führten häufig dazu, dass sich die einzelnen Kaufleute zur Durchsetzung ihrer Ansprüche zusammenschlossen. Auch aus einem solchen gemeinsamen Agieren und möglicherweise dabei gemachten guten Erfahrungen konnten weitere wirtschaftliche Kontakte entspringen.

4.1.5 Zusammenfassung: Das wirtschaftliche Beziehungsgeflecht der Bergenfahrer im Spätmittelalter

Für alle drei Referenzzeiträume, die zur Erfassung der Entwicklung innerhalb des Untersuchungszeitraums von 1360 bis 1510 ausgewertet wurden, konnten eine umfangreiche wirtschaftliche Verknüpfung von Bergenfahrern

⁴⁹ Vogtherr, *Pfundzollbücher*, S. 228f., 1309f.

⁵⁰ Nedkvitne, *Utenrikshandelen*, S. 510-542.

⁵¹ Ebd., S. 517.

untereinander wie auch enge Beziehungen zu nicht im Bergenhandel nachweisbaren Kaufleuten festgestellt werden. Sowohl beim Gesellschaftshandel als auch bei den sonstigen geschäftlichen Verbindungen waren die Beziehungsgeflechte der Bergenfahrer teilweise eng verwoben. Am Lübecker Kapitalmarkt waren im Bergenhandel aktive Kaufleute sowohl als Kreditgeber als auch als Kreditnehmer tätig. Die durchschnittliche Höhe der von ihnen verliehenen Gelder überstieg dabei im zweiten und dritten Untersuchungszeitraum bei weitem die von Bergenfahrern aufgenommenen Beträge. Während Gesellschaftshandel und Darlehensgeschäfte enge wirtschaftliche Verbindungen indizieren, liefert ein einfaches Handelsgeschäft oder die bloße gemeinsame Verzollung oder Befrachtung eines Schiffes demgegenüber oft keine ausreichenden Beweise für eine wirtschaftliche Zusammenarbeit der beteiligten Kaufleute.

Untersucht man die wirtschaftlichen Netzwerkstrukturen der drei betrachteten Zeiträume genauer, fallen dennoch bedeutende Unterschiede auf. Stützte sich der Gesellschaftshandel der Bergenfahrer in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts noch vorrangig auf enge verwandtschaftliche Beziehungen, konnte eine solche Verknüpfung von Blutsverwandtschaft und wirtschaftlicher Partnerschaft im 15. Jahrhundert nicht mehr in diesem Umfang nachgewiesen werden. Insgesamt ging die Vernetzung der Handelsgesellschaften der Bergenfahrer im Laufe des Spätmittelalters spürbar zurück. Losere und kurzfristiger angelegte Geschäftsverbindungen verdrängten zunehmend den langfristiger organisierten Gesellschaftshandel. Dieser Trend hin zur loseren Geschäftsverbindung bedeutete zwar, dass man weniger am gleichen Strang zog und sich immer seltener Gewinne aus Geschäften teilte. Dass aber die Kaufleute nun nicht mehr mit ihren Geschäftspartnern in engen Beziehungsgeflechten verknüpft gewesen wären, kann aus dieser Beobachtung nicht geschlußfolgert werden.

Innerhalb des Untersuchungszeitraums ist eine deutliche Tendenz der Stärkung des Prinzips von Treu und Glauben zu erkennen. Ein guter Leumund wurde im Verlauf des 15. Jahrhunderts für erfolgreiches Wirtschaften, insbesondere für die Darlehensaufnahme, immer wichtiger, was dazu führte, dass Kaufleute in ihrer Geschäftstätigkeit nicht mehr so stark auf verwandtschaftliche Beziehungen angewiesen waren, wie noch in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Am Ende des 15. und im frühen 16. Jahrhundert stieg die Risikobereitschaft mit dem Erstarken der flexiblen Konkurrenz aus dem Westen, allen voran der Holländer, in den vormals von den Hansekaufleuten dominierten Märkten. Dieser Konkurrenzdruck führte bei den Hansekaufleuten zum Durchbruch neuer Formen der Art und Weise

Handel zu betreiben, die eine wesentliche größere Liquidität erforderten und damit flexibleres Agieren ermöglichten, als es im starren System des Kapital langfristig bindenden hansischen Gesellschaftshandels möglich war.

4.2 Soziale Beziehungen

Trotz einer gewissen Dominanz von Quellen zur wirtschaftlichen Situation der Bergenfahrer sind wir vor allem durch die für eine beachtliche Anzahl von Bergenfahrern überlieferten Testamente, Mitgliedslisten für Bruderschaften und Gilden sowie durch Dokumente, die über das politische Agieren einiger Kaufleute im Rahmen der Kontoradministration oder städtischer Politik Auskunft geben, auch über soziale Beziehungen und Verbindungen vieler Bergenfahrer unterrichtet. In den folgenden Abschnitten sollen für die Bergenfahrer so unterschiedliche Aspekte sozialer Verbindungen wie Verwandtschaft, das Eingehen rechtlicher Beziehungen wie das Aufsetzen von Testamenten und das Übernehmen von Bürgschaften, Mitgliedschaften in Fahrtrichtungskompanien, religiösen Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften, Wahrnehmung politischer Ämter und das Verhalten auf dem Lübecker Immobilienmarkt untersucht werden. Auch in diesem Abschnitt stellt sich die Frage, ob signifikante Unterschiede zwischen den drei Referenzperioden feststellbar sind und ob sich so in den einzelnen ausgewerteten Bereichen generelle Trends langfristiger Veränderung im Laufe des Gesamtuntersuchungszeitraums abzeichnen.

4.2.1 Verwandtschaft

Eine der emotional engsten Formen sozialer Beziehungen ist die Verwandtschaft.⁵² Hierunter werden im engeren Sinne all jene Familienbeziehungen gefasst, die auf Basis von gemeinsamer Abstammung oder Heirat zustande gekommen sind.⁵³ Alle Personen, die miteinander verwandt sind,

⁵² Herlihy, David, *The making of the Medieval Family: Symmetry, Structure, Sentiment*, in: ders., *Women, Family and Society in Medieval Europe. Historical Essays 1978-1991*, Providence/Oxford 1995, S. 135.

⁵³ Schulze, Hans K., *Grundstrukturen der Verfassung im Mittelalter. Band II: Familie, Sippe und Geschlecht, Haus und Hof, Dorf und Mark, Burg, Pfalz und Königshof, Stadt*, Stuttgart³ 2000, S. 9.

werden auch als Sippe bezeichnet. Da die Sippe als Wehr- und Rechtsgemeinschaft aber im Laufe des frühen und hohen Mittelalters an Bedeutung einbüßte,⁵⁴ soll an ihrer statt im Folgenden der Begriff Verwandtschaft verwendet werden. Neben dem Konzept der Blutsverwandtschaft und Schwägerschaft wird zudem das einer so genannten „künstlichen Verwandtschaft“ gebraucht. Verwandtschaft wird in diesem Falle als das Produkt sozialer Aktionen verstanden. Der Begriff kann auf unterschiedlichste Formen sozialer Beziehungen angewandt werden, so etwa auf Freundschaft oder Patenschaft.⁵⁵ Allen diesen Formen sozialer Bindungen ist gemein, dass sie ein besonderes emotionales Verhältnis zwischen den beteiligten Akteuren schaffen, das sich vom Kontakten zu Fremden oder nur lose bekannten Personen abhebt. Die daraus resultierende Verbundenheit und das Vertrauen, das aus dieser erwächst, gestaltet die Kontaktaufnahme und das Eingehen eines vertrauensvollen Verhältnisses in der Regel unkomplizierter, da den Beteiligten neben den emotionalen Bindungen auch Sanktionsmöglichkeiten im Rahmen der Verwandtschafts- oder Freundschaftsbeziehung zur Verfügung stehen, die sie gegenüber Fremden nicht haben. Verwandtschaft wird neben Gruppenbindungen genossenschaftlicher und herrschaftlicher Natur ein enormer Stellenwert für die Ausgestaltung des sozialen Gefüges in mittelalterlichen Gemeinschaften zugesprochen.⁵⁶ Ihre verschiedenen Facetten sollen deshalb im ersten Teil der Untersuchung sozialer Beziehungen der Bergenfahrer genauer betrachtet werden.

⁵⁴ Ebd., S. 46.

⁵⁵ Jussen, Bernhard, Patenschaft und Adoption im Frühen Mittelalter. Künstliche Verwandtschaft als soziale Praxis (=Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, Bd. 98), Göttingen 1991, S. 9, 14.

⁵⁶ Althoff, Gerd, Verwandte, Freunde und Getreue. Zum politischen Stellenwert der Gruppenbindungen im Frühen Mittelalter, Darmstadt 1990; Zur Kritik an dem hohen Stellenwert, welcher der Verwandtschaft in der Geschichte des Mittelalters zugeschrieben wird, siehe die Kritikpunkte und Zielsetzungen des Projektes „Freundschaft & Verwandtschaft: Zur Unterscheidung und Relevanz zweier Beziehungssysteme“ der Universitäten Bielefeld, Luzern, Göttingen, sowie der Max-Planck-Gesellschaft (www.freundschaft-und-verwandtschaft.de; mit ersten Ergebnissen des Projekts ist erst nach Fertigstellung der vorliegenden Arbeit zu rechnen). Die Berücksichtigung der Freundschaft als Form „künstlicher Verwandtschaft“ nimmt dieser Kritik jedoch die Spitze und erlaubt sehr gut eine Einbindung von Freundschaftsbeziehungen in die Vorstellung von einer besonderen Bedeutung von Verwandtschaftsverhältnissen für die Konstitution von Gruppen und zwischenmenschlichen Beziehungen im Mittelalter.

a) Theorie: Biologische Verwandtschaft

Unter biologischer Verwandtschaft oder Blutsverwandtschaft wird der Kreis von Personen verstanden, der durch gemeinsame Abstammung miteinander verbunden ist. Der engste Kreis dieser Verwandten, der in einem gemeinsamen Haushalt lebt, wird im Allgemeinen als Familie bezeichnet.⁵⁷ Die Familie war im Mittelalter die wichtigste soziale Gemeinschaftsform. Als Wirtschafts-, Schutz- und Rechtsgemeinschaft übte sie viele wichtige Funktionen sowohl für die in ihr verbundenen Individuen als auch im Rahmen der gesellschaftlichen Ordnung der Gemeinschaft aus. Sie diente zudem der Organisation vieler anderer sozialer Gruppen als Vorbild.⁵⁸ Die Beziehungen der Mitglieder der Haushaltsfamilie untereinander waren immer primärer Art, das heißt direkt von Angesicht zu Angesicht, ohne die Einschaltung dritter Personen oder Kommunikationsmittel.⁵⁹ Diese Unmittelbarkeit sorgte für eine besonders enge emotionale Nähe der Beteiligten, unabhängig davon, ob diese sich auf positive oder negative Gefühle begründete.

Hinzu kommen die Beziehungen zu den übrigen biologisch verwandten Personen. Der Verwandtschaft oder Sippe kamen wie der Familie Schutz-, Wirtschafts- und Rechtsfunktionen zu.⁶⁰ Beziehungen zu Verwandten, die nicht im selben Haus lebten, wurden in der Regel nicht so intensiv wie diejenigen innerhalb der Haushaltsfamilie gepflegt, häufig waren sie sogar nur sekundärer Natur. Letzteres gilt insbesondere für Kontakte zu solchen Verwandten, die nicht im gleichen Ort oder dessen unmittelbarer Umgebung lebten. Beim Informationsaustausch mit ihnen musste auf dritte Personen oder Briefe als Kommunikationsträger zurückgegriffen werden. Durch das Fehlen des unmittelbaren Kontakts war die Beziehung normalerweise weni-

⁵⁷ Herlihy, David, *Family*, in: ders. (Hg.), *Women, family and society in Medieval Europe. Historical Essays, 1978-1991*, Oxford 1995, S. 119f.; Althoff, *Verwandte*, S. 34; Vonrufs, Ulrich, *Die politische Führungsgruppe Zürichs zur Zeit von Hans Waldmann (1450-1489). Struktur, politische Networks und die sozialen Beziehungstypen Verwandtschaft, Freundschaft und Patron-Klient-Beziehung (=Geist und Werk der Zeit. Arbeiten aus dem Historischen Seminar der Universität Zürich, Nr. 94)*, Bern u.a. 2002, S. 81, 330; Auf die genaue Unterscheidung der einzelnen Familienbegriffe wie Kernfamilie, erweiterte Familie, generationale Familie, Großfamilie und Gefährtenfamilie soll hier verzichtet werden, da dies unerheblich für die weitere Untersuchung ist. Im weiteren Sinne wird unter Familie auch der gesamte durch Blutsverwandtschaft oder Verschwägerung gebildete Personenkreis verstanden (vgl. Schulze, *Verfassung*, S. 9).

⁵⁸ Jussen, *Patenschaft*, S. 9

⁵⁹ Vgl. Østerberg, Dag, *Sosiologiens Nøkkelbegreper*, Oslo⁵ 1997, S. 41-44; Cooley, Charles Horton, *Social Organization: A study of larger mind*, New Brunswick² 1993, Kap. 3.

⁶⁰ Schulze, *Verfassung*, S. 14; Vonrufs, *Führungsgruppen*, S. 147-149.

ger eng, wie bereits der Begriff „entfernte Verwandte“ suggeriert. Mit den meisten Verwandten waren dennoch eine Kontaktaufnahme und das Einholen von Auskünften über diese mit Hilfe eines oder weniger Mittler möglich. Zudem war auch mit den entfernteren Verwandten allein durch das Bewusstsein einer gemeinsamen Abstammung die Basis für eine emotionale Bindung gegeben, die einen gewissen Vertrauensvorsprung in wirtschaftlichen und rechtlichen Fragen mit sich bringen konnte.

b) Theorie: Schwägerschaft

Die Institution der Ehe band Braut und Bräutigam an die Sippe des jeweiligen Ehepartners. Es handelt sich bei der Schwägerschaft somit um eine erworbene Verwandtschaft, deren emotionale Kraft zumindest zu Beginn der Ehe nur über den Ehepartner wirkte. Vor allem entfernte Verwandte hatten zunächst keine Beziehung zum neuen Mitglied der Verwandtschaft. Diese musste erst durch persönliche Kontakte oder die Vermittlung anderer Verwandter entstehen. Heiraten dienten im Mittelalter meist sozialen und wirtschaftlichen Zwecken. Im Falle von Kaufleuten wurden sie häufig zur Förderung der eigenen wirtschaftlichen Aktivitäten durch die Erweiterung des persönlichen Netzwerkes und den Zugang zu Ressourcen und möglicherweise neuen Märkten, die Schwiegervater beziehungsweise Schwieger-sohn offerierten, eingegangen.⁶¹ Auch das soziale Prestige, das im Rahmen von Treu und Glauben eine Grundlage der Kreditwürdigkeit einer Person bildete, konnte durch eine Heirat verbessert werden. Schwägerschaft band nicht nur die Brautleute, sondern auch deren Familien in das Verwandtschaftsgefüge der Familie des Partners ein und eröffnete beiden Seiten einen erleichterten Zugriff auf das Beziehungsgeflecht der anderen Familie.⁶²

⁶¹ Zur Rolle von Verwandtschaftsbeziehungen in der mittelalterlichen Gesellschaft u.a. Althoff, *Verwandte*, S. 77-84.

⁶² Vonrufs, *Führungsgruppen*, S. 149; Für adlige Familien des Spätmittelalters konnte festgestellt werden, dass sie bei der Bezeichnung von Verwandtschaft keinen Unterschied zwischen verschwägerten und blutsverwandten Personen machten (Severidt, *Ebba, Struktur und Entfaltung von Verwandtschaft im Spätmittelalter: Die Beziehungen der Gonzaga, Grafen von Mantua, zu en mit ihnen verwandten deutschen Fürsten (1444-1519)*, (Diss) Freiburg 1998, S. 43; Spieß, *Karl Heinz, Familie und Verwandtschaft im deutschen Hochadel des Spätmittelalters, 13. bis Anfang des 16. Jahrhunderts (=Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte, 111)*, Stuttgart 1993, S. 498f.). Zu ähnlichen Ergebnissen für die städtische Führungsgruppe Zürichs kommt Vonrufs (*Vonrufs, Führungsgruppen*); Allgemein zu

c) *Theorie: „Künstliche“ Verwandtschaft - Freundschaft*

Unter „künstlicher Verwandtschaft“ können im mittelalterlichen Kontext, wie bereits erwähnt, verschiedene soziale Gebilde gefasst werden.⁶³ In diese Kategorie fällt neben Adoptionen und Patenschaften auch die enge Freundschaft, die vor allem für das Frühmittelalter in Form der *amicitia* untersucht wurde.⁶⁴ Diese in der Theorie als selbstlose Freundschaft zweier Menschen definierte Verbindung wurde häufig der Nutzfrenschaft gegenübergestellt, die zur Erlangung eines persönlichen Vorteils geschlossen wurde. Da in der Praxis beide Formen aber durchaus ineinander übergehen konnten, aus einer *amicitia* eine Nutzfrenschaft ebenso entstehen, wie aus einer zu einem bestimmten Zweck geschlossenen Verbindung eine innige Freundschaft werden konnte, da auch generell praktisch jede Freundschaft Elemente beider Formen aufweist, sollen sowohl selbstlose als auch Nutzenfreundschaft hier als Formen „künstlicher Verwandtschaft“ betrachtet werden.⁶⁵ Aus den die Kaufleute des 14. und 15. Jahrhunderts betreffenden Quellen ist zudem nicht ersichtlich, wie eine Freundschaft der Theorie entsprechend einzuordnen ist. Da für die Kaufleute der Untersuchungsgruppe keine Briefwechsel oder andere persönliche Aufzeichnungen überliefert sind, stehen uns kaum Quellen zur Verfügung, die mehr als die bloße Existenz einer Beziehung dokumentieren. Gelegentlich deutet die Bezeichnung einer Per-

Schwägerschaft und Heirat: Levi-Strauss, Claude, *The Elementary Structures of Kinship* (*Les Structures élémentaires de la Parenté*), London 1969.

⁶³ Althoff, *Verwandtschaft*, S. 82f.; Jussen, *Patenschaft*, S. 9.

⁶⁴ U.a. Dartmann, Christoph, *Zwischen literarische Stilisierung und authentischer Selbstaussage. Die Genese und Struktur von Aelreds von Rievaulx ‚De spiritali amicitia‘*, in: *Frühmittelalterliche Studien* 35 (2001), S. 293-312; Epp, Verena, *Amicitia. Zur Geschichte personaler, sozialer, politischer und geistlicher Beziehungen im Frühen Mittelalter* (=Monographien zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 44), Stuttgart 1999; Haseldine, Julian, *Friendship and Rivalry: The Role of Amicitia in Twelfth-Century Monastic Relations*, in: *Journal of Ecclesiastical History* 44 (1993), S. 390-414; Althoff, Gerd, *Amicitiae und Pacta. Bündnis, Einigung, Politik und Gebetsgedenken im beginnenden 10. Jahrhundert* (=MGH Schriften 37), Hannover 1992; McLoughlin, John, *Amicitia in Practice: John of Salisbury (c. 1120-1180) and his Circle*, in: Williams, Daniel (Hg.), *England in the Twelfth Century* (=Harlaxton Medieval Studies, O.S., 5), Woodbridge 1990, S. 165-181; Alberoni, Francesco, *L'amicizia*, Mailand 1984.

⁶⁵ Zudem wird entgegen der antiken Tradition bereits im Früh- und Hochmittelalter eine *amicitia* durchaus auch mit realpolitischen Zielen verbunden und „jenseits von Sympathie oder menschlichem Bindungsbedürfnis“ (Eick, Stefan, *Die politischen Freundschaften des Grafen Adolf III. von Schaumburg*, in: *Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte* 129 (2004), S. 11.) geschlossen; vgl.: Jussen, *Patenschaft*; Garnier, Claudia, *Amicus amicus – inimicus inimicus. Politische Freundschaft und fürstliche Netzwerke im 13. Jahrhundert* (= Monographien zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 46), Stuttgart 2000.

son in einem Testament als *om* auf ein engeres Verhältnis der Beteiligten untereinander hin.⁶⁶ Welcher Art diese Verbindung war und wie sie vor allem von den eingebundenen Personen wahrgenommen wurde, kann heute nicht mehr ermittelt werden.

Relationen, die sich aus Freundschaft und Verwandtschaft herleiten, weisen einige wichtige Unterschiede, aber auch viele Gemeinsamkeiten auf. Das Aufzeigen dieser beide Formen enger persönlicher Beziehungen verbindenden und trennenden Merkmale ist von Bedeutung für die Beurteilung der Freundschaft als quasi-verwandtschaftliche Verbindung zweier Menschen. Im Gegensatz zur biologischen Verwandtschaft, die auf Abstammung beruhte, war die Freundschaft eine freiwillige Verbindung zweier Menschen. Ein emotionales Band bestand zunächst nur zwischen den beiden Freunden. Freundschaft war zudem eine gegenseitige Bindung, die von beiden Personen gewollt sein musste. Einseitige Freundschaftsbekundungen ließen bei einer ablehnenden Haltung des Gegenübers keine Beziehung entstehen. In der Regel war eine Freundschaft zudem eine enge mindestens zu Beginn positive emotionale Verbindung. Diese Aussage ist für Verwandtschaften nur bedingt gültig. Die emotionale Basis der Verwandtschaft wird häufig auf das Wissen um die Zugehörigkeit zum selben Familienverband beschränkt gewesen sein, während die Entstehung einer Freundschaft aus persönlicher Zuneigung heraus ein enges Band zwischen den Beteiligten schmiedete. Diese Nähe führte mit der Zeit auch zu einer Vertrautheit mit den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Freundes. Eine Beziehung zu den im jeweiligen Beziehungsgeflecht des Freundes eingebundenen Personen kam, soweit sie zu den anderen Beteiligten nicht schon bestand, häufig nur über die Vermittlerrolle des Freundes zustande.

Auch in der Frage der Loyalität gibt es Unterschiede zwischen freundschaftlichen und verwandtschaftlichen Beziehungen. Bei der Freundschaft spielt in dieser Frage wieder die emotionale Komponente eine große Rolle. Man verhielt sich dem Freund gegenüber meist um der Freundschaft Willen loyal. Insbesondere bei einer Nutzfreundschaft konnte aber diese Loyalität gefährdet sein, wenn die Beziehung für einen der beiden Freunde nicht länger in dem Umfang von Nutzen war, den er sich von ihr versprach. Dann waren auch die Sanktionsmöglichkeiten des Freundes, die hauptsächlich in einem Rückzug oder der offenen Aufkündigung der Freundschaft bestan-

⁶⁶ Gerade die Bezeichnung *om* stellt den Historiker häufig vor große Probleme bei dem Versuch, Personen in ein familiäres und freundschaftliches Beziehungsnetz einzubinden. Das Wort *om* wurde, soweit bisher ersichtlich, sowohl für verschiedene Verwandtschaftsverhältnisse als auch für enge Vertraute und Freunde angewandt.

den, wenig wirksam. Für die Verwandtschaft ist eine Loyalität auch aus den Verbindungen zu anderen Verwandten herzuleiten.⁶⁷ Illoyales Verhalten einem entfernten Verwandten gegenüber konnte über andere Wege wieder auf einen zurückfallen, wenn weitere Verwandte, zu denen eine enge Verbindung gehalten wurde, aufgrund der Illoyalität ihr Vertrauen entzogen. Während also bei der Freundschaft die persönliche Beziehung der beiden Freunde und der Wille zur Aufrechterhaltung der Verbindung, manchmal aber auch die Vermeidung der Folgen eines möglicherweise zur Trennung führenden Streits, die Triebkraft für Loyalität waren, so beruhte diese bei Verwandten auch auf einer Pflicht gegenüber der gesamten Verwandtschaftsgruppe. Man musste sich deshalb auch gegenüber Verwandten loyal verhalten, die im Augenblick nicht von Bedeutung für das eigene wirtschaftliche Handeln oder soziale Leben waren und zu denen keine enge emotionale Beziehung bestand.⁶⁸

Als letzter Punkt soll die Dauer der Beziehungen als Unterscheidungsmerkmal angesprochen werden. Zwar waren auch Freundschaften zunächst auf Dauer angelegt, doch bestand jederzeit die Möglichkeit, diese aufzukündigen und somit zu beenden. Verwandtschaft hingegen konnte man nicht ablegen. Selbst beim Bruch mit der eigenen Familie wurde die Verwandtschaft von Dritten, im Guten wie im Bösen, weiterhin wahrgenommen. Diesen Umstand nutzte beispielsweise der Lübecker Kaufmann Cord Hurleman, der, obwohl sein gleichnamiger Neffe wegen eines Betrugs seines Onkels an ihm alle geschäftlichen und wahrscheinlich auch privaten Kontakte zu diesem abgebrochen hatte, nach dessen Tod als Erbe den Nachlass übernehmen konnte.⁶⁹ Freundschaften und andere Formen künstlicher Verwandtschaft konnten fester sein als biologische Verwandtschaften oder Schwägerschaften,⁷⁰ waren aber durch ihre Auflösbarkeit auch unbeständiger.

Patenschaften, eine weitere Art „künstlicher Verwandtschaft“, dienten häufig dazu, Freundschaften rituell zu stabilisieren und weiter zu vertiefen. Dabei wurde nicht nur die Beziehung zwischen dem Paten und den Eltern des Täuflings, die meist am Anfang einer Patenschaft gestanden hat, bekräf-

⁶⁷ Vgl. Vonrufs, Führungsgruppe, S. 147.

⁶⁸ Zur Bedeutung von Verwandtschaft und der Möglichkeit Hilfeverpflichtungen zu aktivieren, siehe: Teuscher, Simon, Bekannte – Klienten – Verwandte. Sozialität und Politik in der Stadt Bern um 1500 (=Norm und Struktur 9), Köln/Weimar/Wien 1998, S. 39-114 und 265-270.

⁶⁹ AHL, NStB. 1462 Nat. Mar, 1463 Inv. St. Cruc., 1469 Corp. Chr.

⁷⁰ Epp, Amicitia, S. 60; Jussen, Patenschaft, S. 9; Vonrufs, Führungsgruppe, S. 156.

tigt, sondern auch eine Generationen übergreifende Verbindung zwischen dem Paten und der Familie des Täuflings geschlossen, die sich gelegentlich auch auf dessen Nachkommen beziehen und in weitere soziale, politische und wirtschaftliche Beziehungen münden konnte.⁷¹

d) Theorie: „Verwandschaft“ durch Herkunft

In einer Stadt wie Lübeck, deren Einwohnerschaft sich vor allem im 14. Jahrhundert zu einem großen Teil aus Einwanderern rekrutierte,⁷² mangelte es häufig an verwandtschaftlichen Bindungen zu anderen Einwohnern, so dass es schwer war, darauf gründend ein funktionierendes, zum Überleben notwendiges Beziehungsnetz aufzubauen. Neben auf anderer Basis eingegangenen Beziehungen, insbesondere Freundschaften, dürfte eine gemeinsame Herkunft eine wichtige Grundlage für interpersonelle Kontaktaufnahmen geboten haben. Gleiche Herkunft aus einem Ort dürfte vor allem dann zu einem Gefühl der Verbundenheit und einem Vertrauensvorsprung geführt haben, wenn beide Personen einen Dritten im Heimatort kannten, der möglicherweise eine erste Kontaktaufnahme einleitete, Empfehlungsschreiben mitsandte oder eine anderweitige, möglicherweise sogar rein passive Mittlerrolle einnahm. Nur in sehr wenigen Fällen tritt die Bedeutung der gemeinsamen Herkunft für die Kontakte der Lübecker Kaufleute so deutlich zu Tage wie im Testament Johannes von Schedinges.⁷³ Er vermachte am 19. April 1372 seinem Onkel in Hamm Stube⁷⁴ und Zubehör in Bergen. Für das gleiche Testament fungierte unter anderem Meyneke von Hamm als Testamentsvormund. Bei der Durchsicht der Testamente der Bergenfahrer kam vor allem für die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts der Eindruck auf, dass Kaufleute, für die aufgrund von Donationen nach Koesfeld, Hamm, Dülmen, Münster und Osnabrück eine Herkunft aus dem westfälischen Raum angenommen werden kann, vermehrt Personen mit dem gleichen regionalen Hintergrund als Testamentsvormünder eingesetzt haben.⁷⁵ Ähnlich verhielt es sich mit Bergenfahrern, die aus dem Stift Hildesheim stammten. Eine eingehendere Analyse von sozialen und wirtschaftlichen Beziehungen von Kaufleuten unter besonderer Einbeziehung der

⁷¹ Jussen, Patenschaft, S. 271-311.

⁷² Hoffmann, Lübeck, S. 172-177.

⁷³ Bruns, Bergenfahrer, S. 18.

⁷⁴ Staven oder zumindest Teil von diesem.

⁷⁵ Bruns, Bergenfahrer, S. 10-39.

Bedeutung der Herkunft vor allem in der Anfangszeit ihres Lebens in Lübeck und anderen Städten fern ab der Heimat wäre wünschenswert, kann aber im Rahmen dieser Untersuchung nicht geleistet werden.

e) Praktische Anwendung: Bedeutung von Verwandtschaft für die Beziehungsgeflechte der Bergenfahrer

Alle oben beschriebenen Formen der Verwandtschaft, auch die „Verwandtschaft durch Herkunft“, haben für die Lübecker Bergenfahrer eine wichtige Rolle besonders bei der Etablierung einer eigenen Handelstätigkeit zu Beginn der Kaufmannskarriere gespielt. Vor allem bei der Betrachtung der Vernetzung von Handelsgesellschaften in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts wird die Bedeutung biologischer Verwandtschaft deutlich. Enge langfristig angelegte wirtschaftliche Beziehungen wurden bevorzugt mit anderen Familienmitgliedern geschlossen. Ersichtlich wird diese Tendenz vor allem am Geflecht des Gesellschaftshandels der Familien Paal und Wartberch,⁷⁶ doch auch zahlreiche andere Gesellschaften wurden zwischen nahen Verwandten geschlossen, wie bereits die Namensgleichheit der beiden Partner indiziert. Für weitere Partner kann eine Herkunft aus dem gleichen geographischen Raum angenommen werden.⁷⁷ Wie bereits erwähnt, konnte für diesen Zeitraum in vielen Fällen auch eine Verbindung durch Herkunft zwischen Testator und Testamentsvormündern festgestellt werden, so etwa im Fall von Ludeke Dinning aus der Umgebung von Koesfeld, der als Testamentvormund des Arnold Paal, dessen Familie ihren Ursprung in Dülmen hatte, fungierte⁷⁸ oder im Falle des Hinrik Biscop, der in seinem Testament von 1374 Johan Cusfelt, Meyneke von Hamm, Ludeke von Osnabrück, Everhard Paal und Hinz Witte als Vormünder bestellte.⁷⁹ Es ließen sich noch viele weitere solcher Beispiele aufführen. Ein besonders beeindruckendes Exempel verwandtschaftlicher Einbettung bieten die drei Testamente von Hinrik Buxtehude (a) von 1361, 1366 und 1368. In diesen erwähnte er seine Onkel Hennekin Buxtehude (a), Johann Buxtehude (a) und Willekin Buxtehude (a), die Neffen Hennekin Buxtehude (b) und Willekin

⁷⁶ Abb. 4.1 (Die Vernetzung der Bergenfahrer auf Basis des Gesellschaftshandels 1360-1400).

⁷⁷ U.a. für Meyneke von der Hamm und Hinz Biscop, der aus Westfalen stammte, Hinrik Luchow und Marquard Schiphorst, aus Dörfern südlich Lübecks, Johan Gronau und Herman von Einbeck.

⁷⁸ Bruns, Bergenfahrer, S. 22.

⁷⁹ Ebd., S. 20f.

Buxtehude (b), seinen Cousin Hennekin Buxtehude (c) sowie den „jungen“ Hennekin Buxtehude (d). Mit einigen dieser Verwandten hat Hinrik auch Gesellschaftshandel betrieben.

In den beiden Untersuchungszeiträumen aus der Mitte des 15. Jahrhunderts und der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert konnte eine solche enge Verknüpfung von naher biologischer Verwandtschaft und geschäftlichem Engagement nicht mehr nachgewiesen werden. Es wurden allerdings mehrere Verschwägerungen zwischen Bergenfahrern ermittelt. Die Ehen wurden vermutlich vor allem zur Festigung der Position der beteiligten Kaufleute im Bergenhandel geschlossen.⁸⁰ Weit schwieriger ist es, aus den Quellen freundschaftliche Verbindungen zwischen Kaufleuten zu erschließen. Die Errichtung einer gemeinsamen Handelsgesellschaft belegt zwar ein gewisses Vertrauen, das beide Partner in die wirtschaftlichen Fähigkeiten und die Redlichkeit des anderen hatten, doch über die Existenz einer darüber hinaus gehenden Freundschaft können ohne weitere Anhaltspunkte keine Aussagen getroffen werden. Da wir keine persönlichen Aussagen der Kaufleute zu dieser Frage besitzen, müssen wir versuchen, uns eventuellen freundschaftlichen Beziehungen über die Definition der *amicitia* beziehungsweise die mit einer nutzenunabhängigen Freundschaft verbundenen Pflichten und Rituale zu nähern. Grundlegend für eine *amicitia* zwischen zwei Personen waren nach Epp unter anderem der regelmäßige Briefaustausch mit Informationen zur eigenen Person, Lob und Kritik, das Aufrechterhalten der engen Beziehung durch den Austausch von Geschenken, persönliche Besuche und Gespräche, regelmäßige gemeinsame Mahlzeiten und die Ausübung der Memoria im Todesfall eines Freundes.⁸¹ Für viele dieser Merkmale fehlen uns im Rahmen einer Untersuchung zu den Beziehungen der Bergenfahrer im Spätmittelalter geeignete Quellen. Eine Ahnung davon, dass zumindest einige der hier genannten Charakteristika einer engen Freundschaft auch zwischen Kaufleuten im Bergenhandel erfüllt waren, erhalten wir jedoch aus den wenigen überlieferten Briefwechseln, wie den Briefen Hildebrand Ve-

⁸⁰ 1440-1470: Cord Hurlleman - Schwager des Hinrik Warendorp, Brant Hogefelt – Schwager des Bernt Paal (b), Hinrik Moller – Schwiegersohn des Lambert Katemole, Clawes Kystebuek – Schwiegersohn des Tile Middendorp, Lambert Ekey – Schwiegersohn des Gherd Bunde; 1490-1510: Johan Kinkel – Schwiegersohn des Dyderik Basedow, David Divissen – Schwiegersohn des Johan Sina, Hans Kremer – Schwiegersohn des Hans Kone, Symon Jansen – Schwiegersohn des Lambert Loff.

⁸¹ Epp, *Amicitia*, S. 62-98.

ckinghusens⁸² und italienischer Kaufleute.⁸³ Aus diesen ist ersichtlich, dass häufig neben rein geschäftlichen Mitteilungen auch Informationen über die aktuellen persönlichen Umstände gegeben wurden. Teilweise ist es sogar möglich, die Gemütsverfassung des Verfassers zu errahnen. Auch Lob und Kritik wurden in den Briefen ausgesprochen, auch wenn sich diese meist auf das geschäftliche Verhalten des Empfängers beschränkten. Hildebrand Veckinghusens Briefe an seinen Bruder sind zwar Schreiben an einen Verwandten, aber der Stil, in dem sie verfasst worden sind, ist ein Beispiel für den Umgang unter Vertrauten zu dieser Zeit. Zudem schließen sich Blutsverwandtschaft und Freundschaft nicht gegenseitig aus. Auch Brüder konnten ihre blutsverwandtschaftliche Beziehung mit freundschaftlichen Elementen komplettieren. Schwieriger ist es, Anhaltspunkte für überbrachte Geschenke und persönliche Besuche zu finden. Über diese wurde im Normalfall nichts niedergeschrieben. Lediglich in einem Fall fand die Gabe eines Geschenks an einen Bergenfahrer Eingang ins Lübecker Niederstadtbuch. Am 25. Januar 1497 verklagte Tyle Korner den Lübecker Hans Veer auf die Rückzahlung einer Schuld von insgesamt 447 mk. 14 pen. lub., 20 fl. rh. sowie die Rückgabe einer silbernen Schale und Pelzwerks.⁸⁴ Veer verpflichtete sich zwar zur Rückzahlung des Geldes nach Verrechnung mit Korners Schuld bei ihm, doch legte er einen Eid ab, dass die Schale ein Geschenk Korners gewesen sei, weshalb sie nicht zurückgefordert werden könne. Es erscheint wahrscheinlich, dass wir hier einen kurzen Einblick in eine zerrüttete Freundschaft erhalten. Die Schale scheint in besseren Tagen als Geschenk Korners an Veer gegangen zu sein, um die Beziehung der beiden zu festigen. Als es dann zum Streit kam, besann sich Korner offenbar eines Besseren und versuchte, das wertvolle Stück von dem nicht länger als Freund angesehenen Hans Veer zurückzuerhalten. Da die silberne Schale für Tyle Korner immer noch mit der aufgekündigten Freundschaft verbunden war, erschien ihm die Rückforderung legitim. Die Beziehung, als deren Unterpfand sie überreicht worden war, bestand nicht mehr. Hans Veer betrachtete sie hingegen als sein von der Verbindung mit Korner losgelöstes Eigentum. Der Anlass der Schenkung spielte für ihn keine Rolle mehr. Convivium, Eid und Memoria sind ebenfalls kaum auf privater freundschaftlicher Ebene nachzuweisen. In den spätmittelalterlichen Städten gab es feste Institutionen, in denen gemeinsames Mahl und Totengedenken eine

⁸² Stieda, Wilhelm (Hg.), Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert/Hildebrand Veckinghusen, Leipzig 1921.

⁸³ Dahl, Trade, S. 81-170.

⁸⁴ AHL, NStB. 1497 Conv. Pauli.

große Rolle spielten und die sich häufig durch Eid konstituierten.⁸⁵ Im kleineren Rahmen werden Convivium und Memoria auch in Freundschaften gepflegt worden sein, ob diesen in der spätmittelalterlichen Gesellschaft die selbe Bedeutung zukam wie im Frühmittelalter, muss an dieser Stelle jedoch offen bleiben.

Deutlicher werden die Ähnlichkeiten von personaler *amicitia* und den Beziehungen zwischen den Bergenfahrern des 14. und 15. Jahrhunderts im Bereich des Wirtschafts- und Rechtslebens. Bergenfahrer sind als gegenseitige Testamentvormünder und -begünstigte in großer Zahl zu finden, sie halfen sich gegenseitig in Notlagen, verbürgten sich für die Schulden anderer Bergenfahrer gegenüber Dritten und setzten sich gegenseitig als Vermögensverwalter für Teile oder den gesamten Besitz in Zeiten der Abwesenheit ein. Auch in Rechtsprozessen, an denen Bergenfahrer beteiligt waren, finden sich andere im Bergenhandel engagierte Kaufleute als Zeugen, Vertreter oder Vermittler. All diese Betätigungen füreinander konnten auch für in einer *amicitia* verbundene Personen festgestellt werden.⁸⁶ Insofern ist es wahrscheinlich, dass auch zwischen Hansekaufleuten des Spätmittelalters *amicitia*-ähnliche Verbindungen bestanden. Häufig unterstützten sich zwei Kaufleute, insbesondere solche, die Gesellschaftshandel miteinander trieben, auch in anderen bereits genannten Bereichen gegenseitig. Die Übergänge zwischen wirtschaftlicher Partnerschaft und persönlicher Freundschaft scheinen dabei fließend gewesen zu sein. Eine *amicitia* im engeren Sinne der Begriffsdefinition Ciceros⁸⁷ oder Isidor von Sevilias⁸⁸ wird es zwischen den Kaufleuten allerdings kaum gegeben haben. Ein Selbstzweck dürfte in jeder Kaufmannsfreundschaft mitgeschwungen haben. Doch scheinen einige Ausdrucksformen der *amicitia* in persönlichen freundschaftlichen Beziehungs-

⁸⁵ Siehe unter anderem die Beiträge in: Jörn, Nils/Kattinger, Detlef/Wernicke, Horst (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. XLVIII), Köln/Weimar/Wien 1999; Fouquet, Gerhard/Steinbrinck, Matthias/Zeilinger, Gabriel (Hg.), Geschlechtergesellschaften, Zunft-Trinkstuben und Bruderschaften in spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Städten (=Stadt in der Geschichte, Bd. 30), Ostfildern 2003; Schweinekötter, Berent (Hg.), Gilden und Zünfte. Kaufmännische und gewerbliche Genossenschaften im Frühen und Hohen Mittelalter (=Vorträge und Forschungen, Bd. XXIX), Sigmaringen 1985.

⁸⁶ Epp, *Amicitia*, S. 98-112.

⁸⁷ Falconer, William Armistead (Hg.), Marcus Tullius Cicero. De senectute, de amicitia, de devinatione, Cambridge, Mass./London 1971.

⁸⁸ Codoñer, Carmen (Hg.), Isidorus Hispalensis. De differentiis I, Paris 1992; Cazier, Pierre (Hg.), Isidorus Hispalensis Sententiae (=Corpus Christianorum, Series Latina, Bd. 111), Brepols 1998, lib. III, cap. XXVIII-XXX.

en Brauch gewesen zu sein und prägten so auch die Beziehungen zwischen den Bergenfahrern im 14. und 15. Jahrhundert.

Insbesondere am Kontor in Bergen, an dem viele Bergenfahrer einen Teil ihrer Lehrjahre verbrachten und wo Verwandte nur in sehr begrenztem Umfang erreichbar waren, war der Aufbau künstlicher Verwandtschaften beziehungsweise fester Freundschaften notwendig, um sowohl das Bedürfnis nach sozialer Anerkennung und Geborgenheit zu befriedigen, als auch das wirtschaftliche Vorankommen zu sichern. Dort eingegangene Freundschaften werden oft auch nach der Ansiedlung in einer der Hansestädte und dem Aufbau eines weit verzweigten Handelsnetzes fortbestanden haben. Eine enge emotionale Bindung an Bergen und die dort verbrachte Zeit, eine der Voraussetzungen hierfür, lässt sich für viele Bergenfahrer aus testamentarischen Verfügungen zugunsten Bergener Kirchen nachweisen.⁸⁹

4.2.2 Rechtliche Beziehungen

a) Testamente

Testamente als einseitig getroffene Regelungen des Erblassers über die Verteilung seines Vermögens, die im Falle seines Todes in Kraft treten, sind wichtige Quellen, mit Hilfe derer man die Vermögensumstände des Testierenden näher beleuchten kann. Aus der Angabe von Testamentvollstreckern, im Mittelniederdeutschen *vormundere* genannt, sind zudem Rückschlüsse auf soziale Bindungen möglich, die der Testator unterhalten hat. Im Regelfall wurden Personen, zu denen ein Vertrauensverhältnis bestand, mit der Vollstreckung des Testaments betraut, so dass der Testator davon ausgehen konnte, dass sein letzter Wille seinen Wünschen entsprechend durchgesetzt wurde.

Im Folgenden soll deshalb die Vernetzung der Bergenfahrer anhand der aus ihren Testamenten ersichtlichen Wahl von *vormunderen* untersucht werden. Sowohl Friedrich Bruns⁹⁰ als auch Gunnar Meyer⁹¹ haben bereits das

⁸⁹ Bruns, Bergenfahrer, S. 10-151.

⁹⁰ Bruns, Bergenfahrer.

⁹¹ Meyer, Gunnar, Solidarität innerhalb der Genossenschaft: die Lübecker Bergenfahrer des frühen 15. Jahrhunderts im Spiegel ihrer Testamente, in: Graßmann, Antjekathrin, Das hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer – international Workshop Lübeck 2003 (= Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, S. 187-203.

umfangreiche Quellenmaterial der Lübecker Bergenfahrertestamente für ihre Forschungen genutzt. Die hier vorgenommene, vor allem auf netzwerktheoretischen Methoden beruhende Auswertung hat wegen ihres anderen Sichtwinkels dennoch ihre Berechtigung. So hat sich Friedrich Bruns vor allem auf eine qualitative Auswertung der Testamente der Lübecker Bergenfahrer konzentriert und die aus den letztwilligen Verfügungen erkennbaren Beziehungsgeflechte in seiner Darstellung weniger berücksichtigt. Gunnar Meyers Aufsatz behandelte die Testamente der Lübecker Bergenfahrer zwischen 1400 und 1450, also fast genau den Zeitraum, der zwischen den in dieser Abhandlung untersuchten Referenzphasen 1360-1400 und 1440-1470 liegt. Zudem können auf Basis des im Anhang der vorliegenden Arbeit dokumentierten umfangreichen prosopographischen Katalogs, der unter Auswertung zahlreicher verschiedener Quellen erarbeitet wurde, wesentlich mehr Kaufleute als sicher nachzuweisende Bergenfahrer in die Untersuchung einbezogen werden, als es bei den beiden hauptsächlich auf den Testamenten als Quellen basierenden Arbeiten von Bruns und Meyer der Fall war. Von Interesse ist vor allem die Frage, ob sich im Laufe der hier untersuchten 150 Jahre Veränderungen in der Struktur der aus der Wahl der Testamentsvollstrecker erkennbaren Beziehungsgeflechte erkennen lassen und ob diese eventuellen Änderungen im Einklang mit Wandlungen in anderen Bereichen einhergehen.

Wie bereits für die anderen untersuchten Themen stellt sich auch die Quellenlage für die Bergenfahrertestamente bezogen auf die Referenzzeiträume sehr unterschiedlich dar. Für die Periode zwischen 1360 und 1400 konnten 52 Testamente, die von insgesamt 43 verschiedenen Kaufleuten verfasst worden waren, zur Auswertung herangezogen werden. Aus der Zeit zwischen 1440 und 1470 sind 58 Testamente von insgesamt 54 Testatoren überliefert. Wesentlich schlechter präsentiert sich die Lage für Phase III. Hier konnten lediglich elf Testamente sicher Bergenfahrern zugeschrieben werden. Komplettiert wurden diese Quellen durch Angaben über Testamentvollstreckungen im Lübecker Niederstadtbuch. Solche sind allerdings nur in sehr geringer Zahl und ausschließlich für die beiden späteren Untersuchungszeiträume gefunden worden. Testamente aus anderen Städten, die in edierter Form vorliegen, konnten nur in drei Fällen mit Sicherheit Bergenfahrern zugeordnet werden. Hinrik Sasse schrieb 1360 ein Testament in Hamburg.⁹² In der gleichen Stadt testierte im Jahre 1400 der Hamburger

⁹² Loose, Hans-Dieter (Hg.), *Hamburger Testamente 1351 bis 1400* (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. XI), Hamburg 1970, S. 16.

Bürger und Bergenfahrer Kurt von Verden.⁹³ Zudem konnte Hans Leneke als Stralsunder Bergenfahrer nachgewiesen werden.⁹⁴ Möglicherweise sind auch die Hamburger Testamente Johann Warendorps⁹⁵ und Herman Oldendorps⁹⁶ den beiden Bergenfahrern gleichen Namens zuzuschreiben, ausreichende Indizien hierfür liegen allerdings nicht vor.

Grundsätzlich stellt sich bei der Auswertung der Testamente unter dem Gesichtspunkt der Wahl von *vormunderen* die Frage, was einen Testator dazu bewegen haben mag, genau jene von ihm gewählten Personen als Testamentvollstrecker einzusetzen. Dazu wäre es hilfreich, die jeweilige persönliche Situation, in der sich ein Testator zum Zeitpunkt der Abfassung des Testaments befand, zu kennen. Ein schwerkranker, in akuter Lebensgefahr schwebender Mann, wird, den nahen Tod vor Augen, möglicherweise weniger wählerisch gewesen sein als ein gesunder Kaufmann, der seinen letzten Willen aus allgemeinen Risikoabwägungen heraus erließ. Während letzterer genügend Zeit hatte, sich reiflich zu überlegen, wem er die verantwortungsvolle Aufgabe, sein hinterlassenes Vermögen ordnungsgemäß zu verteilen, übertrug, musste ersterer unter Zeitdruck, vielleicht sogar in Anwesenheit anderer Personen am Krankenbett, diese schwere Entscheidung treffen. Allerdings wird einem Kaufmann in Todesnähe vielleicht oft besser bewusst gewesen sein, welche seiner Nahestehenden des Vertrauens in sie wirklich würdig waren. In den meisten Fällen werden wir jedoch weder durch die Testamente selbst noch durch andere Quellen von eben diesen persönlichen Umständen des Erblassers unterrichtet. Wir dürfen uns zudem nicht dazu verleiten lassen, in dem Testament eines mittelalterlichen Kaufmanns seinen wirklich zur Ausführung gekommenen letzten Willen zu erblicken. Insbesondere seit der Untersuchung der Bergenfahrertestamente durch Friedrich Bruns geht die Forschung vorwiegend davon aus, die Bergenfahrer hätten am Ende ihrer kaufmännischen Laufbahn nur recht geringe Vermögenswerte ihr Eigen nennen können und müssten deshalb eher am unteren sozialen Rand der Lübecker Kaufmannschaft im Spätmittelalter angesiedelt werden.⁹⁷

⁹³ Ebd., S. 137.

⁹⁴ Brück, Bergenfahrer, S. 160-162.

⁹⁵ Loose, Testamente., S. 52.

⁹⁶ Ebd., S. 81f.

⁹⁷ U.a. Hoffmann, Lübeck, S. 203; Helle, Bergen, S. 749; Dollinger, Hanse, S. 212-215; Müller-Boysen, „Deutsche Brücke“, S. 223-233; Brück, Bergenfahrer, S. 160; Asmussen, Georg, Prosopographischer Vergleich der Älterleute der Bergenfahrer und der Flandernfahrer, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, S.

Bruns ist allerdings bei seinen Schlüssen eben genau von der Annahme ausgegangen, dass es sich bei den Testamenten um letztwillige Verfügungen kurz vor dem Tod der entsprechenden Kaufleute, also um eine „Schlussbilanz“ ihrer kaufmännischen Tätigkeit handelte. Dass Bruns' Vermutung nicht haltbar ist, geht unter anderem aus den vielen Beispielen im prosopographischen Anhang hervor, die zeigen, dass Bergenfahrer auch noch nach der Abfassung ihres ersten überlieferten Testaments in anderen Quellen als aktive Kaufleute oder Akteure auf dem Lübecker Immobilienmarkt nachweisbar sind.⁹⁸ Zudem sind für einige Bergenfahrer mehrere, in geringerer oder größerer zeitlicher Nähe voneinander verfasste Testamente überliefert, die deutlich machen, dass diese so genannten letzten Verfügungen in den unterschiedlichsten Phasen eines Kaufmannslebens errichtet und neugefasst wurden. Zudem ist bei der qualitativen Auswertung von Testamenten der wendischen Hansestädte wie im gesamten germanisch-rechtlichen Raum zu beachten, dass ein letzter Wille nicht über das gesamte zu vererbende Gut erlassen werden konnte. Nur über die fahrende Habe und selbst erworbenen Grundbesitz, das wohlgewonnene Gut, konnte eine Person frei verfügen, die Vergabe ererbter Immobilien und Grundstücke hingegen bedurfte auch der Zustimmung der anderen Erben und konnte somit nicht im Testament eines einzelnen Kaufmanns geregelt werden.⁹⁹ Es war somit, anders als im römischen Recht, möglich, dass testamentarische und gesetzliche Erbfolge

177; Die von Bruns unternommene qualitative Auswertung der Testamente kann an dieser Stelle nicht im Detail einer kritischen Prüfung unterzogen werden, jedoch ist festzuhalten, dass sich viele Bergenfahrertestamente in der Höhe der in ihnen genannten Vermächtnisse durchaus mit den bei Schildhauer vorgestellten Testamenten Stralsunder Bürgermeister und Ratsherren messen konnten, was gegen die verallgemeinerte Annahme eines nur mäßigen Wohlstandes unter den Lübecker Bergenfahrern spricht. Auch die Höhe der von den Bergenfahrern zwischen 1400 und 1450 gemachten Wege- und Stege-Legate, die deutlich über dem Schnitt der Lübecker Bürgertestamente liegt, spricht gegen diese These, vgl. Meyer, Solidarität, S. 191f.

⁹⁸ Vgl. u.a. Hinrik Goldenbogh, Johan Grove, Evert Haleholschoe, Hinrik Kemenade, Hinrik Moller, Arnold Paal, Gobelinus Schonek, Michael von Stenvorde, Johan Wartberch (b) und andere im prosopographischen Anhang verzeichnete Bergenfahrer.

⁹⁹ Baur, Paul, Testament und Bürgschaft. Alltagsleben und Sachkultur im spätmittelalterlichen Konstanz (=Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen. Neue Folge der Konstanzer Stadtrechtsquellen, Band XXXI), Sigmaringen 1989, S. 13; Brandt, Ahasver von, Mittelalterliche Bürgertestamente. Neuerschlossene Quellen zur Geschichte der materiellen und geistigen Kultur (=Sitzungsberichte der Heidelberger Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-Historische Klasse, Jahrgang 1973, 3. Abhandlung), Heidelberg 1973, S. 5; Loose, Testamente, S. IX; Ebel, Wilhelm, Bürgerliches Rechtsleben zur Hansezeit in Lübecker Ratsurteilen (=Quellensammlung zur Kulturgeschichte, Bd. 4), Göttingen/Frankfurt/Berlin 1954, S. 32.

in ein und demselben Erbfall nebeneinander zur Geltung kamen.¹⁰⁰ Es ist deshalb nur schwer möglich, vom Inhalt eines Testaments auf das Gesamtvermögen eines Kaufmanns zu schließen. Zudem mussten Forderungen der Gläubiger des Verstorbenen vorrangig beglichen werden und minderten den testamentarisch zu vermachenden Teil des Vermögens.¹⁰¹ Der tatsächliche Wert von Handelsgesellschaften war vor deren Abschluss auch nie feststellbar, was ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist. Anzumerken ist zudem, dass viele Testamente Immobilienbesitz und Anteile an Handelsgesellschaften erwähnen, deren Wert aufgrund fehlender Angaben nicht erfasst werden kann. Liest man nun die häufig zitierte Auskunft Bruns', dass 78,6% der Bergenfahrer in ihren Testamenten ausdrücklich festhielten, „dass sie ihr Vermögen selbst erworben haben und somit Niemandem Erbschichtung schuldig sind“,¹⁰² vor dem Hintergrund der erbrechtlichen Regelungen, kann dieser Passus auch dahingehend verstanden werden, dass es sich bei dem im Testament erwähnten Gut eben nur um die selbst erworbene Habe des Kaufmanns handelte.¹⁰³ Auch in Stralsunder Bürgertestamenten findet sich häufig ein ähnlicher Passus, der darauf verweist, dass das Gut selbst erworben, also *wunnen gut*, sei.¹⁰⁴

Auch Gunnar Meyer kam in seiner Studie zu dem Schluss, dass es sich bei den überlieferten Bergenfahrertestamenten nur in wenigen Fällen um eine schlussgültige Bilanz des Lebenswerkes eines Kaufmanns gehandelt haben wird.¹⁰⁵ Seinen Ausführungen zufolge gaben zum Beispiel lediglich 31 % aller testierenden Bergenfahrer bei der Abfassung des Testaments an, krank zu sein. Dem stand eine Krankenquote von 51 % bei allen zwischen 1400 und 1450 in Lübeck testierenden Personen gegenüber.¹⁰⁶ Gemeinsam mit den, verglichen mit anderen Lübecker Kaufmannstestamenten, geringen Vermögenswerten, die in den Bergenfahrertestamenten genannt werden, und dem Umstand, dass ein Großteil der Testatoren zum Zeitpunkt der

¹⁰⁰ Baur, Testament, S. 69; Schildhauer, Johannes, Hansestädtischer Alltag. Untersuchungen auf der Grundlage der Stralsunder Bürgertestamente vom Anfang des 14. bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts, Weimar 1992, S. 16.

¹⁰¹ Baur, Testament, S. 69.

¹⁰² Bruns, Bergenfahrer, S. CXLIII.

¹⁰³ Allerdings bestand in Lübeck bereits im 14. Jahrhundert die Möglichkeit, Erbgut mit dem Konsens der Erben fahrend schreiben zu lassen (Brandt, Bürgertestamente, S. 23), es also wieder dem fahrenden Gut zuzuschreiben, wodurch es frei verfügbar wurde und somit auch im Testament genannt werden konnte.

¹⁰⁴ Schildhauer, Alltag, S. 16.

¹⁰⁵ Meyer, Solidarität, S. 190-193.

¹⁰⁶ Meyer, Solidarität, S. 190.

Abfassung des Testaments noch unverheiratet und kinderlos war, stützt diese Beobachtung die Vermutung, dass die Bergenfahrer häufig bereits in jungen Jahren ein erstes Testament aufgesetzt haben. Als reisende Kaufleute, die sich häufig dem unberechenbaren Meer in offenen Schiffen bei den relativ kühlen Luft- und Wassertemperaturen Nordeuropas anvertrauen mussten, wird ihnen das Risiko ihrer Handelsfahrten für Leib und Leben durchaus bewusst gewesen sein. Doch nicht nur Untiefen, Stürme und Seeräuber konnten einem Kaufmannsleben ein unerwartet schnelles Ende bereiten, auch an Land musste mit Krankheiten, Unfällen und Gewalttaten gerechnet werden. Tod und Begräbnisse waren ein Teil des Lebens, vor allem auch in den Bruderschaften und an den Höfen des Kontors, deren Statuten und Satzungen umfangreiche Bestimmungen über die Teilnahme an Begräbnissen und die Memoria, das gemeinschaftliche Totengedächtnis, enthielten. Besser, als mit dem Resümee des Stralsunder Bürgermeisters Roloff Möller in seinem 1498 aufgesetzten Testament, lässt sich das Verhältnis des spätmittelalterlichen Stadtbürgers zu Leben und Tod kaum in Worte fassen: „...habe fleißig über die Wandelbarkeit und Unbeständigkeit des Lebens und die Kürze der Menschentage nachgedacht, dass nichts gewisser ist als der Tod und nichts Ungewisser als die Stunde des Todes. Um dieser Ungewissheit vorzukommen und in der mir verliehenen Zeit meiner Seele Seligkeit mit heilsamen Werken nach Möglichkeit zu besorgen, fasse ich gegenwärtig mein vollmächtiges Testament als meinen letzten Willen in dieser nachfolgenden Weise ab und widerrufe hiermit alle anderen Testamente, die nicht mehr gültig sein sollen. Fürs erste, wenn mich Gott von diesem Leben abrufte, befehle ich, damit die Stund selig sei, meine Seele Gott dem Allmächtigen, der sie geschaffen hat, Maria der Jungfrau und allem himmlischen Heere und meinen Leib der Erde zu christlichem Begräbnis ...“¹⁰⁷ Es ist also nicht verwunderlich, dass auch in bester Gesundheit stehende junge Kaufleute, die Allgegenwärtigkeit des Todes stets vor Augen, Testamente verfassten, um für den Fall der Fälle einer geordneten Regelung des Nachlasses in ihrem Sinne und damit der Verrichtung aller notwendiger Vorkehrungen zur Sicherung ihres Seelenheils sicher sein zu können. Die Abfassung des ersten Testaments kann dabei durchaus schon als ein Ausweis ersten bescheidenen Erfolgs verstanden werden, vor allem wenn es sich bei den Kaufleuten um Männer handelte, die als Jungen aus einem der niederdeutschen Dörfer ans Kontor gekommen waren. Sie hatten durch

¹⁰⁷ Zitiert nach Schildhauer, Alltag, S. 19.

eigenen Handel bereits ein Vermögen erwirtschaftet, für das sich das Errichten eines letzten Willens lohnte.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die meisten überlieferten Testamente sowohl aus der Phase zwischen 1360 und 1400 als auch aus dem Zeitraum von 1440 bis 1470 in den Sommermonaten verfasst wurden, also genau in der Zeit, in der man reisende Kaufleute außerhalb ihrer Heimatstadt vermuten würde.

Monat	1360-1400	1440-1470
Januar	2	1
Februar	1	2
März	5	1
April	11	6
Mai	6	5
Juni	7	9
Juli	3	9
August	7	10
September	1	6
Oktober	1	2
November	3	3
Dezember	5	4

Tabelle 4.2: Verteilung der Begebung von Bergenfahrttestamenten in Phase I und II.

Eine allgemeine, statistisch aber nicht erhärtbare Tendenz deutet auf eine vermehrte Begebung von Testamenten im Frühjahr für Phase I und im Sommer für Referenzzeitraum II hin. Diese Beobachtung ist entweder Ausschlag der zunehmenden Tendenz, die Handelsgeschäfte von der heimischen Schreibkammer aus zu koordinieren, statt die Waren selbst zu begleiten, oder ein Hinweis darauf, dass die Kaufleute auch in Monaten mit starkem Fernhandelsaufkommen in regelmäßigen Abständen mit ihren Waren nach Lübeck zurückkehrten.

Nur für wenige Kaufleute sind mehrere Testamente überliefert worden. Vermutlich wurde gewöhnlich bei der erneuten Deponierung eines Testaments im Lübecker Rathaus das ältere Testament derselben Person vernichtet. In den Fällen, in denen für einen Kaufmann mehrere Testamente überliefert sind, ist häufig ein Wechsel der Testamentvollstrecker zwischen den

einzelnen letztwilligen Verfügungen zu erkennen.¹⁰⁸ Dies lässt sich zum Teil sicher mit dem Tod von vorherigen *vormunderen* erklären, deutet aber auch auf die Veränderlichkeit des Beziehungsgeflechts eines Kaufmanns hin. Verbindungen zu einzelnen Personen konnten abbrechen oder diese konnten aus anderen Gründen nicht mehr als geeignet für die Aufgabe als Testamentvollstrecker erscheinen. So wurde zum Beispiel Hans Malchin, der 1426 und 1428 von Lambert Ekey als Vormund in dessen Testamenten eingesetzt wurde, im Jahre 1438 nicht mehr mit dieser Funktion betraut. Der Grund dafür könnte gewesen sein, dass Malchin inzwischen nach Danzig übergesiedelt war und somit im Falle eines plötzlichen Todes Ekeys nicht mit Sicherheit schnell genug zur Regelung der Vermögensfragen in Lübeck erscheinen konnte.¹⁰⁹ Hatte ein Bergenfahrer zudem Häuser, Waren, Schulden oder Gerät in Bergen, Boston oder anderen Auslandsniederlassungen, war es von Vorteil, eine Person unter den *vomunderen* zu haben, die sich mit den Gegebenheiten vor Ort auskannte und nach Möglichkeit auch regelmäßig dort weilte. Einige Zuversichtsbriefe binnenländischer Städte für Erben eines Bergenfahrers, dessen Güter in Bergen nach seinem Tod scheinbar nicht von einem Testamentvollstrecker verwaltet wurden,¹¹⁰ deuten die Schwierigkeiten, die sich aus dem Fehlen eines geeigneten Vormunds vor Ort ergaben, an. Diese Überlegungen lassen es als wahrscheinlich erscheinen, dass es sich zumindest bei einem Teil der Testamentvollstrecker von Bergenfahrern ebenfalls um Kaufleute gehandelt haben wird, die im Bergenhandel engagiert waren. Sie kannten sich in Bergen und eventuell auch in Boston aus und wussten häufig aus Handelskontakten über die wirtschaftliche Situation des Testators Bescheid. Treffen am Kontor, bei den Zusammenkünften der Bergenfahrerkompanie in Lübeck oder in anderem gesellschaftlichem Zusammenhang werden das mindeste gewesen sein, was an persönlichen Kontakten zwischen Testator und Testamentvollstrecker zu erwarten war.

Auch Verwandte werden vermutlich häufig *vormundere* gewesen sein, jedenfalls dann, wenn sie in Lübeck ansässig waren. Wie Meyer bereits ausführte, war diese Voraussetzung für viele Bergenfahrer nur in geringem Umfang gegeben. Aus rechtlichen Gründen waren Verwandte in den ländlichen Gebieten Niederdeutschlands, welche die dort gebürtigen Kaufleute meist bereits als Kinder verlassen hatten, von der Funktion des Testamentvollstre-

¹⁰⁸ Meyer, *Solidarität*, S. 198.

¹⁰⁹ Ebd.

¹¹⁰ HUB V, Nr. 611; UB d. St. Hildesheim 3, nr. 123; HUB VI, Nr. 403; HUB VIII, Nr. 877; AHL, NStB. 1464 Jubilate ; AHL, NStB 1495 Barbare; AHL, NStB. 1496 Oculi.

ckers ausgeschlossen.¹¹¹ Zudem wären diese Verwandten rein praktisch wohl kaum in der Lage gewesen, den Nachlass eines im Ost- und Nordsee-handel aktiven Kaufmanns schnell und korrekt abzuwickeln. Meyer kommt zu dem Schluss, dass lediglich in 40 von 106 durch ihn ausgewerteten Testamenten Verwandte als *vormundere* eingesetzt wurden. Gerade bei der Untersuchung von Verwandtschaft ist aber Vorsicht geboten, da nicht jede familiäre Bindung am Namen erkennbar ist. Insbesondere entferntere Verwandtschaftsgrade oder Schwägerschaften sind teilweise sehr schwer zu rekonstruieren, können aber dennoch eine wichtige Bindung zwischen den betroffenen Personen entstanden lassen haben, wie es für nahe Verwandtschaften allgemein angenommen werden darf.

Auffällig ist, dass Bergenfahrer im Vergleich mit anderen Lübecker Testatoren ihre Testamentvollstrecker besonders häufig mit Legaten bedachten. Diese fallen in vielen Fällen zudem besonders reich aus. Setzten nur 40 Prozent aller Lübecker Testatoren zwischen 1400 und 1450 Legate für ihre *vormundere* aus, von denen über die Hälfte in Form von Rheinwein, der bei den Zusammenkünften der Testamentvollstrecker getrunken wurde, vergeben wurden, bedachten nahezu 80% der gleichzeitig testierenden Bergenfahrer ihre *vormundere* mit Legaten.¹¹² Über 85% von diesen Zuwendungen bestanden aus Wertgegenständen, wie etwa Geld, Ringen oder wertvollen Kleidungsstücken. Diese Praxis kann dahingehend interpretiert werden, dass sich die Bergenfahrer aufgrund fehlender familiärer Bindungen zu ihren Testamentvollstreckern deren Loyalität und Rechtschaffenheit bei der Ausführung des letzten Willens mittels der Vergabe dieser Legate sichern wollten.¹¹³ Allerdings wurden auch in Stralsund, wo Verwandte recht häufig als Testamentvollstrecker gewählt wurden, diese mit Legaten bedacht.¹¹⁴ Es ist also auch denkbar, dass in einigen Fällen gerade das Vermachen eines wertvollen Gegenstandes oder Schmuckstücks auf eine von der Forschung lediglich noch nicht rekonstruierte Verwandtschaftsbeziehung, auch im weiteren Sinne in Form einer „künstlichen Verwandtschaft“, also Freundschaft, oder durch gemeinsame Herkunft, zwischen Testator und Vormund zurückzuführen ist.

Neben den oft für Legate vorgesehenen Wertgegenständen beinhalteten die meisten der untersuchten Bergenfahrertestamente Anweisungen über die Zuweisung von Geldbeträgen, größtenteils in Mark lübisch, die sowohl an

¹¹¹ Meyer, *Solidarität*, S. 198.

¹¹² Ebd., S. 199f.

¹¹³ Meyer, *Solidarität*, S. 200.

¹¹⁴ Schildhauer, *Alltag*, S. 20.

Kirchen und Klöster in Bergen, Lübeck, Boston und häufig auch anderen Orten hauptsächlich in Niederdeutschland als auch an Privatpersonen oder in die Armenfürsorge fließen sollten. Des Weiteren wurden häufig Anteile an Handelsgesellschaften und der Erlass von Schulden erwähnt. Nichts anderes würde man vom Testament eines Kaufmanns erwarten. Von Interesse ist jedoch auch die Frage nach den Dingen, die keine Erwähnung in den letztwilligen Verfügungen fanden, obwohl sie doch in den meisten Fällen zum Besitz eines spätmittelalterlichen Stadtbürgers gehört haben.¹¹⁵ In kaum einem Bergenfahrer testament finden Möbel, Eß- und Kochgeschirr und anderer Hausrat Erwähnung. Diese wurden vermutlich allgemein als Bestandteile der Immobilien, die ohnehin als Erbgut in die gesetzliche Erbfolge eingingen und keinen testamentarischen Bestimmungen unterworfen waren,¹¹⁶ angesehen und bedurften aus diesem Grund heraus keiner expliziten Nennung im Testament. Doch auch Kleidung und Waffen, die einen gewissen materiellen Wert verkörperten, wurden kaum genannt. Von den 102 in allen drei Untersuchungszeiträumen auftretenden Testatoren erwähnten lediglich Tideman von Bremen Hausrat, eine Schiffskiste und ein *hudevat*,¹¹⁷ Michael von Stenvorde ein *hudevat*, eine Schiffskiste und Waffen,¹¹⁸ Gerd Westhof eine silberne Schale, einen silbernen Gürtel und ein Bett mit Zubehör,¹¹⁹ Hinrik Klokman Tafelsilber,¹²⁰ Hinrik Kemenade Tuch und einen guten *vinnenpels*,¹²¹ Israhel Ruschman einen goldenen Ring¹²² und Hermen Slepchow Laken, Leinwand und Handelsgut.¹²³ In einigen weiteren Testamenten werden Laken und Schuhe an Arme vermacht, die aber sicher nicht aus dem Besitz des Erblassers stammten, sondern von dessen hinter-

¹¹⁵ Vgl. Jaritz, Gerhard, Die realienkundliche Aussage der sogenannten „Wiener Testamentsbücher“, in: Das Leben in der Stadt des Spätmittelalters. Internationaler Kongress Krems an der Donau 20. bis 23. September 1976 (= Veröffentlichungen des Instituts für Mittelalterliche Realienkunde Österreichs, Nr. 2), Wien 1980, S. 171-190.

¹¹⁶ Ebel, Wilhelm, Erbe, Erbgut und wohlgewonnen Gut im lübischen Recht, in: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanische Abteilung, Band 97 (1980), S. 4-37, 42; Brandt, Bürgertestamente, S. 23f. Zudem könnte auch Hausrat zum Familienbesitz oder dem Vermögen der Frau gehört haben, was eine Erklärung für das Fehlen solcher Gegenstände in den Testamenten der Kaufleute wäre.

¹¹⁷ Bruns, Bergenfahrer, S. 15f.

¹¹⁸ Ebd., S. 25.

¹¹⁹ Ebd., S. 33.

¹²⁰ Ebd., S. 82.

¹²¹ Ebd., S. 91-94.

¹²² Ebd., S. 94f.

¹²³ Ebd., S. 130f.

lassenem Vermögen gekauft werden sollten. Es wäre nun überstürzt, aus dem Fehlen von Mobilien in den meisten der Bergenfahrertestamente auf eine allgemein schlechte materielle Situation der Lübecker Bergenfahrer zu schließen. Dieser Annahme widersprechen bereits die häufig verhältnismäßig hohen Geldwerte, die von den Bergenfahrern in ihren Verfügungen genannt wurden. Wie Gerhard Jaritz für Wien zeigen konnte, waren es gerade die Vertreter der wohlhabenderen kaufmännischen Oberschicht, die in ihren Testamenten Kleidungsstücke unerwähnt ließen.¹²⁴ Lediglich wertvolle Repräsentationskleidung wurde in diesen Kreisen als im Testament erwähnenswert erachtet,¹²⁵ während ärmere Testatoren auch einen einfachen grauen Rock unter dem zu vererbenden Gut auflisteten.¹²⁶ Da sich die Mehrzahl der Bergenfahrer auf die Nennung von Geldbeträgen, Geschäftsanteilen und teilweise Schulden und Immobilien beschränkte, können wir durchaus schlussfolgern, dass sie die übrigen meist unter „Rest des Vermögens“ verbuchten Mobilien, die sich in ihrem Besitz befanden, als weniger nennenswert, da der alltäglichen Nutzung zuzuschreiben, betrachteten. Sie unterlagen der gesetzlichen Erbfolge. Dieses Verhaltensmuster deutet auf eine materiell recht sichere Stellung der Lübecker Bergenfahrer hin.

Für die netzwerktheoretische Auswertung der Testamente der Bergenfahrer wurden zunächst alle aus den Testamenten selbst sowie aus anderen Quellen ermittelbaren Vormünder mit den jeweiligen Testatoren in Beziehung gesetzt. Die große Anzahl an Erblassern und Testamentvollstreckern, die für die beiden ersten Referenzzeiträume ermittelt werden konnte, machte diese Bestandsaufnahme nötig. Erst in einem zweiten Schritt wurde dann das vollständige Beziehungsgeflecht auf die eigentlich ersichtlichen Netzwerke reduziert, indem alle Einfachbindungen so weit entfernt wurden, bis nur noch Personen mit mindestens zwei über die Einsetzung von *vormund-eren* in den Testamenten nachweisbaren Beziehungen in der Darstellung enthalten blieben.¹²⁷ Die eingesetzten Pfeile geben jeweils an, welcher Testator wen als Testamentvollstrecker einsetzte. Die aktive Handlung des Auswählens eines Vormunds gibt Auskunft darüber, wem ein Erblasser genug Vertrauen entgegenbrachte, um ihm diese wichtige Aufgabe zu übertragen. Über die Einbindung des einzelnen Kaufmanns in das Netz der Vormunds-

¹²⁴ Jaritz, Testamentbücher, S. 178.

¹²⁵ Jaritz, Gerhard, Seelenheil und Sachkultur. Gedanken zur Beziehung Mensch – Objekt im späten Mittelalter, in: Europäische Sachkultur des Mittelalters (= Veröffentlichungen des Instituts für Mittelalterliche Realienkunde Österreichs, Bd. 4), Wien 1980, S. 70.

¹²⁶ Jaritz, Testamentbücher, S. 177.

¹²⁷ Vgl. Definition in Abschnitt 2.2.3.

beziehungen lassen sich zudem Aussagen über seine Position im sozialen Gefüge der Lübecker Bergenfahrschaft treffen.

Das Geflecht der Testamentsvormundsbeziehungen für den Zeitraum zwischen 1360 und 1400 weist einen recht dichten Kern auf. Eine Darstellung des gesamten Beziehungsgeflechts liegt der Arbeit nicht bei. In Abbildung 4.8 wird das Beziehungsgeflecht auf die Beziehungen reduziert, die in ein Netzwerk einfließen. Ein Großteil der Akteure kann im Testamentszusammenhang Verbindungen zu mehr als nur einem anderen Teil des Geflechts aufweisen und ist deshalb Bestandteil des Netzwerks. Eine recht große Anzahl loser Einzelbindungen ohne weitere Anbindung, die in Abbildung 4.8 nicht abgebildet sind, geht auf Beziehungen verhältnismäßig weniger Kaufleute zurück. Herausragend ist hier Hinrik Buxtehude (b), der gleich acht solcher Verbindungen zu *vormunderen* ohne weitere Anknüpfung an ein weiteres Bergenfahrertestament auf sich vereinen konnte. Dies kann gut anhand der Eintragungen im prosopographischen Anhang nachvollzogen werden. Auffällig ist in seinem Fall zudem, dass keiner seiner insgesamt zehn Testamentvollstrecker selbst als Bergenfahrer nachweisbar ist, ein Umstand, der deren fehlende Verbindungen zu anderen Akteuren des Geflechts zu erklären hilft. Vier Bergenfahrer, für die aus dieser Phase Testamente vorliegen, wurden weder von anderen Bergenfahrern als *vormundere* eingesetzt, noch konnten deren Testamentvollstrecker im Zusammenhang mit einem anderen Bergenfahrertestament nachgewiesen werden. Es handelt sich hierbei um Hans Stuve, Hinrik Melebeke, Johannes Grove¹²⁸ und Gobelinus Schonek. Sie stehen außerhalb des Netzwerkes. Insgesamt wurden in den Bergenfahrertestamenten dieser Periode 252 Testamentvollstrecker eingesetzt. Mehrfachnennungen sind hierbei mitgerechnet, da jede neue Einsetzung eines Vormunds eine für das einzelne Testament bedeutende Handlung war, die unabhängig von der Häufigkeit der Vormundschaften eines einzelnen Kaufmanns betrachtet werden muss. In den meisten Testamenten lag die Anzahl der *vormundere* bei drei bis fünf. Die größte Anzahl betrug sieben.¹²⁹ Lediglich Johannes Wetter begnügte sich mit zwei Testamentvollstreckern. Bei den eingesetzten Testamentvormündern handelte es

¹²⁸ Johannes Grove tritt allerdings 1413 im Testament des Brun Sprenger als Vormund in Erscheinung, vgl. Bruns, Bergenfahrer, S. 47.

¹²⁹ In den Testamenten von: Johannes Steding (21.10.1369), Hinrik Buxtehude (b) (17.12.1375), Bertold Holthusen (20.4.1378), Amelius Luchow (3.11.1380), Ludeke Dinning (10.4.1387).

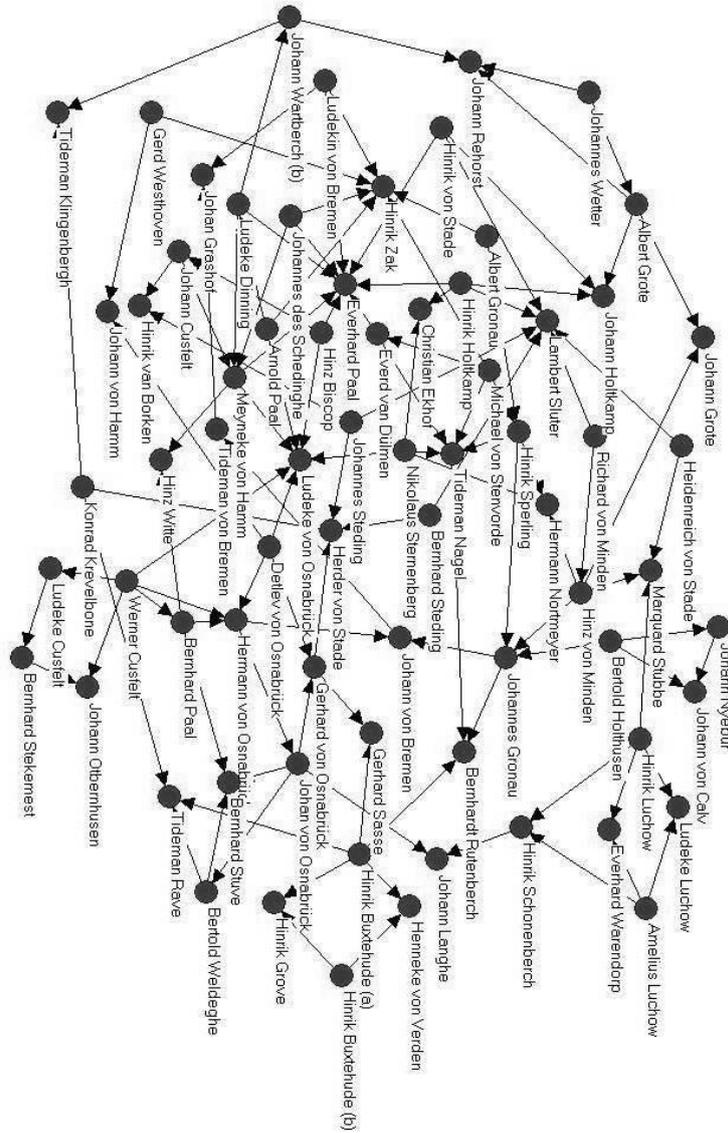


Abb. 4.8: Das Netz der Testamentvormundschaften in Lübecker Bergenfahrttestamenten 1360-1400.

sich in 150 Fällen um Bergenfahrer. Dies entspricht einer Quote von 59,5 Prozent. 102 und somit 40,5% der Einsetzungen betrafen Kaufleute, für die ein Engagement im Bergenhandel nicht nachgewiesen werden konnte. Es ist zu beachten, dass es sich um Minimalzahlen für die eingesetzten Bergenfahrer handelt, deren Anzahl sich bei besserer Quellenlage und einer möglichen Bestätigung weiterer Kaufleute als Bergenfahrer noch erhöhen könnte.

Nach der Reduktion des Geflechts auf alle aus netzwerktheoretischer Sicht relevanten Verbindungen bleibt immer noch ein Netz mit 69 Akteuren bestehen. Everhard Paal, Hinrik Zak, Lambert Sluter und Ludeke von Osnabrück stechen in diesem Netzwerk als zentrale Figuren heraus. Sie wurden jeweils von sechs anderen Bergenfahrern als Testamentvollstrecker gewählt, Paal sogar acht Mal. Sie genossen offenbar ebenso wie der nicht als Bergenfahrer nachweisbare Tideman Nagel, der von vier verschiedenen Personen als Testamentvollstrecker gewählt wurde, großes Vertrauen bei den Lübecker Bergenfahrern dieser Zeit. Die Familien von Osnabrück und Paal sind stark im Zentrum des Netzwerkes vertreten. Die meisten Akteure im Netz weisen zwei oder drei Verbindungen zu anderen in Bergenfahrertestamenten dieser Zeit auftauchenden Personen auf. Die Streuung der Kontakte ist aber so groß, dass mit Ausnahme von Werner Cusfelt, Hinrik Buxtehude (a) und Bertold Holthusen keiner der 66 anderen Kaufleute eine Position einnimmt, deren Wegfall andere Akteure vom Netzwerk abschneiden würde.

Ebenso wie das Beziehungsgeflecht der Testamentvollstrecker in der ersten Phase weist auch jenes im Zeitraum zwischen 1440 und 1470 einen verhältnismäßig dichten Kern auf, der von einer Zone eher geringerer Beziehungsdichte umgeben ist. Wie für Phase I wird auch in Abbild 4.9 nicht das gesamte Beziehungsgeflecht, sondern aus Übersichtlichkeitsgründen nur das eigentliche Netzwerk dargestellt. Wesentlich mehr Kaufleute als in der vorhergehenden Untersuchungsperiode zeichnen für einfache Verbindungen verantwortlich und finden sich deshalb nicht in Abbild 4.9. In den meisten Fällen handelt es sich hierbei aber nur um ein oder zwei und damit nur einen Teil der jeweils gewählten Vormünder. Lediglich für Hinrik Kemenade und seine Testamentvollstrecker konnte keinerlei Anbindung an das Beziehungsgeflecht ermittelt werden.¹³⁰ In den in dieser Phase niedergeschriebenen Testamenten wurden insgesamt 227 Testamentvollstrecker benannt. Auch hier betrug deren Anzahl meist zwischen drei und fünf pro Testament, wobei in den allermeisten Testamenten vier Vormünder benannt

¹³⁰ Vgl. den Eintrag im Prosopographischen Anhang.

wurden. Die absolut größte Zahl waren sechs *vormundere*,¹³¹ vier Bergenfahrer setzten jeweils nur zwei Testamentvollstrecker ein.¹³² Von den 227 eingesetzten *vormunderen* handelte es sich im zweiten Untersuchungszeitraum bei 131, also 57,7 %, um Bergenfahrer. In 96 Fällen konnten die Betroffenen nicht als Akteure auf dem Markt in der norwegischen Stadt nachgewiesen werden. Dies entspricht 42,3 % aller als Testamentvollstrecker gewählten Personen. Wie bereits in Periode I ist auch hier zu beachten, dass es sich beim Anteil der Bergenfahrer um eine Minimumzahl handelt. Nach Wegnahme aller Akteure mit dem Beziehungswert 1, also nur einer Verbindung zu einem weiteren Glied des Geflechts, bleibt eine Gesamtzahl von 74 Personen übrig, aus der sich das nachweisbare Netzwerk aus Testamentbeziehungen für die Zeit zwischen 1440 und 1470 zusammensetzt. Star dieses Netzwerkes ist Brun Struwe, der von insgesamt zehn andern Bergenfahrern als Testamentsvollstrecker gewählt wurde und in seinem Testament selbst vier *vormundere* für den Fall seines Todes ernannte. Struwe war nicht nur Ältermann des Kontors in Bergen 1452,¹³³ sondern auch seit 1451 Vorstand der Leichnamsbruderschaft zur Burg¹³⁴ und seit spätestens 1459 Mitglied der Marienbruderschaft der Stadt Lübeck.¹³⁵ Ein solch bedeutender Kaufmann mit Verbindungen weit über die Bergenfahrerkompanie Lübecks hinaus wurde gern als besonders vertrauenswürdige Persönlichkeit mit der Aufgabe eines Testamentvollstreckers bedacht. Auch für Herman Robeke, der zwischen 1417 und 1448 als Werkmeister in St. Marien fungierte, lässt sich bereits aus seinem Amt heraus erklären, weshalb er von mehreren andern Bergenfahrern als Vormund gewählt wurde. Schwieriger ist es bei Hans Lange, der von immerhin sechs Bergenfahrern mit dieser Aufgabe betraut wurde. Selbst ist er nicht im Bergenhandel nachweisbar, und neben den Nennungen in den sechs Testamenten ist ein Hans Lange aus anderen Quellen als preußischer Vogt auf Schonen,¹³⁶ Bevollmächtigter Danzigs zum Empfang von Geldern der Stadt Brielle in Brügge 1444¹³⁷ und als Vater der Metke, die 1467 von Hinrik Moller in Lübeck 100 mk. lub. empfangen

¹³¹ In den Testamenten von: Hans van der Molen (a) (4.8.1447), Hinrik Klokman (30.4.1449).

¹³² Gerd Gryse (31.10.1442), Hans Wittersen (2.10.1450), Hans Boekholt (22.7.1464), Mathias Viit van Gladbeke (14.8.1466).

¹³³ HUB VIII, Nr. 125.

¹³⁴ UBSL IX, Nr. 68.

¹³⁵ UBSL IX, Nr. 618.

¹³⁶ Jahnke, Carsten, Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert) (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. XLIX), Köln/Weimar/Wien 2000, S. 406.

¹³⁷ Seifert, Kompagnons, S. 343.

hat,¹³⁸ bekannt. Ob es sich hierbei um ein und dieselbe Person handelte, konnte nicht festgestellt werden. Weitere Kaufleute, die mehrfach als Vormünder gewählt wurden, waren Klaus Parkentin, Lambert Wytinghoff, Hinrik Moller, Gerd Vrille, Brand Hogefelt und Tile Middeldorp. Im Gegensatz zur ersten Phase ist in Periode II keine so enge Konzentration auf einen kleinen Kreis von Kaufleuten erkennbar, auch wenn Brun Struwe eine besonders starke Stellung im Netz der Testamentvollstrecker innehatte. Wesentlich mehr Kaufleute als im ersten Referenzzeitraum weisen vier und mehr Bindungen zu anderen Akteuren des Netzwerks auf. Lediglich Hinrik Klokman besitzt eine so wichtige Position, dass sein Wegfall zwei andere Akteure vom Netzwerk abschneiden würde.

Für die Zeit von 1490 bis 1510 sind deutlich weniger Angaben über Testatoren aus den Reihen der Lübecker Bergenfahrer überliefert. Bruns edierte für diesen Zeitraum nur sieben Testamente, die er einwandfrei Kaufleuten mit einem Engagement im Bergenhandel zuordnen konnte. Hinzu kommen vier Testamente, die aus dem Lübecker Niederstadtbuch erschlossen werden konnten. Trotz der geringen Anzahl auswertbarer Testamente aus diesem Referenzzeitraum soll das Beziehungsgeflecht, das sich aus deren Auswertung ergibt, in Abbildung 4.10 wiedergegeben werden. Insgesamt sind in den elf Testamenten dieses Zeitraums 42 Testamentvollstrecker ernannt worden. In den einzelnen letztwilligen Verfügungen betrug deren Zahl jeweils zwischen drei und fünf. 25 der Vormünder konnten als Bergenfahrer nachgewiesen werden, was einer Quote von 59,5% entspricht. In 17, also 40,7%, der Fälle konnte kein Nachweis einer Anbindung des Vormunds an den Bergenhandel erbracht werden. Eine weitere Besprechung des Aufbaus des Beziehungsgeflechts bietet sich für die letzte Untersuchungsperiode aus den genannten Gründen nicht an. Bemerkenswert ist allerdings, dass selbst die geringe Datenbasis ein gleiches Verhältnis zwischen nachgewiesenen Bergenfahrern und sonstigen Personen unter den Testamentvollstreckern erbrachte.

Die Beziehungsgeflechte aus Testamentvollstreckerernennungen aus den ersten beiden Untersuchungszeiträumen, die auf der Basis vergleichbarer Datenmengen erstellt wurden, präsentieren sich in ihrer Grundstruktur ähnlich. Einem recht dicht vernetzten Kerngebiet stehen eher losere Verbindungen an den Rändern des Geflechts gegenüber, die häufig in nicht mehr mit anderen Akteuren verbundenen Teilnehmern enden. Einzelverbindungen gehen in Phase I stärker als im zweiten Referenzzeitraum nur von einigen

¹³⁸ AHL, NStB. 1467 Pasche.

wenigen Akteuren aus. Nach Wegnahme aller solcher Bindungen bleibt für beide Perioden ein Netzwerk stehen, das weiträumige Verzweigungen und nur wenige Akteure in kritischen Positionen, bei deren Wegfall ein Teil des Netzwerks abgeschnitten würde, beinhaltet. Das Netzwerk des Zeitraums 1440-1470 ist dabei dichter und durch die größere Anzahl an Kaufleuten, die im Zusammenhang mit Bergenfahrertestamenten vier und mehr Bindungen zu anderen Personen aufweisen, wesentlich stabiler. In Phase I ist das Netz dagegen deutlich stärker auf einige zentrale Figuren ausgerichtet. Dies kann dahingehend interpretiert werden, dass den Bergenfahrern in Periode II offenbar potentiell mehr Personen aus ihrer Mitte zur Verfügung standen, die gleichwertig als Testamentvollstrecker eingesetzt werden konnten. Es wurde, so scheint es, nicht mehr so stark wie im ersten Untersuchungszeitraum als notwendig erachtet, eine der wenigen herausragenden Personen unter den Bergenfahrern als Vormund zu gewinnen. Möglicherweise gab es auch diese Zentralfiguren, wie sie offenbar Everhard Paal, Ludeke von Osnabrück und Hinrik Zak für Referenzzeitraum I darstellten, in Phase II nicht mehr. Ein Zeichen dafür, dass sich Vertrauensverhältnisse innerhalb der Bergenfahrerschaft in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts verändert haben, ist die Tatsache, dass in den zwischen 1440 und 1470 begebenen Testamenten weniger namensgleiche enge Verwandte als Vormünder eingesetzt wurden, als am Ende des 14. Jahrhunderts. Wie bereits oben erwähnt, ist es deutlich schwieriger, entferntere Verwandtschaften aufzudecken, doch scheint zumindest die enge Familienzugehörigkeit im zweiten Referenzzeitraum ein schwächerer Faktor bei der Wahl des geeigneten Testamentvollstreckers gewesen zu sein, als dies in der Zeit zwischen 1360 und 1400 der Fall war. Hier sind deutliche Parallelen zur Wahl der Partner im Gesellschaftshandel der Kaufleute (vgl. Kap. 4.1.1) und damit generell eine Tendenz des Bedeutungsverlusts des Vertrauens allein aufgrund von Blutsverwandtschaft im Laufe des Spätmittelalters zu erkennen.

Für alle drei untersuchten Referenzzeiträume konnte nachgewiesen werden, dass die Bergenfahrer bei der Wahl ihrer Vormünder keinesfalls nur auf ihre eigenen Fahrtrichtungsgenossen zurückgreifen mussten. 40% aller gewählten Vormünder konnten dem Bergenhandel nicht zugeordnet werden, wobei deren Anteil in den einzelnen Zeiträumen nahezu unverändert blieb. Geht man davon aus, dass dies nicht allein der Unvollständigkeit der Quellen geschuldet ist, dann kann man voraussetzen, dass die Bergenfahrer sehr gut in das soziale Gefüge Lübecks eingebunden waren und die Möglichkeit hatten, für eine so wichtige Angelegenheit wie die Überwachung der Durchsetzung ihrer Testamentsanweisungen vielfältige Kontakte zu aktivieren.

Selbst wurden auch viele von ihnen von Nichtbergenfahrern als Testamentvollstrecker eingesetzt, was ein Zeichen dafür ist, dass sie in der Kaufmannschaft der Travestadt einen guten Ruf genossen.

b) Bürgschaften und Zeugenschaft

Bürgschaften wurden bereits bei den wirtschaftlichen Kontakten der Bergenfahrer angesprochen. Da es sich dabei aber um rechtliche Beziehungen handelt, die ein besonderes Vertrauensverhältnis voraussetzen, das meist den rein wirtschaftlichen Rahmen überschreitet, sollen sie an dieser Stelle noch einmal erwähnt werden. Ein Bürge muss besonderes Vertrauen in die Fähigkeit und den Willen des Schuldners, für den er im Ernstfall eintreten muss, haben, seine Schulden zu begleichen. Dies setzt voraus, dass der Bürge sowohl über die persönlichen Qualitäten des Schuldners als auch über dessen wirtschaftliche Lage und längerfristigen Aktivitäten recht gut informiert war, soweit ihm keine Sicherheiten für seine Bürgschaft gestellt wurden. Man kann also davon ausgehen, dass in den meisten Fällen einer Bürgschaft eine längere Beziehung zwischen Bürge und Schuldner vorausgegangen war, in deren Verlauf beide so vertraut wurden, dass der Bürge das Risiko einer solchen Handlung abschätzen und für akzeptabel erachten konnte. In gesteigertem Maße gelten diese Erwägungen, wenn beispielsweise ein Inhaftierter freigebürgt wurde. Hier war der Ernstfall bereits eingetreten und es bewies sich direkt, wer wirklich bereit war, an die Unschuld der betroffenen Person zu glauben, beziehungsweise ihr in dieser Situation beizustehen. Auch war es durchaus nicht selbstverständlich, für jemanden in dieser Lage auszusagen, denn dies konnte für den Zeugen zukünftige Nachteile mit sich bringen, insbesondere dadurch, dass er seine Neutralität ablegte.

Bergenfahrer bürgten und zeugten¹³⁹ für andere in sehr unterschiedlichen Angelegenheiten. So vertraten zum Beispiel am 12. Februar 1407 Hans Pape, Hermann von Minden und vier weitere Bergenfahrer 16 Hansekaufleute in Boston, vermutlich waren auch diese Lübecker Bergenfahrer, beim englischen Kanzleigericht als Bürgen gegen die Klage der Einwohner des Ortes Cromer wegen der in Norwegen geschehenen Ermordung von drei Engländern durch Bergenfahrer.¹⁴⁰ Im Jahr 1443 war der Bergenfahrer Hans Smed einer der Bürgen bei der Auslösung mehrerer Personen aus der Haft in Lü-

¹³⁹ Was Bürgschaft und Zeugenschaft betrifft, so waren diese Begriffe im Spätmittelalter noch nicht so voneinander abgegrenzt, wie dies heute der Fall ist.

¹⁴⁰ HUB V, Nr. 756, 757.

beck.¹⁴¹ Am 28. Oktober 1445 verbürgte sich Hinrik Hoveman (a) für Hinrich van Lesten bei dessen Aufnahme als Neubürger in die Travestadt,¹⁴² und 1454 bürgten fünf Lübecker Kaufleute, die nicht im Bergenhandel nachweisbar sind, für Diderik von der Beke, der in der Stadt Lübeck verdächtigt wurde, verbotenes flamisches Gut transportiert zu haben.¹⁴³ Die größten nachweisbaren Gruppen von Zeugen brachten Gerd Ghirink und Hermen Schoteler in ihrem Rechtsstreit zu Beginn der 1460er Jahre auf, der sowohl die Älterleute am Kontor in Bergen als auch die Räte der Städte Lübeck, Deventer, Zwolle und Kampen beschäftigte.¹⁴⁴ Kaufleute aus allen genannten Städten standen beiden Parteien als Bürgen und Zeugen bei. Auch Cord Hurleman konnte bei seinen drei Entlassungen aus der Haft in Lübeck im Jahre 1453¹⁴⁵ insgesamt 22 Bürgen aus Lübeck und anderen Städten aufbringen, darunter einige Bergenfahrer. In wirtschaftlicher Hinsicht finden sich ebenfalls viele Nachweise von Bürgschaften in den Quellen.

So unterschiedlich wie die Zahl der Bürgen und der jeweils zugrunde liegende Anlass der Bürgschaft werden auch die Motive von Bürge und Schuldner gewesen sein, die Bürgschaft einzugehen. Eine enge Beziehung zwischen beiden dürfte aber in jedem Fall vorauszusetzen sein. Dass Bergenfahrer für andere Bergenfahrer dabei häufig als Bürgen nachweisbar sind, liegt insbesondere bei Bürgschaften im Zusammenhang mit Handelsgeschäften in der Natur der Sache, konnten doch Kaufleute, die mit den Gegebenheiten im Bergenhandel vertraut waren, das Risiko und die Redlichkeit des Schuldners am ehesten einschätzen. Auch bei den Bürgschaften zeigt sich schließlich, dass sich die Bergenfahrer durchaus in einer Position befanden, die es ihnen ermöglichte, Bürgen in Lübeck und anderen Städten aufzubringen, die nicht mit dem Bergenhandel in direkter Berührung standen. Die für die Bürgschaft gezogenen Schlüsse sind auch für die Zeugenschaft gültig, soweit der Zeuge eventuell zukünftige Nachteile, z. Bsp. auf geschäftlicher Ebene, die sich aus dem von ihm abgelegten Zeugnis ergeben konnten, in Kauf nahm.

¹⁴¹ UBStL VIII, Nr. 169.

¹⁴² Asmussen, Flandernfahrer, S. 489 Anm. 6.

¹⁴³ AHL, NStB. 1456 Margharete.

¹⁴⁴ Vgl. Angaben zu Ghirink, Gert und Schoteler, Herman im prosopographischen Anhang.

¹⁴⁵ AHL, NStB. 1453 Remiscere, Exaudi, Trinitatis.

4.2.3 Mitgliedschaften in Korporationen, Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften

Eine Möglichkeit, das soziale Beziehungsgeflecht auszubauen, neue Kontakte zu knüpfen und bereits bestehende zu pflegen, bot den Kaufleuten die Mitgliedschaft in Fahrtrichtungskompanien, Bruderschaften und anderen Gemeinschaften, die ein prägendes Moment des städtischen Lebens im Spätmittelalter darstellten.¹⁴⁶ Unterschiedliche Schwerpunkte in der Zielsetzung der einzelnen Gemeinschaften, wie etwa der religiöse und caritative Charakter von Bruderschaften oder die eher auf wirtschaftlich-politischen Einfluss gerichteten berufsständischen Genossenschaften, ließen es für die Kaufleute als sinnvoll erscheinen, eine Mitgliedschaft in mehreren Gemeinschaften anzustreben. Diese Mehrfachmitgliedschaften in verschiedenen Vereinigungen mit ihren teilweise sehr unterschiedlichen Zusammensetzungen hinsichtlich sozialem Status, Beruf und politischem Einfluss der Mitglieder ermöglichten den Aufbau eines großen Netzwerkes, das dem einzelnen Kaufmann ein enormes Potential an Zugriffsmöglichkeiten auf Informationen - die in diesem Rahmen im Spätmittelalter wohl am häufigsten gesuchten Ressourcen - aber auch auf potentielle Geschäftspartner beziehungsweise Finanzquellen bot.

a) Fahrtrichtungskompanien

Die Bergenfahrerkompanie war die wichtigste berufsständige Korporation für die mit dem norwegischen Bergen Handel treibenden Kaufleute. Vereinigungen von im Norwegenhandel aktiven Kaufleuten sind für alle wendischen Seestädte belegt. In Lübeck, Hamburg, Greifswald, Stralsund und Wismar gab es jeweils eine Bergenfahrerkompanie, in Rostock waren die hauptsächlich nach Oslo, aber auch nach Bergen handelnden Kaufleute in der Gemeinschaft der Wikfahrer organisiert.¹⁴⁷ Auch für Amsterdam kann eine Bergenfahrergesellschaft nachgewiesen werden. Möglicherweise spielte in Deventer die St. Olavs-Gilde eine ähnliche Rolle. Große Bedeutung kam den Bergenfahrerkompanien als Informationsknotenpunkt zu. Die in ihnen

¹⁴⁶ Vgl. Schulze, Verfassung, S. 184-199.

¹⁴⁷ Brück, Thomas, Korporationen der Bergenfahrer in den wendischen Städten unter besonderer Berücksichtigung Stralsunds, in: Jörn, Nils/Kattinger, Detlef/Wernicke, Horst (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, Neue Folge, Band XLVIII), Köln, Weimar, Wien 1999, S. 135-163.

versammelten am Handel mit Norwegen beteiligten Kaufleute hatten zum Teil Zugriff auf unterschiedliche Informationen, die für den Handel mit Bergen von Interesse sein konnten. Das regelmäßige Treffen der Bergenfahrer im Schütting in den Wintermonaten bot eine Plattform für regen Informationsaustausch. So war es allen den Schütting aufsuchenden Kaufleuten möglich, verhältnismäßig zeitnah Informationen politischer und wirtschaftlicher Natur zu erhalten und ihre nächstjährige Handelsstrategie im Bedarfsfall an den daraus resultierenden Schlussfolgerungen zu orientieren. Was Stefan Selzer für Trinkstuben allgemein postulierte, kann auch auf die Schüttinge der Bergenfahrerkompanien übertragen werden: Die Zeit, die man in ihnen verbrachte, war „eine Investition in soziale, politische und wirtschaftliche Informationen.“¹⁴⁸ Als Orte, an denen die mündliche Kommunikationsflut der mittelalterlichen Stadtgesellschaft kanalisiert wurden, waren sie von enormer Bedeutung für alle Kaufleute, die ihr Wissen über Preisentwicklungen, Angebot und Nachfrage in bestimmten Märkten, andere wirtschaftliche Veränderungen, politische Geschehnisse und nicht zuletzt Fakten und Gerüchte über andere Personen, die als potentielle Geschäftspartner in Frage kamen, auf dem aktuellen Stand halten mussten, wenn sie erfolgreich Handel treiben wollten. Doch auch die Suche nach Geselligkeit war ein wichtiges Motiv für die Kaufleute, den Bergenfahrerschütting aufzusuchen. An den langen Winterabenden wurden nicht nur politische und wirtschaftliche Arrangements beraten, der soziale Treffpunkt Schütting dürfte ebenso gern wegen seiner der Langeweile vorbeugenden geselligen Angebote wie Essen und Trinken, musikalischer Unterhaltung und Spielen aufgesucht worden sein.¹⁴⁹ Im Fokus der folgenden Betrachtungen soll vor allem die Lübecker Bergenfahrergesellschaft stehen.

Durch die zunehmend hierarchische Organisation mit der Wahl von Älterleuten, die für die Lübecker Bergenfahrerkompanie erstmals um 1400 nachgewiesen werden können,¹⁵⁰ den Erlass eigener Statuten und den Er-

¹⁴⁸ Selzer, Stefan, Trinkstuben als Orte der Kommunikation, in: Fouquet, Gerhard/Steinbrink, Matthias/Zeilinger, Gabriel, Geschlechtergesellschaften, Zunft-Trinkstuben und Bruderschaften in spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Städten (=Stadt in der Geschichte, Bd. 30), Ostfildern 2003, S. 76.

¹⁴⁹ Zum Schütting der Bergenfahrer in Lübeck: Fouquet, Gerhard, Die Finanzen der Bergenfahrer in Lübeck – das Schüttingsrechnungsbuch (1469-1530), in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 140-162.

¹⁵⁰ AHL, Bgf., Nr. 92; vermutlich hat es aber bereits vorher Älterleute der Kompanie gegeben.

werb kompanieeigener Gebäude schufen die Kaufleute in den Fahrtrichtungsgenossenschaften Gemeinschaften, die sowohl die innere Bindung der Mitglieder als Teile einer besonderen Gruppe untereinander stärkten als auch von der Außenwelt als solche wahrgenommen wurden.¹⁵¹ Die Lage des Gebäudes in der Stadt dokumentierte dabei den Anspruch der jeweiligen Gruppe auf Rang und Würde innerhalb der Stadtgemeinde.¹⁵² Mit Blick auf die Lübecker Bergenfahrer, deren erste Schüttinge in der Beckergrube und der Mengstraße, also besseren Wohnlagen mit großer Nähe zum Rathaus und St. Marien lagen, wird deutlich, welchen Anspruch diese Fahrtrichtungskompanie auch im Rahmen des innerstädtischen sozialen und politischen Gefüges erhob. Eine Mitgliedschaft in der Bergenfahrerkompanie war mit einem gewissen Prestige verbunden.

Neben den vielen Kontakten und dem Zugang zu wichtigen Informationen, die dem einzelnen Kaufmann durch das regelmäßige Aufsuchen des Bergenfahrerschüttings ermöglicht wurden, fungierte die Kompanie zudem auch als Bindeglied zwischen dem Kontor in Bergen und den in Lübeck ansässigen Kaufleuten mit Handelsinteressen in der norwegischen Stadt. Die Älterleute und Sekretäre des Kontors informierten die Bergenfahrerkompanie in Lübeck regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.¹⁵³ In wichtigen Fragen wurden die Bergenfahrer in Lübeck um Rat oder Einflussnahme auf den Rat der Stadt Lübeck, die Tagfahrten der Hansestädte oder den dänisch-norwegischen König gebeten. Auch die Berufung des Sekretärs des Kontors wurde durch das Bergenfahrerkollegium in Lübeck vorgenommen.¹⁵⁴ Auf diese Weise sicherten sich die in der Travestadt ansässigen Fernhändler Einfluss am Kontor, wodurch ihre Anwesenheit auf Bryggen zur Aufrechterhaltung von für den eigenen Handel notwendiger Ruhe und Ordnung nicht zwingend notwendig wurde. Gleichzeitig waren auch die sich in Bergen aufhaltenden Kaufleute, Handelsverwalter, Assistenten und Jungen an das Beziehungsgeflecht der Bergenfahrerkompanie in Lübeck zumindest indirekt angebunden. In der Mitte des 15. Jahrhunderts verstärkte die Lübecker Bergenfahrerkompanie die Kontrolle des Handels der Kaufleute mit

¹⁵¹ Wernicke, Fahrtrichtungsgenossenschaften, S. 124.

¹⁵² Dazu in anderem Zusammenhang: Simon-Muscheid, Katharina, Zunft-Trinkstuben und Bruderschaften: „Soziale Orte“ und Beziehungsnetze im spätmittelalterlichen Basel, in: Fouquet, Gerhard/Steinbrink, Matthias/Zeilinger, Gabriel, Geschlechtergesellschaften, Zunft-Trinkstuben und Bruderschaften in spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Städten (=Stadt in der Geschichte, Bd. 30), Ostfildern 2003, S. 153.

¹⁵³ Für den Untersuchungszeitraum: AHL, Bgf., Nr. 864-870.

¹⁵⁴ Bruns, Sekretäre, S. 12.

Bergen. Frachtherren, die sowohl für das Chartern geeigneter Schiffe für die Bergenfahrerflotte nach Bergen verantwortlich waren, als auch das Verladen der nach Norwegen zu sendenden Waren überwachten,¹⁵⁵ sollten einen ordnungsgemäßen Handel der Bergenfahrer mit dem Kontor gewährleisten. Die anderen wendischen Hansestädte konnten sich mehr oder weniger erfolgreich dem Versuch einer Ausdehnung der Lübecker Kontrollen auch auf ihre Bergenfahrer widersetzen, doch das Grundprinzip schärferer Überwachung des einzelnen Kaufmanns durch die Lübecker Bergenfahrerkompanie blieb auch in der Folgezeit gültig.

Eine weitere wichtige Funktion der Bergenfahrerkompanie war die Kontaktpflege zum Rat der Stadt.¹⁵⁶ Insbesondere an der Skandinavienpolitik und Fragen des Kontors in Bergen mussten die Lübecker Bergenfahrer Interesse haben. Über die Älterleute der Kompanie, die als Vertreter der Gemeinschaft aller im Bergenhandel engagierter Kaufleute auftraten, war es leichter, sich Gehör beim Rat der Stadt zu verschaffen, als dies jedem einzelnen Kaufmann allein möglich gewesen wäre. Zwischen 1351 und 1511 gehörte in ununterbrochener Folge mindestens ein Mitglied der Bergenfahrerkompanie auch dem Rat der Stadt Lübeck an,¹⁵⁷ wodurch eine Wahrnehmung der Interessen der Bergenfahrer in der Travestadt, die auf den Zusammenkünften im Schütting diskutiert und formuliert wurden, gesichert gewesen sein dürfte.

Als letzte Funktion der Lübecker Bergenfahrerkompanie soll der Austausch von Informationen mit den Bergenfahrergemeinschaften der anderen Hansestädte erwähnt werden. Die Mehrzahl der überlieferten Dokumente zum Schriftverkehr zwischen den Bergenfahrerkompanien der einzelnen Städte, allen voran Lübeck, stammt zwar aus dem 16. und 17. Jahrhundert,¹⁵⁸ doch besteht kein Grund zu der Annahme, dass solche Informationen nicht auch bereits im 15. Jahrhundert geflossen sind. Da Lübeck die Hauptanlaufstelle für Mitteilungen aus Bergen war, ist es nur konsequent, eine Weiterleitung wichtiger Nachrichten aus der Travestadt an die Bergenfahrer der anderen Städte und auch einen entsprechenden Informationsrückfluss zum Knotenpunkt Lübeck zu vermuten.

¹⁵⁵ Bruns, Friedrich, Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer. herausgegeben von Ahasver von Brandt (=HMS, Nr. 17), Bergen 1953.

¹⁵⁶ Zum Untersuchungszeitraum u.a.: AHL, Bgf., Nr. 251, darüber hinaus: AHL, Bgf., Nr. 252-263.

¹⁵⁷ Vgl. Abb. 4.12, Kap. 4.2.4., sowie: Anhang, Abbildung 1.

¹⁵⁸ AHL, Bgf., Nr. 264-437.

Die Bergenfahrerkompanie in Lübeck erfüllte somit verschiedene Aufgaben, die die Netzwerke der Bergenfahrer stützten. Auf der politischen Ebene bündelte sie die Interessen der im Norwegenhandel aktiven Lübecker Kaufleute und stärkte deren Stellung als Gruppe gegenüber dem Lübecker Rat, wirtschaftlich war sie bedeutend als Kontroll- und Ratgeberinstanz für das Kontor in Bergen und als Gatekeeper für wichtige Informationen, die aus Bergen an die Bergenfahrerkompanien der anderen Städte weitergeleitet werden mussten. Die Lübecker Bergenfahrerkompanie griff sogar direkt in den Handel ein, indem nach 1455 von Lübeck aus nur noch von den Frachtherren der Kompanie angeheuerte Schiffer zum Warentransport nach Bergen zugelassen waren und diese auch die Verfrachtung kontrollierten. Auf individuellem Niveau bot die Gesellschaft ihren Mitgliedern die Möglichkeit, soziale und wirtschaftliche Kontakte zu anderen Bergenfahrern zu knüpfen, wichtige politische und wirtschaftliche Informationen für die zukünftige Ausrichtung des eigenen Handels zu gewinnen, Nachrichten über den Leumund potentieller Geschäftspartner zu erhalten und sowohl durch den Repräsentationswert der zur Gemeinschaft gehörenden Gebäude und Gerätschaften als auch durch das eigene Auftreten im Rahmen der Kompanie eigenen Wohlstand zu demonstrieren. Das häufige Treffen im Schütting und das gemeinsame Interesse aller Mitglieder am Bergenhandel halfen, eine Gruppenidentität zu schaffen, die das Eingehen engerer wirtschaftlicher und sozialer Beziehungen zwischen den Bergenfahrern erleichtert hat.

Wir müssen allerdings beachten, dass nicht alle Kaufleute, die mit dem norwegischen Bergen in wirtschaftlichem Kontakt standen, auch tatsächlich Mitglied der Bergenfahrergesellschaft waren und deren Schütting regelmäßig frequentierten. Bei manchen Lübecker Fernhändlern machte der Bergenhandel nur einen sehr kleinen Teil des Gesamtgeschäfts aus, so dass es wahrscheinlich ist, dass sich diese für sie interessanteren Kompanien wie etwa der Schonenfahrer- oder Nowgorodfahrerkompanie zuwandten. Da keine Mitgliedslisten für die Bergenfahrerkompanie des Spätmittelalters erhalten sind, kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden, welche Bergenfahrer nicht in die Korporation involviert waren. Ziehen wir aber die Höhe der jährlichen Ausgaben für den Bergenfahrerschütting¹⁵⁹ und die Größe des Gebäudes, in dem sich die Mitglieder der Kompanie im Winter regelmäßig versammelten, in Betracht, so liegt die Schlussfolgerung nahe, dass ein Großteil der am Bergenhandel interessierten Lübecker Kaufleute tatsächlich auch Mitglied in der Bergenfahrerkompanie gewesen ist. Dennoch

¹⁵⁹ Fouquet, Finanzen, S. 148.

werden einige Bergenfahrer von dem in der Kompanie geknüpften Kontaktnetz nicht oder nur sehr wenig profitiert haben. Für sie, wie auch die in die Bergenfahrerkompanie stärker involvierten Kaufleute, gab es aber weitere Möglichkeiten, soziale Beziehungen in einem organisierten Rahmen zu etablieren und zu pflegen. Auch bei deren Erörterung bleibt der Fokus weiterhin beispielhaft auf Lübeck gerichtet.

b) Religiöse Bruderschaften

Parallel zu den berufsständigen Korporationen gab es im 15. Jahrhundert in Lübeck mehr als 70 religiöse Bruderschaften.¹⁶⁰ Betrachtet man diese Bruderschaften, so ergibt sich, sowohl die Mitgliederzusammensetzung als auch die Ausgestaltung ihrer Statuten betreffend, ein vielgestaltiges Bild von diesem Teil des sozialen Lebens in der Stadt. Manche Bruderschaften rekrutierten ihre Mitglieder vor allem aus einer bestimmten Berufsgruppe, andere waren offener und legten größeren Wert auf die religiösen Zielsetzungen, denen sich die Mitglieder verpflichtet hatten. Sie verknüpften unterschiedliche soziale Gruppen über die verschiedenen Teile der Stadt hinweg miteinander.¹⁶¹ Einige der Bruderschaften waren aber vor allem den wohlhabenderen Gruppen der Lübecker Gesellschaft vorbehalten. Zu diesen gehörten die Heilig Leichnams-Bruderschaft zur Burg, die St. Antonius-Bruderschaft zur Burg und die Leonhards-Bruderschaft zur Burg.¹⁶² Die Mitgliedschaft in einer dieser Bruderschaften bot den Bergenfahrern die Möglichkeit, Kontakte sowohl zu anderen im Bergenhandel engagierten Kaufleuten als auch zu Nichtbergenfahrern aufzubauen, wobei sich hier ein besonderes geschäftliches Potential durch die Vorauswahl von gutsituierten Bürgern bot. Im Gegensatz zu den Fahrtrichtungsgemeinschaften der Kaufleute und den Ämtern der Handwerker waren die Bruderschaften weit unabhängiger und

¹⁶⁰ Zmyslony, Monika, *Bruderschaften in Lübeck bis zur Reformation* (Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 6), Kiel 1977, S. 28-35.

¹⁶¹ Simon-Muscheid, *Zunft-Trinkstuben*, S. 158.

¹⁶² Dünnebeil, Sonja, *Die Lübecker Zirkel-Gesellschaft. Formen der Selbstdarstellung einer städtischen Oberschicht* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 27), Lübeck 1996, S. 154; Jahnke, Carsten, *Gott gebe, dass wir alle selig werden. Verzeichnis der Mitglieder der Lübecker Heilig-Leichnams-, St. Antonius- und St. Leonhards-Bruderschaften zur Burg bis zur Reformation* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Reihe B), im Druck.

unbeeinflusst von der Kontrolle durch den Rat der Stadt.¹⁶³ Im Rahmen der religiösen Feierlichkeiten und der geselligen Zusammenkünfte, den Kosten,¹⁶⁴ konnten soziale und geschäftliche Kontakte zwischen den Mitgliedern der Bruderschaft aufgebaut und gepflegt werden. Die Kaufleute konnten Informationen erhalten, die ihnen bei den Treffen im Bergenfahrer-schütting oder ihren anderen jeweiligen berufsständigen Vereinigungen noch nicht zu Ohren gekommen waren, da hier andere Informationskanäle zusammenliefen. Gleichzeitig trugen sie diese Informationen weiter an genau jene Orte. Somit dienten die Bruderschaften mit ihren regelmäßig, aber nicht täglich stattfindenden Zusammenkünften auch als besondere Informationsknotenpunkte im städtischen Ressourcenverteilungsnetz. Selbst wenn es bei den Zusammenkünften der Bruderschaft zwischen zwei Mitgliedern nicht zum direkten vertieften Kontakt kam, so dürfte bereits das Wissen darum, Mitglieder der gleichen Bruderschaft zu sein, eine wirtschaftliche, soziale oder auch politische Kontaktaufnahme deutlich erleichtert haben. Die gemeinsame Mitgliedschaft konnte in einem solchen Fall positiven Einfluss auf die Beurteilung des Leumunds des Gegenübers haben, gesetzt den Fall natürlich, dass nicht gerade auf den Bruderschaftszusammenkünften negative Informationen über die Zuverlässigkeit eines Mitgliedes verbreitet wurden. Die aus der Mitgliedschaft in der Bruderschaft erwachsenen Verbindungen fügten sich in das Netzwerk eines Kaufmanns ein, verstärkten und komplettierten es. Ihnen konnte eine entscheidende Bedeutung für sein soziales, politisches und wirtschaftliches Fortkommen zukommen.

Diese Aspekte der Mitgliedschaft in einer religiösen Bruderschaft werden neben der Betonung der religiösen Motive wie Heiligenverehrung, Totenmessen und Memoria und des karitativen Charakters vieler Bruderschaften häufig unterbewertet. Sicher war es die Absicht des Einzelnen, etwas für sein Seelenheil zu tun, aber ein anderes wichtiges individuelles Motiv für den Eintritt in eine Bruderschaft dürfte auch die Aussicht auf die Festigung und Ausweitung des persönlichen Beziehungsgeflechts gewesen sein. Dies dürfte

¹⁶³ Rahn, Kerstin, Wirkungsfelder religiöser Bruderschaften in spätmittelalterlichen Städten der sächsischen und wendischen Hanse, in: Jörn, Nils/Kattinger, Detlef/Wernicke, Horst (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, NF, Bd. XLVIII), Köln/Weimar/Wien 1999, S. 174.

¹⁶⁴ V.a. zur Koste der Lübecker St. Antonius-Bruderschaft zur Burg: Jahnke, Carsten, do eten de sustere unde brodere to hope. Die Koste der St. Antonius-Bruderschaft zur Burg in Lübeck. Zur Durchführung mittelalterlicher Feste in der Stadt Lübeck, in: Hammel-Kiesow, Rolf/Hundt, Michael (Hg.), Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, Lübeck 2005, S. 97-111.

eine mindestens ebenso große Rolle gespielt haben wie beispielsweise die durch die Gemeinschaft vorgenommene Armenversorgung, denn vor allem zu dieser hätte der einzelne Kaufmann auch auf einer individuellen Ebene beitragen können. Ein weiterer profaner Grund, in einer Bruderschaft Mitglied zu werden, lag mit Sicherheit in dem Wunsch, den eigenen Reichtum zu demonstrieren. Die regelmäßigen Festlichkeiten boten die Möglichkeit, in einem halböffentlichen Raum Wohlstand zur Schau zu stellen.¹⁶⁵ Ein weiterer Schritt in diese Richtung stellte die Übernahme des Schafferamtes dar, das mit der Abhaltung der Koste im eigenen Haus mit besonderen Kosten verbunden war, gleichzeitig aber auch einen hohen Prestigewert besaß und die Möglichkeit zur individuellen Entfaltung und Präsentation des eigenen Reichtums bot.

Von netzwerktheoretischer Bedeutung ist der religiöse Aspekt der Bruderschaften vor allem in Hinblick auf die Sorge für das Seelenheil der Verstorbenen. Mit der Mitgliedschaft in einer Bruderschaft sicherte sich die einzelne Person eine umfangreiche Sorge für ihre Seele weit über den Tod hinaus. Durch Seelenmessen und das Entzünden von Heiliger-Leichnamlichtern gedachten die Mitglieder der Bruderschaft der verstorbenen Brüder und Schwestern noch lange nach deren Tod. Dies war den Bruderschaften weit besser möglich, als es auf familiärer Basis der Fall gewesen wäre. Selbst das durch ein Unglück bedingte Versterben aller Verwandter oder das nach einigen Generationen In-Vergessen-Geraten des Verstorbenen, was bei einem auf die engere Familie beschränkten Totengedenken das Ende der Seelsorge für den Verstorbenen bedeutet hätte, wurden durch die Aktivitäten der Bruderschaft aufgefangen. Die ständige Neuaufnahme von Mitgliedern sicherte dem Grundgedanken nach das immerwährende Fortbestehen der Bruderschaft und garantierte somit die Sorge für das Seelenheil des Verstorbenen bis zum Jüngsten Gericht. Fiel ein Fürbitter aus, trat ein neues Mitglied an seine Stelle. Zudem war jedes Mitglied für die Seelsorge jedes anderen verstorbenen Mitglieds mit zuständig, wodurch vom netzwerktechnischen Standpunkt aus jeder Akteur im Fürbittennetzwerk mit jedem anderen verknüpft war. Auch wenn die Organisationsform der Bruderschaften praktisch kein Netzwerk darstellte, so kann doch, vom einzelnen Mitglied aus gesehen, in diesem Aspekt der Seelsorge ein Fürbitternetz-

¹⁶⁵ Jahnke, Gott gebe.

werk in seiner reinsten Ausformung mit einer absoluten Dichte von 1,0¹⁶⁶ erkannt werden.

Bei der Untersuchung der Mitgliedschaft von Bergenfahrern in Lübecker religiösen Bruderschaften sollen die Heilig Leichnams-Bruderschaft, die St. Antonius-Bruderschaft und die St. Leonhards-Bruderschaft genauer betrachtet werden. Als Bruderschaften, die vor allem den wohlhabenden Kreisen der Travestadt offen standen, sollten sie eine besondere Anziehungskraft auch auf Bergenfahrer, die im Spätmittelalter wie oben gezeigt zur Oberschicht in der Stadt gehörten, ausgeübt haben. Zudem liegen die Mitgliedsverzeichnisse dieser drei Bruderschaften in edierter Form vor,¹⁶⁷ was im Vergleich zu den vielen anderen Bruderschaften der Stadt eine komplette Auswertung von Mitgliedschaften in ihnen erheblich erleichtert. Für die Zeit vor 1400 kommt dabei nur die Heilig Leichnams-Bruderschaft, deren Gründungsjahr mit 1393 angegeben wird,¹⁶⁸ in Betracht. Die St. Antonius-Bruderschaft, die offiziell 1436 gegründet wurde, und die St. Leonhard-Bruderschaft, deren Errichtung 1458 aus dem Kreise der Antonius-Bruderschaft heraus erfolgte, können erst für die Untersuchung zu den Perioden 1440-1470 und 1490-1510 herangezogen werden.

Von den Kaufleuten, die in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts im Bergenhandel aktiv waren, konnten am Anfang des 15. Jahrhunderts 14 als Mitglieder der Heilig Leichnams-Bruderschaft zur Burg nachgewiesen werden. Sechs von ihnen waren im gleichen Zeitraum auch Ratsherren in der Travestadt. Aus der Zeit zwischen 1440 und 1470 waren 28 Bergenfahrer Mitglied der Heilig Leichnams-Bruderschaft. Für die Zeit von 1490 bis 1510 konnte für 20 im Bergenhandel engagierte Kaufleute eine Mitgliedschaft in dieser Bruderschaft ermittelt werden. In Tabelle 6 im Anhang findet sich eine Aufstellung, die im Einzelnen zeigt, welche Bergenfahrer in welchen der drei Bruderschaften Mitglied waren. In der St. Antonius-Bruderschaft waren aus Phase II 34 Bergenfahrer als Mitglieder registriert. Diese Zahl sank in Phase III auf 13 nachweisbare Bergenfahrer. Für die St. Leonhards-Bruderschaft beträgt die Anzahl der nachweisbaren Mitglieder mit geschäftlicher Betätigung im Bergenhandel sowohl für den zweiten als auch für den

¹⁶⁶ 1,0 ist die rechnerisch größte Dichte, die ein Netzwerk erreichen kann, wenn alle Akteure des Netzes miteinander verknüpft sind. Der Zahlenwert entspricht somit einer Verknüpfungsquote von 100%.

¹⁶⁷ Jahnke, Gott gebe.

¹⁶⁸ Link, Hanna, Die geistlichen Bruderschaften des deutschen Mittelalters, insbesondere die Lübecker Antonius Bruderschaft, in: ZVLGA XX, 1920, S. 181-270.

dritten Untersuchungszeitraum jeweils 12. Der Bergenfahrer Lambert Veltusen war im Jahre 1458 einer ihrer neun Gründer.

Für viele der in diesen Bruderschaften involvierten Bergenfahrer kann eine Mitgliedschaft in zwei oder gar allen drei Bruderschaften nachgewiesen werden. Zwischen 1440 und 1470 waren vier Bergenfahrer sowohl in die Heilig Leichnams-Bruderschaft als auch in die St. Antonius-Bruderschaft eingebunden, fünf waren Mitglied in der St. Antonius- und außerdem der St. Leonhard-Bruderschaft und fünf weitere traten sogar allen drei genannten Bruderschaften bei. Die organisatorische und örtliche Nähe der Bruderschaften, alle drei waren an das Burgkloster angeschlossen, könnten Mehrfachmitgliedschaften befördert haben. Die enge personelle Verknüpfung dieser drei Bruderschaften, die sich auch auf die St. Rochus-Bruderschaft am Dom ausdehnte, kann auch anhand von nicht im Bergenhandel aktiven Kaufleuten nachgewiesen werden.¹⁶⁹ Auch für bergenfahrende Kaufleute aus dem Zeitraum zwischen 1490 und 1510 konnten einige Mehrfachmitgliedschaften ermittelt werden. Vier Bergenfahrer waren Mitglied in der Heilig Leichnams- und daneben in der St. Antonius-Bruderschaft, zwei sowohl in der Heilig Leichnams- als auch der St. Leonhards-Bruderschaft und drei in der St. Antonius- und außerdem der St. Leonhards-Bruderschaft. Vier weitere konnten als Mitglieder in allen drei Bruderschaften nachgewiesen werden. Die Mitgliedschaft in mehreren dieser Bruderschaften ist als ein Zeichen für einen gewissen Wohlstand zu interpretieren. Neben dem Eintrittsgeld waren in allen Bruderschaften jährliche Beiträge zu leisten und im Falle des Todes mussten der Erblasser oder seine Nachkommen finanzielle Beiträge für mehrere Begängnisse entrichten. Die Sorge um das eigene Seelenheil, Repräsentationsanspruch sowie Ausbau und Erhalt eines möglichst großen und nützlichen sozialen Netzwerkes ließen solche Investitionen in den Augen der Kaufleute aber als lohnend erscheinen. Eine noch größere Belastung erwuchs den Kaufleuten, wenn sie das Amt eines Schaffers oder Ältermannes übernahmen. Neben einer größeren Investition an Zeit in diese Position war es bei den Bruderschaften, die in der Regel kein eigenes Gebäude besaßen, Aufgabe des Schaffers, die alljährliche Koste auszurichten.¹⁷⁰ Es ist zudem zu vermuten, dass von Schaffern und Älterleuten erwartet wurde, bei der Sammlung von Geldern für karitative Zwecke mit besonders gutem Beispiel und mit ihrem Amt und Prestige entsprechenden Geldsummen voranzugehen. Nicht wenige Bergenfahrer haben ein solches Amt in

¹⁶⁹ Jahnke, Gott gebe.

¹⁷⁰ Jahnke, Koste, S. 100.

einer oder mehreren der Bruderschaften begleitet. In den 20er Jahren des 15. Jahrhunderts waren drei Bergenfahrer, Johan von Berne 1420, Lambert Ekey 1422 und Wilhelm Ringhoff 1428, Älterleute der Heilig Leichnams-Bruderschaft. Die gleiche Position hatten Hinrik Vront im Jahre 1433, Brun Struwe 1444 und 1445 und Clawes Parkentin 1494 inne. Acht Bergenfahrer aus der Zeit zwischen 1440 und 1470 waren zudem als Schaffer in der Heilig Leichnams-Bruderschaft tätig, drei weitere übernahmen dieses auf ein Jahr begrenzte Amt zwischen 1490 und 1510. Ebenfalls acht Mal waren Bergenfahrer zwischen 1440 und 1470 Schaffer der St. Antonius-Bruderschaft zur Burg. Frederik Kortsack, Diderik von der Beke und Frederik Penningbuttel hatten dabei in verschiedenen Jahren dieses Amt sowohl in der Heilig Leichnams- als auch in der St. Antonius-Bruderschaft inne. Von der Beke war zudem 1472 noch Schaffer der St. Leonhards-Bruderschaft. Fünf der zwischen 1490 und 1510 im Bergengeschäft nachweisbaren Kaufleute wurden Schaffer der St. Antonius-Bruderschaft. Hinrik von Lennepe hat diese Position sowohl in der Antonius- als auch in der Heilig Leichnams-Bruderschaft begleitet. In der St. Leonhards-Bruderschaft, für die insgesamt weniger Bergenfahrer als Mitglieder ermittelt werden konnten, als für die beiden anderen Gemeinschaften, waren nur zwei vor 1470 im Bergenhandel engagierte Kaufleute, nämlich Diderik von der Beke für 1472 und Hans Kok für 1474, als Schaffer zu ermitteln. Für in Phase III aktive Kaufleute traf dies auf Hermen tor Loe 1492, Tymme Holm 1514 und Hans Hening 1519 zu.

Als Bestätigung der Vermutung, dass vor allem für wohlhabende Kaufleute eine Mitgliedschaft in mehreren Bruderschaften in Frage kam, lässt sich die Feststellung sehen, dass ein Großteil der Bergenfahrer, für die Mehrfachmitgliedschaften nachgewiesen werden konnten, in wenigstens einer dieser Bruderschaften das Schafferamt übernahmen. Da für die Ausrichtung der Koste in den eigenen Räumlichkeiten der Besitz eines verhältnismäßig großen Hauses Bedingung für die Annahme dieses Amtes war - im Falle der St. Antonius-Bruderschaft waren immerhin 150 Brüder und Schwestern unterzubringen und zu beköstigen - sind finanzielle Reserven für die Einsetzung in diese Position vorauszusetzen. Sowohl aus dem Zeitraum 1440 bis 1470 als auch für Phase III von 1490 bis 1510 waren über die Hälfte der Bergenfahrer mit Mehrfachmitgliedschaft Ältermann oder Schaffer in mindestens einer der drei Bruderschaften.

Die Mitgliedschaft von Bergenfahrern in den drei genannten Bruderschaften, in die vor allem Angehörige der wohlhabenden Lübecker Familien aufgenommen wurden, bot auch den Bergenfahrern, die nicht Mitglieder

waren, Möglichkeiten, ihr Kontaktnetz auszuweiten. Indirekte Kontakte konnten entstehen, der Zugriff auf das aus der Bruderschaft resultierende Teilnetzwerk der Mitglieder einer solchen Gemeinschaft war zumindest theoretisch möglich. Insofern eröffnete die Einbindung einiger Bergenfahrer in Bruderschaften für alle Mitglieder der Bergenfahrerkompanie potentielle Kontakte mit möglichen Handelspartnern, Geldgebern oder politisch Gleichgesinnten. Auch für die im Bergenhandel aktiven Kaufleute, die nicht in die Bergenfahrerkompanie eingetreten waren, da ihr Handelsschwerpunkt in anderen Regionen lag, boten Treffen im Rahmen der Bruderschaften die Möglichkeit, andere Bergenfahrer zu kontaktieren und wichtige Informationen über den Bergenhandel, die ihnen aus anderer Quelle nicht zugegangen waren, zu erlangen. Mehrfachmitgliedschaften von Kaufleuten waren in diesem Rahmen von besonderer Bedeutung. Durch sie wurden die Netze, die aus den Beziehungen innerhalb der einzelnen Bruderschaften entstanden waren, miteinander verwoben und somit allen beteiligten Personen der indirekte Zugriff auf die in den anderen Bruderschaften abrufbaren Ressourcen - in erster Linie wieder Informationen im weitesten Sinne - ermöglicht.

c) Geschlechtergesellschaften

Einige Lübecker Bergenfahrer wurden auch in eine der drei Gesellschaften der städtischen Oberschicht aufgenommen. Die Zirkel-Gesellschaft, die Kaufleute-Kompanie und die Greveraden-Kompanie vereinigten all jene Bürger der Travestadt, die durch ihren Handel, ihren Reichtum beziehungsweise ihre Einbindung in die städtische Politik eine bedeutende Rolle im Lübecker Leben spielten.¹⁷¹ Nur sehr wohlhabenden Kaufleuten wurde die Mitgliedschaft in ihnen eingeräumt, wobei die Zirkel-Gesellschaft das höchste Prestige genoss, gefolgt von der Kaufleute- und an dritter Stelle der Greveraden-Kompanie. Die Zirkel-Gesellschaft als die älteste der drei Kompanien bestimmte bis ins frühe 16. Jahrhunderts hinein maßgeblich das Geschehen im Lübecker Rat. Bis zu 95% aller Ratsmitglieder gehörten der Zirkel-Gesellschaft an, wobei in einigen Fällen erst die Ratszugehörigkeit

¹⁷¹ Dünnebeil, Zirkel-Gesellschaft, S. 158; zu den beiden anderen Kompanien u.a.: Graßmann, Antjekathrin, Statuten der Kaufleutekompanie von 1500, in: ZVLGA 61 (1981), S. 19-35; dies., Die Greveradenkompanie. Zu den führenden Kaufleutegesellschaften in Lübeck um die Wende zum 16. Jahrhundert, in: Jenks, Stewart/North, Michael (Hg.), Der Hansische Sonderweg? Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Hanse, Köln/Weimar 1993, S. 109-134.

überhaupt die Türen zur Zirkel-Gesellschaft aufgestoßen haben dürfte.¹⁷² Mit der Gründung der Kaufleute- und der Greveraden-Kompanie in den 1450er Jahren ging der Einfluss der Zirkel-Gesellschaft im Rat etwas zurück. Gemeinsam dominierten die drei Kompanien aber auch weiterhin die Lübecker Politik. Der Zweck der Kompanien war, im Gegensatz zu den Bruderschaften, auch vordergründig vor allem politischer und sozialer Natur. Die Mitglieder kamen im Winter in extra zu diesem Zweck gemieteten, später von den Gesellschaften selbst errichteten Häusern zu geselligem Beisammensein zusammen. Hier bot sich neben Diskussionen über die aktuelle Politik eine großartige Möglichkeit, geschäftliche und private Kontakte zu anderen wohlhabenden, im Fernhandel aktiven Kaufleuten zu knüpfen und zu vertiefen. Das umfangreiche Wissen über wirtschaftliche und politische Verhältnisse im gesamten Handelsgebiet der Hansekaufleute, das in den Versammlungsräumen der drei Kompanien geballt zum Austausch kam, bot den Mitgliedern enorme Vorteile im Konkurrenzkampf. Sie waren die ersten, die wichtige Informationen erhielten und konnten somit ihr Geschäftsverhalten frühzeitig an schwierige Situationen anpassen. Doch wie bereits am Beispiel der Bruderschaften erläutert, so hatte die Mitgliedschaft in einer der Kompanien gemeinsam mit der Mitgliedschaft in einer Bruderschaft oder einer berufsständigen Korporation auch Vorteile für alle in letztere einbezogene Personen, denn über die Mitglieder in den Geschlechtergesellschaften konnten wichtige Informationen auch in ihre Kreise gelangen. Zwar lag es an den in diesem Falle als Makler agierenden begüterten Kaufleuten, welche Informationen sie streuten und welche sie für sich behielten, doch allein der potentielle Zugriff auf die Informationsressourcen der Geschlechtergesellschaften wird ein wichtiges Element in der Handelsplanung auch der nicht in diese aufgenommenen Kaufleute gewesen sein.

Vor diesem Hintergrund ist es interessant zu untersuchen, ob auch Bergenfahrer in diese Kreise vordringen konnten. Begleitend zum Text gibt darüber Tabelle 6 im Anhang Auskunft. Zwischen 1379, dem Gründungsjahr der Zirkel-Gesellschaft, und 1510, dem Ende des Gesamtuntersuchungszeitraums, konnten insgesamt 17 Bergenfahrer als Mitglieder der wichtigsten Lübecker Geschlechtergesellschaft nachgewiesen werden. Sieben von ihnen waren bereits vor 1429 Mitglied gewesen. Da erst aus diesem Jahr ein vollständiges Verzeichnis aller lebenden und verstorbenen Mitglieder der Kompanie erhalten ist, kann keine Aussage darüber getroffen werden, wann sie in die Zirkel-Gesellschaft aufgenommen wurden und wie

¹⁷² Dünnebeil, Zirkel-Gesellschaft, S. 131-146.

lange sie in ihr Mitglied gewesen waren. Für vier weitere Kaufleute aus dem Bergenhandel konnte aus anderen Quellen eine Beteiligung an der Zirkel-Gesellschaft vor 1429 ermittelt werden. Lediglich vier der elf vor 1429 in die Kompanie aufgenommenen Bergenfahrer waren Lübecker Ratsherren. Mit Ausnahme von Detmar van Tunen und Hinrik van dem Orde gehörte zudem keiner von ihnen der Heilig Leichnams-Bruderschaft an. Den betreffenden Bergenfahrern scheint somit am Ende des 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts allein aus ihrer wirtschaftlichen Position heraus eine Aufnahme in die Zirkel-Gesellschaft gelungen zu sein. Dieses Bild findet sich auch für die Zeit zwischen 1440 und 1470 bestätigt. Von den fünf in diesem Zeitraum im Bergenhandel aktiven Kaufleuten, die in die Kompanie aufgenommen wurden, war nur einer Ratsherr. Dieser gehörte der St. Antonius-Bruderschaft zur Burg an. Ein weiterer Bergenfahrer in der Zirkel-Gesellschaft zu dieser Zeit war Mitglied in der Heilig Leichnams-Bruderschaft und der St. Antonius-Bruderschaft, während für die übrigen drei weder Aufnahme in den Rat noch die Mitgliedschaft in einer der drei Bruderschaften ermittelt werden konnte. In der letzten Referenzphase wurde lediglich ein Bergenfahrer als Mitglied der Zirkel-Gesellschaft nachgewiesen. Er war Ratsherr in Lübeck und Mitglied der Heilig Leichnams-Bruderschaft zur Burg. Dafür erreichten sechs Bergenfahrer in diesem Zeitraum die Aufnahme in die Greveraden-Kompanie. Sie alle waren Mitglied in der Heilig Leichnams- oder der St. Antonius-Bruderschaft, drei von ihnen sogar in allen drei oben besprochenen Bruderschaften. Keiner von ihnen war Mitglied des Lübecker Rates. Diese Beobachtung muss aber nicht unbedingt auf einen Bedeutungsverlust der Bergenfahrer innerhalb der Lübecker Oberschicht hindeuten. Da die Greveraden-Kompanie erst in den 1450er Jahren gegründet wurde, kann es bis in die 50er Jahre des 15. Jahrhunderts hinein durchaus einfacher für Kaufleute aus nicht ratsfähigen Kreisen gewesen sein, in die Zirkel-Gesellschaft aufgenommen zu werden, als es nach der Bildung von Kaufleute- und Greveraden-Kompanie der Fall war, in die solche Kaufleute nun platziert werden konnten. Es ist aber durchaus wahrscheinlich, dass mit dem Verschwinden der Bergenfahrer aus der weiterhin einen besonders großen Einfluss auf den Rat ausübenden Zirkel-Gesellschaft auch der Einfluss, den die Bergenfahrer als Gruppe auf die Lübecker Politik ausüben konnten, zurückgegangen ist, was einer der Gründe für die harte Haltung der Stadt gegenüber England in den 1460er Jahren und das mangelnde Interesse der Stadt an der den Bergenfahrern im Frieden von Utrecht zugesprochenen Faktorei in Boston in den 1470er Jahren gewesen sein könnte. Eventuelle Mitgliedslisten der Kaufleute-

Kompanie wurden nicht in die Arbeit einbezogen, da diese nicht in edierter Form vorliegen. Es ist jedoch zu erwarten, dass auch hier bergenfahrende Kaufleute Mitglieder waren und sich die aus den Mitgliedschaften in Zirkel-Gesellschaft und Greveraden-Kompanie erkennbaren Tendenzen bei Einbeziehung eventueller Listen bestätigen würden.

d) Netzwerke und Mitgliedschaften in Korporationen, Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften

Mitgliedschaften der Lübecker Bergenfahrer in Fahrtrichtungskompanien, religiösen Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften wurden bewusst nicht in die Darstellung der Netzwerke aufgenommen, da direkte Kontakte über den Zusammenhang mit der Mitgliedschaft hinaus nicht nachweisbar sind. Zwar liegt die Vermutung nahe, dass sich alle Mitglieder einer solchen Gemeinschaft, insbesondere bei den exklusiven Geschlechtergesellschaften, mehr oder weniger häufig begegnet sind und auf allen denkbaren Ebenen zusammengearbeitet, doch kann ein Beweis für solche Kontakte allein aufgrund der festgestellten Mitgliedschaft nicht erbracht werden. Zudem müsste in einer solchen Studie auch die abgestufte Intensität der Beziehungen zwischen den einzelnen Personen untersucht werden, was anhand der überlieferten Quellen unmöglich ist. Es ist aber davon auszugehen, dass sich das Beziehungsgeflecht bei einer entsprechenden Einbeziehung der Mitgliedschaften in Bruderschaften, Korporationen und Geschlechtergesellschaften noch wesentlich engmaschiger und größer darstellen würde, als es ohne diese der Fall ist.

4.2.4 Politische Aktivitäten am Kontor und in Lübeck

Aus der Ausübung politischer Ämter konnten ebenso soziale und wirtschaftliche Kontakte mit anderen Personen entstehen, wie aus allen anderen bisher angesprochenen Aktivitäten. Neben den gemeinsam mit einem Kaufmann ein Amt begleitenden Personen, mit denen Begegnungen im Rahmen von Sitzungen und Beratungen notgedrungen zustande kommen mussten, wurden Träger politischer Ämter auch von anderen Personen gern kontaktiert. So wurden Ratsherren häufig als Testamentsvormünder gewählt und zwei von ihnen mussten immer als Zeugen bei der Hinterlegung eines Testaments beim Lübecker Rat agieren. Doch auch um politischen Einfluss auszuüben, werden Amtsträger hofiert worden sein. Heiraten in ihre Fami-

lien brachten einen enormen Prestigegewinn und da eine gewisse ökonomische Kraft vonnöten war, um überhaupt für ein politisches Amt in Frage zu kommen, waren Ratsleute und andere politische Amtsträger auch in wirtschaftlicher Hinsicht gefragte Partner.

Bergenfahrer treten uns in den Quellen hauptsächlich in drei politischen Funktionen gegenüber. Zum ersten handelt es sich hier um Älterleute und Gesandte des Kontors in Bergen. Sie vertraten das Kontor nach außen und sind gelegentlich in den Hanserezessen oder Dokumenten der Stadt Lübeck, hauptsächlich Fragen des Kontors betreffend, genannt. Zum zweiten waren Bergenfahrer Älterleute und Schaffer der Lübecker Bergenfahrerkompanie. Die Ausübung dieser Funktionen war eine prestigeträchtige Aufgabe. Vor allem nach innen in die Gruppe der Bergenfahrer hinein stellte sich ein Ältermann als besonders vertrauenswürdig und meist auch wirtschaftlich fähig dar. Doch auch nach außen wurde seine hervorgehobene Rolle in einer der wichtigen Richtungsfahrgemeinschaften der Stadt mit Sicherheit zur Kenntnis genommen. Als drittes sind zudem die Bergenfahrer zu erwähnen, die in Lübeck zu Ratsehen gekommen sind. Sie gehörten mit der Berufung in den Rat zu den einflussreichsten Stadtbürgern, was ihre Popularität als Kontaktperson weit über den Kreis der Bergenfahrer hinaus ausgedehnt haben dürfte. Dennoch waren auch sie weiterhin als Bindeglied zwischen der Bergenfahrgemeinschaft und dem Rat der Stadt wichtig für die Gruppe der im Bergenhandel aktiven Kaufleute.

Die verschiedenen Ämter, in denen Bergenfahrer nachgewiesen werden konnten, hatten unterschiedliche Auswirkungen auf die diversen Netzwerke, die für das Leben der spätmittelalterlichen Hansekaufleute herausgearbeitet werden konnten. Älterleuten und Gesandten des Kontors in Bergen kam durch ihre gehobene Position eine besondere Bedeutung bei der Schlichtung von Streitigkeiten unter Bergenfahrern zu. Nutzten sie ihren Einfluss weise, durften sie im Idealfall mit der Sympathie beider Parteien rechnen. Allerdings bestand auch die Gefahr, dass sie sich durch bereits bestehende Bindungen zu einer der beiden Seiten, also zu einer gewissen Parteilichkeit hinreisen ließen. Dann konnte die Ausübung des Schlichteramtes durchaus auch negative Konsequenzen für das Ansehen der eigenen Person und das Eingehen neuer sozialer und wirtschaftlicher Kontakte haben. Konnten die Älterleute dies vermeiden, waren sie allein aufgrund des Prestiges, das die Amtsführung mit sich brachte, mit Sicherheit begehrte Partner für soziale und wirtschaftliche Beziehungen.

Das Amt des Ältermannes der Bergenfahrerkompanie in Lübeck dürfte deutlich weiter ausgestrahlt haben, als es die Tätigkeit am Kontor in Bergen

vermochte. Durch die Repräsentation der Korporation in der Stadt bot sich dem Ältermann eine ganz andere Plattform, seine eigenen Fähigkeiten und auch seinen privaten Wohlstand zur Schau zu stellen. Neben den in Lübeck ansässigen Bergenfahrern werden auch leitende Mitglieder anderer Fahrtrichtungsgenossenschaften mit ihnen in Kontakt gekommen sein, sei es aus offiziellen Anlässen oder zu mehr informellen Treffen. Mit der Ausübung des Amtes des Ältermanns der Bergenfahrerkompanie war politischer Einfluss verbunden, der die Tür zu weiteren wichtigen sozialen und wirtschaftlichen Kontakten öffnete.

Eine politische Tätigkeit für das Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrerkompanie brachte häufig die selben in politischen Missionen erfahrenen Kaufleute zusammen. Besonders deutlich wird dies in der Zeit zwischen 1440 und 1470, wo ein sehr engmaschiges Beziehungsnetz aller von den Bergenfahrern für diplomatische Verhandlungen benannter Kaufleute erkennbar ist. Abbildung 4.11 veranschaulicht dieses Geflecht. Worauf die einzelnen Beziehungen beruhten, kann im prosopographischen Katalog im Anhang nachgeschlagen werden. Diese häufige gemeinsame politische Aktivität wird in vielen Fällen eine engere soziale und möglicherweise auch wirtschaftliche Beziehung zwischen den beteiligten Kaufleuten zur Folge gehabt haben, auch wenn diese in vielen Fällen nicht mehr nachweisbar ist.

Die für die Älterleute der Bergenfahrer in Lübeck geltenden Aussagen treffen umso mehr auf diejenigen im Bergenhandel aktiven Kaufleute zu, die den Sprung in den Rat der Stadt Lübeck geschafft haben. Neben den vielfältigen sozialen und wirtschaftlichen Kontakten, die ihnen die Ratsmitgliedschaft ermöglichte, saßen sie zudem an einem der wichtigsten Knotenpunkte im hansischen und internationalen Informationsnetzwerk. Sie erfuhren in der Regel vor allen anderen Bürgern der Stadt und häufig auch vor den Konkurrenten in den anderen Hansestädten von für die Entwicklung von Handel und Gewerbe in Nord- und Westeuropa bedeutenden Ereignissen und konnten ihre wirtschaftlichen Aktivitäten entsprechend frühzeitig an den anzunehmenden Auswirkungen ausrichten.

Gleichzeitig hatten sie die Möglichkeit, über ihre im Rat getroffenen Entscheidungen eben diese Entwicklungen zu beeinflussen und in eine für sie und die gesamte Lübecker Kaufmannschaft günstige Richtung zu steuern. Auf einer mittleren innerstädtischen Ebene, die zwischen der individuellen jedes einzelnen Kaufmanns und der ‚internationalen‘ Politik anzusiedeln ist, waren die Bergenfahrer im Rat auch ein wichtiges Bindeglied der

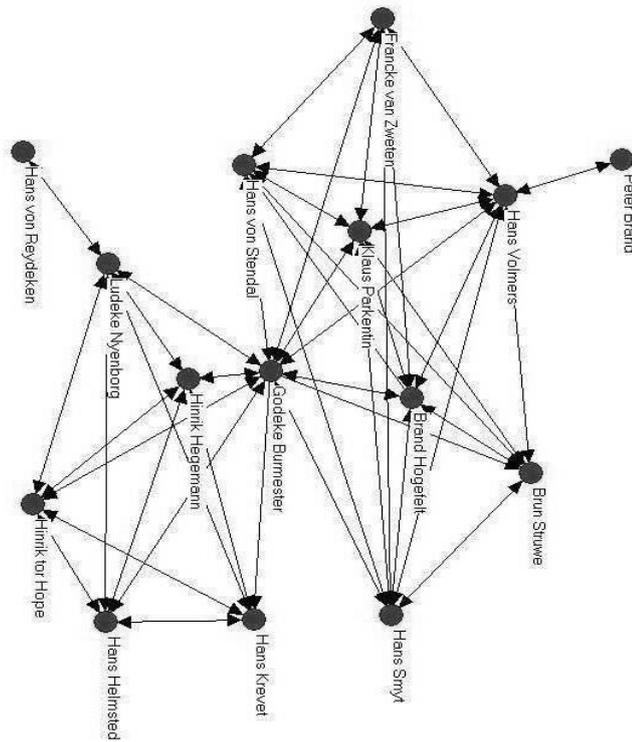


Abb. 4.11: Die im Namen der Bergenfahrer 1440-1470 politisch aktiven Kaufleute und ihre Kontakte zueinander.

Bergenfahrer im Netz der vielen Korporationen, Gilden, Bruderschaften, Geschlechtergesellschaften und sonstigen Gemeinschaften, die versuchten, auf die städtische Politik Einfluss zu nehmen. Als Gemeinschaft waren die Bergenfahrer dabei recht erfolgreich. Wie aus Abbildung 4.12 ersichtlich ist, gab es im gesamten Untersuchungszeitraum kein einziges Jahr, in dem nicht wenigstens ein im Bergenhandel engagierter Kaufmann Mitglied des Rates der Stadt Lübeck gewesen wäre. Die meisten Mitglieder zur gleichen Zeit stellten die Bergenfahrer im Neuen Rat zwischen 1408 und 1416 und in den darauffolgenden Jahren nach Beilegung der innerstädtischen Krise, als jeweils bis zu sechs Bergenfahrer Mitglied des Rates waren, aber auch in der übrigen Zeit waren meist mindestens zwei im Bergenhandel aktive Kaufleute gleichzeitig im Lübecker Rat vertreten. Diese ständige Präsenz im Rat der Stadt bot nicht nur den einzelnen Ratsherren, sondern in einem gewissen Rahmen auch den Bergenfahrern als Gruppe jederzeit die Möglichkeit zur Einflussnahme auf die städtische Politik, was sie zu einem wichtigen Akteur im Beziehungsgeflecht der Interessenvertretungen Lübecker Bürger gemacht haben dürfte.

Gerade in dem Zeitraum, in dem die Bergenfahrer die Vertretung ihrer Interessen durch einen einflussreichen Ratsherrn am meisten benötigten, scheinen sie durch eine ungünstige Konstellation aber vom Zentrum der Macht in Lübeck am weitesten entfernt gewesen zu sein. Während des Lübisches-Englischen Konflikts in den 1460er Jahren, der mit dem Abbruch der Lübecker Handelsbeziehungen zu England im Jahre 1467 endete, waren zwei mit dem Bergenhandel in Verbindung stehende Kaufleute Ratsherren in der Travestadt. Johan Sina, für den aus mehreren Quellen eine Beteiligung am Bergenhandel nachgewiesen werden konnte, verstarb allerdings gerade im Jahre 1467. Der zweite Ratsherr, für den eine Verbindung zum Handel mit Bergen ermittelt werden konnte, war Andreas Gheverdes. Allerdings sind die Belege für seine Verbindung zum Handel mit Waren aus der norwegischen Stadt so schwach, dass er lediglich als „wahrscheinlicher Bergenfahrer“ eingestuft werden konnte. Es ist also möglich, dass Gheverdes Engagement im Bergenhandel sehr gering war und er es in der Situation der 1460er Jahre nicht für opportun hielt, sich gegen den Willen der anderen Ratsherren für die Belange der Bergenfahrer zu engagieren. Gerade in der für den Bostonhandel so prekären Lage hatten die Bergenfahrer also keinen einflussreichen Fürsprecher aus ihren Reihen im Lübecker Rat und es sollte noch bis 1477 dauern, bis mit Diderik Basedow ein neuer Bergenfahrer zu Ratsherrenwürden gelangte.

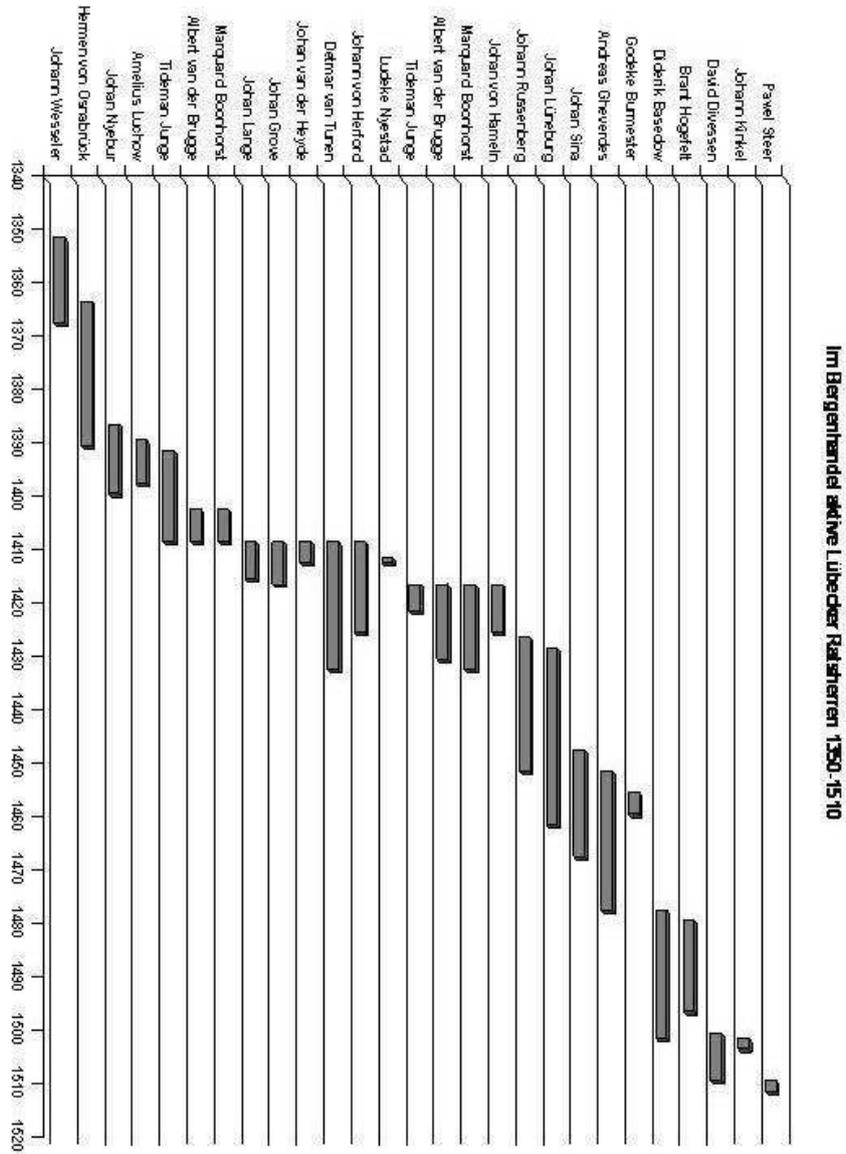


Abb. 4.12: Bergenfahrer im Rat der Stadt Lübeck 1350-1510.

4.2.5 Räumliche Nähe

a) Räumliche Nähe als Voraussetzung für soziale Kontakte

Eine Voraussetzung zur Etablierung und Aufrechterhaltung persönlicher Kontakte ist auch heute noch räumliche Nähe zwischen zwei Individuen. Mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel trifft diese Aussage in noch weit stärkerem Maße auf die spätmittelalterlichen Verhältnisse zu. Natürlich war es möglich, über als Mittler fungierende andere Kaufleute Beziehungen auch mit nicht persönlich bekannten Kaufleuten aufzunehmen, doch bildete ein regelmäßiges Aufeinandertreffen und der damit verbundene mögliche Austausch von Ressourcen wie Informationen, Kapital, Waren und auch Gaben eine wichtige Basis zur Entwicklung einer vertrauensvollen sozialen und wirtschaftlichen Beziehung. Das soziale und wirtschaftliche Agieren wurde einfacher, je besser man den anderen kannte und einschätzen konnte. Beide Partner betreffende wichtige oder eilige Entscheidungen konnten zeitnah gefällt werden und die mit einer Beziehung einhergehende Möglichkeit der Kontaktaufnahme zu weiteren dem Partner bekannten Personen wurde erleichtert. Natürlich konnte räumliche Nähe in gewissen Situationen auch ein Nachteil sein. Es ist zweifellos schwerer, einem Menschen, dem man fast tagtäglich begegnet, seine wahre wirtschaftliche Situation zu verschweigen, sofern man dies für nötig hält, als einer weit entfernt lebenden Kontaktperson. Die Privatsphäre kann mitunter schwer zu erhalten sein und es kann durchaus Schwierigkeiten bereiten, einem ungerne gesehenen Zeitgenossen auszuweichen. Diese Nachteile überwogen aber keinesfalls die Vorteile, die räumliche Nähe zur Etablierung von Netzwerken für die hansischen Kaufleute mit sich brachte. Neben allgemein logistischen Funktionen wie durch eine Gemeinschaft gebotene Sicherheit, vereinfachter Zugriff auf Waren an Knotenpunkten des interregionalen und internationalen Handels und gemeinsame Nutzung zur Verfügung stehenden Frachtraums hat auch die durch die Anwesenheit anderer Kaufleute gewährleistete Möglichkeit, wirtschaftliche Kontakte zu knüpfen und somit das eigene Handelsnetz auszubauen, dazu geführt, dass Kaufleute sowohl an ihren Wohnorten als auch auf Reisen häufig in Gemeinschaft anzutreffen waren. Teilweise war die räumliche Nähe nur vorübergehender Natur beziehungsweise zwangsweise entstanden, wie etwa auf der gemeinsamen Reise auf einem Schiff, häufig wurde sie aber von den Kaufleuten bewusst gesucht. So finden sich in Lübeck und vielen anderen Städten ausgesprochene

Kaufleutequartiere, Straßenzüge, in denen die Fernhandel treibenden Bürger der Stadt vorzugsweise wohnten.¹⁷³

Räumliche Nähe anderer Art suchten die Kaufleute auch in den Fahrtrichtungsgenossenschaften oder städtischen Bruderschaften, die wichtige Kontaktmöglichkeiten gerade auch während der häufigen Treffen im Schütting oder bei den regelmäßig abgehaltenen Kosten boten. Die Mitgliedschaften der Bergenfahrer in verschiedenen Genossenschaften wurden bereits in Kapitel 4.2.3 besprochen, weshalb es an dieser Stelle bei der bloßen Erwähnung dieser Form der räumlichen Nähe bleiben soll.

Im Folgenden sollen die Aspekte der räumlichen Nähe, die ein Bergenfahrer im Spätmittelalter erleben konnte, im Bezug auf Immobilieneigentum betrachtet werden. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Aktivität der Bergenfahrer auf dem Lübecker Immobilienmarkt, doch auch das Kontor in Bergen bedarf einer Besprechung als wichtiger Häusermarkt, Treffpunkt und Ort der Kommunikation.

b) Räumliche Nähe in Bergen und auf Handelsreisen

Viele Bergenfahrer hatten bereits sehr frühzeitig Erfahrungen mit dem täglichen Aufeinandertreffen mit Kaufleuten gemacht. Bereits als Jungen waren sie ans Kontor in Bergen gekommen, das allein durch seine bauliche Geschlossenheit und die Konzentration des Großteils des wirtschaftlichen Handelns der Bergenfahrer in ihm die ständige Begegnung mit anderen Jungen und Kaufleuten unausweichlich machte. Und auch diejenigen Männer, die erst als Kaufleute zum ersten Mal den Weg nach Bergen angetreten hatten, waren durch die hansischen Privilegien dazu verpflichtet, ihren Handel und Wandel auf Bryggen zu verrichten. Das Hansekontor in Bergen bestand im 15. Jahrhundert aus ungefähr 30 Höfen, die sich, mit ihren Giebelseiten zum Hafenbecken zeigend, dicht gedrängt am Kai aneinander drängten.¹⁷⁴ Das gesamte Häuserensemble erstreckte sich auf etwa 500 Me-

¹⁷³ Vgl. Hammel, Rolf, Hauseigentum im spätmittelalterlichen Lübeck. Methoden zur sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Auswertung der Lübecker Oberstadtbuchregesten, in: Falk, Alfred/Hammel, Rolf, Archäologische und schriftliche Quellen zur spätmittelalterlich-neuzeitlichen Geschichte der Hansestadt Lübeck. Materialien und Methoden einer archäologisch-historischen Auswertung, (=Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte, Bd. 10), Bonn 1987, S.238.

¹⁷⁴ Zur baulichen Untergliederung und der Anzahl der Höfe des Kontors siehe: Burkhardt, Hansekontor, S. 14-20.

ter entlang der nördlichen Seite des Vågen.¹⁷⁵ Die Breite des Kontorgeländes zwischen Landungsbrücken und der im Norden angrenzenden Øvregata betrug 250 Meter. In den meisten Fällen verlief eine Gasse zum Kai zwischen zwei Höfen, die somit einen Doppelhof bildeten. Jeder Hof unterteilte sich in einzelne Staven, die Wohn- und Lagerräume der einzelnen Kaufleute und ihrer Gehilfen. Bis zu 15 Kaufleute konnten Häuser in einem Hof besitzen. Alle Gebäude am Kontor waren aus Holz errichtet. Einzige Ausnahme bildeten das *Ildhus*, in dem sich die Küche des Hofes befand, und die *Schöistue*. Die *Schöistue* war der allgemeine Versammlungsraum aller Bewohner des Hofes. Hier wurde gemeinsam gegessen, und die Winterabende verbrachte man hier bei gemeinsamem Spielen und Trinken, waren dies doch die einzigen Räumlichkeiten am Kontor, in denen das Heizen erlaubt war. Die Jungen erhielten in der *Schöistue* zudem Unterricht in Lesen, Schreiben, Rechnen und Handelslehre. Am Kai landeten die Norderfahrer mit ihren Erträgen der Fang- und Trockensaison in Nordnorwegen an. Nachdem die Ware in die Lagerhäuser gebracht und dort sortiert worden war, kam sie von dort zurück auf die Landungsbrücken, von wo sie auf die in den Süden segelnden hansischen Schiffe verfrachtet wurde. Am Rande des Kontors lagen die beiden Kirchen St. Marien und St. Martin, denen die Höfe Bryggens als Kirchspiele zugeteilt waren.¹⁷⁶

Nahezu alle Aktivitäten der hansischen Kaufleute, Gesellen und Jungen spielten sich also in einem 500 mal 250 Meter großen Gebiet ab, das in der Hochsaison im Sommer von bis zu 2.000 Kaufleuten, Helfern und Seemännern bevölkert war.¹⁷⁷ Es bedarf keiner empirischen Untersuchung, um die Annahme, dass es zu umfangreichen Kontaktaufnahmen unter den auf Bryggen Anwesenden gekommen sein muss, als begründet anzusehen. Viele dieser Kontakte werden vermutlich auf die kurze oder auch längere gemeinsame Aufenthaltszeit am Kontor beschränkt geblieben sein, doch stellen sie im netzwerktheoretischen Verstand auch für die spätere Zeit passive potentielle Verbindungen dar, deren Reaktivierung im Bedarfsfall meist leichter gewesen ist, als das Aufbauen einer neuen Beziehung mit einer völlig unbekanntem Person. Einige der am Kontor geknüpften Beziehungen werden jedoch auch weit über die in Bergen verbrachte Zeit Bestand gehabt haben. Sie dürften in vielen Fällen Grundlage für spätere geschäftliche Zusammenarbeit und Partnerschaften, aber auch soziale Verbindungen, die sich in

¹⁷⁵ Ersland, Geir Atle, Die Hanse-Archive aus Bergen, in: ZVLGA 78 (1998), S. 382.

¹⁷⁶ Burkhardt, Hansekontor, S. 61.

¹⁷⁷ Ebd., S. 31.

Testamentsvormundschaften, Bürgschaften, Verheiratung der Kinder und Vermittlung der Mitgliedschaft in einer Bruderschaft zeigten, gewesen sein.

Die Zeit der An- und Abreise auf den Handelsschiffen zwang die Kaufleute und deren Helfer noch stärker auf engem Raum zusammen, als es die räumliche Enge des Kontors tat. Der tägliche Kontakt auf der Reise, vor allem aber gemeinsam überstandene Strapazen und Gefahren konnten ebenfalls die Basis für weitere Beziehungen bilden. Der gemeinsame Erfahrungsschatz machte nicht nur die Eröffnung von Gesprächen einfacher, er konnte zudem Kitt im Verhältnis der an den außergewöhnlichen Ereignissen beteiligten Menschen bilden, da sie bereits erfahren hatten, in wie weit auf den anderen auch in extremen Situationen Verlass sein würde.

Anhand der Quellenlage ist es leider nicht möglich, generalisierende Aussagen über das Agieren der Bergenfahrer auf dem Immobilienmarkt am Kontor in Bergen zu machen. Die Grundstücke waren zwar im norwegischen Besitz¹⁷⁸ und mussten von den Hansekaufleuten gepachtet werden,¹⁷⁹ die auf ihnen errichteten Gebäude waren jedoch Eigentum der Kaufleute und stellten damit wie die Gebäude in den Heimatstädten potentielle Kauf-, Erb- oder Verpfändungsobjekte dar. Obwohl die Hansekaufleute bereits am Ende des 14. Jahrhunderts eine deutliche Vormachtstellung in den Höfen auf Bryggen aufgebaut hatten, waren dennoch nicht alle Staven in ihren Besitz übergegangen. Selbst für das späte 15. Jahrhundert können vereinzelt noch norwegische Stavenbesitzer nachgewiesen werden.¹⁸⁰ Da für das Kontor aber nicht wie im Falle des Lübecker Oberstadtbuches ein vollständiges Gesamtverzeichnis aller Immobiliengeschäfte erhalten ist, können wir nur in wenigen Fällen den Besitzer eines Staven in einem Kontorhof identifizieren. Nur in ganz seltenen Fällen ist es möglich, die Lage des Hauses genau zu bestimmen. Die wichtigste Quelle zur Untersuchung von Hauseigentum der Bergenfahrer in Bergen stellt das Lübecker Niederstadtbuch dar. In diesem wurden vereinzelt Geschäfte mit Staven in der norwegischen Stadt verzeich-

¹⁷⁸ Die Begriffe Eigentum und Besitz werden im Rahmen dieser Arbeit synonym verwendet. Dies ist von einem modernen juristischen Standpunkt her falsch, aus den in den Quellen zu findenden Informationen kann aber zwischen Eigentum und Besitz nicht unterschieden werden.

¹⁷⁹ Burkhardt, Hansekantor, S. 20; Helle, Knut, Die hanseatischen Kaufleute in Bergen während des Mittelalters, in: Øye, Ingvild (Hg.), Bergen und die Deutsche Hanse, Bergen 1996, S. 22.

¹⁸⁰ Ersland, Geir Atle, Was the Kontor in Bergen a topographically closed entity?, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 51.

Datum	Besitzer	Gebäude	Quelle
14.4.1375	Arnd Paal	Stube in Belgarden	Bruns, Bergenfahrer, S. 21f.
14.4.1375	Arnd Paal Hermann Paal (a)	Stube im Holmedalen	Bruns, Bergenfahrer, S. 21f.
3.3.1379	Johan von der Beke Marquard Schiphorst	Haus im Bogarden (aufgelassen zugunsten Gherke und Tydeke Steer)	HUB IV, Nr. 655.
26.6.1395	Ludeke Cusfelt Johannes Losingh	Haus im Bredersgarden (Vergleich)	HUB V, Nr. 196, UBStL IV, 624.
25.5.1455	Arnd von Bremen	Staven im Hof Leppen (An Hinrik Hardenack)	AHL, NStB. 1455 Pentec.
6.3.1457	Arnd von Bremen	Staven im Hof Leppen (Verkauf)	AHL, NStB. 1457 Invoc.
17.1.1459	Hinrik Hardenack	Staven im Hof Leppen (An Detmar Krevet)	AHL, NStB. 1459 Anth.
8.12.1459	Hans Norstede	Seehaus im Stunegarden (Verpfändung)	AHL, NStB. 1459 Conc. Marie.
23.3.1460	Herman Walbom Ludeke Nigenborg	Häuser im Holmedalen (An Wilhelm Nigenborg)	AHL, NStB. 1460 Letare.
25.11.1460	Hans Rorekerse	Häuser in Revelsgarden und over strand in Stengarden (Verkauf an Hans Rese für 180 mk. lub. zur)	AHL, NStB. 1460 Katherine.
25.7.1463	Francisco Nigenhagen Hans Overkerken	Häuser im Bockeler (Overkerkens Anteilen an Nigenhagen, Verkauf an Frederik Penningbuttel)	AHL, NStB. 1463 Jacobi.
1464	Gert Ghirink Dierck Johansson	Staven im Finnegarden (Pfandstreitigkeiten mit Herman Schoteler)	UBStL XI, Nr. 292 u.a.
24.8.1464	Jakob Molre	2 Häuser im Hof Scheggen (Verpfändung)	AHL, NStB. 1464 Barth.
24.8.1464	Clawes Vüt	Staven im Scheggen (Gegenüber Jakob Molre)	AHL, NStB. 1464 Barth.
15.3.1467	Hennyng Nyeman	Häuser im Reversgarden (An Hermen Vrese und Diderik Schildeforde)	AHL, NStB. 1467 Judica.
26.2.1475	Helmich Hesselmann	Haus mit Zubehör im Golt-scho (Verkauf)	AHL, NStB. 1479 Joh. Bapt.
12.4.1500	Brun Hoveman Bartelt Bentze	Staven im Bratten, Bude über Strand und am Königshof (Von Erben des Cord van Stockem)	AHL, NStB. 1500 Palm.
12.4.1500	Bartelt Milde Hinrik Heynes	Rotmangarten	AHL, NStB. 1500 Palm.

Tabelle 4.3: Nachweisbarer Immobilienbesitz von Bergenfahrern in Bergen.

net. Für die drei Referenzzeiträume konnten, wie Tabelle 4.3 zeigt, 13 diesbezügliche Einträge gefunden werden. Fünf weitere Eigentumsverhältnisse wurden über das Hansische Urkundenbuch und ein bei Bruns verzeichnetes Testament ermittelt.

Aus Tabelle 4.3 zu nachweisbaren Immobilienbesitz von Bergenfahrern in Bergen wird ersichtlich, dass mit Ausnahme der Transaktionen bezüglich eines Hauses im Kontorhof Leppen zwischen 1455 und 1459 keine Besitzerfolge von Häusern in Bergen ermittelt werden kann. Bei den sonstigen Eintragungen handelt es sich um Einzeleinträge, meist ohne näheren Zusammenhang untereinander. Als direkte Nachbarn in Bergen sind lediglich Jakob Molre und Clawes Viit belegt, die 1464 benachbarte Häuser im Hof Scheggen besaßen.¹⁸¹ Hans Rese, der 1460 ein Haus im Revelsgarten kaufte, könnte zumindest über eine gewisse Zeit in der regelmäßig abgehaltenen Versammlung der Nachbarn¹⁸² mit Hennyng Nyemann zusammengetroffen sein, der im Jahr 1467 Häuser im selben Kontorhof an Hermen Vrese und Dyderik Schildeforde verkaufte. Weder für Nyemann noch für die beiden Käufer sind aber konkrete wirtschaftliche oder soziale Beziehungen zu Hans Rese nachweisbar. Auffällig ist der häufig gemeinsame Besitz von Häusern in Bergen durch zwei oder mehr Kaufleute. Möglicherweise hat es sich in vielen dieser Fälle um Handelsgesellschaften gehandelt, bei denen einer der Partner regelmäßig in Bergen anwesend war, während der andere die Geschäfte von Lübeck aus regelte. Neben den 18 für die Untersuchungsperioden ermittelten Eigentumsverhältnissen beziehungsweise Immobiliengeschäften zu Häusern in Bergen, die einem oder mehreren Kaufleuten zugeordnet werden konnten, fanden sich in den Quellen 38 weitere Angaben zu Immobilienbesitz in Bergen, ohne dass nähere Aussagen zu diesem gemacht wurden.¹⁸³ Hierbei handelt es sich größtenteils um in den Testamen-

¹⁸¹ AHL, NStB. 1464 Barth.

¹⁸² Burkhardt, Hansekontor, S. 42.

¹⁸³ Vgl. Anhang: Ritman Abeding, Henning Backer, Sweder van Benthem, Wilken van Benthem, Clawes von dem Berge, Cord Bode (a), Cord Bode (c), Tideke Bode, Markus Bording, Hans Boyseman, Mathias Burdeer, Johan Buren, Arnd von Bremen, Hennekin Buxtehude (a), Hennekin Buxtehude (b), Hinrik Buxtehude (a), Ludeke Dining, Hinrik Detmers, Joeste Eggen, Hinrik Gladow, Arnold Gronau, Simon Hake, Everd Haleholschoe, Johan Hamburg, Hermen Hesse, Markus Hessen, Bertold Holthusen, Gerd Kerkring, Drewes Kil, Hasso Klotkow, Martin Klotkow, Egbert Knokel, Amelius Luchow, Clawes Lysow, Hans Lysow, Tile Middendorp, Hans von der Molen (a), Johan Molre, Hinrik von Northem, Johannes Nybberg, Engelbert Nyeman, Henning Nyeman, Hermen Oldendorp, Detlev von Osnabrück, Hans Platensleger, Hans Rese, Hinrik Reymers, Hans Rorekerse, Hans Rotgert, Bartold Rover (a), Johannes de Schedinghe, Marquard Schiphorst, Johann

ten von Bergenfahrern erwähnte Gebäude, die aber meist nur als Häuser oder Staven in Bergen bezeichnet werden. Eine nähere Lokalisierung war nicht möglich. Bei den übrigen dieser 38 Angaben handelt es sich sowohl um Käufe und Verpfändungen als auch um Auflassungen und Übergänge von Testaments wegen. Die bloße Anzahl an ermittelten beteiligten Kaufleuten lässt keinen Zweifel offen, dass für die Bergenfahrer neben Lübeck und den anderen Heimatstädten auch Bergen ein zum einen aus praktischen Erwägungen heraus sinnvolles, aber möglicherweise auch vom Geldanlageaspekt her lohnendes Gebiet zum Immobilienerwerb war. Über den gewöhnlichen Wert eines Hauses auf Bryggen und etwaige Preisentwicklungen lässt sich keine Aussage treffen. Nur für wenige Hauskäufe in Bergen sind Preise überliefert. So kaufte Hinrik Hardenack 1455 einen Staven im Hof Leppen für 110 mk. lub. von Arnd von Bremen und im Jahre 1460 gingen zwei Häuser im Revelsgarden und über Strand im Stengarden für 180 mk. lub. von Hans Rorekerse an Hans Rese über. Letzteres Geschäft diente allerdings zur Reduzierung der Schuld Rorekerses bei Rese, weshalb der tatsächliche Wert der Gebäude als deutlich höher angenommen werden muss. Wesentlich bessere Preise erzielten die Erben des Cord von Stockem für den Verkauf eines Stavens im Bratten sowie zweier Buden über Strand und am Königshof, die sie im Jahre 1500 für 725 mk. lub. an Brun Hove- man und Bartelt Bentze losschlagen konnten, und auch Helmich Hesselmann erzielte 1475 beim Verkauf seines Hauses mit Zubehör im Hof Golt- scho an Dirck Wattenschede die beachtliche Summe von 1.350 mk. lub. und 140 mk. den. Gerade im letzten Fall wird aber eine mögliche Ursache für die enormen Preisunterschiede genannt. Das mit dem Haus verkaufte Gerät konnte je nach Umfang, Art und Qualität zu einem Aufschlag auf den eigentlichen Verkehrswert des Hauses führen. Auch möglicherweise noch vorhandene Lagerbestände oder gleichzeitig mit dem Haus übergehende Schulden oder Geschäftsanteile hatten einen Einfluss auf die Preisgestaltung. Hier wird auch der Unterschied zu reinen Immobiliengeschäften in Lübeck und anderen Städten deutlich. In Bergen könnte ein Häuserverkauf auch ein Geschäftsübergang sein. Auch die Lage eines Hauses am Kontor konnte dessen Wert mit beeinflussen. Ein Seestaven mit seinem wesentlich kürzeren Transportweg von und zu den Schiffen und dem mit seinem Besitz

Schottorp, Johan Stake, Johannes Steding, Hermen von Stendal, Hinz Sternenberg, Gerd Tarsel, Hans Tarsel, Hinrik Vinke, Clawes Vogede, Cord Vogede, Hans Vrul, Johan Wartberch (b), Johannes Wetter.

verbundenen höheren Prestige¹⁸⁴ wird sicher einen höheren Preis erzielt haben als ein weiter landeinwärts gelegenes Gebäude, dass zudem durch seine größere Nähe zum beheizten *Ildhus* stärkerer Brandgefahr ausgesetzt war. Andererseits könnten die kälteren Temperaturen im Winter in den Randhäusern des Viertels und die größere Feuchtigkeit direkt am Wasser auch als Nachteil empfunden worden sein. Ob einzelne Höfe durch ihre besonders günstige Lage zum Hafen, zum Markt, zu einer der Kirchen oder auch zum Weinkeller als bessere Lagen angesehen wurden und deshalb der Kauf eines Stavens in diesen teurer war als in anderen Höfen, kann nur vermutet werden.

Bergenfahrer besaßen in Bergen nicht nur auf Bryggen Gebäude. Auch in anderen Teilen der Stadt konnte Immobilienbesitz von Hansekaufleuten nachgewiesen werden.¹⁸⁵ Allerdings konnten diesbezügliche Nachweise nur für verhältnismäßig wenige Fälle erbracht werden. Vermutlich handelte es sich in der überwiegenden Mehrzahl um Gebäude, die als zusätzlicher Lagerraum genutzt wurde. Wohn- und Handelsstuben der Bergenfahrer befanden sich auf Bryggen, wie auch aus der Bergener Kontorordnung hervorgeht.¹⁸⁶

c) Die Bergenfahrer auf dem Lübecker Immobilienmarkt

Der Lübecker Immobilienmarkt war für viele Bergenfahrer ein wichtiges Geschäftsfeld. Eine große Anzahl an Hansekaufleuten im Bergengeschäft kam aus der Travestadt. Neben dem Erwerb eines Wohnhauses bot der Immobilienmarkt in der im Spätmittelalter größten der Heimatstädte der Bergenfahrer umfangreiche Möglichkeiten für kurz-, mittel- und langfristige Kapitalanlagen. Lübeck kann hier als Beispiel für einen heimischen Immobilienmarkt angesehen werden. Es dürfte ähnliche Tendenzen bei Immobiliengeschäften von Bergenfahrern in anderen Hansestädten gegeben haben. Dieser Frage konnte im Rahmen dieser Untersuchung jedoch nicht nachgegangen werden.

Neben dem Umstand, dass aufgrund der für die prosopographischen Untersuchungen herangezogenen lübecklastigen Quellenmaterials ein be-

¹⁸⁴ Burkhardt, Hansekontor, S. 42; Koren Wiberg, Christian, Hanseaterne og Bergen. Forholdet mellem de kontorske og det bergenske bysamfund (= HMS, Nr. 6), Bergen 1932, S. 21.

¹⁸⁵ Burkhardt, Privacy; Ermland, Kontor.

¹⁸⁶ AHL, ASA, Externa, Danica, Nr. 636, § 54.

achtlicher Teil der als Bergenfahrer identifizierten Kaufleute Bürger der Travestadt waren, bietet Lübeck verglichen mit anderen Heimatstädten der Bergenfahrer einen weiteren großen Vorteil zur Auswertung der Aktivitäten von Kaufleuten auf dem städtischen Immobilienmarkt. Durch das Oberstadtbuch, in dem mit geringen Ausnahmen alle Grundstücksgeschäfte in Lübeck ab 1284 und weit über das Ende des hier gewählten Untersuchungszeitraums hinaus überliefert sind, kann der Eigentümerwechsel einer Immobilie und damit die Aktivität der Immobilienkäufer und -verkäufer studiert werden wie in keiner anderen der Seestädte.¹⁸⁷ Durch die zusätzliche Aufschlüsselung der Einträge des Oberstadtbuchs, teilweise mit weiteren Informationen, in einer alphabetisch geordneten Personenkartei,¹⁸⁸ die sich in den Beständen des Archivs der Hansestadt Lübeck befindet, ist es zudem möglich, die Geschäfte einzelner Individuen auf dem Lübecker Gebäudemarkt zu ermitteln, ohne sämtliche Bände des städtischen Oberstadtbuchs durcharbeiten zu müssen.

An dieser Stelle soll vorausgeschickt werden, dass es sich bei dem folgenden Abschnitt nicht um eine Komplettanalyse der Immobiliengeschäfte der Lübecker Bergenfahrer handelt. Eine solch umfangreiche Studie könnte Aufgabe einer eigenen Dissertation sein und war im Rahmen der hier vorgelegten Untersuchung zur Vernetzung der Kaufleute im Bergenhandel mit ihren weiteren Fragestellungen und Untersuchungsschwerpunkten nicht durchführbar. Aufgrund der Priorisierung der Auswertung des Niederstadtbuchs wurde bei den Arbeiten im Archiv der Hansestadt Lübeck lediglich die Personenkartei zur Auswertung der Aktivität von Bergenfahrern auf dem Lübecker Immobilienmarkt herangezogen. Stichprobenartig wurden als Bergenfahrer ermittelte Kaufleute auf Einträge zu ihren Namen hin untersucht. Dabei konnten, wenn auch eine große Anzahl von Personen einbezogen wurde, nicht alle Kaufleute studiert werden. Dies lag unter anderem auch daran, dass häufig erst bei der nach dem Archivaufenthalt durchgeführten Auswertung des gesammelten Materials die Aktivität eines Kauf-

¹⁸⁷ Zum Lübecker Oberstadtbuch und dem Häusermarkt in der Travestadt vor allem: Hammel, Rolf, Hauseigentum im spätmittelalterlichen Lübeck. Methoden zur sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Auswertung der Lübecker Oberstadtbuchregesten, in: Falk, Alfred/Hammel, Rolf, Archäologische und schriftliche Quellen zur spätmittelalterlichen Geschichte der Hansestadt Lübeck. Materialien und Methoden einer archäologisch-historischen Auswertung, (=Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte, Bd. 10), Bonn 1987, S. 85-300; ders., Häusermarkt und wirtschaftliche Wechsellage in Lübeck von 1384 bis 1700, in: HGBll., 106. Jahrgang (1988), S. 41-108.

¹⁸⁸ Im Folgenden: AHL, Personenkartei.

manns auf dem Bergener Markt erkannt wurde. Die Arbeit nur mit der Personenkartei hielt neben der eben erwähnten selektiven Auswahl noch weitere Fehlerquellen bereit. Zum einen besteht die Möglichkeit, dass nicht alle Einträge des Oberstadtbuchs in der Personenkartei verzeichnet wurden. Auch fehlte auf einigen Karten der Vermerk einer etwaigen späteren Veräußerung einer erworbenen Immobilie, was sich insbesondere auf die Auswertungsmöglichkeiten zur Behaltdauer der Gebäude negativ auswirkte. Eine weitere Fehlerquelle ist das bereits in Abschnitt 2.1 beschriebene Problem, einen in verschiedenen Quellen gefundenen Namen, möglicherweise noch mit verschiedenen Schreibweisen, mit Sicherheit ein und derselben Person zuzuordnen. Bei der Zusammenführung verschiedener Schreibweisen, also bei der Zuordnung dieser zur gleichen Person, wurde auch hier restriktiv vorgegangen. Trotz aller methodischer Vorsicht und Genauigkeit besteht die Möglichkeit, dass einzelne Einträge unter einem Namen entweder fälschlicherweise als nicht zur gleichen Person gehörend angenommen oder aber aufgrund einer nicht erahnten Schreibweise des Namens in der Personenkartei überhaupt nicht gefunden wurden.¹⁸⁹ Ungeachtet dieser Schwierigkeiten konnten für die drei Referenzzeiträume innerhalb des Spätmittelalters unter Berücksichtigung der Ober- und Niederstadtbucheinträge, Bergenfahrertestamente und anderer Quellen insgesamt 140 Immobilienbesitzverhältnisse für Bergenfahrer in Lübeck ermittelt werden. Auf Phase I entfielen dabei 58 und auf Phase III 50 Einträge. Schwieriger stellte sich die Lage in Phase II dar. Für die Zeit zwischen 1440 und 1470 war es nicht möglich, mehr als 18 Immobiliengeschäfte von Bergenfahrern offenzulegen. Viele in diesem Zeitraum aktive Bergenfahrer waren aber in den 1470er Jahren auf dem Lübecker Immobilienmarkt engagiert, weshalb, um eine ausreichende empirische Basis zu schaffen, deren Geschäfte bis 1480 mit in die Auswertung einfließen sollen.

Bei der Betrachtung der Immobiliengeschäfte in Lübeck müssen verschiedene Aspekte berücksichtigt werden. Die Form des Eigentumsübergangs ist ein wichtiges Kriterium, um ein einzelnes Geschäft bewerten zu können. Vom Käuferstandpunkt aus gesehen ist lediglich der Kauf einer Immobilie mit der aktiven Wahl des Standortes und der Qualität des Gebäudes verbunden. Geerbte Immobilien hingegen mussten in dem Zustand und in der Lage angenommen werden, die zum Zeitpunkt des Erbfalls be-

¹⁸⁹ Wie das Beispiel des Borchard Pochen in Kap. 2.1 zeigt, bedarf es durchaus einiger Phantasie und detektivischer Spitzfindigkeit, um alle möglichen und unmöglichen Schreibweisen ein und desselben Namens ausfindig zu machen.

standen. Durch die Nichtbezahlung einer Schuld an den Gläubiger gefallene verpfändete Gebäude fielen auch unter diese Kategorie. Zwar konnte der Gläubiger ein als Pfand angebotenes Gebäude als nicht wertgemäß ablehnen, deckte dessen geschätzter Wert aber das Kreditrisiko, wurde auch hier kaum Wert auf Lage und Komfort des Hauses gelegt. Der Kreditgeber war ja in erster Linie an der Rückzahlung des Kredits in Geld interessiert. Er beabsichtigte nicht, mit der verpfändeten Immobilie am Gebäudemarkt der Stadt teilzunehmen oder gar in dieser zu wohnen. Die Art des Eigentumsübergangs stellt auch einen Indikator für die wirtschaftliche Situation der Beteiligten zum Zeitpunkt des Geschäfts dar. Was Rolf Hammel für die Gesamtkonjunktur der Stadt Lübeck und deren Zusammenhang mit dem Häusermarkt der Travestadt festgestellt hat, ist auch auf der individuellen Ebene des einzelnen Kaufmanns gültig: Durch das Rechtsgeschäft Kauf wurde auf dem städtischen Immobilienmarkt ein Teil des Gesamtprofits aus den Handels- und handwerklich-gewerblichen Märkten investiert, Verluste von Immobilien wegen Zahlungsunfähigkeit hingegen zeigten die Auswirkungen einer negativen wirtschaftlichen Entwicklung auf.¹⁹⁰ Der einzelne Kaufmann kaufte Gebäude gewöhnlich für sich selbst und seine Familie als Wohnhaus und zur Festigung seiner Kreditwürdigkeit oder wenn er in Handelsgeschäften erzielte Gewinne außerhalb des Handels investieren wollte. Persönliche Zahlungsschwierigkeiten ließen verpfändete Immobilien an den Gläubiger fallen und indizieren damit tatsächlich eine zumindest kurzfristig wirtschaftlich prekäre Situation des Schuldners. Allerdings stellt sich die Frage, ob Hammels weiterer Schlussfolgerung, dass Immobilienkäufe vor allem in einer Hochkonjunkturphase abgeschlossen wurden,¹⁹¹ widerspruchlos gefolgt werden kann. Es kann in der Tat nicht bestritten werden, dass in Zeiten von Kapitalschwäche, die in einer Handelsstadt wie Lübeck mit einer rückläufigen Entwicklung im überregionalen Handel verbunden war, weniger Geld für Immobilienkäufe zur Verfügung stand als in Zeiten, in denen durch erfolgreiches Handeln genügend Kapital im Umlauf war. So lange die Handelsgeschäfte aber wirklich gute Gewinne versprachen, dürfte ein Großteil des Kapitals wieder in zum Weiterverkauf bestimmte bewegliche Güter investiert worden sein. Erst Anzeichen von Problemen im Handel, z. Bsp. zum Ende einer Hochkonjunkturphase, sollten zu einer vermehrten Anlage des aus dem Profit der Handelsgeschäfte erhaltenen Geldes in Immobilien geführt haben. Genau diese Flucht in Sachwerte kann jeden-

¹⁹⁰ Hammel, Häusermarkt, S. 50.

¹⁹¹ Ebd., S. 74f.

falls heute bei sich überhitzender Konjunktur und drohender Inflation beobachtet werden. Erst dann wird Kapital in Immobilien angelegt, die geringeren Wertschwankungen unterworfen sind, aber mit einer solchen Anlage kann man auch selten auf so hohe kurzfristige Gewinne hoffen wie bei einem guten Handelsgeschäft. Die Kaufleute legten also in diesen Phasen seltener große Summen in Handelsgütern an und erwarben Häuser beziehungsweise Grundstücke, um mit einer werterhaltenden Kapitalanlage die absehbare Durststrecke zu überbrücken. Investierbare Summen wurden in festen Anlagen gebunden und gingen damit dem Handelsmarkt verloren, eine Maßnahme, die in größerem Umfang den bereits erahnten Abwärtstrend im Handel beschleunigte. Einen solchen Mechanismus indiziert unter anderem die spürbare Abnahme der Einnahmen der Kämmererei der Stadt Lübeck aus dem Schoß in der Mitte der 1430er Jahre, die von einem enormen Anstieg bei der Anzahl der Hauskäufe auf dem städtischen Immobilienmarkt begleitet wurde.¹⁹² Vermehrte Käufe auf dem Immobilienmarkt können also nicht ohne weiteres als Indiz für gute Konjunktur dienen. Dies hat auch damit zu tun, dass jedem Kauf auch ein Verkauf gegenüberstand. Unter Beachtung dieser Tatsache müsste versucht werden, Preisentwicklung und Kauf- beziehungsweise Verkaufsmotive zu rekonstruieren, da beispielsweise eine starke Umsatzphase sowohl auf einer starken Nachfrage bei hohen Preisen als auch auf einem starken Angebot bei relativ niedrigen Preisen beruhen kann. Auch wäre es von Bedeutung, für jedes einzelne Geschäft zu betrachten, wer die Häuser verkaufte beziehungsweise kaufte, denn Umsätze unter Kaufleuten könnten andere Schlussfolgerungen nach sich ziehen als wenn beispielsweise Handwerker mit Kapitalbedarf beziehungsweise Schulden in einer Phase verstärkt Immobilien verkauften und vor allem Kaufleute die günstige Gelegenheit zum Kauf nutzten. Da diese Motive und Zusammenhänge für das Spätmittelalter aber nur schwer zu rekonstruieren sind, muss, mit den Fehlerquellen im Hinterkopf, letztlich doch auf die Methodik Hammels zurückgegriffen werden, da Immobilienkäufe durch Kaufleute jedenfalls deren zum Zeitpunkt des Erwerbs gute Liquidität aufzeigen.

Auf der Ebene des individuellen Kaufmanns bleibt festzuhalten, dass dem Kauf einer Immobilie in der Regel eine positive wirtschaftliche Entwicklung vorausgegangen sein wird, von außergewöhnlichen Einkünften im Falle einer Erbschaft oder Heirat einmal abgesehen. Somit kann beim Erwerb eines Gebäudes von einer vorausgegangenen oder gegenwärtigen gu-

¹⁹² Hammel, Häusermarkt, S. 107.

ten wirtschaftlichen Lage des Kaufmanns ausgegangen werden. Ebenso ist die Schlussfolgerung zulässig, dass der Verlust eines Hauses durch Einwältigung des Gläubigers wegen Nichtbegleichung von Schulden ein Indiz für momentane wirtschaftliche Probleme des Schuldners ist. Verglichen mit der Entwicklung auf dem gesamten Lübecker Häusermarkt zeigen die Tendenzen, die aus der Untersuchung der Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in der Travestadt gewonnen werden konnten, einige Differenzen auf. Beim Vergleichen der Zahlen ist zu beachten, dass, wenn man den Gesamtmarkt betrachtet, die Auswertung der Kaufzahlen ausreicht, da diese gleich den Verkaufszahlen sind. Bei der Analyse eines Teilmarktes, wie etwa den Geschäften der Bergenfahrer auf dem städtischen Immobilienmarkt, ist dies nicht möglich, da nicht alle Geschäfte nur unter Akteuren des Teilmarktes der Bergenfahrer abgewickelt wurden.

Es soll noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Anzahl der für das Spätmittelalter nachgewiesenen Immobilienkäufe und -verkäufe durch Bergenfahrer zu gering ist, um eine empirisch ausreichende Menge darzustellen. Es wurden aber genügend Immobiliengeschäfte ermittelt, um zumindest Tendenzen für das Anlageverhalten der Bergenfahrer auf dem Lübecker Markt erkennen zu können. In der Zeit zwischen 1360 und 1400 ist besonders auffällig, dass sich der für Lübeck feststellbare starke Anstieg der Kaufzahlen zwischen 1371 und 1375 im Geschäftsverhalten der Bergenfahrer nicht niedergeschlagen hat. Die Anzahl der für Bergenfahrer ermittelten Umsätze war in diesem Zeitraum nicht größer als in dem vorhergehenden und folgenden Fünfjahreszyklus, wie aus Tabelle 4.4.a abzulesen ist.

Eine Ursache hierfür könnten Kapitalmangel und die Investition aller verfügbaren Geldmittel in Handelswaren aufgrund der kurz zuvor durchgeführten hansischen Handelsblockade Norwegens, also eine Aufbauphase im Handel, gewesen sein. Erst der zweite signifikante Anstieg an Immobiliengeschäften in Lübeck zwischen 1386 und 1390 ist auch für die Bergenfahrer nachvollziehbar. Lagen die von ihnen getätigten Käufe in den vier Fünfjahresabschnitten zuvor bei zwei bis drei und die Verkäufe bei eins bis zwei, konnten für diesen Zeitraum 13 Käufe und acht Verkäufe von Gebäuden durch Bergenfahrer in Lübeck ermittelt werden. Auch in der folgenden Phase von 1391 bis 1395, in der die Geschäfte auf dem Lübecker Markt rückläufig waren, sind für Bergenfahrer immer noch mehr Immobilienumsätze zu verzeichnen als je vor 1386, wobei allerdings die Verkäufe überwiegen, und in der Phase von mäßigen Umsatzzuwachsen für den Gesamtmarkt zwischen 1396 und 1400 blieben die Umsätze bei den Bergenfahrern im Vergleich zur relativ umsatzstarken vorhergehenden Phase stabil. Bei al-

Zeitraum	Käufe durch Bergenfahrer	Verkäufe durch Bergenfahrer	Umsatzentwicklung am gesamten Lübecker Immobilienmarkt ¹⁹³
1360-1365	0	0	-
1366-1370	3	2	o
1371-1375	2	1	++
1376-1380	2	1	--
1381-1385	3	2	+ -
1386-1390	13	8	++
1391-1395	5	7	--
1396-1400	6	5	+

Tabelle 4.4.a: Verteilung der für Bergenfahrer im Zeitraum 1360-1400 registrierten Immobiliengeschäfte.

len Einschränkungen, die der Untersuchungsmethode zugrunde liegen, scheint doch eine Tendenz sichtbar zu sein, dass die Bergenfahrer erst gegen Ende der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts vermehrt auf dem Lübecker Immobilienmarkt aktiv waren. Nimmt man an, dass die für Bergenfahrer nachgewiesenen Immobiliengeschäfte die tatsächlichen Geschäfte mit Häusern dieser Zeit repräsentativ wiedergeben, so ist auch insgesamt eine Zunahme von Immobilienvermögen bei den Bergenfahrern für Referenzphase I von 1360 bis 1400 zu erwarten, da in dieser Zeit Käufe überwogen. Bei der ersten umsatzstarken Phase am Lübecker Immobilienmarkt innerhalb des Referenzzeitraums I dieser Untersuchung haben in den 1370er Jahren allerdings offenbar nur wenige Bergenfahrer ihren Gebäudebesitz vermehrt. Wie bereits erwähnt scheint ihr Kapital in dieser Zeit durch die Wiederaufnahme und den Ausbau der Geschäftsverbindungen mit Bergen vermehrt in den

¹⁹³ Diese Spalte dient dem Vergleich mit der Entwicklung des Lübecker Immobilienmarktes mit Hinblick auf die Gesamtzahl der in den einzelnen Fünfjahreszeiträumen getätigten Geschäfte. Die Symbole bedeuten:

o wenig Veränderung in der Anzahl der Käufe.

+ Anstieg der Anzahl Käufe im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum.

++ starker Anstieg der Anzahl Käufe im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum.

- Rückgang der Anzahl der Käufe im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum.

-- starker Rückgang der Anzahl der Käufe im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum.

+ - schwankende Entwicklung der Anzahl der Käufe.

Grundlage: Hammel, Häusermarkt, S. 107.

höhere Gewinne versprechenden Handel investiert worden zu sein. In den letzten fünfzehn Jahren der ersten Untersuchungsphase sind dann wesentlich mehr Immobiliengeschäfte für Bergenfahrer überliefert, was in etwa im Einklang mit der Entwicklung am Lübecker Gesamtmarkt steht.

Für Referenzzeitraum II (1440-1470/80) konnten, wie aus Tabelle 4.4.b erkennbar ist, für die ersten zwanzig Jahre kaum von Bergenfahrern getätigte Immobiliengeschäfte verzeichnet werden. Auch hier dürfte die Erklärung in handelspolitischen Gründen zu suchen sein. Mit dem Vertrag von London waren 1437 Hemmnisse im Englandhandel beseitigt worden.¹⁹⁴ Die Bergenfahrer konnten daraufhin wieder vermehrt in den Handel am Kontor in Bergen und an der Faktorei in Boston investieren und mussten dies auch, um nicht den englischen Konkurrenten das Feld zu räumen. Gleichzeitig dürften ihnen investierbare Mittel durch die großen Probleme im Englandhandel in den 1430er Jahren und die in den 1440er Jahren zunehmenden Schwierigkeiten im Rahmen des wendisch-holländischen Krieges in dieser

Zeitraum	Käufe durch Bergenfahrer	Verkäufe durch Bergenfahrer	Umsatzentwicklung am gesamten Lübecker Immobilienmarkt ¹⁹⁵
1440-1450	1	0	++--
1451-1460	1	0	+-
1461-1470	5	2	o-
1471-1480	8	2	++

Tabelle 4.4.b: Verteilung der für Bergenfahrer im Zeitraum 1440-1470/80 registrierten Immobiliengeschäfte.

¹⁹⁴ Zu den Auswirkungen der politischen Lage auf den England- und Bergenhandel der Bergenfahrer im 15. Jahrhundert: Burkhardt, Boston.

¹⁹⁵ Diese Spalte dient dem Vergleich mit der Entwicklung des Lübecker Immobilienmarktes mit Hinblick auf die Gesamtzahl der in den einzelnen Fünfjahreszeiträumen getätigten Geschäfte. Die Symbole bedeuten:

+- schwankende Entwicklung der Anzahl der Käufe.

++-- stark schwankende Entwicklung der Anzahl der Käufe.

o- schwankende Entwicklung der Anzahl der Käufe mit leicht rückläufiger Gesamttendenz.

++ starker Anstieg der Anzahl Käufe im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum.

Grundlage: Hammel, Häusermarkt, S. 107.

Aufgrund der wenigen Geschäfte, die für diese Zeit ermittelt werden konnten, wurde ein Maßstab von zehn Jahren gewählt, um überhaupt Entwicklungstendenzen sichtbar zu machen.

Phase nicht eben reichlich zur Verfügung gestanden haben. Umso auffälliger ist die Zunahme der Immobilienkäufe der Bergenfahrer zwischen 1461 und 1470, einer Zeit, in der mit Ausnahme eines kurzen aber beachtlichen Zwischenhochs die Geschäftszahlen in der Travestadt eher stagnierten.

Mit dem offiziellen Ende des Lübecker Englandhandels in den 1460er Jahren dürften in diesem vorher gebundene Gelder frei geworden sein. Einige Bergenfahrer werden diese bis zur Neuausrichtung ihres Handels auf andere Ziele zunächst auf dem sicheren Lübecker Häusermarkt „geparkt“ haben. Am wirtschaftlichen Aufschwung in den 1470er Jahren nahmen die Bergenfahrer wieder lebhaft teil. Der Wegfall des Englandhandels scheint von ihnen kompensiert worden zu sein. Gelder zur Investition am Lübecker Gebäudemarkt standen jedenfalls in größerem Umfang zur Verfügung. Es handelte sich bei diesen Käufen auch nicht allein um Geldanlagen älterer Kaufleute, die sich, wie vermutet werden könnte, nach Wegfall der etablierten Handelswege endgültig aus dem Geschäft zurückzogen. Einige der Käufer in dieser Zeit wie Hans Veer und Brun Hoveman standen erst am Anfang ihrer kaufmännischen Laufbahn.

Das zwischen 1470 und 1480 erkennbare vermehrte Engagement der Lübecker Bergenfahrer auf dem städtischen Immobilienmarkt hielt, wie Tabelle 4.4.c zeigt, auch in den folgenden Jahrzehnten, also im Referenzzeitraum III von 1490 bis 1510, an.¹⁹⁶ Zwischen 1490 und 1495 konnten in insgesamt 17 Geschäften Bergenfahrer als Beteiligte nachgewiesen werden. Zehnmal traten sie als Käufer in Erscheinung, in sieben Fällen veräußerten sie Gebäude. Die darauf folgenden fünf Jahre stellten den einzigen Zeitraum in dieser Teiluntersuchungsphase innerhalb des Spätmittelalters dar, für den die Verkäufe überwogen. Dieser Überhang an Verkäufen könnte eine Wende für den Immobilienbesitz der Bergenfahrer in Lübeck eingeläutet haben. Während bis dahin eher insgesamt ein Aufbau von Immobilienvermögen am Überhang von Käufen erkennbar war, ist nach 1500 eine Stagnation ersichtlich, die auch zu dem langsamen Bedeutungsverlust der Bergenfahrer in der Travestadt zu dieser Zeit passen würde. Ob es diese Stagnation tatsächlich gegeben hat, muss offen bleiben, denn für eine genauere Aussage hierüber bedürfte es Untersuchungen auch zu den Jahren nach 1510.

Die Zeit zwischen 1500 und 1510 war eine der schwärzesten im Lübecker Wirtschaftsleben des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Dies äußerte sich auch durch einen Einbruch der Immobilienumsätze und eine rapide Zunahme an Verlusten durch Nichtbegleichung von Schulden. So wenige

¹⁹⁶ Tabelle 4.3.d.

Zeitraum	Käufe durch Bergenfahrer	Verkäufe durch Bergenfahrer	Umsatzentwicklung am gesamten Lübecker Immobilien- markt ¹⁹⁷
1490-1495	10	7	+ -
1496-1500	6	8	+
1501-1505	11	10	--
1506-1510	4	4	--

Tabelle 4.4.c: Verteilung der für Bergenfahrer im Zeitraum 1490-1510 registrierten Immobiliengeschäfte.

Immobiliengeschäfte wie 1508 wurden in Lübeck zwischen 1286 und 1700 in keinem anderen Jahr registriert. Entgegen dem allgemeinen Trend des Umsatzrückgangs engagierten sich die Bergenfahrer zwischen 1500 und 1505 jedoch recht stark am Lübecker Immobilienmarkt. Elf Mal kauften sie Gebäude, an zehn Geschäften waren sie als Verkäufer beteiligt. Von letzteren waren vier Zwangsverkäufe, zwei davon betrafen den Kaufmann Peter Vlynt. Die Bergenfahrer scheinen also auch in dieser gesamtwirtschaftlich eher negativen Situation noch über genügend geschäftlichen Spielraum verfügt zu haben, um am Immobilienmarkt handlungsfähig zu sein. Günstig dürften sich dabei im Zuge von allgemeiner Kapitalknappheit sinkende Häuserpreise ausgewirkt haben.¹⁹⁸ Auch hier scheint sich die Annahme zu bestätigen, dass die Kaufleute bei in Aussicht stehenden schlechteren Zeiten ihre aus dem Handel fließenden Profite vermehrt in Immobilien anlegten, um die Konjunkturschwäche zu überbrücken, wobei dies nur die Käufe, nicht aber die Verkäufe zu erklären hilft. Erst als sich die Rezession länger hinzog, scheinen auch die Bergenfahrern weniger geneigt gewesen zu sein, ihre sichere Sachanlage aufzugeben, oder genau wie die anderen Marktteilnehmer auch nicht fähig gewesen zu sein, Kapital zu investieren, wie der

¹⁹⁷ Diese Spalte dient dem Vergleich mit der Entwicklung des Lübecker Immobilienmarktes mit Hinblick auf die Gesamtzahl der in den einzelnen Fünfjahreszeiträumen getätigten Geschäfte. Die Symbole bedeuten:

+ - schwankende Entwicklung der Anzahl der Käufe.

+ Anstieg der Anzahl Käufe im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum.

-- starker Rückgang der Anzahl der Käufe im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum.

Grundlage: Hammel, Häusermarkt, S. 107.

¹⁹⁸ Vgl. Hammel, Häusermarkt, S. 75.

Rückgang der Geschäftszahlen in der Zeit zwischen 1506 und 1510 nahe legt.

Für die Bergenfahrer konnten also in allen drei Untersuchungszeiträumen mehr Hauskäufe als -verkäufe registriert werden. Während die Referenzphasen I und II noch einen Trend des zunehmenden Immobilienvermögens der Bergenfahrer zeigten, so wendet sich diese Tendenz im Laufe von Referenzphase III zu Stagnation. Viele Häuser, die sich im Besitz von Bergenfahrern befanden, gingen als Nachlass an ihre Erben über. Die Bergenfahrer waren also in der Lage, durch ihre Handelstätigkeit Überschüsse in einer Größenordnung zu erwirtschaften, die es ihnen erlaubte, Kapital am Lübecker Häusermarkt anzulegen, das somit zumindest mittelfristig dem aktiven Handelsgeschäft entzogen wurde.

Betrachten wir die Investitionen der Bergenfahrer am Lübecker Immobilienmarkt vor dem Hintergrund des Motivs eines Geschäfts mit Gebäuden, stellt sich weiterhin die Frage, ob der Erwerb eines Hauses eher der kurzfristigen Überbrückung oder der Gewinnerzielung dienen sollte, oder ob die Immobilie als langfristige Kapitalanlage in die Finanzplanung des Kaufmannes einfluss. Nicht nur der Kauf eines Wohnhauses, der neben einer Funktion als äußerliche Kreditsicherheit, dem mit dem Immobilienbesitz verbundenen Ansehen und der daran gebundenen Befähigung zur Übernahme bestimmter Ämter in der Stadt auch eine gewisse finanzielle Sicherheit und Unabhängigkeit im Alter versprach, war ein auf lange Sicht angelegtes Immobiliengeschäft. Auch der Kauf gewinnbringend zu vermietender Häuser oder der vorsorgliche Erwerb von später als Brautschatz der Tochter in die Ehe zu gebenden Gebäuden waren Geschäfte langfristiger Art. Anders sah es mit dem Kauf preiswerter Häuser aus, die etwa im Rahmen eines Zwangsverkaufes günstig erstanden und dann relativ kurzfristig zum eigentlichen wesentlich höheren Marktwert wieder verkauft werden sollten. Solche Geschäfte dienten wie auch der nur auf kurze Zeit ausgerichtete Kauf aufgrund von Preisspekulationen lediglich dem kurzfristigen Profit. Mit ihnen konnte schnell neues Kapital gewonnen werden, das in weitere Immobiliengeschäfte oder den Handel investiert werden konnte. Allerdings lag bei ihnen auch das Risiko wesentlich höher, da das eingesetzte Geld nicht für langfristige Anlagen vorgesehen war und auf einen kurzfristigen Preisanstieg nur spekuliert werden konnte. Konnte kein kurzfristiger gewinnbringender Verkauf zuwege gebracht werden, bestand die Gefahr, dass der Kaufmann in anderen Geschäftsfeldern ins Hintertreffen geriet. Oder er verkaufte zu einem schlechteren Preis und musste einen Verlust aus dem Immobiliengeschäft hinnehmen.

In der vorliegenden Untersuchung sollen all jene Geschäfte als kurzfristig angesehen werden, bei denen vom Zeitpunkt des Erwerbs des Gebäudes bis zur Verzeichnung der Veräußerung weniger als sechs Jahre verstrichen sind. Fünf Jahre sind ein für die Wirtschaft des Spätmittelalters eher kurzer Zeitraum. Nach dieser Zeitspanne sollte spekulativ eingesetztes Geld spätestens wieder zur Investition zur Verfügung stehen. Für diese relativ kurze Zeit ist zudem der Erwerb eines Gebäudes als Wohnhaus in den meisten Fällen nicht wahrscheinlich. Eine kürzere Zeitspanne wurde nicht gewählt, da zwischen dem Verkauf und dem endgültigen Eintrag des Geschäfts im Oberstadtbuch bis zu zwei Jahre vergehen konnten. Da das eigentliche Datum des Verkaufs aber nicht mit aufgezeichnet wurde, könnten auch manche fünfjährige Eigentumsphasen tatsächlich nur drei Jahre in Anspruch genommen haben, ebenso verhält es sich mit noch kürzeren Besitzdauern. Große Unterschiede in der Länge des Behalts von Immobilien lagen schon in der Art des Erwerbs begründet. Zumindest für die Geschäfte der Bergenfahrer ist festzustellen, dass Käufe von Häusern in der Regel in einer wesentlich längeren Besitzdauer resultierten als der Erhalt aus anderen Formen des Eigentumsübergangs wie etwa als Brautschatz oder Erbe. Deshalb sollen im Folgenden beide Formen des Erwerbs getrennt voneinander besprochen werden.

Für den Referenzzeitraum von 1360 bis 1400 konnten, wie aus Tabelle 4.5.a, Spalte 1, hervorgeht, 27 Kaufgeschäfte durch Bergenfahrer ermittelt werden, für die auch eine Veräußerung des Hauses verzeichnet war. Die Dauer des Behalts der Gebäude variierte zwischen einem und 44 Jahren, wobei die Mehrzahl der Immobilien zwischen 10 und 30 Jahre im Besitz des Käufers blieben. Acht der 27 Geschäfte fallen unter die Kategorie der kurzfristigen Anlagen, scheinen also eher Spekulationsgeschäfte zur kurzfristigen Kapitalmehrung gewesen zu sein. In einem Fall verstarb der Käufer bereits ein Jahr nach Abschluss des Geschäfts,¹⁹⁹ wodurch das Gebäude als Erbe an seine Frau übergang. Die durchschnittliche Behaltdauer der für Bergenfahrer ermittelten Hauskäufe in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts betrug 12,5 Jahre.

Wesentlich länger blieben diejenigen Gebäude im Besitz des Käufers, die als von Bergenfahrern im zweiten Teiluntersuchungszeitraum zwischen 1440 und 1470 erworbene Kaufobjekte ermittelt werden konnten (vgl. Tabelle 4.5.a, Spalte 2). Für diese Zeitspanne konnten lediglich für fünf Hauskäufe die Dauer des Besitzes ermittelt werden. Deshalb wurde auch hier der

¹⁹⁹ Vgl. Marquard Vrese im prosopographischen Anhang.

Zeitraum	1360-1400	1440-1470/80	1490-1510
Behaltdauer in Jahren für die einzelnen Geschäfte (Vergleiche Tabelle 7 im Anhang)	23	45	13
	44	6	13
	8	22	3
	18	18	4
	15	29	9
	27	24	18**
	4	42	28**
	5	43	26**
	9	14	1
	29	13	25**
	14	55	2
	2	26	1
	31	25*	7
	9	26	42
	5		1*
	3		7
	16		13
	6		7
	18		2
	1		18
	13		13
	14		7
	11		6
	1		5
1		16*	
8			
3			
Durchschnitt	12,5 Jahre	(24) 27,7 Jahre	11,5 Jahre

Tabelle 4.5.a: Länge des Behalts in Jahren (nur volle Jahre) der durch Kaufgeschäfte erworbenen Immobilien (nur ganze Immobilien) vom Zeitpunkt des Kaufs bis zur Veräußerung/Vererbung/Verlust.²⁰⁰

²⁰⁰ Über der fetten Linie in Phase II sind alle Geschäfte registriert, die vor 1470 abgeschlossen wurden. Darunter finden sich zudem Käufe zwischen 1470 und 1480, die von bereits vor 1470 nachweisbaren Bergenfahrern getätigt wurden.

* Zwangsverkauf.

Auswertungszeitraum um zehn Jahre verlängert, wodurch immerhin 14 Geschäfte in die Untersuchung einfließen können. Nur ein Gebäude war kürzer als zehn Jahre im Besitz des Käufers und auch dieser Eigentumsübergang geschah durch den Tod des Bergenfahrers,²⁰¹ wodurch das Haus an seine Tochter fiel. Alle anderen in dieser Zeit von Bergenfahrern gekauften Gebäude blieben zwischen 13 und 55 Jahren im Besitz des Käufers. Die durchschnittliche Behaltdauer betrug 27,7 Jahre.

Für die Zeit zwischen 1490 und 1510 konnte die Behaltdauer für 25 durch Bergenfahrer getätigte Hauskäufe nachgewiesen werden (vgl. Tabelle 4.5.a, Spalte 3). Die Länge der Besitzdauer schwankte in dieser Periode zwischen einem und 42 Jahren. 17 längerfristigen Investitionen stehen acht kurzfristige Geschäfte gegenüber. Von diesen sind zwei durch vorzeitigen Erbfall zustande gekommen.²⁰²

Insgesamt wurden in dieser letzten Phase mehr Geschäfte mit einer Behaltdauer von weniger als zehn Jahren getätigt, als in den beiden ersten Untersuchungszeiträumen. Die mittlere Besitzdauer für von Bergenfahrern durch Kauf erworbene Gebäude in Lübeck betrug zwischen 1490 und 1510 11,5 Jahre.

Beim Vergleich der Kaufgeschäfte der Bergenfahrer auf dem Lübecker Immobilienmarkt in den drei Untersuchungszeiträumen fällt die bedeutend längere Behaltdauer der gekauften Häuser in Phase II auf. Den 27,7 Jahren, die die gekauften Gebäude in dieser Zeit im Schnitt Eigentum des Käufers blieben, stehen 12,5 Jahre in Phase I und 11,5 Jahre in Phase III gegenüber. Selbst bei Abzug aller kurzfristigen, meist offenbar aus Spekulationsgründen gekauften Häuser, bleibt eine deutlich kürzere Besitzdauer in diesen beiden Perioden zu konstatieren. Zudem konnte für den zweiten Untersuchungszeitraum kein einziges Kaufgeschäft, das zu einem Verkauf innerhalb der nächsten fünf Jahre geführt hat, nachgewiesen werden. Die Zeit zwischen 1440 und 1480 scheint für die Bergenfahrer, gemessen an ihren Investitionen am Lübecker Häusermarkt, eine schwierige Phase für den aktiven Handel dargestellt zu haben. Zunächst war kaum Geld für Investitionen in Immobilien frei. Der Wegfall der englischen Märkte in den 1460er Jahren, insbesondere das Ende des Geschäfts mit der Faktorei in Boston, machte eine Neustrukturierung sowohl des Bergenhandels insgesamt als auch des Handels jedes einzelnen in diesem Markt aktiven Kaufmanns notwendig.

** Aufgelassen.

²⁰¹ Cord Hurleman.

²⁰² Johan Kinkel (2 Jahre), Brun Hoveman (5 Jahre).

Ein Teil der Kaufleute scheint die nicht mehr im England- und Bergenhandel investierbaren Gelder in Immobilien in der Travestadt angelegt zu haben, dies vor allem am Ende des erweiterten Referenzzeitraums. Denkbar ist, dass diese Anlagen zunächst als kurzfristige Investments gedacht waren, bis andere Märkte erschlossen und neue Kontakte geknüpft werden konnten. Sollte dies der Fall gewesen sein, wären die Bergenfahrer, die ihr Geld zunächst in Immobilien gesteckt hatten, nicht sehr erfolgreich mit dem Aufbau anderer Geschäftszweige gewesen, denn das in Lübeck in Häuser investierte Kapital wurde kurz- und mittelfristig nicht wieder freigesetzt. Eine andere Erklärungsmöglichkeit wäre ein größeres Risikobewusstsein dieser Kaufleute. Gewarnt durch die kurz zurückliegenden Ereignisse, die den blühenden Handel mit Boston versiegen ließen,²⁰³ legten die Kaufleute möglicherweise mehr Geld langfristig in sichere Immobilien an, statt es in Form von Waren den unsicheren Wagnissen des Überseehandels anzuvertrauen. Diese Herangehensweise muss aber auf lange Sicht einen Rückgang des Gesamthandels nach sich gezogen haben, woraus unter anderem wiederum weniger freies Kapital zum Erwerb von Immobilien resultierte - eine Schlussfolgerung, die mit der von Rolf Hammel festgestellten stetigen Abnahme von Kaufzahlen auf dem Lübecker Häusermarkt und der Schwäche der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung der Travestadt in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts gut korreliert.²⁰⁴

Wesentlich kurzfristiger waren die Anlagen in Immobilien in den beiden übrigen Untersuchungszeiträumen. In beiden Phasen wurden mehrere Käufe getätigt, die innerhalb von fünf oder weniger Jahren wieder zur Veräußerung des Gebäudes führten. Ist dies für die Zeit zwischen 1360 und 1400, in der auf dem Lübecker Immobilienmarkt insgesamt ein reges Geschäft herrschte und ein hoher jährlicher Umsatz an Häusern zu verzeichnen war, zu erwarten gewesen, überrascht die rege Aktivität der Bergenfahrer zu Anfang des 16. Jahrhunderts, als die Umsatzzahlen in Lübeck ihren historischen Tiefststand erreichten. Während in Phase I vermutlich vor allem zeitweiliger Überbrückungsbedarf zu den kurzfristigen Hauskäufen geführt hat, ist für Phase III ein Zusammenhang zwischen der schlechten konjunkturellen Lage und schnellen Immobilienverkäufen zu vermuten. Möglicherweise hatten doch mehr Bergenfahrer, wie auch die meisten anderen Lübecker Kaufleute, wirtschaftliche Probleme, als aus der geringen Zahl der Zwangsverkäufe in dieser Zeit ersichtlich ist und mussten deshalb kurzfristig Gelder

²⁰³ Burkhardt, Boston.

²⁰⁴ Vgl. Hammel, Häusermarkt, S. 92-95, 107.

freimachen. Es könnte sich bei diesen kurzfristigen Geschäften allerdings auch um die Realisierung von Spekulationsgewinnen aus dem Kauf von Immobilien, deren Preis wegen Kapitalbedarfs des Voreigentümers deutlich unter dem Marktwert gelegen hatte, gehandelt haben.

Ein Vergleich der Besitzdauer der von Bergenfahrern käuflich erworbenen Immobilien in Lübeck mit der von Gebäuden, die durch andere Formen des Eigentumsübergangs an die Kaufleute gelangt sind, zeigt, wie Tabelle 4.5.b zu entnehmen ist, in allen drei Untersuchungszeiträumen, dass letztere in der Regel wesentlich kürzer gehalten wurden. Unter diese anderen Formen des Besitzübergangs fallen der Erhalt aus Brautschatz, Erbschaften oder sonstige nicht näher bezeichnete Einsetzungen in den Besitz. Einwältigungen in gepfändete Häuser nach Zahlungsunfähigkeit eines Schuldners konnten indes nicht berücksichtigt werden, da deren Eintragung in das Lübecker Oberstadtbuch oft erst Jahre später, häufig im Zusammenhang mit dem Verkauf der Immobilie geschah, weshalb aus den Quellen keine Schlüsse auf die tatsächliche Behaltdauer von auf diese Art erhaltenen Gebäuden gezogen werden können.²⁰⁵

Für nicht durch Bergenfahrer käuflich erworbene Immobilien liegen uns nur sehr wenige auswertbare Daten vor. In Referenzzeitraum I handelt es sich hierbei um acht Geschäfte, für Phase II um drei und für den Zeitraum III um vier. Das Zahlenmaterial ist zu gering, um allgemeingültige Aussagen wagen zu können, doch wird bei der Betrachtung von Tabelle 4.5.b deutlich, dass die überwiegende Zahl der aus Brautschatz, Erbe und Überlassung erhaltenen Gebäude zügig wieder verkauft wurde. Wie bereits oben beschrieben,²⁰⁶ waren diese Immobilien nicht Bestandteil der eignen langfristigen Finanzplanung des Kaufmanns, weshalb eine schnelle Realisierung des Geldwertes und eine Investition der freien Mittel auf Basis der eigenen Präferenzen des Verkäufers wirtschaftlich wesentlich sinnvoller war.

Trotz der geringen Datenmenge, die zur Auswertung der Besitzdauer für durch Bergenfahrer in Lübeck erworbene Immobilien zur Verfügung steht, sind einige Tendenzen erkennbar. Gekaufte Immobilien sind in den meisten Fällen deutlich länger im Besitz des Kaufmanns geblieben als durch Erbe oder Brautschatz erhaltene. Bei den Kaufgeschäften ist jedoch auch eine nicht zu vernachlässigende Anzahl an Geschäften erkennbar, die offensichtlich nur der kurzfristigen Kapitalanlage oder der Spekulation gedient haben und deren Objekte nach kurzer Besitzdauer wieder abgestoßen wurden.

²⁰⁵ Mündliche Information von Dr. Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck.

²⁰⁶ S. 284.

Zeitraum	1360-1400	1440-1470/80	1490-1510
Jeweilige Behaltdauer in Jahren (Tabelle 7 im Anhang)	1	4	0
	0	0	0
	23	19*	0
	0		1
	2		
	19		
	1		
	1		

Tabelle 4.5.b: Länge des Behalts in Jahren (nur ganze Jahre) der aus Brautschatz, Überlassung oder Erbe erworbenen Immobilien (nur ganze Immobilien) vom Zeitpunkt des Erwerbs bis zur Veräußerung/Vererbung/Verlust.

²⁰⁷

Doch sowohl bei den kurzfristigen als auch bei den langfristigen Erwerbungen durch Kauf war es immer der Wille des Käufers, der den Ausschlag für die Investition in genau dieses Objekt gab. Der Kauf passte in die kurz-, mittel- und langfristige Finanzplanung des Kaufmanns. Anders verhielt es sich bei den sonstigen Erwerbungen. Eine Einwältigung war letztendlich nichts anderes als der Endpunkt eines missglückten Kreditgeschäfts. Durch Erbschaft erhaltene Gebäude waren vom Erblasser erworben und bis zu seinem Tod behalten worden und bildeten somit einen Teil von dessen langfristiger Finanzplanung, nicht aber der des Erben. Ebenso verhielt es sich mit dem aus Brautschatz stammenden Immobilienbesitz. Auch hier hatte ein anderer, in diesem Falle der Schwiegervater, das Gebäude erworben. In vielen dieser Fälle hatte der Empfänger keine Verwendung für das Haus. Mit dem durch dessen Verkauf gewonnenen Geld konnte er dagegen meist wesentlich bessere Geschäfte abschließen, sei es nun im regionalen oder überregionalen Handel oder durch den Kauf anderer Immobilien in der Stadt oder im Umland. Bei den dadurch zustande gekommenen kurzfristigen Verkäufen dürfte häufig weniger als der eigentliche Marktwert des Gebäudes erzielt worden sein. Die Gewinnmöglichkeiten durch andere

²⁰⁷ Über der fetten Linie in Phase II sind alle Immobilien registriert, die vor 1470 durch Bergenfahrer erworben wurden. Darunter finden sich zudem der Erwerb zwischen 1470 und 1480, der bereits vor 1470 nachweisbaren Bergenfahrern zugeordnet werden konnte.

* Zwangsverkauf.

** Aufgelassen.

Nutzung des aus dem Verkauf gewonnenen Kapitals scheinen dabei allerdings den rechnerischen Verlust aus dem Immobilienverkauf aufgewogen zu haben, anders ist die häufige fast unmittelbare Veräußerung einer Immobilie nach deren Erwerb auf diesen Wegen nicht erklärbar.

Auffällig ist, dass im um 10 Jahre verlängerten Referenzzeitraum II zwischen 1440 und 1480 gekaufte Immobilien im Schnitt wesentlich länger gehalten wurden, als es in den beiden anderen Untersuchungszeiträumen der Fall war. In der Mitte des 15. Jahrhunderts scheinen, wie bereits besprochen, andere Mechanismen auf das Kaufverhalten der Bergenfahrer am Lübecker Immobilienmarkt eingewirkt zu haben, als in der zweiten Hälfte des 14. und an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert.

Wenden wir uns als letztem Punkt der Untersuchung zu räumlicher Nähe als einer Grundlage sozialer Beziehungen der Verteilung des Immobilienbesitzes der Bergenfahrer in Lübeck zu. Im Rahmen einer sozialtopographischen Analyse zur Erfassung der sozialen Raumbeziehung und Raumgliederung,²⁰⁸ stellen sich folgende Fragen: Bevorzugten die Bergenfahrer bestimmte Gebiete oder Straßenzüge beim Erwerb von Immobilien in der Stadt? Gab es somit ein „Bergenfahrerviertel“, in dem es sich für einen Bergenfahrer auch vom Gesichtspunkt der Kontaktaufnahme und Kontakterhaltung lohnte, ein Wohnhaus zu erwerben? Sind möglicherweise sogar manche Gebäude über mehrere Besitzerwechsel hinweg in den Händen von Bergenfahrern nachweisbar? Zur Beantwortung dieser Fragen wurde die Stadt Lübeck in drei Immobilienlagen eingeteilt. Hierbei wurde bewusst die sonst übliche Unterteilung in die Kirchspiele der Stadt vermieden und eine Einteilung gewählt, die sich an der Attraktivität der Lage für Kaufleute im Fernhandel, wie es die Bergenfahrer nun einmal waren, orientiert.

Wohnviertel a bilden die vom Markt mit der Marienkirche und die nördlich von diesen von der Königstrasse westwärts zur Trave hinabführenden Straßen. Die meisten dieser Straßen, wie Mengstraße, Alfstraße, Beckergrube und Fischergrube führten auf kürzestem Wege vom Zentrum der Stadt hinab zum Hafen und waren für fernhändlerische Zwecke somit besonders günstig gelegen. Hinzu kommen einige besonders prestigeträchtige Wohnlagen, wie die den Markt im Westen abschließende Straße Schüsselbuden, die Königstrasse und die Breitstraße, in der viele Ratsherren und reiche Fernhändler Wohnhäuser besaßen.²⁰⁹ Zwar lassen sich in allen diesen Straßen

²⁰⁸ Vgl. Hammel, Hauseigentum, S. 90.

²⁰⁹ Hammel, Hauseigentum, S. 236, vgl. zudem die Angaben zum Immobilienbesitz der Lübecker Ratsherren in: Lutterbeck, Michael, Der Rat der Stadt Lübeck im 13. und 14. Jahrhundert. Politische und wirtschaftliche Zusammenhänge in einer städtischen Führungsgruppe

auch Handwerker und Kremer als Bewohner nachweisen, doch können sie als eine Immobilienlage Lübecks, in der wohlhabende Bürger häufig Häuser erwarben, bezeichnet werden. Zu Lage a zählen weiterhin einige Querstraßen wie Fünfhusen oder Ellerbrook, die aber für das Anlageverhalten der Bergenfahrer keine große Rolle gespielt zu haben scheinen.

	1360-1400	1440-1470/80	1490-1510
Mengstraße	8	4	12
Alfstraße	5	5	3
Fischstraße	1	1	
Braunstraße	3	1	1
Schüsselbuden			1
Königstraße	2		3
Beckergrube	4	2	
Fischergrube	2	2	2
Engelsgrube	1	1	
Alte Fähre	1		
An der (Unter)Trave	2	2	2
Breitestraße	1	1	2
Fünfhusen			1
Ellerbrook	2		
(Große) Kiesau			1
Alsheide			1
Engelswisch	2	1	
Hinter der Burg			1
Anzahl der Geschäfte in Wohnlage a	34	20	30

Tabelle 4.6.a: Die Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in Lübeck in Wohnlage a.

Eine für die fernhandelnden Bergenfahrer weniger günstige Lage boten die Straßenzüge südlich der Braunstraße, die Wohngebiet b bilden. Auch sie führten zur Trave hinab, allerdings bereits zu dem Teil des Flusses, auf dem

(=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 35), Lübeck 2002, S. 175-445, und die Hauskäufe ausgewählter Mitglieder der Zirkel-Gesellschaft in: Dünnebeil, Zirkel-Gesellschaft, S. 232-283.

kaum noch Ladungen aus dem Fernhandel anlangten. Dennoch dürften Depenau, Marlesgrube, Dankwartsgrube und Hartengrube für Kaufleute nicht ohne Belang als Wohnlage gewesen sein, auch wenn ein Hausbesitz hier weniger prestigeträchtig gewesen sein dürfte als in der Mengstraße. Ratsherren konnten in diesem Gebiet nicht als Bewohner nachgewiesen werden. Zum Wohngebiet b werden zudem noch Effengrube, Schmiedestraße und Klingenberg gerechnet.

Die östlich der Königstraße zur Wakenitz führenden Lagen sowie das Aegidienviertel sind zu Wohngebiet c zusammengefasst. Neben dem eher handwerklich geprägten Treiben, das hier mit seinen Geräuschen, Gerüchen und Abfällen den Tageslauf dominierte, ist auch die Hanglage auf der der Trave gegenüberliegenden Seite ein Grund, in diesem Gebiet die für Fernhandelskaufleute schlechteste städtische Wohnlage in Lübeck zu sehen. Investitionen in Wohngebiet c dürften von Bergenfahrern deshalb vor allem aus Kapitalanlagegründen vorgenommen worden sein. Ein Kauf eines Wohn- und Geschäftshauses in diesen Straßen ist als unwahrscheinlich anzusehen.

In allen drei Untersuchungszeiträumen war, wie Tabelle 4.6.a aufzeigt, Wohnlage a ein für die Bergenfahrer sehr attraktiver Teil des Lübecker Immobilienmarktes. Insbesondere in Mengstraße und Alfstraße erwarben vergleichsweise viele Kaufleute mit einem Interesse am Bergenhandel Hausbesitz.

Auch in den anderen breiten, zur Trave hinführenden Straßen und den prestigeträchtigen Lagen Königstraße, Breitestraße und Schüsselbuden investierten Bergenfahrer in Immobilien. Für alle drei Teiluntersuchungsphasen im Spätmittelalter ist erkennbar, dass jeweils über 60 Prozent aller von Bergenfahrern getätigten Immobiliengeschäfte in Wohnlage a durchgeführt wurden.

Ein ähnlich eindeutiges Bild ergibt sich bei der Betrachtung der langfristigen Investitionen auf dem Lübecker Immobilienmarkt. Im ersten Referenzzeitraum betrafen über 60 Prozent der langfristigen Anlagen der Bergenfahrer Gebäude in Wohnlage a. Dieses Verhältnis erhöhte sich im 15. Jahrhundert

sogar noch. Zwischen 1440 und 1480 lagen drei Viertel aller durch Bergenfahrer langfristig erworbenen Immobilien in diesem Gebiet. Dieser Wert wurde auch an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert nur knapp unterschritten. Mengstraße und Alfstraße waren dabei auch für langfristige Investitionen die wichtigsten Straßenzüge.

	1360-1400	1440-1470/80	1490-1510
Mengstraße	3	3	7
Alfstraße	2	3	1
Fischstraße	1		
Braunstraße	2		1
Schüsselbuden			
Königstraße	2		1
Beckergrube	1	1	
Fischergrube	1	1	2
Engelsgrube		1	
Alte Fähre	1		
An der (Unter)Trave		2	1
Breiteststraße		1	2
Fünfhausen			
Ellerbrock			
(Große) Kiesau			
Alsheide			
Engelswisch			
Hinter der Burg			1
Anzahl der langfristigen Geschäfte in Wohnlage a	13	12	16

Tabelle 4.6.b: Die langfristigen Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in Lübeck im Wohnlage a.

Wohnlage b scheint von den Bergenfahrern als weniger interessantes Anlagegebiet betrachtet worden zu sein. In allen drei Zeiträumen konnten nur verhältnismäßig wenige Immobiliengeschäfte in dem südlich des Marktes gelegenen Gebiet um St. Petri ermittelt werden (vgl. Tabelle 4.7.a). Auch hier scheinen vor allem die größeren zum Fluss hinabführenden Straßen prioritiert worden zu sein.

Für diese Wohnlage ist im Untersuchungszeitraum eine abnehmende Tendenz hinsichtlich des Interesses der Bergenfahrer an Kapitalanlagen in Gebäuden erkennbar. Waren zwischen 1360 und 1400 noch 15 Prozent aller Geschäfte in diesem Gebiet getätigt worden, sank ihr Anteil auf 10 Prozent im zweiten Referenzzeitraum. In Phase III nahm er nur leicht wieder zu.

	1360-1400	1440-1480	1490-1510
Depenau	2		1
Marlesgrube	1	1	
Dankwartsgrube	2	1	1
Hartengrube	1		1
Effengrube	1		2
Schmiedestraße	1		
Klingenberg		1	
Anzahl der Geschäfte in Wohnlage b	8	3	5

Tabelle 4.7.a: Die Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in Lübeck im Wohnlage b.

Deutlicher wird diese Tendenz bei der Betrachtung der langfristigen Investitionen (Tabelle 4.7.b). Zwischen 1360 und 1400 wurden 25 Prozent aller langfristigen Immobilieninvestitionen der Bergenfahrer in Wohnlage b getätigt. In den Phasen II und III betrug dieser Anteil nur noch 12,5 bzw. 13,6 Prozent. Die Straßen südwestlich des Marktes scheinen also im 15. Jahrhundert an Bedeutung für die Investitionen der Bergenfahrer verloren zu haben. Ob ein Grund dafür ein genereller Ansehensverlust dieses Gebietes

	1360-1400	1440-1470/80	1490-1510
Depenau	2		1
Marlesgrube		1	
Dankwartsgrube	1		
Hartengrube			
Effengrube	1		2
Schmiedestraße	1		
Klingenberg		1	
Anzahl der langfristigen Geschäfte in Wohnlage b	5	2	3

Tabelle 4.7.b: Die langfristigen Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in Lübeck im Wohnlage b.

gewesen ist oder ob die Bergenfahrer ihre Investitionen aus anderen Beweggründen nicht mehr so stark wie noch am Ende des 14. Jahrhunderts in diesem Gebiet tätigten, konnte im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht geklärt werden.

Auch in Wohnlage c legten die Bergenfahrer ihr Kapital an, wie Tabelle 4.8.a zeigt. Selbst in diesem Gebiet, das mit seiner Ausrichtung auf die Wakenitz vom Seehandelsstandpunkt aus keine Rolle spielte, ist erkennbar, dass die Bergenfahrer Hauskäufe vor allem auf den von der Königstraße zum Fluss hinabführenden breiteren Straßen tätigten. Insgesamt gab es in diesen Straßen eine größere Anzahl an Grundstücken im Vergleich zu den Querstraßen, was ein wichtiger Grund für diese Häufung sein wird. Dennoch dürften auch in dieser Wohnlage die besseren Gebäude in den großen Straßen gelegen haben. In den Phasen I und III lag der Anteil der Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in Wohnlage d am Gesamtgeschäft bei knapp unter 20 Prozent. Nicht ganz ein Viertel aller Geschäfte des zweiten Untersuchungszeitraums wurden in diesem Gebiet getätigt.

	1360-1400	1440-1480	1490-1510
Große Burgstraße	3		
Glockengießerstraße		4	1
Hundestraße	2	1	
Johannisstraße			1
Fleischhauerstraße	2	1	
Hüxstraße			1
Wahmstraße	1	1	
Aegidienstraße	1		1
Krähenstraße			1
Stavenstraße	1		
Mühlenstraße			1
Mühlentor			1
An der Mauer			1
Anzahl der Geschäfte in Wohnlage c	10	7	8

Tabelle 4.8.a: Die Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in Lübeck in Wohnlage c.

Deutlich niedriger lag hingegen der Anteil der langfristigen Geschäfte in Wohnlage c, verglichen mit allen langfristigen Investitionen der Bergenfahrer (vgl. Tabelle 4.8.b). Im Zeitraum zwischen 1360 und 1400 konnten hier nur zwei langfristige Immobiliengeschäfte nachgewiesen werden. Beide Häuser lagen im Aegidienviertel, dem am wenigsten angesehenen Wohngebiet Lübecks. In den Phasen II und III stieg der Anteil der von den Bergenfahrern in Wohnlage c getätigten langfristigen Investitionen bezogen auf deren Gesamtengagement am Lübecker Immobilienmarkt leicht an. In Bezug auf Langfristigkeit der Anlage war Lage c für die Bergenfahrer dennoch der insgesamt am wenigsten gefragte Teil der Stadt.

Ein Vergleich der Investitionen der im Bergenhandel aktiven Kaufleute bezogen auf die einzelnen Lübecker Wohnlagen zeigt deutliche Tendenzen auf. Die Bergenfahrer scheinen bei ihren Hauskäufen auf dem Immobilienmarkt der Stadt Wohnlage a, also diejenigen Straßenzüge mit der besten Anbindung zum an der Trave gelegenen Hafen und dem höchsten Prestige bevorzugt zu haben. Sehr viele Bergenfahrer kauften Gebäude in der Mengstraße und der Alfstraße. In den südlich des Marktes gelegenen Straßen erwarben Bergenfahrer in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts noch recht häufig Hauseigentum.

	1360-1400	1440-1480	1490-1510
Große Burgstraße			
Glockengießerstraße		2	
Hundestraße			
Johannisstraße			1
Fleischhauerstraße			
Hüxstraße			
Wahmstraße			
Aegidienstraße	1		1
Krähenstraße			
Stavenstraße	1		
Mühlenstraße			1
Mühlentor			
An der Mauer			
Anzahl der langfristigen Geschäfte in Wohnlage c	2	2	3

Tabelle 4.8.b: Die langfristigen Immobiliengeschäfte der Bergenfahrer in Lübeck in Wohnlage c.

Im 15. Jahrhundert lag der Anteil der Wohnlage b an den gesamten Immobiliengeschäften der Bergenfahrer dagegen deutlich unter dem Wert des ersten Referenzzeitraums. Auffällig ist besonders der große Unterschied zwischen gesamten Immobiliengeschäften und langfristigen Anlagen der Bergenfahrer in Wohnlage c. Hier wurden vergleichsweise häufig kurzfristige Investitionen getätigt. In diesem Gebiet scheinen also oft Immobilien gekauft worden zu sein, um Kapital zu parken, das vorübergehend nicht in den Handel investiert werden sollte oder konnte. Für langfristig angelegte Käufe, die eher auch mit der Nutzung des Hauses als Wohn- und Geschäftshaus einhergingen, wählten die Bergenfahrer in der überwiegenden Zahl der Fälle Wohnlage a. Zwischen dem Ende des 14. und der Mitte des 15. Jahrhunderts ist zudem eine Süd-Nord-Verschiebung des Engagements der Bergenfahrer auf dem Lübecker Häusermarkt erkennbar. Nicht nur der Rückgang der Geschäfte in Wohnlage b indiziert dies. Auch in Wohnlage c wurden vor 1400 mehr Gebäude im südlich gelegenen Aegidienviertel erworben als in den beiden späteren Referenzzeiträumen, in denen hauptsächlich Häuser in den nördlichen Ausfallstraßen zur Wakenitz hin in den Besitz von Bergenfahrern gelangten.

Für viele Bergenfahrer lässt sich eine rege Aktivität auf dem Lübecker Immobilienmarkt feststellen. Sie erwarben und verkauften Häuser, nahmen sie als Pfand für Schuldverhältnisse an und wurden teilweise wegen Ausfall der jeweiligen Kredite in selbige eingewältigt. Natürlich gab es auch Bergenfahrer, die Ihr Immobilieneigentum unfreiwillig verloren. Hierzu finden sich in Tabelle 7 im Anhang Beispiele. In einigen Fällen konnten für einen Bergenfahrer mehrere Geschäfte mit Häusern in Lübeck nachgewiesen werden. Manchmal waren es nur zwei, teilweise aber auch deutlich mehr. Im Folgenden sollen einige repräsentative Beispiele für das Agieren von Bergenfahrern auf dem Gebäudemarkt vorgestellt werden. Hierbei ist zu beachten, dass für viele Kaufleute meist nur Einzelgeschäfte an Immobilienmarkt nachgewiesen sind. Diese werden trotz ihrer großen Anzahl nicht näher betrachtet. Bei der Analyse steht im Vordergrund, die gesamte Bandbreite des Engagements von nur zwei Immobilienerwerbungen bis hin zu acht oder neun Geschäften, die das Maximum an ermittelbaren Aktivitäten sind, darzustellen und gemeinsame Merkmale für das Handeln der Bergenfahrer auf dem Lübecker Häusermarkt zu erkennen. Möglicherweise sind auch Aussagen zu Beziehungen von Kaufleuten hieraus möglich.

Zwischen 1360 und 1400 konnte für sieben Bergenfahrer ein besonderes Engagement am Immobilienmarkt der Travestadt nachgewiesen werden. Die meisten dieser Kaufleute sind auch in anderem Zusammenhang beson-

ders gut in der Überlieferung vertreten wie etwa im Hinblick auf Gesellschaftshandel, andere Geschäfte oder die Einsetzung als Testamentsvormund.

Lambert Sluter erhielt 1366 das Haus Alfstraße 23²¹⁰ als Brautschatz. Im darauf folgenden Jahr verkaufte er das Gebäude und kaufte stattdessen das Haus Alfstraße 21, das bis zu Lamberts Tod in seinem Besitz blieb.

Amelius Luchow trat als Käufer von Häusern in den Jahren 1380 (Alfstraße 30) und zweimal 1386 (Königstraße 89, Depenau 20) auf. Während das Backhaus in der Königstraße 1395 wieder zum Verkauf kam, behielt er die Häuser Alfstraße und Depenau bis zu seinem Tod 1407, letzteres ging erst 1415 als Brautschatz an seine Tochter über. Zudem ist für Luchow im Jahre 1382 der Besitz von zwei Hufen im Dorf Schiphorst und je eines Hofes in Lüchow und Kählsdorf belegt. Alle drei Dörfer liegen südlich von Lübeck. 1388 verkaufte er ein Gebäude An der Untertrave 92. 1395 gelangten noch einmal zwei Gebäude (Hartengrube 28-32, Beckergrube 83) durch eine Erbschaft seiner Frau in Luchows Besitz. Die beiden Häuser wurden 1396 verkauft.

Johan Cusfelt erwarb 1382 gemeinsam mit Johan Brandenborch das Haus Mengstraße 28, das seit 1380 den Bergenfahrern als Versammlungshaus gedient hatte. Vermutlich erfolgte dieser Erwerb im Auftrag der Kompanie. 1386 wurde das Gebäude an die Stadt Lübeck veräußert. Im Jahr 1383 erhielt Cusfelt sechs Gebäude als Brautschatz seiner Frau. Das Haus Breitstraße 24 wurde noch im selben Jahr verkauft, das Gebäude Mengstraße 40 hielt Cusfelt dagegen bis 1406. Die übrigen Gebäude Ellerbrok 19 und 21 sowie Engelswisch 14 und 59-63 gingen nach seinem Tod 1420 an seine Witwe und Kinder. Im Jahre 1387 kaufte Cusfelt das Haus Hundestraße 26.

Auch Johans Onkel Ludeke Cusfelt ist auf dem Lübecker Immobilienmarkt aktiv gewesen. 1389 übernahm er das Gebäude Mengstraße 24, das er 1390 bereits wieder verkaufte. Im Jahr 1391 fielen ihm Marlesgrube 28, die er 1393 veräußerte, und Königstraße 50 als Brautschatz zu. Letzteres Haus hielt er bis zu seinem Tod 1410. 1399 erwarb er zudem das Haus Braunstraße 21, das, wie das Gebäude Mengstraße 34, 1410 in das Erbe einging. Marquard Vrese kaufte 1389 zwei Häuser in Lübeck (Dankwartgrube 23 und 25). Ein Jahr später erwarb er Engelsgrube 25 und im Jahr darauf Gro-

²¹⁰ Die Nummerierung aller Häuser erfolgt hier gemäß dem in der Personenkartei des Archivs der Hansestadt Lübeck gewählten System, das die Hausnummern im 18. und 19. Jahrhundert zur Basis hat.

ße Burgstraße 21. Die Häuser Dankwartsgrube 25 und Große Burgstraße verkaufte er 1394 wieder. Die beiden anderen Gebäude behielt er bis zu seinem Tod 1398 in Besitz ebenso wie das 1397 gekaufte Haus Große Burgstraße 24.

Dreimal kaufte Bertold von Göttingen Gebäude auf dem Lübecker Häusermarkt. 1388 erwarb er Effengrube 788, die er bis zu seinem Tod behielt. Zwei weitere Immobilien kamen 1396 (Alte Fähre 748-752) und 1397 (Schmiedestraße 286) hinzu. Auch diese beiden Gebäude gingen 1419 in das Erbe über.

Als letztes Beispiel für den ersten Referenzzeitraum soll Hinrik von Minden genannt werden. Er kaufte 1382 das Haus Braunstraße 20. 1385 wurde er in das Gebäude Fleischhauerstraße 65 eingewältigt. Er verkaufte dieses Haus umgehend. Im Jahre 1387 verkaufte er das Haus Braunstraße 20 und erwarb gleichzeitig Braunstraße 21. Dieses Gebäude besaß er bis zu seinem Tod 1411. In das Erbe ging ebenfalls die Immobilie Stavenstraße 20 ein, in deren Besitz er 1396 durch Einwältigung gekommen war.

Auch für die Zeit zwischen 1440 und 1470 konnte trotz der für diese Phase geringen Anzahl an ermittelten Immobiliengeschäften für einige Bergenfahrer ein reges Engagement am Immobilienmarkt der Travestadt nachgewiesen werden. Bei diesen handelte es sich ebenfalls größtenteils um auch in anderem Zusammenhang in den Quellen öfter erscheinende Kaufleute. Brun Struwe erhielt 1441 zwei Häuser als Brautschatz (Alfstraße 55, Engelsgrube 521.522). 1443 kaufte er Mengstraße 44 und 1446 wurde er in das Haus Fischergrube 372 eingewältigt. Zudem besaß er 1458 einige Hopfgärten im Lübecker Umland.

Brant Hogefelt ist der Bergenfahrer, für den die meisten Immobiliengeschäfte in Lübeck nachgewiesen werden konnten. 1458 besaß er ein Gebäude in der Fleischhauerstraße. Ein Jahr später kaufte er das Haus Beckergrube 159, das er bis zu seinem Tod 1504 in Besitz hatte. Im Jahre 1478 wurde er in das Haus Glockengießerstraße 281 eingewältigt, das er zwei Jahre später verkaufen konnte. Ebenfalls 1478 erwarb er Glockengießerstraße 273, 274 und 275. Diese Gebäude vererbte er 1504. Im Jahr 1480 wurde er in die Beckergrube 112 eingewältigt, die er sofort verkaufte. Auch zwei Häuser, die er 1488 (Große Petersgrube 421) und 1492 (Königstraße 699) erhielt, veräußerte er umgehend. Dagegen behielt er das Gebäude Hinter der Burg 735, in das er 1493 eingewältigt wurde, bis zu seinem Tod. 1494 ist er mit dem Kauf des Heringshauses D jenseits der Holstenbrücke zum letzten Mal auf dem Lübecker Immobilienmarkt nachweisbar.

Wesentlich weniger ist über die Aktivitäten Cord Hurlemans auf dem Häusermarkt der Travestadt bekannt. 1464 wurde ihm das Haus Fischstraße 4 von seinem Schwager Hinrik Warendorp überlassen. Dieses Gebäude verkaufte er 1468 und erwarb im gleichen Jahr die vier Buden Engelswisch 563-566. Diese erbte seine Tochter Elzebe nach Cords Tod 1474.

Hans Kone wurde 1466 in das Gebäude Alfstraße 42 eingewältigt. Fünf Jahre später verkaufte er dieses Haus. 1469 erwarb er zwei Gebäude (Glockengießerstraße 240 und 241). Diese verkaufte er 1474 bzw. 1498. Im Jahr 1481 erwarb er das Haus Fleischhauerstraße 229. Dieses kam ebenfalls 1498 zum Verkauf. Nach seinem Tod vererbte er zudem das Haus Alfstraße 57, das er von seinem Bruder geerbt hatte.

Im Jahr 1472 kaufte Hans Schulte das Haus Mengstraße 53. Dieses behielt er bis zu seinem Tod 1514. 1475 kaufte er zudem Marlesgrube 560.561. Diese Gebäude veräußerte er 1489.

Schließlich sollen die Geschäfte einiger Bergenfahrer, deren Aktivität sowohl im Bergenhandel als auch auf dem Lübecker Immobilienmarkt in Referenzperiode III fiel, mit Gebäuden in der Travestadt beispielhaft vorgestellt werden.

Brun Hoveman trat als Akteur auf dem Lübecker Häusermarkt sowohl im zweiten als auch im dritten Untersuchungszeitraum auf. 1473 ist er erstmals mit dem Kauf des Hauses Alfstraße 40, das er bis zu seinem Tod 1516 besaß, nachweisbar. 1482 kaufte er Fünfhusen 34. Dieses Gebäude veräußerte er 1485 wieder. Bis zu seinem Tod behielt er hingegen das 1483 erworbene Haus Alfstraße 39. Achtzehn Jahre später wurde er erneut auf dem Häusermarkt aktiv. Im Jahr 1501 kaufte er Depenau 496-499, die in seinen Nachlass einflossen. 1507 wurde er in das von ihm bereits 1485 verkaufte Haus Fünfhusen 34 wieder eingewältigt. Möglicherweise bestand die Schuld noch aus dem damals abgeschlossenen Geschäft. Das Gebäude verkaufte Hoveman noch im gleichen Jahr. 1510 erwarb er das Haus Glockengießerstraße 271 mit Braupfanne. Dieses Gebäude ging ebenso in sein Erbe ein wie das Brauhaus Fleischhauerstraße 92.

Hans Veer kaufte 1483 Mengstraße 48, die 1503 von seinen Nachlassverwaltern veräußert wurde. Ebenfalls in den Nachlass gingen in den Jahren 1489 (Kolek 319.320), und 1490 (An der Trave 782-784 ABC, 789-792) gekaufte Häuser ein. 1494 erwarb er zudem das Gebäude Königstraße 699, das er auch bis zu seinem Tod in Besitz hatte.

Hans Vreter erwarb im Jahr 1491 zwei Häuser in Lübeck. Alfstraße 55 veräußerte er 1495 wieder. Mengstraße 16 behielt er bis zu seinem Tod.

Für Hans Droge sind ebenfalls zwei Hauskäufe in Lübeck nachweisbar. Sowohl das 1488 gekaufte Haus Mengstraße 12 als auch das 1501 erworbene Gebäude Mengstraße 72 hielt er bis zu seinem Tod im Jahre 1508.

Amelung Recke kaufte 1501 zwei Gebäude in der Stadt. Während er Schlüsselbuden 198 im selben Jahr wieder verkaufte, ging Aegidienstraße 651 1543 in das Erbgut ein. Außerdem ist für ihn für 1501 noch ein weiterer Hauserwerb *baven der Alfstraten by der Northaveschen huse* belegt.²¹¹

Als letztes Beispiel soll Clawes Thomas genannt werden. Im Jahr 1496 kaufte er das Haus Fischstraße 460. Ein Jahr später erwarb er Mengstraße 51. Beide Gebäude behielt er bis zu seinem Tod. Im Jahr 1500 kaufte er zudem Mengstraße 72, die er aber bereits ein Jahr später wieder veräußerte. 1503 erwarb er Kolek 319.320 und Effengrube 789-792. Auch diese veräußerte er nicht mehr vor seinem Tod 1510.

Trotz der Unterschiede der Aktivität der einzelnen Kaufleute auf dem Lübecker Häusermarkt sind doch einige Handlungsmuster erkennbar, die für die meisten der als Beispiele gewählten Bergenfahrer zutreffend sind. Viele erwarben zunächst nur ein Haus käuflich, und investierten dann eine Zeit lang kein Kapital mehr auf dem Immobilienmarkt der Travestadt. Dieses zuerst gekaufte Haus scheint dem Käufer in den meisten Fällen als Wohnhaus gedient zu haben. In vielen Fällen lag es in der Alfstraße oder Mengstraße, also in dem von den Bergenfahrern für Hauskäufe besonders bevorzugten Gebiet. Nur wenige dieser zuerst erworbenen Gebäude wurden vor dem Tod des Kaufmanns wieder verkauft. Hinrik van Minden verkaufte zwar beispielsweise 1387 ein solches Haus in der Braunstraße, kaufte aber im selben Jahr ein Nachbarhaus, das er bis zu seinem Tode behielt. Einmal aufgebaute soziale Netzwerke des Kaufmanns, aber wahrscheinlich auch anderer Familienmitglieder, wurden so für lange Zeit erhalten. Zudem diente dieses Haus, zumindest bis weiterer Immobilienbesitz erworben wurde, als erste Kreditsicherheit auf dem Lübecker Kapitalmarkt. Einige Jahre nach diesen ersten Geschäften traten einige der Bergenfahrer erneut als Immobilienkäufer in Erscheinung. Diejenigen, für die mehrere spätere Hauskäufe nachgewiesen werden konnten, tätigten diese meist in einer engen Zeitspanne von wenigen Jahren. Offenbar wurden durch die Kaufleute zu diesen Zeiten vermehrt Gelder aus dem Handel entnommen, was etwa durch die Abrechnung und Auflösung von Gesellschaften, die Verlagerung der generellen Handelsschwerpunkte eines Kaufmanns oder aber den mehr oder weniger vollständigen Rückzug des Bergenfahrers aus dem aktiven Handels-

²¹¹ Ebel, Ratsurteile, Bd. 2, Nr. 46.

geschäft oder einem wichtigen Marktsegment geschehen sein könnte. Das hierdurch freiwerdende Kapital wurde kurz- oder langfristig in Gebäuden beziehungsweise Grundstücken angelegt. Für die Verkäufe von Immobilien lassen sich in den meisten Fällen keine gleichermaßen engen Zeitfenster erkennen. Diese scheinen eher nach aktuellem Bedarf oder Marktlage geschehen zu sein.

Es sieht für alle drei Referenzzeiträume so aus, als ob die Kaufleute ganz bewusst ihren Immobilienbesitz über das gesamte Stadtgebiet Lübecks verstreut hätten. Nicht nur die durch Einwältigung erhaltenen Häuser lagen dabei häufig in Wohnlage b und c, auch die in späteren Aktivitäten der Kaufleute käuflich erworbenen Gebäude befanden sich oft in den Gegenden südlich und östlich des Marktes. Es ist fraglich, ob dabei allein das momentane Angebot zum Zeitpunkt des Immobilienkaufes die Entscheidung zum Erwerb eines Gebäudes in einem weniger bevorzugten Viertel gelenkt hat. Bei der großen Anzahl an jährlichen Immobiliengeschäften, die für Lübeck zu verzeichnen sind, scheint eine aktive Auswahl bestimmter Objekte anhand gewisser Kriterien wahrscheinlicher als der bloß zufällige Kauf eines gerade zum Verkauf angebotenen Hauses. Vermutlich wählten die Kaufleute den Kauf von Immobilien in verschiedenen Stadtteilen als eine Art Risikostreuung. Im Falle eines Stadtbrandes war es wahrscheinlicher, dass zumindest ein Teil des Hausbesitzes den Flammen nicht zum Opfer fiel, wenn dieser über das gesamte Stadtgebiet verteilt war. Möglicherweise waren die Bergenfahrer durch die vielen Brände in Bergen, denen teilweise auch die Häuser auf Bryggen zum Opfer gefallen waren, und den daraus resultierenden strengen Brandschutz am Kontor,²¹² der das Leben der Kaufleute in Bergen mitbestimmte, in dieser Frage besonders sensibilisiert. Ein weiterer möglicher Grund für Erwerbungen von Häusern in allen Lagen könnten schließlich die unterschiedlich hohen Hauspreise gewesen sein. Nicht immer war vielleicht gerade so viel Kapital frei, um ein Haus in besseren Lagen als Geldanlage kaufen zu können. So könnten Häuser entsprechend ihres Kaufpreises als Anlageobjekte ausgewählt worden sein, was dann mehr oder weniger unbeabsichtigt zur Streuung des Besitzes über das gesamte Stadtgebiet geführt hätte.

Für nur wenige Gebäude in Lübeck lassen sich im Spätmittelalter verschiedene Bergenfahrer als Besitzer nachweisen. Zu diesen gehören die

²¹² U.a. Statuten des Kontors in Bergen, Artikel 42, 57, 77.

Häuser Alfstraße 34B,²¹³ 55²¹⁴ und 57²¹⁵ sowie Mengstraße 16,²¹⁶ 20,²¹⁷ 24,²¹⁸ 48,²¹⁹ 49²²⁰ und 72²²¹. Lediglich für das Haus Mengstraße 72 ist dabei eine längere Besitzerkette aus Bergenfahrern zu ermitteln, die durch mehrmalige aufeinander folgende Verkäufe von einem Bergenfahrer an einen anderen zustande kam. Nur für zwei weitere Immobilien kann ein direkter Verkauf von einem Bergenfahrer an einen anderen nachgewiesen werden. Dies betrifft die Gebäude Effengrube 789-792²²² und Königstraße 699²²³. Es scheint also keine besondere Bindung von Bergenfahrern an bestimmte Häuser gegeben zu haben. Bergenfahrer bildeten keine geschlossene Gruppe am Gebäudemarkt, die bevorzugt Immobiliengeschäfte untereinander abgewickelt hätte. Sie waren in allen drei Referenzzeiträumen auf dem Lübecker Immobilienmarkt aktiv und kauften Häuser in allen städtischen Wohnlagen, bevorzugten aber Investition in Gebäude in den vom Markt und der Breitestraße zur Trave hinabführenden Straßenzügen, also in dem Teil der Stadt, in dem die angesehenen Bürger wohnten und der auch die für Fernhändler am besten geeigneten Wohnlagen bot. Dort hatten sie die Möglichkeit, soziale Kontakte zu Fernhändlern und anderen potentiellen Geschäftspartnern aufzubauen, die früher oder später auch wirtschaftlich von Bedeutung werden konnten. Die Bergenfahrer des Spätmittelalters bewegten sich also unter Gleichen in den angesehenen Kreisen Lübecks. Räumliche Nähe zu anderen Personen innerhalb dieser Kreise war sowohl Voraussetzung dafür, als auch Folge dessen.

²¹³ 1476 kauft Helmig Hesselman -> 1521 erben seine Frau und Kinder -> 1521 erhält Hans Bremer es als Brautschatz für Hesselmans Tochter Anneke.

²¹⁴ 1441 erhält Brun Struwe das Haus als Brautschatz, 1491 kauft Hans Vreter das Haus.

²¹⁵ 1484 kauft Diderik Wykenberg -> 1494 erbt seine Tochter, 1508 erbt Hans Kone das Haus von seinem Bruder, dem Ratsherrn Johan Kone.

²¹⁶ 1491 kauft Hans Vreter -> 1500 erbt seine Witwe, 1509 kauft Hinrik Assell.

²¹⁷ 1477 kauft Lambert Loff -> 1503 in dot. Schwiegersohn Symon Jansen.

²¹⁸ 1388 vererbt Arnold Cusfelt an Ludeke Cusfelt u.a. -> 1389 Ludeke Cusfelt Alleinbesitzer

²¹⁹ 1483 kauft Hans Veer -> 1503 Verkauf durch Nachlasspfleger an Johan Kinkel -> 1505 Verkauf durch Nachlasspfleger an Clawes Repenhagen.

²²⁰ 1382 übertragen von Arnold Paal auf Hermann Paal, 1508 kauft Pawel Steer.

²²¹ 1498 kauft Hans Koning -> 1500 verkauft an Clawes Thomas -> 1501 verkauft an Hans Droge -> 1508 erben Kinder und verkaufen an Hinrik von Loo.

²²² 1490 kauft Hans Veer -> 1503 Verkauf aus Nachlaß an Clawes Thomas.

²²³ 1492 erhielt Brant Hogevelt das Haus -> 1494 verkaufte er an Hans Veer.

4.2.6 Zusammenfassung: Das soziale Beziehungsgeflecht der Bergenfahrer im Spätmittelalter

Für die im Spätmittelalter im Bergenhandel aktiven Kaufleute sind umfangreiche soziale Beziehungsgeflechte zu erkennen. Sowohl innerhalb der Bergenfahrerschaft als auch zu Nicht-Bergenfahrern unterhielten sie mannigfaltige Kontakte, die weit über das zur Aufrechterhaltung eines erfolgreichen Handels nötige Maß hinausgingen. Sowohl als Testamentsvormünder als auch als Bürgen oder Zeugen fungierten für im Bergenhandel aktive Kaufleute Bergenfahrer und andere Personen gleichermaßen. Über die Mitgliedschaft in Fahrtrichtungskompanien, religiösen Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften konnten die Bergenfahrer sowohl als Gruppe als auch als individuelle Kaufleute Einfluss auf die politische Entscheidungsfindung und die sozialen Zustände in Lübeck nehmen. Nicht zuletzt durch eine zwischen 1350 und 1510 ununterbrochene Mitgliedschaft von mindestens einem Bergenfahrer im Rat der Stadt Lübeck war diese Möglichkeit der Einflussnahme bis in die höchsten Ebenen der Politik hinein gewährleistet. Auch die Untersuchung des Verhaltens der Bergenfahrer auf dem Lübecker Immobilienmarkt machte deutlich, dass im Bergenhandel engagierte Kaufleute ihr Kapital größtenteils in den auch von anderen Mitgliedern der städtischen Oberschicht bevorzugten Wohnlagen investierten. Sowohl kurz- als auch langfristige Gebäudekäufe wurden hauptsächlich in den von Markt und Breitstraße zur Trave hinabführenden Straßen getätigt. Dadurch war eine wichtige Voraussetzung zur Netzwerkbildung mit anderen Mitgliedern der Lübecker Oberschicht gegeben: räumliche Nähe zueinander.

Fügt man alle in den Einzeluntersuchungen gewonnenen Erkenntnisse zusammen, wird deutlich, dass die Bergenfahrer nicht nur sehr ausgeprägte Netze interner sozialer Beziehungen ausbildeten, sondern dass sie auch im gesamten Spätmittelalter einen bedeutenden Bestandteil des innerstädtischen sozialen und wie oben gezeigt auch wirtschaftlichen Netzwerkes der wohlhabenden Oberschicht in der Stadt Lübeck bildeten. Ebenso verhielt es sich, wie Thomas Brück nachweisen konnte, in Stralsund und Rostock,²²⁴ und die Tatsache, dass der Bergenfahrer Johan Krevet in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts als Ratsherr in Wismar nachweisbar ist, legt die Vermutung nahe, dass die Bergenfahrer auch in dieser Stadt hohes Ansehen genossen. Die enge Zusammenarbeit dieser vier wendischen Seestädte auch im Hinblick auf Belange, die das Bergener Kontor betrafen und regelmäßige Kon-

²²⁴ Brück, Bergenfahrer.

takte der Bergenfahrerkorporationen der vier Städte untereinander zeugen von einem engen Beziehungsgeflecht über die Stadtgrenzen hinaus, das natürlich bei den persönlichen Begegnungen der Kaufleute am Kontor gestärkt wurde.

4.3 Beziehungen von Bergenfahrern zu nichthansischen Kaufleuten

An konkreten Personen festgemachte wirtschaftliche oder soziale Beziehungen von Bergenfahrern zu Kaufleuten außerhalb der Hanse konnten nur sehr spärlich nachgewiesen werden. Diese Tatsache überrascht, wenn man bedenkt, wie viele Hansekaufleute, Engländer, Holländer und Schotten jedes Jahr Geschäfte in Bergen abwickelten. Auch an anderen Plätzen, wie beispielsweise Boston, sind sich Bergenfahrer und nichthansische Kaufleute begegnet. Ein Grund für die Schwierigkeiten, mögliche Kontakte zwischen diesen Gruppen nachzuweisen, liegt in der Natur der Quellen. Da Hansekaufleuten Partnerschaften mit Nichthansen verboten waren, konnten diese nicht in Zollregistern oder Stadtbüchern der Hansestädte verzeichnet werden. Wir sind somit größtenteils auf nichthansische Überlieferung angewiesen, wenn wir nach offiziellen Aufzeichnungen, aus denen solche Geschäftsverbindungen hervorgehen könnten, suchen. Leider konnte auch in den englischen Quelleneditionen nur wenig diesbezüglich brauchbares Material gefunden werden. So wissen wir zwar beispielsweise aus den Bostoner Zollrollen, dass regelmäßig hansische und englische Kaufleute gemeinsam auf Schiffen Waren von Bergen nach Boston verfrachtet haben, doch sind lediglich die Namen der Hansekaufleute genannt.²²⁵ Auch sagt gemeinsame Befrachtung nicht sehr viel über die Kontakte der betreffenden Kaufleute untereinander aus (vgl. hierzu Abschnitt 4.1.4). Aus einigen Dokumenten geht jedoch hervor, dass es engere Kontakte zwischen Bergenfahrern und nichthansischen Kaufleuten gegeben hat. So bezeugten 1388 mehrere Lynner Bürger, dass sie die Hansekaufleute, die das von englischen Seeräubern aufgebrachte Bremer Schiff *Crucebergh* befrachtet hatten, bereits seit fünf Jahren als „gute Freunde und wohl gesonnen dem König gegenüber“ kannten.²²⁶ Nachweise für wirtschaftliche Kontakte gibt es viele, doch meist sind keine Namen genannt oder nur die einer Seite. Im Jahr 1411 forderte der

²²⁵ Nedkvitne, Untenrikshandel, S. 510-544.

²²⁶ Close Rolls, Richard II., vol. III, A.D. 1385-1389, London 1921, S. 600.

Kaufmann in Bergen von der Tagfahrt der Hansestädte in Lübeck einen Zwingbrief gegen Kaufleute, die mit „Flamen, Engländern und Undeutschen“ Handel trieben.²²⁷ Ein Jahr später beschwerten sich Lynner Kaufleute, dass das Schiff des Bremers Christian Treper, auf dem sie 1409 Waren nach Bergen geladen hatten und das von dort mit neuer Fracht nach Wismar fahren sollte, in der norwegischen Stadt angehalten und an der Weiterfahrt gehindert worden war.²²⁸ Eine im selben Jahr ausgestellte Aufforderung König Heinrichs VI. an die Amtsmänner in Boston, neun hansische Bergenfahrer freizulassen, wenn sie englische Bürgen fanden,²²⁹ zeigt, dass die Verbindungen zwischen Hansekaufleuten und Engländern in Boston gut genug gewesen sein müssen, dass der König überhaupt von der Möglichkeit einer Bürgschaft von Engländern für Bergenfahrer ausgehen konnte. Im Jahre 1440 berichtete der Ältermann der Bergenfahrer in Boston, dass die englischen Konkurrenten aus der Stadt Pläne für die Aufnahme von eigenen Fahrten nach Wismar, Stralsund und Lübeck und von dort weiter nach Bergen hegten.²³⁰ Für die Durchführung einer solchen Dreiecksfahrt wären Kontakte in die Ostseestädte nötig gewesen, da aus diesen Mehl, Malz, Leinwand, Silber, Pech, Teer und andere Güter nach Bergen transportiert werden sollten. Wendy Childs konnte zudem für die Zeit zwischen 1461 und 1489 mehrere hansische Bergenfahrer in den Zollrollen für die Stadt Hull identifizieren.²³¹ Hierbei handelte es sich um Hans Gronau, Hans Baker, Cord Bode (b), Mathias Boye, Hans van der Molen und Hans Kruse. Da sie immer nur Teile der von ihnen beladenen Schiffe befrachtet hatten, liegt die Vermutung nahe, dass die übrigen Befrachter englische Kaufleute gewesen sind. Diese Informationen deuten auf rege Kontakte von hansischen Bergenfahrern zu Engländern hin, ohne dass diese genauer spezifiziert werden können.

Einige wenige Dokumente ermöglichten es dennoch, namentlich identifizierbare Bergenfahrer in ihrem Kontakt mit konkreten Engländern und anderen Nichthansen nachzuweisen. 1390 erhielt der deutsche Kaufmann

²²⁷ HR I, 6, Nr. 38.

²²⁸ Patent Rolls, Henry IV., AD 1408-1413, S. 383-385, 15. Februar 1412; HR I, 6, Nr. 78 § 4.

²²⁹ HR I, 6, Nr. 82.

²³⁰ HR II, 2, 354 § 10)

²³¹ Childs, Wendy R. (ed.): *The Customs accounts of Hull 1453-1490* (= the Yorkshire Archaeological Society, Record Series, Volume CXLIV), Leeds 1986: Hans Gronau – S. 31, Hans Baker - S. 32, Cord Bode (b) - S. 59, Mathias Boye – S. 91, Hans van der Molen – S. 193, Hans Kruse – S. 220.

Herman Stenford, der mit einer Engländerin in Boston verheiratet war und mit ihr Kinder hatte, die Privilegien und Rechte eines englischen Bürgers der Stadt.²³² Im Jahr 1432 befrachtete der Engländer Jon Piggot 3/16 des Schiffes des Hinrik Lissow von Danzig nach Bergen.²³³ Der Engländer Henry Spyer hatte 1441 Raubgut, das aus einem gekaperten süderseeischen Schiff stammte, in Bergen gekauft. Dieses Gut war ihm in Middelburg wieder abgenommen worden. Daraufhin verklagte er die in Boston weilenden Bergenfahrer, unter diesen Hinrik Moller, auf die Zahlung von 200 englischen Pfund Schadenersatz.²³⁴ Im Jahr 1460 schließlich zahlte Hinrik Clawesson zwei Tonnen Tran zu je 16 englischen Schilling an den Bostoner William Baxter und 6 Nobel an Peter Atersell, ebenfalls Bürger zu Boston, in Begleichung der Schuld der Bergenfahrer Simon Hake und Hermen Hesse bei diesen beiden.²³⁵

Auch zu Holländern können für im Bergenhandel aktive Hansekaufleute einige wenige konkrete Kontakte belegt werden. Nach dem Tod von Hans Volmers in Lübeck erklärte Gerd Zoudenbalch aus Utrecht, er habe noch Forderungen und Güter bei Volmers liegen.²³⁶ Volmers' nächste Erben waren Mette Petering, wohnhaft in Odense, und Wolter Kok aus Utrecht.²³⁷ Im Jahre 1455 übergab der Lübecker Bergenfahrer Diderik von der Beke den Nachlass des Utrechters Frederik Vrese, mit dem er in geschäftlicher Verbindung gestanden hatte, an dessen Bruder Hinrik de Vrese aus Utrecht.²³⁸ Am 1. August 1457 wurde im Lübecker Niederstadtbuch vermerkt, dass der Lübecker Hans vamme Hagen dem Johann Ballyurt aus Herzogenbosch 269 mk. lub. schuldete,²³⁹ und 1464 verwaltete Everd Haleholschoe den Nachlass des Leideners Cornelies Johansen im Wert von 203 fl. rh.²⁴⁰

Skandinavier konnten in einigen Fällen ebenfalls als persönlich bekannte Geschäftspartner von hansischen Bergenfahrern ermittelt werden. Im Jahre 1445 beendete Jon Olavesson aus Linköping seine Geschäftsbeziehungen zu Cord Hurleman.²⁴¹ Letzterer war 1448 Gläubiger des nach Stockholm übersiedelten Hans Helmold über 148 mk. lub. 17 Liespfund *ketelen* und 4 ½

²³² Patent Rolls, Richard II., AD 1388-1392 S. 367: 1390 Dec. 6 (Westminster).

²³³ HUB 6, 1075.

²³⁴ ASA-Externa-Anglicana, Nr. 695-11.

²³⁵ ASA-Externa-Danica, Nr. 977.

²³⁶ AHL, NStB. 1452 Jubilate.

²³⁷ AHL, NStB. 1453 Viti Martiris.

²³⁸ AHL, NStB. 1455 Galli.

²³⁹ AHL, NStB. 1457 ad Vincula Petri.

²⁴⁰ AHL, NStB. 1464 Katherine.

²⁴¹ AHL, NStB. 1445 Ass. Mar.

Dutzend englische Hosen.²⁴² Im Jahr 1459 erklärte Ilen Jonsson aus Bergen, der verstorbene Bergenfahrer Hans Inten habe einen Schrein in seinem Besitz lediglich für Jonsson verwahrt.²⁴³ Der Schiffer Albert Steding schuldete dem Stockholmer Peter Nukelsson 246 mk. lub., die diesem 1460 von Brand Hogefelt übergeben wurden.²⁴⁴ Im Dezember 1461 überbrachte der Kopenhagener Apotheker Johann Budeawerter dem Lübecker Hans Kenseler einen Brief König Christian I.²⁴⁵ und 1462 erhielt Peter Johansson aus Halland 50 mk. lub. von Hermen Brandes.²⁴⁶

Neben Kaufleuten aus diesen im Ost- und Nordseehandel aktiven Regionen sind vereinzelt auch näher bestimmte Kontakte von Bergenfahrern mit Oberdeutschen ermittelbar. So kaufte der Frankfurter Hermann Stramme 1435 Wachs und Stockfisch im Wert von 611 ½ mk. lub. von Hinrik Goldenboghen.²⁴⁷ Bei dem selben Lübecker Kaufmann hatte ein Jahr später der Nürnberger Konrad Muliter eine Schuld von 60 mk. lub.²⁴⁸ Ludwig von Gera aus Leipzig schuldete 1440 gemeinsam mit dem Lüneburger Johann Holtorpp dem Bergenfahrer Johann von Rentelen 150 mk. lub.²⁴⁹ Im Jahr 1451 taucht Ludwig von Gera noch einmal mit einer Schuld von 361 mk. lub. bei Hans von dem Berge im Lübecker Niederstadtbuch auf.²⁵⁰ Im Jahr 1447 bürgten Gerd von der Molen und Hennyng von Salderen für den Stendaler Hoyer Moring, der aussagte, 26 leydensche Laken, die sich im Besitz des Otto tor Hopen befanden, seien sein Eigentum.²⁵¹ 1452 hatte Johan von Bunne aus Kassel 77 mk. lub. Schulden bei Francke van der Zweten,²⁵² und 1464 gab Herbert von der Hude aus Sachsen Werner Rese 100 mk. lub. „zur Verwendung bis auf weiteres“.²⁵³

Diese Einzelbeispiele zeigen die große Bandbreite von Kontakten, die zwischen Bergenfahrern und Nichthansen im Spätmittelalter bestanden, exemplarisch auf. Für die Verifizierung einer generellen Aussage über die Einbindung von nichthansischen Kaufleuten in die Beziehungsgeflechte

²⁴² AHL, NStB. 1448 Nat. Joh. Bapt.

²⁴³ AHL, NStB. 1459 Thome.

²⁴⁴ AHL, NStB. 1460 Lucie.

²⁴⁵ AHL, NStB. 1461 Thome.

²⁴⁶ AHL, NStB. 1462 Mathei.

²⁴⁷ AHL, NStB. 1435 Invoc.

²⁴⁸ AHL, NStB. 1436 Mar. Magd.

²⁴⁹ AHL, NStB. 1440 Invoc.

²⁵⁰ AHL, NStB. 1451 Jacobi.

²⁵¹ AHL, NStB. 1447 Jacobi.

²⁵² AHL, NStB. 1452 Pauli Conversione.

²⁵³ AHL, NStB. 1464 Mis. Dom.

beziehungsweise Netzwerke der Bergenfahrer fehlt allerdings die geeignete Quellengrundlage.

4.4 Weitere Möglichkeiten der Netzwerkanalyse:

Makro-Meso-Mikro-Analyse, Zentralität und kritische nodes

Nachdem wir im Rahmen dieser Untersuchung vor allem Teilaspekte der Beziehungsgeflechte der Bergenfahrer untersucht haben, ist es nun an der Zeit, noch einmal einen Blick auf die kompletten Netzwerke mit all ihren Facetten und unterschiedlichen Kontaktformen zu werfen. Auf qualitativer Ebene besitzen die im Folgenden gezeigten Netzwerkgrafiken wesentlich weniger Aussagewert als die Einzelstudien. Bei den Netzwerkdarstellungen in den Abbildungen 4.13, 4.14 und 4.15 ist zu beachten, dass sie nur die Netzwerke²⁵⁴, nicht aber alle Beziehungen im Sinne eines Beziehungsgeflechts wiedergeben, das noch viel umfangreicher und unübersichtlicher ausfallen würde. Einerseits sind die Abbildungen der Gesamtnetzwerke so komplex, dass einzelne Schwerpunktbereiche und kritische Punkte kaum erkennbar sind, andererseits beinhalten sie eine große Anzahl verschiedener Beziehungen, die nicht wirklich sinnvoller Weise miteinander verglichen werden können, da ihre Auswirkung auf die Stärke des Netzwerks, ihre Bedeutung für den Ressourcenfluss und damit die Position des einzelnen Akteurs im Beziehungsgeflecht zu unterschiedlich sind. Dennoch geben sie uns auf quantitativer Basis eine gewisse Vorstellung davon, wie dicht verwoben die vielen durch die Bergenfahrer gepflegten Kontakte im Untersuchungszeitraum wirklich waren.

Die Art der Analyse auf Basis historischer Dokumente macht eine Vergleichbarkeit der kompletten Netzwerkstruktur mit modernen Netzwerkanalysen unmöglich. Ziel moderner sozialer Netzwerkanalyse ist es, das Beziehungsgeflecht zu einem möglichst genau definierten Zeitpunkt zu erfassen. Wir arbeiten hingegen mit von diesem Standpunkt aus gesehen sehr langen Zeiträumen von 20, 30 und 40 Jahren. Einige Kontakte mögen hier erst geknüpft worden sein, nachdem andere bereits verschwunden waren, andere könnten erst in Folge einer anderen, ebenfalls dargestellten Beziehung entstanden sein. Diese Verbindungen alle in einer graphischen Darstellung zusammenzufassen, muss dabei nicht unbedingt von Nachteil sein, nur

²⁵⁴ Vgl. Definition in Kapitel 2.2.3.

muss auf die Gefahr einer zu eiligen Auswertung mit Analysemethoden der modernen sozialen Netzwerkanalyse hingewiesen und diese in der Arbeit mit historischen, einen größeren Zeitraum umfassenden Daten immer im Blick behalten werden.

Im Rahmen einer kurzen Makro-Meso-Mikro-Analyse wollen wir uns zunächst den kompletten Netzwerken in allen drei Untersuchungsphasen widmen. Aus diesen sollen Kerngruppen gewählt und in ihrer internen Verbundenheit genauer untersucht werden. Die wichtigsten Mitglieder dieser core-groups werden dann in Form von soziometrischen Sternen dargestellt und auf ihre Wirkung als Star eines kleinen egozentrischen Netzwerkes hin betrachtet.

Bei der Betrachtung der Gesamtdarstellungen der Netzwerke im Beziehungsgeflecht der Bergenfahrer (Abb. 4.13, 4.14 und 4.15) fallen für alle drei Untersuchungsperioden auf den ersten Blick einige Gemeinsamkeiten ins Auge. Die erschlossenen Netzwerke sind sehr umfangreich, engmaschig und auch auf den zweiten Blick unüberschaubar. Die große Menge an Beziehungsdaten, die zur Erstellung der Grafiken genutzt werden konnte, macht es unmöglich, anhand der Darstellung detaillierte Aussagen zu treffen. Lediglich zur Verdeutlichung, wie dicht die Vernetzung tatsächlich gewesen ist, macht eine Darstellung des Gesamtnetzwerkes überhaupt Sinn. In allen drei Netzwerken ist eine Kerngruppe von Akteuren erkennbar, die ein sehr engmaschiges Cluster im Zentrum der jeweiligen Darstellung bildet. Zum Rand hin dünnen sich die Geflechte aus. Hier an den Rändern ist auch der eigentliche Unterschied zu finden, der trotz der Komplexität und Unübersichtlichkeit der einzelnen Graphen greifbar wird. Während in den ersten beiden Phasen auch die peripheren Akteure meist über mindestens zwei Verbindungen in die Nähe der Kerngruppe verfügen und somit relativ stabil im Netzwerk verankert scheinen, treten im dritten Untersuchungszeitraum an den Rändern der Darstellung verhältnismäßig viele Cluster auf, die lediglich durch einen Makler mit dem Rest des Beziehungsgeflechtes verbunden sind. Wesentlich mehr Akteure sind also für den Zugriff auf vom Netzwerk zu beziehende Ressourcen von einem einzigen Vermittler abhängig.

Diese Feststellung muss allerdings vor dem Hintergrund mehrerer einschränkender Faktoren gesehen werden. Die letzte Untersuchungsphase umfasste lediglich 20 Jahre, ist also 10 Jahre kürzer als Periode II und sogar 20 Jahre kürzer als Periode I. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass in den ersten beiden Perioden eine größere Zahl von nicht real nebeneinander existierenden Beziehungen im gleichen Graph dargestellt wurde, als dies für

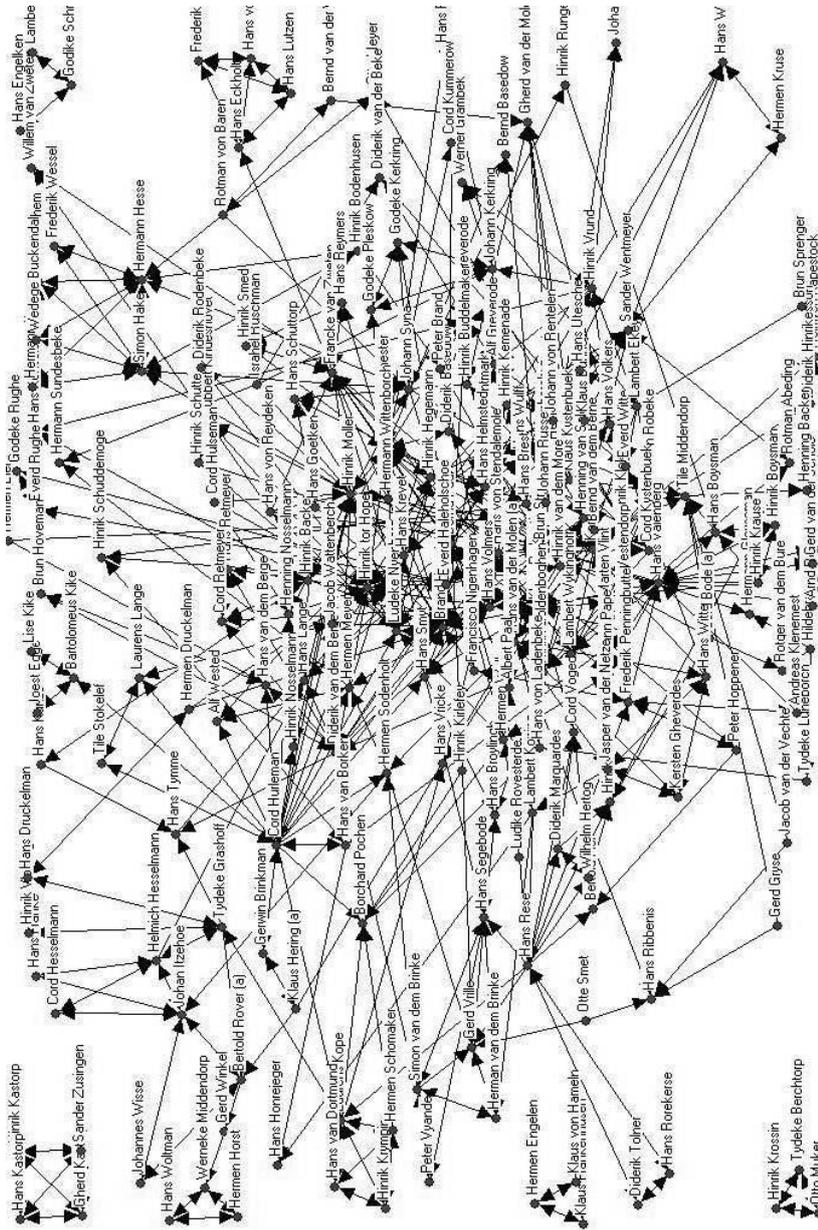


Abb. 4.14: Das Netzwerk der Bergenfahrer 1440-1470.

Periode III der Fall ist. Aufgrund der schmalen Datenbasis für die Referenzzeiträume I und II war eine Auswertung kürzerer Zeiträume aber nicht lohnenswert.

Es darf zudem nicht vergessen werden, dass die Netzwerkdarstellungen für alle drei Zeiträume nur die absoluten Minimalbilder der tatsächlich vorhandenen Netzwerke sind. Jede aus den Quellen nicht erschließbare aber tatsächlich vorhandene Verbindung zwischen zwei Personen würde die Struktur dichter und damit stabiler erscheinen lassen. Wir können mit Sicherheit davon ausgehen, dass eine Vielzahl von Kontakten und Beziehungen nie einen Niederschlag in schriftlichen Dokumenten gefunden hat. Vor dem Hintergrund dieses Bewusstseins mangelnder Mittel zur empirischen Erhebung von Beziehungsdaten in historischen Untersuchungen sollte klar sein, dass das tatsächlich existierende Netzwerke der Bergenfahrer im Spätmittelalter noch wesentlich dichter und komplexer waren, als es sich ohnehin bereits aus den aus der vorliegenden Studie resultierenden graphischen Darstellungen ergibt.

Ein weiteres Problem mit solchen lange Zeiträume umfassenden Netzwerkgraphen ist die Tatsache, dass sie die ständige Wandelbarkeit eines Netzwerkes ignorieren. Soziale Netzwerke besitzen einen organischen Charakter. Alte Kontakte werden schwächer oder werden gelöst, um Kapazitäten für neue Beziehungen zu schaffen, andere Verbindungen festigen sich oder werden nach Jahren der Trennung neu aufgenommen. All diese Vorgänge können in einer statischen Analyse nicht adäquat erfasst und damit auch nicht berücksichtigt werden. Auch die Frage nach der Intensität der einzelnen Beziehungen ist auf Basis der Quellenlage nicht befriedigend zu beantworten und muss deshalb bei einer großen Untersuchung wie dieser, einmal ganz von der Komplexität, die dies schaffen würde, abgesehen, ebenfalls außen vor bleiben. Leichter zu handhaben wird eine solche Fragestellung, wenn wir die Betrachtung auf einige Personen reduzieren. Hierbei bietet sich vor allem die Konzentration auf die in allen drei Zeiträumen auszumachende Kerngruppe des Netzwerkes von etwa fünf bis sechs Kaufleuten an. Diese weisen eine besonders große Anzahl an Kontakten auf und besitzen somit eine besondere Bedeutung für die Stabilität und den Ressourcenfluss im gesamten Netzwerk.

Zur Untersuchung der Kerngruppen der verschiedenen Referenzzeiträume wurden jeweils die fünf Kaufleute mit den meisten Beziehungen gewählt und ein Netzwerk aus deren Verbindungen abgebildet. Die core-group des Zeitraums 1360-1400 war, wie aus Abbildung 4.16 hervorgeht, auf den Bergenfahrer Everhard Paal konzentriert. Seine zahlreichen Kontakte stammen vor allem aus Testamentvormundschaften, Gesellschaftshandel, sonstigen Geschäften und Verwandtschaftsbeziehungen. In der graphischen Darstellung ist rechts von ihm ein deutliches Cluster erkennbar, das hauptsächlich aus Verwandten der Familie Paal besteht. Man kann aber weitere Kaufleute mit wichtigen Positionen in dieser Kerngruppe erkennen, die trotz ihrer Verbindung zu Eberhard Paal als von diesem unabhängige regionale Stars betrachtet werden können. Insbesondere Lambert Sluter und Amelius Luchow kam eine wichtige Rolle für viele andere Kaufleute zu, doch auch Ludeke von Osnabrück vereinigte viele, vor allem politische Kontakte auf sich.

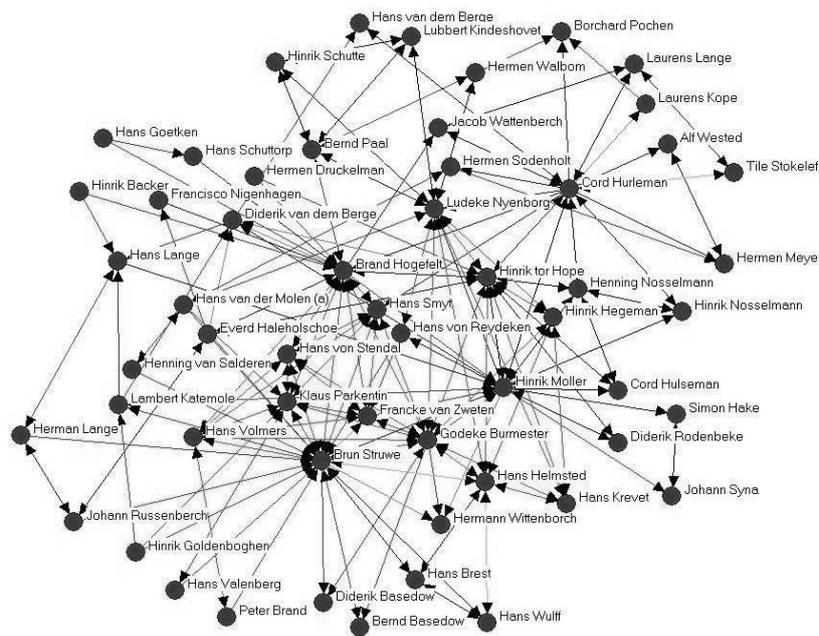


Abb. 4.17: Der Kern des Netzwerks der Bergenfahrer 1440-1470.

Für die Zeit zwischen 1490 und 1510 ist in Lambert Loff erneut eine deutliche zentrale Gestalt im Gesamtnetzwerk der Bergenfahrer erkennbar (Abbildung 4.19). Auch ihn umgeben jedoch weitere Akteure mit einer großen Anzahl an eigenen Kontakten. Deutlich stärker als in den beiden vorhergehenden Phasen treten die durch Blaufärbung markierten kurzfristigen Handelskontakte in den Vordergrund der Darstellung. Im Verhältnis zu den beiden zeitigeren Referenzphasen ist zudem auffällig, dass für wesentlich mehr Akteure mindestens vier Kontakte zu anderen Akteuren in der Kerngruppe nachweisbar sind. Wurde der Kern des Netzwerks in Phase I vor allem von einigen bedeutenden Familien wie Paal, Wartberch, Cusfelt und von Stade dominiert, sind solche Namenshäufungen in Phase II und III nicht erkennbar. Inwieweit Schwägerschaften noch eine Rolle bei der engen Einbindung in das Beziehungsgeflecht der Kerngruppe spielten, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden, doch ist, wie bereits in den Einzelstudien gezeigt, ein deutliches Zurücktreten der engen Verwandtschaft zugunsten anderer Beziehungstypen erkennbar.

Schauen wir uns die für die jeweils bedeutendsten Akteure in den core-groups erschlossenen Beziehungsgeflechte genauer an, so wird insbesondere am Beispiel des Everhard Paal (Abbildung 4.19) die ganze Komplexität des Netzwerkes eines spätmittelalterlichen Hansekaufmanns und seiner nächsten Kontaktpersonen deutlich.²⁵⁵ In die Darstellung der Beziehungen der einzelnen Kaufleute wurden lediglich diejenigen Personen aufgenommen, zu denen eine direkte Verbindung bestand. Es handelt sich bei diesen Graphen um eindimensionale soziometrische Sterne. Für Everhard Paal konnten Kontakte unterschiedlichster Art und Intensität zu insgesamt 37 verschiedenen Kontaktpersonen nachgewiesen werden. Seine Beziehungen reichten von kurzfristigen Handelsgeschäften und Darlehensverhältnissen über die Einsetzung als Testamentvormund bis hin zu verwandtschaftlichen Beziehungen und dem gemeinsamen Engagement im Gesellschaftshandel. Die rechnerische Dichte des für ihn ermittelten Netzwerkes beträgt 0,161. Dieser Wert bedeutet in der Theorie einen recht geringen Grad an Verdichtung. Nur verhältnismäßig wenige Kontaktpersonen um Everhard Paal herum stehen miteinander ebenfalls in Beziehung. Diese Feststellung steht aber im Gegensatz zu dem Eindruck, den man aus der Betrachtung sowohl des soziometrischen Sterns für Eberhard Paal als auch seiner Position im Graph für die Kerngruppe und das gesamte Beziehungsgeflecht der Bergenfahrer

²⁵⁵ Eine wesentlich umfangreichere Detailstudie zu den Beziehungen zweier Hansekaufleute im 15. Jahrhundert bietet: Jahnke, Netzwerke.

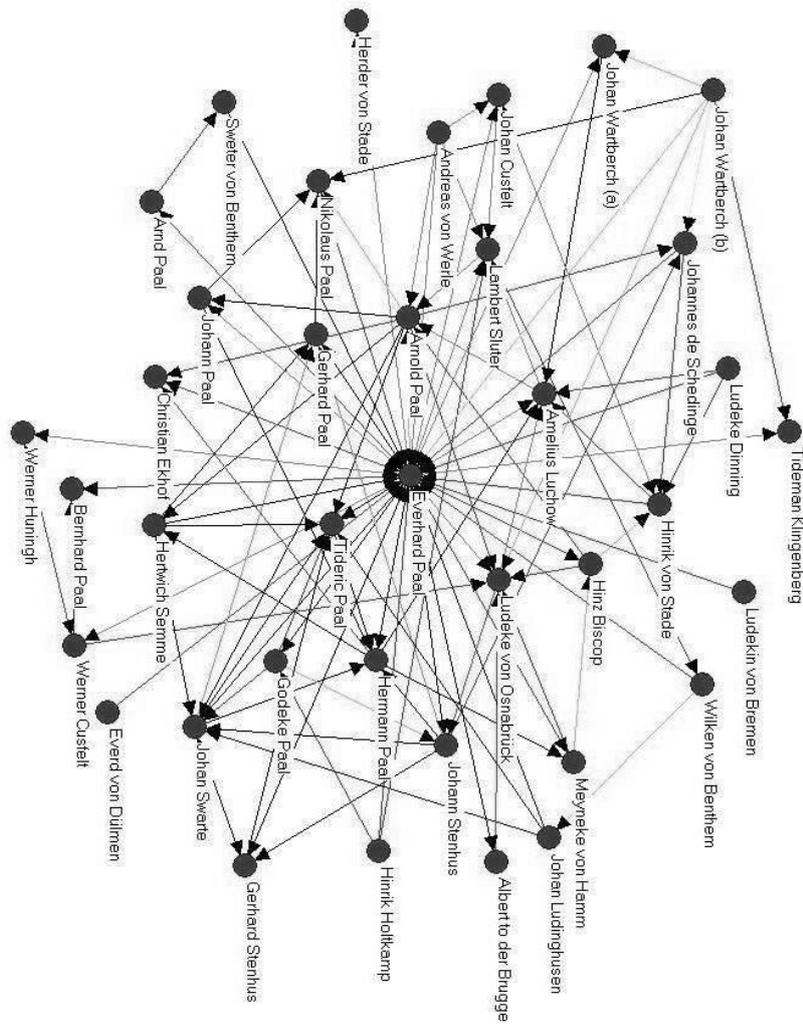


Abb. 4.19: Das Beziehungsgeflecht des Eberhard Paal 1366-1400.

im ersten Untersuchungszeitraum gewinnt. Hier wird ersichtlich, dass auch viele von Paals Kontaktpersonen untereinander Beziehungen aufgebaut hatten. Ein großes Problem bei der Dichteberechnung in sozialen Netzwerken stellt offenbar die Anzahl der in Bezug zum Star stehenden Akteure dar. Die Dichteberechnung bei wesentlich weniger umfangreichen Beziehungsgeflechten, die insgesamt deutlich weniger vernetzt sind als das des Everhard Paal, ergibt eine größere rechnerische Dichte. Dies zusammen mit der bereits angesprochenen Problematik, dass bei weitem nicht alle Kontakte zwischen allen nodes aufgespürt werden können, lässt die Dichteberechnung für die Beziehungsgeflechte der Bergenfahrer an methodischer Glaubwürdigkeit verlieren. Zu Everhard Paal ist zu konstatieren, dass familiäre Bindungen in dessen Netzwerk eine herausragende Rolle spielten. Acht weitere Paals sind im Beziehungsgeflecht erkennbar. Aber auch gemeinsame regionale Herkunft, wie im Falle von Hinz Biskop und Everd von Dülmen, scheint für ihn eine gewisse Bedeutung bei der Wahl seiner Kontaktpersonen gehabt zu haben.

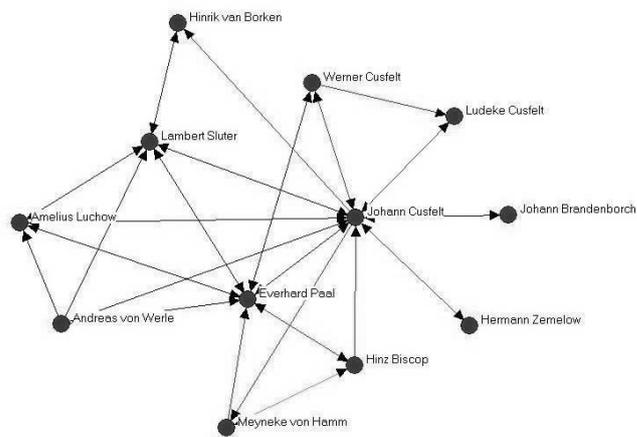


Abb. 4.20: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Johann Cusfelt 1368-1400.²⁵⁶

²⁵⁶ Alle kleingedruckten Darstellungen finden sich noch einmal in größerem farbigem Format auf der beiliegenden CD.

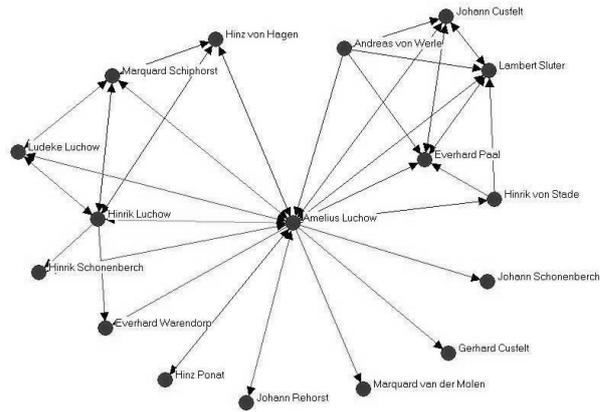


Abb. 4.21: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Amelius Luchow 1368-1400.

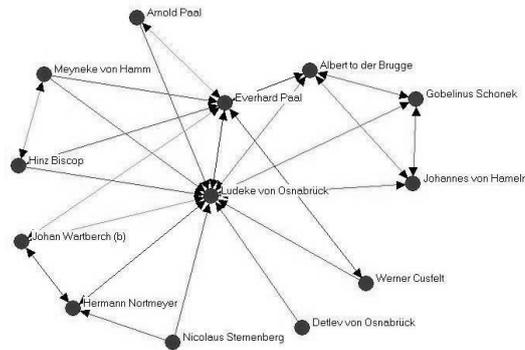


Abb. 4.22: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Ludeke von Osnabrück 1367-1400.

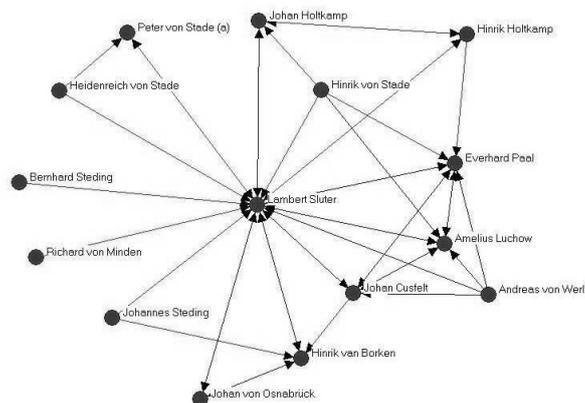


Abb. 4.23: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Lambert Sluter 1366-1400.

Die Beziehungsgeflechte der anderen Mitglieder der Kerngruppe für die Periode 1360-1400 sind deutlich kleiner als das des Everhard Paal. Für Amelius Luchow konnten 17 Kontaktpersonen ermittelt werden, für Lambert Sluter 15, Ludeke von Osnabrück brachte es auf 13 Personen und für Johan Cusfelt konnten Verbindungen zu 12 weiteren Kaufleuten festgestellt werden.

Alle vier Beziehungsgeflechte, dargestellt in den Abbildungen 4.20 bis 4.23, sind dicht genug, um, mit Ausnahme der wenigen toten Verbindungen, die Bezeichnung Netzwerk zu rechtfertigen. Obwohl sie sowohl in der Art der sie begründenden Verbindungen als auch in der Integrierung recht unterschiedlich sind, können doch einige Gemeinsamkeiten erkannt werden. Alle vier Netzwerke sind neben dem jeweiligen Star auf Eberhard Paal ausgerichtet. Zwar würde, bedingt durch die Wahl einer eindimensionalen Netzwerkdarstellung, kein Akteur durch den Wegfall von Paal vom Zugriff auf Ressourcen innerhalb des Beziehungsgeflechts abgeschnitten, doch deren Verteilung würde in allen vier Netzen zumindest in Teilbereichen erschwert. Amelius Luchow, Lambert Sluter und Johan Cusfelt haben zudem eine bedeutende regionale Rolle in den Netzwerken der jeweils anderen beiden Kaufleute inne. Die rechnerische Dichte der Beziehungen zwischen

Luchow, Cusfelt, Sluter und Paal erreicht den Maximalwert von 1,0, d.h. jedes Mitglied der Gruppe hat Kontakte zu allen anderen. Wir sehen in ihnen also tatsächlich eine core-group, die nicht nur für viele andere nodes von Bedeutung für die Zugänglichkeit von Ressourcen ist, sondern die auch untereinander stark vernetzt war. Anders verhält es sich bei Ludeke von Osnabrück. Für ihn sind außer zu Everhard Paal zu keinem der anderen Stars der Kerngruppe Verbindungen nachweisbar. Er ist eine regional zentrale Figur mit großer Bedeutung für einige Kaufleute, selbst aber weniger an die core-group angebunden und so für den Erhalt von Ressourcen stärker als die anderen vier Beispielkaufleute auf weitere, weniger zentrale Personen angewiesen. Obwohl die Beziehungsgeflechte von Ludeke von Osnabrück, Lambert Sluter und Johan Cusfelt auf den ersten Blick wesentlich schlichter und weniger integriert wirken als das des Everhard Paal, erreichen sie doch bei der Berechnung der Dichte deutlich höhere Werte. Für Sluter ergab sich ein Wert von 0,276, für Osnabrück von 0,295 und für Cusfelt von immerhin 0,349. Im Falle von Amelius Luchow betrug die rechnerische Dichte 0,196 und erreicht damit einen Wert, der immer noch über dem des Paalschen Netzwerks liegt. Während man beim Vergleich der vier kleineren Netzwerke im Falle von Johan Cusfelt einen größeren Integrierungsgrad, d.h. eine stärkere Verbindung aller beteiligter nodes untereinander, als bei Lambert Sluter oder Amelius Luchow erkennen kann, zeigt der Blick auf das sehr verzweigte Netz des Everhard Paal, dass die Dichteberechnung keinen wirklichen Aussagewert über die Komplexität und den möglichen Ressourcenfluss im Netzwerk besitzt, wenn Beziehungsgeflechte mit einer zu großen Differenz in der Anzahl der eingebundenen Akteure miteinander verglichen werden sollen.²⁵⁷

Die meisten Kontakte im Netzwerk der Bergenfahrer für Periode II (1440-1470) führten zu Brun Struwe. Insgesamt konnten für ihn 28 Beziehungen zu anderen Kaufleuten nachgewiesen werden, die in Abbildung 4.24 zu sehen sind. Dennoch war seine Stellung im Netzwerk weniger zentral als die von Eberhard Paal im ersten Untersuchungszeitraum. Ein deutliches Cluster, das Struwe mit anderen einflussreichen Bergenfahrern wie den Lübecker Ratsherren Brant Hogefelt und Godeke Burmester sowie Francke van Zwetten, Klaus Parkentin, Hans von Stendal und weiteren Kaufleuten bildete, ergibt sich fast ausschließlich aus politischen Kontakten.

²⁵⁷ Man beachte hier auch den umgekehrt proportionalen Zusammenhang zwischen Anzahl der nodes und rechnerischer Dichte des Netzwerks (Cusfelt: 12 nodes - 0,349; Osnabrück: 13 nodes - 0,295; Sluter: 15 nodes - 0,276; Luchow: 17 nodes - 0,196; Paal: 38 nodes - 0,161).

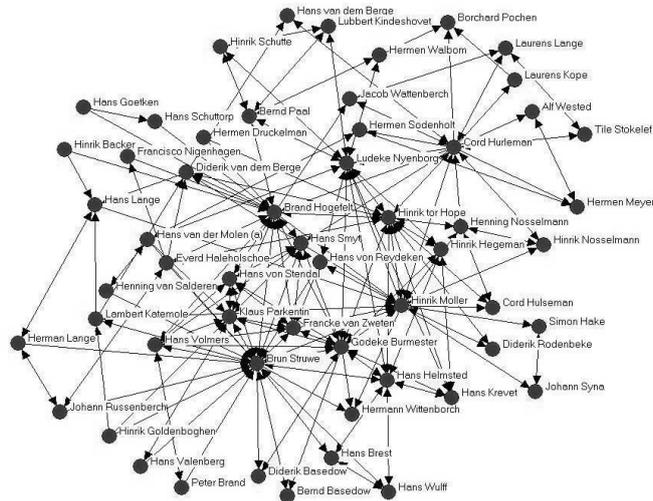


Abb. 4.25: Das Netzwerk der core-group der Bergentrader 1440-1470 im Überblick.²⁵⁸

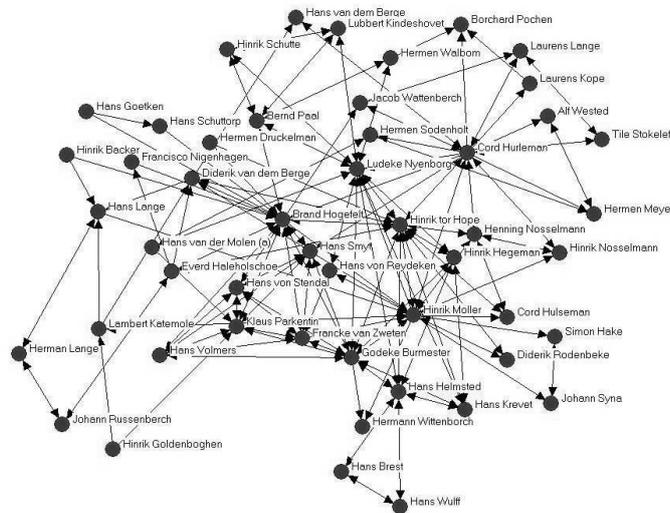


Abb. 4.26: Das Netzwerk der core-group der Bergentrader 1440-1470 ohne Brun Struwe im Überblick.

²⁵⁸ Beide Darstellungen finden sich noch einmal in größerem farbigem Format auf der beiliegenden CD.

Die übrigen Beziehungen resultierten hauptsächlich aus der Wahl Struwes zum Testamentsvormund, was immerhin dreizehn Mal der Fall war, aus verwandtschaftlicher Verbindung, wirtschaftlichen Relationen oder der Einsetzung von Vormündern in Struwes Testament. Die wenigen Verbindungen der außerhalb des politischen Clusters angesiedelten Kaufleute untereinander entsprechen hauptsächlich kurzfristigen wirtschaftlichen Kontakten. Dass Brun Struwe im Netzwerk der core-group der Bergenfahrer für 1440-1470 (Abb. 4.25) nicht so zentral war, wird deutlich, wenn er mit all seinen Verbindungen aus der Netzwerkdarstellung entfernt wird, wie in Abbildung 4.26 geschehen. Es wird ersichtlich, dass in einem solchen Fall zwar vier Kaufleute ihre doppelte Anbindung an andere nodes verlieren und somit aus der Netzwerkstruktur ausscheiden und dass im unteren Bereich des Graphen eine große Anzahl an Ressourcenvermittlungswegen verloren gehen, doch für den Bestand des Netzwerkes und seinen grundlegenden Aufbau war der immerhin zu 28 Akteuren in Beziehung stehende Struwe kaum von Bedeutung.

In den Abbildungen 4.27-4.30 sind die eindimensionalen soziometrischen Sterne der anderen core-group-Mitglieder dargestellt. Auch im Verhältnis zu anderen Kaufleuten der Kerngruppe, die alle zahlenmäßig weniger Kontakte als er aufweisen, war Brun Struwe nur von untergeordneter Bedeutung. Im Beziehungsgeflecht von Ludeke Nigenborg, Hinrik tor Hope und Cord Hurleman spielte er keine Rolle. Seine Bedeutung innerhalb der core-group kann mit der des Ludeke Osnabrück in Referenzzeitraum I verglichen werden. Struwe weist lediglich eine Verbindung zu einem Mitglied der hier auf die fünf Akteure im Netzwerk mit den meisten Verbindungen begrenzten core-group, nämlich zu Hinrik Moller, auf, während das Netz der anderen vier untereinander die maximale Dichte von 1,0 erreicht. Auch wenn wir Brant Hogefelt als einen weiteren zentralen Akteur der Kerngruppe hinzuschlagen, befindet sich Brun Struwe mit zwei von möglichen fünf Verbindungen weiterhin am Rand des Beziehungsgeflechtes, während die Dichte des übrigen Netzwerkes mit 0,9 immer noch sehr hoch ist. Brun Struwe ist also ein bedeutender regionaler Star, der aber keine herausragende Rolle für die Aufrechterhaltung des Netzwerkes der Bergenfahrer in der Mitte des 15. Jahrhunderts spielte.

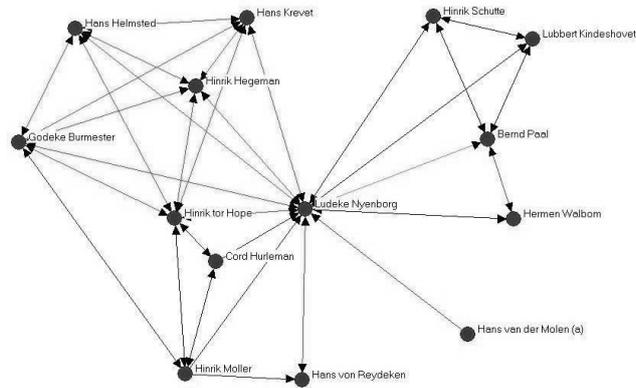


Abb. 4.27: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Ludeke Nyenborg 1441-1461.

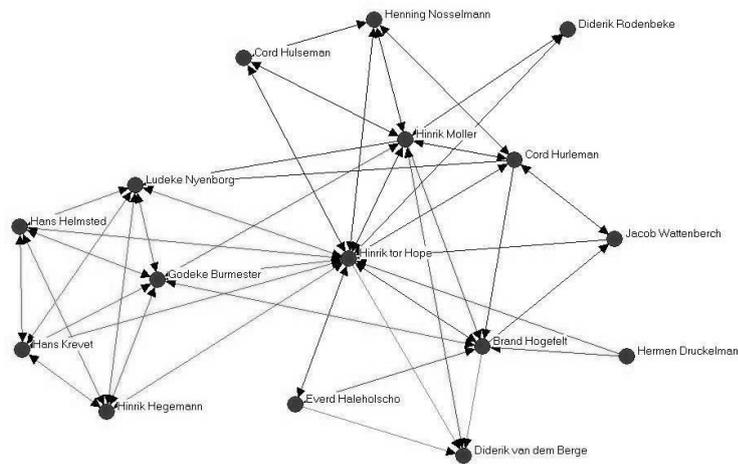


Abb. 4.28: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Hinrik tor Hope 1449-1473.

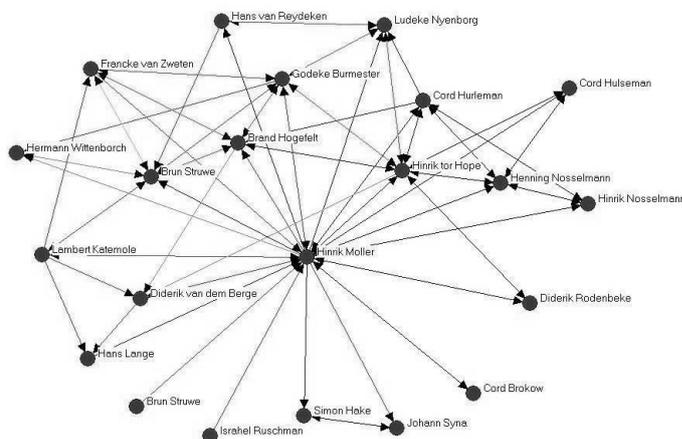


Abb. 4.29: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Hinrik Moller 1437-1473.

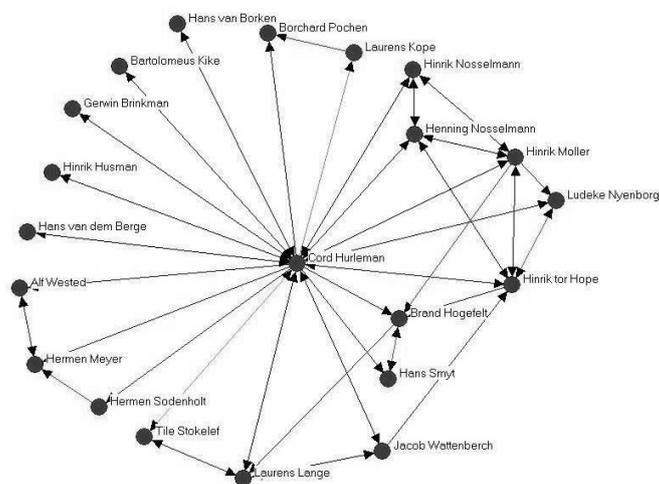


Abb 4.30: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Cord Hurlleman 1441-1474.

Doch auch den anderen zentralen Figuren aus der Kerngruppe dieser Zeit kann keine so entscheidende Schlüsselstellung im Netzwerk zugewiesen werden, wie dies bei Everhard Paal in Periode I der Fall war. Ludeke Nigenborg und Hinrik tor Hope waren Teil des politischen Beziehungsgeflechts um Godeke Burmester und Brant Hogefelt und auf diesem Wege intensiv mit anderen politisch einflussreichen Kaufleuten verknüpft. Hinrik Moller und Cord Hurleman hingegen verdankten ihre enge Einbindung in das Netz der Bergenfahrer vor allem mannigfaltigen wirtschaftlichen Verbindungen, überwiegend kurzfristiger Art. Vor allem Cord Hurleman scheint viele solcher Kontakte geknüpft zu haben, ohne sich dabei besonders auf Ratschläge oder die Unterstützung anderer Geschäftspartner zu stützen. Das legen zumindest die vielen Verbindungen zu Kaufleuten nahe, die keine oder nur eine Beziehung zu einem anderen Teil seines soziometrischen Sterns pflegten. In diesem Sinne scheint er bereits den Pioniergeist jenes Kaufmannstyps zu verströmen, der uns in größerem Umfang erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts unter den Bergenfahrern begegnet. Mit Ausnahme von Cord Hurleman nahmen alle anderen hier beispielhaft aufgeführten Kaufleute keine wichtige Schlüsselposition ein, wenn es für andere Bergenfahrer darum ging, Ressourcen zu erlangen. Insbesondere Informationen aus dem vermutlich besonders gut unterrichteten engsten Kreis politisch bedeutender Bergenfahrer waren durch die enge Vernetzung unter diesen verhältnismäßig schnell über verschiedene Kanäle zu erlangen. Cord Hurleman hingegen dürfte für einige seiner Partner durchaus ein wichtiger Verbindungsmann zum inneren Kreis der Bergenfahrer gewesen sein. Insbesondere die mangelnde Verbindung seiner Kontaktpersonen untereinander machte diese mehr oder weniger abhängig von Hurleman, wenn es um den Erhalt von Ressourcen aus dem Netzwerk ging.

Die Beziehungsgeflechte der vier Kaufleute zeigen auch deutliche Unterschiede auf. Die Geflechte um Hinrik tor Hope und Ludeke Nigenborg erscheinen deutlich enger und integrierter als diejenigen von Hinrik Moller und Cord Hurleman, die jeweils mehrere einfache Anbindungen aufweisen. In diesem Falle wird der optische Eindruck auch bei der Anwendung der Dichteberechnung bestätigt.²⁵⁹ Erneut beinhalten aber die beiden rechnerisch dichteren Netzwerke weniger nodes als die loseren Beziehungsgeflechte.²⁶⁰

²⁵⁹ Hinrik tor Hope: 0,367; Ludeke Nigenborg: 0,352; Hinrik Moller: 0,229; Cord Hurleman: 0,171.

²⁶⁰ Hinrik tor Hope: 16; Ludeke Nigenborg: 14; Hinrik Moller: 22; Cord Hurleman: 21.

Auch in der Netzwerkdarstellung für die Zeit zwischen 1490 und 1510 gibt es mit Lambert Loff einen Kaufmann, für den besonders zahlreiche Beziehungen zu anderen Bergenfahrern nachweisbar waren. Wie Everhard Paal und Brun Struwe sticht er bei der Betrachtung des Graphen des core-group-Netzwerks (vgl. Abbildung 4.32) als einer der ersten Akteure ins Auge. Der Großteil seines Netzwerkes, das in Abbildung 4.31 wiedergegeben ist, besteht aus kurzfristigen wirtschaftlichen Kontakten zu verschiedenen Geschäftspartnern. Doch auch Gesellschaftshandel, Kreditverhältnisse, Verwandtschaft, gemeinsame politische Aktivitäten und Einsetzungen als Testamentvormund bilden Verbindungen im Beziehungsgeflecht des Lambert Loff.

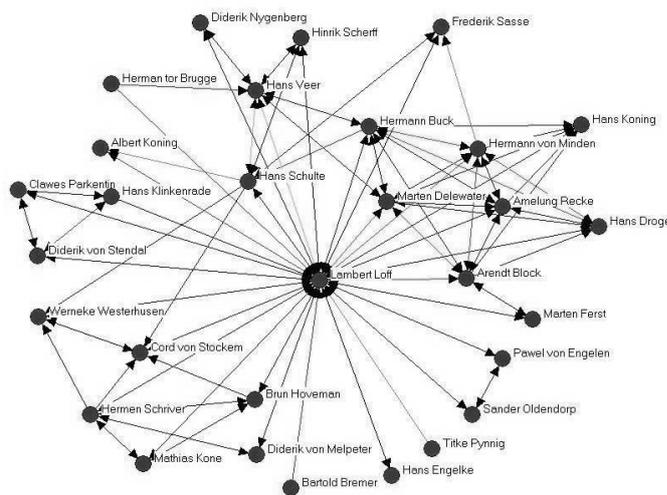


Abb. 4.31: Das Beziehungsgeflecht des Lambert Loff 1489-1500.

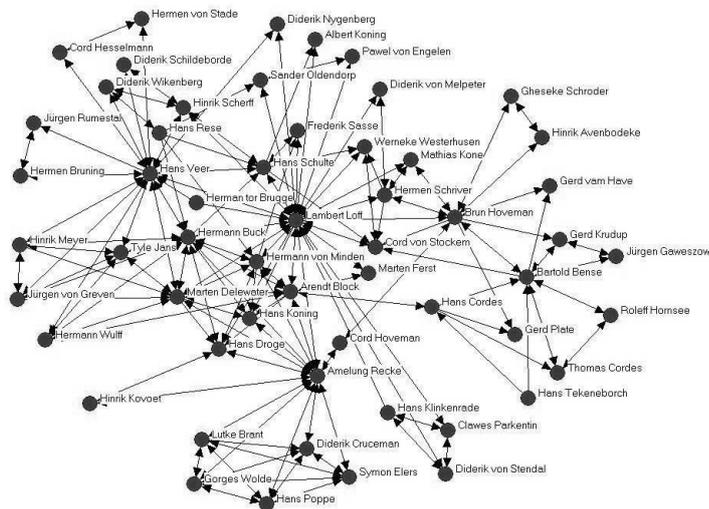


Abb. 4.32: Das Netzwerk der core-group der Bergenfahrer 1490-1510 im Überblick.

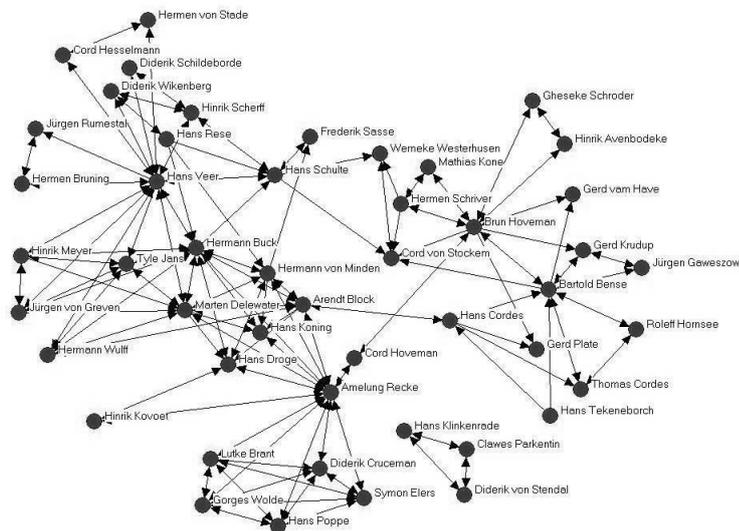


Abb. 4.33: Das Netzwerk der core-group der Bergenfahrer 1490-1510 ohne Lambert Loff im Überblick.

Wie für Everhard Paal kann auch für Lambert Loff eine sehr zentrale Position im Netzwerk der Bergenfahrer seiner Periode festgestellt werden. Bei der Entfernung Loffs aus dem Netz der core-group der Bergenfahrer fallen viele Kaufleute komplett aus dem Beziehungsgeflecht heraus (vgl. Abb. 4.32 und 4.33). Andere gelangen in eine eher periphere Position. Es entstehen mehrere große Cluster und die Anzahl der kritischen Punkte, deren Wegfall zu weiteren Ausfällen im Netzwerk führen würde, nimmt zu.

Erneut sehr unterschiedlich in ihrer Komplexität stellen sich die Beziehungsgeflechte weiterer wichtiger Kaufleute der Kerngruppe dar. Für Herman Buck sind zwei sehr dichte Cluster erkennbar (vgl. Abb. 4.34). Eines, mit Marten Delewater, Hans Veer, Hinrik Meyer und anderen Kaufleuten, basierte ausschließlich auf kurzfristig angelegten wirtschaftlichen Verbindungen. Das zweite, in das Marten Delewater, Lambert Loff, Amelung Recke und Arendt Block einbezogen waren, weist neben wirtschaftlichen auch politische Interaktionen zwischen den beteiligten Kaufleuten auf. Die übrigen Kontakte Herman Bucks stammten überwiegend aus der Einsetzung als Testamentvormund.

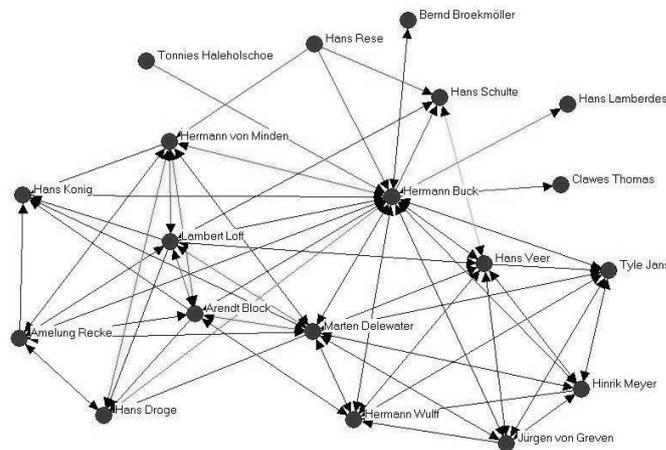


Abb. 4.34: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Hermann Buck 1490-1500.

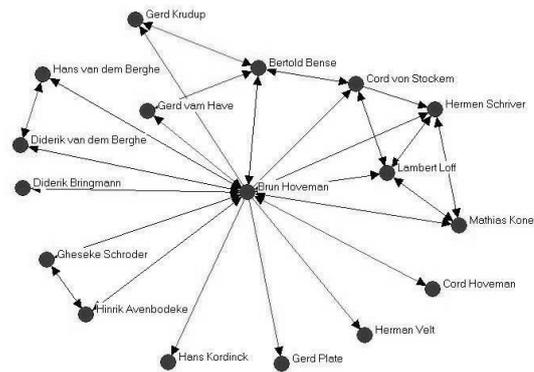


Abb. 4.35: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Brun Hoveman 1487-1513.

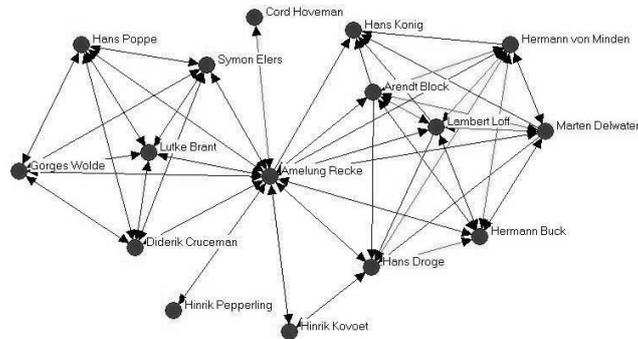


Abb. 4.36: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Amelung Recke 1487-1499.

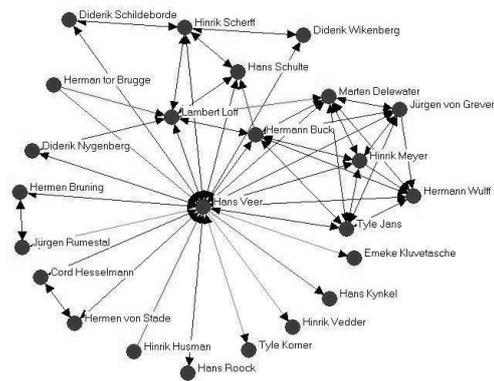


Abb. 4.37: Überblick über das Beziehungsgeflecht des Hans Veer 1490-1500.

Brun Hoveman scheint sich noch stärker an dem traditionellen Handelsgebaren der Hansekaufleute orientiert zu haben. Zwar kann auch für ihn ein kleineres Cluster in Verbindung mit kurzfristigen Handelsaktivitäten erkannt werden, doch machten Gesellschaftshandel und Verwandtschaft einen mindestens ebenso wichtigen Teil seines Beziehungsgeflechts aus, wie in Abbildung 4.35 zu sehen ist. Auch bei ihm basieren die meisten losen Verbindungen auf Aufgaben im Rahmen von Testamenten. Im Beziehungsgeflecht des Amelung Recke sind wie im Falle des Hermen Buck zwei Cluster deutlich erkennbar (vgl. Abb. 4.36). Das eine, das er mit Buck teilt, besteht aus wirtschaftlichen Kontakten und gemeinsamen Aktivitäten auf politischer Ebene, während das zweite, das deutlich abgeschotteter ist als im Netz des Hermen Buck, allein auf kurzfristigen wirtschaftlichen Beziehungen beruht. Aus Hans Veers soziometrischem Stern ergibt sich ein deutliches Cluster, in dem Lambert Loff eine wichtige Position einnimmt. Das Cluster besteht, wie man in Abbildung 4.37 erkennen kann, hauptsächlich aus Beziehungen, denen kurzfristige wirtschaftliche Kontakte zugrunde lagen, doch politi-

sche Kontakte, Gesellschaftshandel und Testamentvormundschaften stabilisieren es zusätzlich. Einige lose Kontakte Veers stammen aus seinem Engagement als Kreditgeber am Lübecker Kapitalmarkt. Für insgesamt vier Kaufleute ist eine Verschuldung bei Veer nachweisbar. Von diesen wies lediglich Jürgen Rumestall Kontakte zu einer anderen Person, die mit Hans Veer in Verbindung stand, auf.

Im Gegensatz zu den ersten beiden Referenzzeiträumen ist für die Zeit zwischen 1490 und 1510 die Tendenz erkennbar, dass Testamentvormundschaften häufig in lose Verbindungen münden, die dadurch verbundenen Personen also keine Kontakte zu anderen Personen im soziometrischen Stern des untersuchten Kaufmanns haben. Möglicherweise haben Testamentvormundschaften ihren Bezug zur Geschäftswelt in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts tatsächlich eingebüßt. Es scheint so, als ob bis in die Mitte des 15. Jahrhunderts wirtschaftliche Zusammenarbeit und das Agieren als Testamentvormund häufig Hand in Hand gingen, dass zumindest über wirtschaftliche Kontakte solche sozialer Natur eröffnet wurden und umgekehrt, während die Netzwerkanalyse für den dritten Referenzzeitraum eine solche Aussage nicht stützen kann. Weitere sozialhistorische Analysen in diesem Bereich sind aber von Nöten, um die hier gemachte, nur durch Stichproben gestützte Behauptung zu erhärten oder zu widerlegen.

Wie wir gesehen haben, ist die Untersuchung einzelner Kaufleutenetzwerke nur in einem größeren Rahmen sinnvoll. Für die Akteure der Kerngruppe war es notwendig, eine Bewertung ihrer Position in der core-group beziehungsweise im Gesamtnetzwerk der Bergenfahrer vorzunehmen. Gleichzeitig sind aber auch die Einzelstudien unabdingbar, um Tendenzen und Entwicklungen in der Organisation des Handels einzelner Kaufleute erkennen zu können, die aufgrund der Komplexität in den Gesamtnetzwerken untergehen würden.

Um den Kreis zu schließen, wollen wir deshalb noch einmal auf die Gesamtnetzwerke der Bergenfahrer in den drei Untersuchungszeiträumen zurückkommen. Wie wir gesehen haben, konnte in allen drei Phasen eine Gruppe von Kaufleuten ermittelt werden, der besondere Bedeutung für die Stabilität des Netzwerkes und die Ressourcenverteilung in ihm zukam. Diese Kerngruppe zeichnete sich durch eine besonders hohe Anzahl an Kontakten zu anderen, eher peripher einzuordnenden Akteuren aus, pflegte aber auch untereinander häufig sehr enge Beziehungen. Viele der Mitglieder der Kerngruppe waren politisch einflussreich und als Testamentvormünder gefragte Personen. Einen Beleg dafür, dass Zentralität nicht nur subjektiven Charakters ist, liefert die Berechnung von k-cores für alle nodes im Beziehungsge-

flecht. Ein k -core ist vereinfacht ausgedrückt der Dichtewert jedes Punktes im Netzwerk im Verhältnis zu den anderen beteiligten Akteuren. k ist dabei ein rein rechnerischer Wert, der meist in ganzen Zahlen angegeben wird. Je größer der Wert k ist, den ein einzelner Punkt erreicht, desto stärker ist seine Integration ins Netzwerk und desto zentraler für die Ressourcenverteilung im Beziehungsgeflecht ist der jeweilige Akteur. K -cores ermöglichen es uns zudem, mögliche Cluster im Netzwerk zu erkennen.²⁶¹

In den folgenden Darstellungen, Abbildungen 4.38 bis 4.40, erkennen wir Zentren in den Graphen für alle drei Referenzzeiträume. In Phase I (1360-1400) sind drei unabhängig voneinander bestehende zentrale Gebiete sichtbar, die aber durch einen breiten Gürtel miteinander verbundener Akteure mit mittleren k -cores verbunden sind. Das Netzwerk als Ganzes erscheint damit bis weit an die Ränder als recht ausgewogen und integriert. In Phase II (1440-1470) ist eine sehr starke Konzentration von k -cores in einem Gebiet erkennbar, das von Punkten mittlerer Zentralität umgeben ist. Die Randzonen hingegen sind nur minimal in das Netzwerk eingebunden. Auch in Phase III (1490-1510) ist ein zentraler Bereich erkennbar, der aber wesentlich geringer ausgeprägt ist, als im zweiten Untersuchungszeitraum. Das Netzwerk wird von nodes mit geringem k -core beherrscht und wirkt somit sehr instabil. Zwischen den Netzwerken der Bergenfahrer im Spätmittelalter sind also strukturelle Unterschiede erkennbar. In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts finden wir ein sehr stabiles Netzwerk mit zwar einer zentralen Figur, Everhard Paal, aber keiner strukturellen Zentralität vor. Mehrere regionale Zentren werden durch ebenfalls verhältnismäßig dichte Zonen miteinander verbunden, was zu einer großen Zahl von Ressourcenverteilungswegen im Netzwerk führt. In der Mitte des 15. und an der Wende zum 16. Jahrhundert ist das jeweilige Netzwerk dagegen wesentlich stärker auf eine Gruppe von Kaufleuten ausgerichtet. Diese Gruppe wird jeweils von vielen kleineren Clustern umgeben. Ähnlich wie Planeten eine Sonne umkreisen, sind nun viele Kaufleute im Netzwerk für den Zugriff auf Informationen als wichtigste Ressource von wenigen einflussreichen Bergenfahrern abhängig, die eine Kerngruppe bilden. Insbesondere in der dritten Referenzphase wird die Konzentration des gesamten Netzwerks auf einige wenige Kaufleute deutlich, was den oben gewonnenen Erkenntnissen über die sich wandelnde Struktur des Bergenhandels und den vermuteten größeren Einfluss einzelner Kaufleute, die wahrscheinlich durch Finanzierung

²⁶¹ Seidman, S., Network structure and minimum degree, in: Social Networks 5 (1983), S. 269-287.

weniger kapitalstarker Bergenfahrer eine gewisse Kontrolle über den Bergenhandel ausüben konnten, entspricht.

Die geringere Stabilität der Netzwerke der Bergenfahrer in den letzten beiden Untersuchungszeiträumen wird auch durch die Hervorhebung der kritischen Punkte in den einzelnen Beziehungsgeflechten deutlich (vgl. Abb. 4.41-4.43). Als kritische Punkte werden jeweils solche Akteure betrachtet, deren Entfernung aus dem Netzwerk entscheidend negative Auswirkungen auf die Fähigkeit vieler anderer nodes, auf Ressourcen aus dem Netzwerk zuzugreifen, hätte. Wie wir sehen können, weisen die Graphen für die Zeiten 1440-1470 und 1490-1510 deutlich mehr kritische Punkte auf, als derjenige für den Zeitraum zwischen 1360 und 1400. Diese sind zudem vermehrt in zentralen Positionen anzutreffen, was die Bedeutung von regionalen und globalen Stars in den Netzwerken unterstreicht.

Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, dass für einen sinnvollen Einsatz der Methoden der sozialen Netzwerkanalyse für historische Untersuchungen Mikro-, Meso- und Makroebene nicht getrennt voneinander betrachtet werden sollten. Für zukünftige Forschungen in diesem Bereich wäre es deshalb wünschenswert, alle drei Ebenen miteinander zu verbinden und aufeinander abzustimmen. Weder ist es sinnvoll, allein Studien zu den persönlichen Netzwerken einzelner Kaufleute anzufertigen, wenn diese nicht in einen größeren Rahmen eingeordnet werden, noch führen bloße Ausarbeitungen zu großflächigen Netzwerkstrukturen zu brauchbaren Ergebnissen. Erst das Zusammenspiel von detaillierter und übergreifender Analyse ebnet einen Weg, Netzwerkstrukturen zu verstehen. Vor allem in der Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Hanseraums, wo wir es, wie gezeigt, zum großen Teil mit Netzwerkstrukturen als dem vorherrschenden ökonomischen und sozialen Organisationsprinzip zu tun haben, erscheint ein solcher Ansatz lohnenswert. Er ist zeit- und organisationsaufwändig und bedarf der Zusammenarbeit. Einzelstudien zu Hansestädten, weiteren Kontoren, verschiedenen Zielgebieten oder unter anderen Aspekten oder Zeitrahmen bedürfen dringend einer Koordinierung, um sie nicht nur geistig, sondern auch technisch kompatibel zu machen und die Möglichkeit zu eröffnen, sie in eine globalere Forschung auf Hanseebene einfließen zu lassen. Das Internet bietet hierbei gute Voraussetzung sowohl als Kommunikationsplattform als auch als Sammel- und Zugriffsmedium für personengeschichtliche und netzwerkanalytische Arbeitsergebnisse.

Die Beschäftigung mit Netzwerken ist eine Möglichkeit, wirtschaftliche Zusammenhänge in historischen Epochen zu erkennen und wird helfen, geschichtliche Entwicklungen in ihren Ursachen und Folgen besser zu ver-

stehen. Es wird historischen Fakten Leben eingehaucht, was nicht zuletzt wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Vermittlung von Geschichte ist, ohne die die historische Wissenschaft keine Berechtigung hat.

5. Zusammenfassung

5.1 Einleitung

Die norwegische Stadt Bergen war im Mittelalter das nordeuropäische Handelszentrum für Stockfisch. Der Fisch wurde auf den nordnorwegischen Lofoten und Vesterålen gefangen und von norwegischen Zwischenhändlern, den Norderfahrern, nach Bergen gebracht. Auf der Grundlage von königlichen Privilegien wurde der Stockfischhandel zwischen den Norderfahrern und den fremden Kaufleuten, die den Fisch weiter in die Hafenstädte an Nord- und Ostsee transportierten, in Bergen monopolisiert.

Der Handelsumfang und die angebotenen Waren auf dem Bergener Markt zogen Kaufleute aus vielen Ost- und Nordseestädten an. Auf Grund der Fastenregeln der katholischen Kirche herrschte in den wachsenden europäischen Städten und den vielen Klöstern auf dem Kontinent eine rege Nachfrage nach unter anderem länger haltbaren Fischprodukten, wie sie der schonische Salzhering und der norwegische Stockfisch darstellten. Vor allem Schotten, Engländer, Holländer und Hansekaufleute kämpften um Anteile im Stockfischmarkt. Im Laufe des 14. Jahrhunderts gelang es den Hansekaufleuten, eine marktbeherrschende Stellung in Bergen zu erlangen, die sie im gesamten Mittelalter innehaben sollten.

Aus diesem Grunde stehen die Hansekaufleute im Bergenhandel im Mittelpunkt dieser Abhandlung. Sie bildeten die weitaus größte Kaufmannsgruppe in Bergen und transportierten den Stockfisch nicht nur in ihre Heimatstädte, sondern auch nach England und in andere nicht-hansische Gebiete. Quellen zum Bergenhandel und den Bergenfahrern finden sich im Archiv der Hansestadt Lübeck in außerordentlich großer Zahl. Sowohl der Rat als auch die Bergenfahrerkompanie Lübecks pflegten im Mittelalter von allen Hansestädten die engsten Verbindungen nach Bergen und hinterließen umfangreiches Material. Dennoch wurde die Untersuchung nicht auf das Lübecker Quellenmaterial beschränkt. Sie bezog vielmehr eine große Anzahl Quellen aus anderen Hansestädten ein und auch nicht-hansische Quellen, die Erkenntnisse zum Bergenhandel versprachen, wurden zu Rate gezogen. Ziel dieser Untersuchung ist es, ein umfassendes Bild des spätmittelalterli-

chen Handels in Bergen zu präsentieren, dass so viele an diesem beteiligte hansische wie auch nicht-hansische Kaufleute wie möglich einbezieht.

Die vorliegende Abhandlung besteht aus zwei Hauptteilen. Teil eins beschreibt den größeren Rahmen des Bergenhandels allgemein und Entwicklungslinien, die sich für das Spätmittelalter aus den Quellen ablesen lassen. In ihm werden die Bedeutung des Bergenhandels für die einzelnen Hansestädte an Ost- und Nordsee, der unterschiedlich starke Einfluss der Kaufleute aus diesen Städten am Hansekontor in Bergen, Konkurrenz und die Organisation von Handel und Kontor dargestellt. Abschnitte über die Warenvelfalt auf dem Bergener Markt, die Handelsrouten, derer sich Kaufleute und Norderfahrer von und nach Bergen bedienten, und die Beteiligung von Bergenfahrern in anderen Märkten des nordeuropäischen Handelsraums bieten einen Überblick über die Handelsbedingungen und die Aktivitäten der Kaufleute, die sich im Stockfischmarkt engagierten. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf der Beteiligung hansischer Bergenfahrer am Tuchhandel im englischen Boston, welchem große Bedeutung für die Handelsaktivitäten eines Teils der Hansekaufleute auf dem Bergener Markt zukam.

Ziel des zweiten Teils dieser Abhandlung ist es zu prüfen, in wie weit die Methoden, die in der sozialen Netzwerkanalyse entwickelt wurden, Anwendung in der Geschichtswissenschaft finden können. Die Untersuchung konzentriert sich auf die ökonomischen und sozialen Beziehungen der Bergenfahrer. Gesellschaftshandel, andere Handelsaktivitäten und Kreditgeschäfte werden nicht nur für einzelne Kaufleute erarbeitet. Die vielen Aktivitäten einzelner Kaufleute wurden vielmehr in einen größeren Zusammenhang gestellt, um die Struktur hinter der Zusammenarbeit und den wirtschaftlichen Kontakten der Bergenfahrer untereinander und zu anderen Kaufleuten deutlich machen zu können. Auch die sozialen Beziehungen, wie Verwandtschaft und Freundschaft, die Wahl von Testamentsvollstreckern, Bürgschaften, Mitgliedschaft in Koprorationen und Bruderschaften und Aktivitäten auf politischer Ebene wurden einer Netzwerkanalyse unterzogen.

Darüber hinaus galt ein Augenmerk dem Anlageverhalten der Bergenfahrer auf dem Lübecker Immobilienmarkt. Hier wurde besonders untersucht, ob die Kaufleute dazu tendierten, Häuser im gleichen Stadtgebiet wie andere Fernhändler zu erwerben und ob ein für die Bergenfahrer typisches Vorgehen beim Erwerb von Häusern in der Travestadt erkennbar ist.

Alle ermittelten Beziehungen der am Markt in Bergen nachweisbaren Kaufleute wurden mit Hilfe der Methoden der Sozialen Netzwerkanalyse

ausgewertet. Da dies für die meisten Historiker ein wenig bekannter Forschungsbereich ist, wurde der Untersuchung eine Erläuterung zur Theorie und Methodik der Netzwerkanalyse vorangestellt. In ihr wird erläutert, was wir unter einem Netzwerk verstehen und wie Soziale Netzwerkanalyse in Studien, die auf der Auswertung historischer Quellen basieren, angewandt werden kann.

Diagramme und Tabellen auf der beiliegenden CD illustrieren die Resultate der Untersuchung und machen es in Verbindung mit dem prosopographischen Katalog, der alle Daten enthält, die zu den im Bergenhandel zwischen 1360 und 1510 involvierten Kaufleuten ermittelt werden konnten, möglich nachzuvollziehen, wie die Ergebnisse der Untersuchung zustande gekommen sind.

Die zur Auswertung herangezogenen Quellen stammen zum größten Teil aus dem Archiv der Hansestadt Lübeck. Das Niederstadtbuch, in dem unter anderem Kredite, Geschäftsangelegenheiten, Handelspartnerschaften und andere wichtige Angelegenheiten schriftlich festgehalten werden konnten, liefert uns viele Informationen über die wirtschaftlichen Aktivitäten der Lübecker Bergenfahrer und anderer Kaufleute. Einblick in sowohl soziale als auch wirtschaftliche Verbindungen erlangen wir unter anderem über Kaufmannstestamente, die ebenfalls im Rathaus der Travestadt hinterlegt wurden. Die Aktivitäten der Kaufleute auf dem Lübecker Immobilienmarkt können mit Hilfe des Oberstadtbuchs, in dem Immobiliengeschäfte seit dem 13. Jahrhundert verzeichnet wurden, erschlossen werden.

Des Weiteren wurden unter anderem die Lübecker Pfundzolllisten, Zollrollen aus Bergen und Boston und Dokumente, die in den Hanserezessen, dem Hansischen Urkundenbuch, regionalen und städtischen Urkundenbüchern sowie den Calenders of the Close Rolls und the Patent Rolls ediert sind, ausgewertet.

Um die gesammelten Daten zu systematisieren und sie zum besseren Verständnis der Netzwerkstrukturen graphisch darzustellen, wurde UCInet benutzt. Dieses Computerprogramm wurde von Soziologen der Harvard University speziell für die Belange der Sozialen Netzwerkanalyse entwickelt. Alle Beziehungsdaten wurden zunächst in eine Matrix eingetragen. In einem nächsten Schritt konnten sie entsprechend ihnen vorher zugeschriebener Werte ausgewählt und mittels NetDraw, einem Programm das anhand von UCInet-daten bei der Erstellung von Netzwerkdiagrammen behilflich ist, grafisch dargestellt werden. Es bedurfte dennoch umfangreicher manueller Korrekturen, bevor die Diagramme in Kapitel 4 und im Anhang fertiggestellt waren.

5.2 Theorie

In Kapitel 2 der Abhandlung werden einige der Methoden und Techniken, die während der Arbeit mit den Quellen und der Netzwerkanalyse angewandt wurden, näher erläutert. Von diesen sollen zwei theoretische und technische Konzepte, die während der Arbeit zum vorliegenden Thema von besonderer Bedeutung gewesen sind, eingehender vorgestellt werden: Personengeschichte und Soziale Netzwerkanalyse. Diese theoretische Einleitung soll es dem Leser vor allem erleichtern, die in Kapitel 4 vorgestellten Ergebnisse zu verstehen und nachzuvollziehen, wie diese zustande gekommen sind.

5.2.1 Personengeschichte

Personengeschichte ist seit mehreren Jahrzehnten ein wichtiger Bestandteil der Geschichtswissenschaft. Sie stellt unter anderem ein Werkzeug der Prosopographie dar. Gelegentlich werden beide Begriffe auch synonym verwendet, obwohl nicht jede Studie über Personen prosopographischer Natur ist. Ein Problem des Begriffs Prosopographie liegt darin, dass er von verschiedenen Teildisziplinen der Geschichtswissenschaft unterschiedlich angewandt wird. Ein Grundprinzip der Prosopographie, das allen Ansätzen gemein ist, stellt die Herleitung einer Kollektivbiographie für die Mitglieder der Untersuchungsgruppe dar. Da dies nicht das Ziel dieser Abhandlung ist, habe ich mich dafür entschieden, den Begriff Prosopographie nicht zu benutzen. Die grundlegenden Methoden der Datenermittlung und -systematisierung, um verschiedene Informationen einer bestimmten Person zuschreiben zu können, waren im hier vorliegenden Ansatz jedoch genau die gleichen wie in jeder Arbeit, die ihren Ausgangspunkt bei den handelnden Individuen selbst nimmt.

Neben der Notwendigkeit zu beweisen, dass zwei oder mehr Fundstellen in den Quellen unter dem gleichen Namen wirklich ein und dem selben Kaufmann zugeschrieben werden können, liegt ein großes Problem der mittelalterlichen Personengeschichte in der Zuordnung unterschiedlicher Namensschreibweisen zu einer einzigen Person. Als Beispiel wurde unter anderem Borchard Pochen aufgeführt, für dessen Nachnamen neben der Form Pochen auch die Schreibweisen Pouche, Pauche, Pouwche, Pauke und

Bauche gefunden wurden. Zudem wurde sein Vorname gelegentlich auch mit Borcherd oder Borghard angegeben. Es lassen sich problemlos weitere Beispiele finden, bei denen es schwierig und manchmal sogar unmöglich war zu entscheiden, ob zwei Namen, die einander ähnlich sind, wirklich der gleichen Person zugeschrieben werden können. Diesem Problem stehen Fälle gegenüber, in denen mehrere gleichzeitig in einer Stadt lebende Personen den gleichen Namen trugen. So finden sich beispielsweise in der Mitte des 15. Jahrhunderts mindestens fünf Männer mit Namen Hinrik Moller in Lübeck. Auch ein in dieser Zeit aktiver Kaufmann aus Rostock trug diesen Namen. Ein anderes Beispiel für dieses Problem stellen die Familienverhältnisse des Bergenfahrers Hinrik Buxtehude dar. Aus Hinriks Testamenten geht hervor, dass er mehrere Neffen, Cousins und Onkel mit Namen Hennekin Buxtehude hatte. Es ist äußerst schwierig und in einigen Fällen auch unmöglich, diese verschiedenen Personen in anderen Dokumenten, in denen ein Hennekin Buxtehude genannt wird, zu identifizieren, vor allem dann, wenn sie keine weiteren Informationen als den Namen eines Kaufmanns und den Wert des von ihm gehandelten Gutes beinhalten, wie es bei Zollrollen meist der Fall ist.

Mit Rücksicht auf die Probleme, die aus diesen Schwierigkeiten für eine Netzwerkanalyse erwachsen können, wurde in der vorliegenden Untersuchung ein sehr restriktiver methodischer Zugang zur Identifizierung von einzelnen Personen gewählt. Konnte eine Namensnennung nicht eindeutig einer bestimmten Person zugeordnet werden, wurde er als eigenständiger Eintrag in den biographischen Katalog aufgenommen, so dass möglicherweise in einigen Fällen ein und der selbe Kaufmann als mehrere Personen verzeichnet wurde. In den meisten Fällen war es jedoch möglich, den in Frage kommenden Kaufmann eindeutig zu bestimmen. So konnten für 883 Kaufleute mit Sicherheit Aktivitäten im Bergenhandel im Untersuchungszeitraum nachgewiesen werden. Für 110 Kaufleute ist zudem anzunehmen, dass sie ebenfalls im Bergenhandel aktiv waren. Die Quellenlage ist für letztere aber nicht eindeutig genug, um endgültige Schlüsse zuzulassen. Diese beiden Gruppen werden in der vorliegenden Abhandlung als Bergenfahrer bezeichnet. Gemeinsam mit allen für diese Kaufleute ermittelten wirtschaftlichen und sozialen Kontakten wurden 1.658 Kaufleute in die Netzwerkkuntersuchung einbezogen. Somit ist eine empirisch ausreichende Anzahl an Kaufleuten ermittelt worden, um die Durchführung einer Netzwerkanalyse rechtfertigen zu können, die den größten Teil von Kapitel 4 ausmacht.

5.2.2 Netzwerkanalyse

Der Begriff Netzwerk erfreut sich in Vorträgen und Artikeln auch geschichtswissenschaftlichen Inhalts großer Beliebtheit. Es ist schwer, eine Zeitschrift zu finden, in der nicht wenigstens ein Artikel enthalten ist, der mehr oder weniger ausführlich über Netzwerke referiert. Wirft man aber einen genaueren Blick auf die dort vorgestellten Netzwerke, stellen sich diese oft als nicht mehr als die Beschreibung einiger weniger besonders intensiv studierter Beziehungen zwischen einer zentralen Figur und ihrer sozialen Umgebung heraus. Ylva Hasselberg hat diese Tendenz mit den Worten „wenn die Menschen, mit denen wir arbeiten, nicht zu einer Klasse oder Berufsgruppe gehören, dann handelt es sich vielleicht um ein Netzwerk!“, auf den Punkt gebracht. Da in dieser Abhandlung die Netzwerkstrukturen, die in den Beziehungen der Kaufleute, die im spätmittelalterlichen Bergenhandel aktiv waren, untersucht und beschrieben werden sollten, ist es besonders wichtig, zunächst zu definieren, was hier unter einem Netzwerk verstanden werden soll und wie anhand der ermittelten Beziehungsdaten brauchbare Ergebnisse gewonnen werden können.

Soziale Netzwerkanalyse ist eine Teildisziplin der Soziologie. Ihre Methoden und theoretischen Grundlagen wurden bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts etabliert, aber erst in den letzten 30 Jahren ist eine deutliche Hinwendung soziologischer Forschung hin zu umfangreichen Netzwerkstudien erkennbar. Dieser Trend ist unter anderem auch mit den enormen Möglichkeiten zu erklären, die eine immer effizientere Computertechnik für die Auswertung großer Datenmengen bereitstellt.

Im Gegensatz zu anderen Forschungsfeldern der Soziologie beschäftigt sich die Netzwerkanalyse nicht mit den Attributen der untersuchten Subjekte. Vielmehr stehen die Beziehungen zwischen den Akteuren im Mittelpunkt der Auswertung. Der Netzwerkanalyst fragt nicht, wie der Beruf oder der soziale Status einer Person diese in ihren Handlungen und Entscheidungen beeinflusst, sondern welche Bedeutung Beziehungen zu anderen Menschen für Erfolg und Misserfolg, Wohlbefinden und Schlechtfühlen, Einfluss oder Machtlosigkeit und so weiter haben.

Formal wird unter einem Netzwerk eine Struktur oder ein System verstanden, dass mathematisch in einem Graphen modelliert werden kann. Die Knotenpunkte des Graphen sind entsprechend bestehender Beziehungen zwischen den Systemkomponenten miteinander verbunden. Auf dieser mathematisch-technische Definition basiert auch die Definition eines sozialen Netzwerks. Nach der Erweiterung dieser Definition im Hinblick auf die

vielfältigen Facetten sozialer Beziehungen wurde für die vorliegende Abhandlung folgende Definition von sozialen Netzwerken entwickelt:

Ein soziales Netzwerk ist eine Gruppe von Akteuren, die jeweils mit mindestens zwei anderen Akteuren der Gruppe in einer sozialen Beziehung stehen. Grundlage des Netzwerkes ist ein Fluss an Ressourcen, deren Erlangung zum Erreichen eines allen im Netzwerk eingebundenen Akteuren gemeinsamen Ziels notwendig ist. Ein soziales Netzwerk ist eine soziale Organisationsform, bei der die Position des einzelnen Akteurs in der Gruppe nicht durch hierarchisch vorgegebene Muster sondern allein durch den Zugang zu für das Ziel des Netzwerkes bedeutenden Ressourcen und die Qualität und Quantität der Verbindungen zwischen den Mitgliedern bestimmt wird. Soziale Netzwerke sind dynamische Strukturen, deren Größe, Einfluss und Zielsetzung in ständiger Veränderung begriffen sein können und die sich in dem Moment auflösen, in dem das gemeinsame Ziel, das die Mitglieder teilen, erreicht wurde oder als im Rahmen des Netzwerkes nicht mehr erreichbar angesehen wird.

Wichtige Begriffe in der Netzwerkanalyse sind *nodes* - Punkte, die ein einzelnes Individuum oder Objekt in dem Geflecht symbolisieren - *Diaden*, die eine Beziehung zwischen zwei nodes repräsentieren, und *Triaden* - drei nodes, die alle miteinander verbunden sind und damit die kleinste mögliche Einheit eines Netzwerkes bilden. *Stars* sind wichtige nodes mit einer großen Anzahl von Beziehungen innerhalb des Netzwerkes. Unter *clustern* versteht man Gruppen von nodes, die sehr eng untereinander verwoben sind. Ein *Makler* (broker) weist als einziger Bestandteil des Netzwerkes Kontakte zu einem bestimmten anderen Netzwerke auf, was es ihm ermöglicht zu entscheiden, welche Ressourcen zwischen den beiden Netzwerken fließen.

Um eine Netzwerkanalyse durchzuführen, müssen zunächst Daten über die Beziehungen der Mitglieder unserer Untersuchungsgruppe gesammelt werden. Alle in diesem ersten Schritt gewonnenen Daten müssen in einer Matrix, einer symmetrischen Tabelle in der alle Einträge sowohl in den Zeilen als auch in den Spalten vermerkt sind, registriert werden. Alle Beziehungen zwischen zwei Akteuren werden in der Matrix durch Nummern repräsentiert, die unter anderem die Stärke der Verbindung oder bestimmte Arten von Kontakten widerspiegeln können. Nachdem die Matrix mit allen verfügbaren Beziehungsdaten gefüllt worden ist, kann sie analytisch gelesen werden. Um eine bessere Vorstellung vom Aufbau des Netzwerkes zu gewinnen, kann es außerdem auch in einem Graphen dargestellt werden.

Da die Soziale Netzwerkanalyse für die moderne Soziologie entwickelt wurde, in deren Untersuchungen alle Beteiligten nicht nur über das Beste-

hen von Beziehungen, sondern auch über die emotionalen Bindungen zu anderen Akteuren befragt werden können, müssen in ihrer Nutzung für die Geschichtswissenschaft einige Begrenzungen und Schwierigkeiten beachtet werden.

Einerseits ist es für uns ausgeschlossen, alle Beziehungen, die auch nur von einer einzelnen Person gepflegt worden sind, zu finden. Noch unmöglicher ist ein solcher Versuch für ein ganzes Beziehungsgeflecht in einer größeren Personengruppe. Es ist allerdings möglich, in den Quellen genug Beziehungsdaten zu finden, um generelle Strukturen und Entwicklungen aufzeigen zu können.

Andererseits hat die ausschließliche Arbeit mit schriftlichen Quellen, die nicht zum Zwecke einer soziologischen Untersuchung angefertigt wurden, einen entscheidenden Vorteil. Historiker können all jene Beziehungen erkennen, die objektiv nachweisbar sind. Emotionale Entscheidungen, bestimmt Kontakte zu verschweigen, die moderne soziologische Analysen verfälschen können, sind den im historischen Kontext untersuchten Individuen nicht möglich. Wir wissen von Anfang an, dass unser Datensatz nicht vollständig ist. Aber genau dieses Wissen erleichtert es uns, all die Fallschnüre und Irrwege, die im Prozess von der Datensammlung hin zum Endresultat der Analyse verborgen sind, zu erkennen und zu umgehen.

Mittelalterliche Kaufleute bilden eine vergleichsweise einfach zu definierende und erkennende Gruppe. Da sich die vorliegende Untersuchung auf Kaufleute, die sich im Bergenmarkt engagierten, konzentrierte, war es noch einfacher, einen Überblick über die Untersuchungsgruppe zu behalten. Besonders mit Hilfe der Lübecker Pfundzollbücher konnte eine große Anzahl an Bergenfahrern für den ersten (1360-1400) und dritten Referenzzeitraum (1490-1510) identifiziert werden. Die nahezu 900 Kaufleute, die für die drei Referenzzeiträume als Bergenfahrer nachgewiesen werden konnten, repräsentieren einen ausreichend großen Teil der auf dem Markt der norwegischen Stadt tätig gewesenen Hansekaufleute, um eine statistisch relevante Gruppe im Bezug auf die Gesamtheit aller hansischen Bergenfahrer im Spätmittelalter bilden zu können. Somit können Ergebnisse, die während der Netzwerkanalyse für diese Gruppe gewonnen werden konnten, auf den gesamten Bergenhandel im Spätmittelalter übertragen werden. Auf Basis der großen Anzahl von individuellen Kaufleuten, die in den Quellen aufgespürt werden konnten, ist es nicht nur möglich, befriedigende Antworten auf Fragen bezüglich quantitativer Aspekte des Kaufleutenetzwerks zu finden. Wir können vielmehr auch nach qualitativen Faktoren suchen, die Einfluss

auf die Position und den Erfolg einzelner Kaufleute im Beziehungsgeflecht hatten.

Allerdings dürfen wir bei unserer Konzentration auf Netzwerke nicht vergessen, dass diese nicht die einzige Möglichkeit darstellen, soziale Beziehungen und Handel zu organisieren. Um nur zwei Beispiele zu nennen: zwei Kaufleute, die enge wirtschaftliche Beziehungen miteinander aufgebaut haben, stellen noch kein Netzwerk dar, genauso wenig, wie eine Gruppe von vier oder fünf Kaufleuten, die lediglich durch eine Warendistributionskette miteinander verbunden sind, in der ein Ausfall eines der Partner nicht durch bestehende Beziehungen zwischen zwei anderen Teilen der Kette aufgefangen werden kann. Aus diesem Grund sind Sorgfalt und Aufmerksamkeit notwendig, um zu verhindern, dass wir aufgrund der Ausrichtung unserer Untersuchung nicht auch dort Netzwerke erkennen, wo überhaupt keine Netzwerke erkennbar sind.

5.3 Bergenhandel

5.3.1 Bergen- und Bostonfahrt

Eine wichtige Erkenntnis der Untersuchung des Bergener Marktes lag darin, dass die wirklich gewinnbringenden Geschäfte mit der Handelsroute Bergen-Boston verknüpft waren. Hauptsächlich Lübecker Kaufleute waren auf dieser Route aktiv. Die im Bostonhandel getätigten Geschäfte führten zu wesentlich höheren Gewinnen als der bloße Handel zwischen Bergen und den Hansestädten.

Im späten 14. und der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts war Boston ein bedeutender Hafen für den englischen Tuchexport. Der Hauptteil der Bostoner Tuchausfuhren wurde von Lübecker Kaufleuten bestritten. Sie führten Stockfisch und andere Waren aus Bergen ein und exportierten Tuch, das in dem Gebiet um Lincoln und Stamford produziert wurde, nach Lübeck. Produzenten und Hansekaufleute arbeiteten eng in der Wahl des Designs, das an die Nachfrage auf dem Lübecker Markt angepasst wurde, zusammen. Im Unterschied zu anderen ostenglischen Häfen, in denen es einheimischen Kaufleuten gelang, den Markt unter ihre Kontrolle zu bringen, gelang es den Hansekaufleuten in Boston, die Engländer aus dem Tuchhandel zu verdrängen. Bis in die 1460er Jahre hielten sie eine marktbeherrschende Position in diesem Handelszweig.

Der Rückgang des hansischen Handels von Boston in der Mitte des 15. Jahrhunderts hatte zwei Hauptursachen. Zum einen behinderten nahezu im gesamten 15. Jahrhundert Kriege und politische Auseinandersetzungen die freie Entfaltung von Handel und Schifffahrt in der Nordsee. Zum anderen konzentrierte sich der gesamte englische Ausfuhrhandel vermehrt auf London, was einen Bedeutungsverlust aller anderer englischer Häfen, so auch der ostenglischen Hafenstädte, mit sich führte. Als die an der Ostsee liegenden Hansestädte im Jahre 1467 beschlossen, allen Handel mit England einzustellen, war die Menge an aus Boston ausgeführten *cloth of assize* bereits so gering, dass es schwer fällt, diese politische Entscheidung als den Todesstoß für den Lübecker Bostonhandel zu bezeichnen. Bereits in den beiden vorangegangenen Jahrzehnten wandten sich die Produzenten in den Tuchherstellungszentren Lincoln und Stamford verstärkt dem schnell wachsenden Londoner Markt zu und Boston sank neben anderen ostenglischen Häfen zu einer Hafenstadt mit nur noch regionaler Bedeutung ab.

5.3.2 Bergenhandel und die Hansestädte

Die Bedeutung des Marktes in Boston für die hansischen Bergenfahrer wird deutlich, wenn wir die Rolle, die Bergenfahrer im spätmittelalterlichen Lübeck spielten, untersuchen.

Im Gegensatz zu den Aussagen Bruns', die in allen Aufsätzen und Büchern, in denen auch der Bergenhandel betrachtet wird, kritiklos übernommen wurden, waren die Lübecker Bergenfahrer keineswegs eine weniger angesehene Gruppe unter der städtischen Kaufmannschaft. Obwohl viele von ihnen in ländlichen norddeutschen Gebieten geboren waren und hart arbeiten mussten, um erfolgreiche Kaufleute zu werden, waren sie respektiert und fanden Aufnahme selbst in die bedeutendsten sozialen Kreise der Travestadt. Bergenfahrer waren in allen angesehenen Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften Lübecks vertreten. Einige von ihnen wurden sogar Mitglied der Zirkelgesellschaft, der mit Abstand prestigeträchtigsten Verbindung in Lübeck im Spätmittelalter. Zwischen 1360 und 1510 waren nicht weniger als 24 Bergenfahrer Mitglied des Lübecker Rates. Wenn wir berücksichtigen, dass in diesem Zeitraum insgesamt 260 Personen den Rang eines Ratsherrn in der Travestadt begleiteten, so standen nahezu 10 % aller Ratsmitglieder dieser Zeit mit der Bergenfahrt in Verbindung. In diesen 150 Jahren gab es kein einziges Jahr, in dem nicht mindestens ein Bergenfahrer im Rat der Stadt vertreten war. Das bedeutet, dass die Bergenfahrer als

Gruppe immer mindestens einen Repräsentanten im wichtigsten politischen Organ der Stadt vertreten hatten. Gemeinsam mit den zahlreichen Mitgliedschaften in Korporationen, religiösen Bruderschaften und Geschlechtergesellschaften schuf dies eine gute Basis um aktiven Einfluss auf die Entscheidungsfindungsprozesse in der städtischen Politik und Gesellschaft während des Spätmittelalters zu nehmen. Es ist in diesem Zusammenhang allerdings festzustellen, dass der Einfluss der Bergenfahrer in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts wesentlich stärker gewesen ist, als an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, als es nach der Einstellung des Lübecker Englandhandels nicht mehr möglich war, wirklich große Gewinne im Bergenhandel zu erwirtschaften. Die Anzahl an Ratsherren mit einer Verbindung zum Bergenhandel war in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts deutlich geringer als zuvor und es gelang nach 1460 nur noch einem Bergenfahrer, Aufnahme in die Zirkelgesellschaft zu finden. Auch die anderen Zeichen für ein hohes Ansehen der Bergenfahrer im sozialen Gefüge der Travestadt stammen aus der Zeit, bevor Lübeck seine Handelsverbindungen mit England endgültig beendete. So versammelten sich beispielsweise während des Knochenhaueraufstandes 1384 die reichen Kaufleute und Ratsherren der Stadt im Bergenfahrerschüttung, um ihr Vorgehen gegen die ihre Macht gefährdenden Gruppen zu beraten. Im Jahre 1400 wurde der Eingang der wichtigsten städtischen Kirche, der am Markt direkt neben dem Rathaus gelegenen St. Marien-Kirche, von der Frontseite zwischen den Türmen auf die südliche Querseite der Kirche verlegt, um die Errichtung eines Bergenfahreraltars im Raum zwischen den Türmen zu ermöglichen. Ein auf das Jahr 1457 datiertes Schreiben Lüneburgs, das über aktuelle politische Entwicklungen in der Stadt berichtete, war an den Rat der Stadt Lübeck, die Bergenfahrer und alle anderen Gilden und Bürger der Stadt adressiert. Die Bergenfahrer waren die einzige Korporation, die ausdrücklich mit Namen erwähnt wurde. Solche Belege für eine angesehene Stellung der Bergenfahrer in der Lübecker Stadtgesellschaft fehlen für die Zeit nach 1467. Die Bergenfahrer als Gruppe verloren nach dem Zusammenbruch des Lübecker Englandhandels deutlich an Einfluss, auch wenn es einzelnen Kaufleuten aus ihrer Mitte weiterhin gelang, Ratsherren zu werden und in die höchsten sozialen Kreise der Travestadt aufzusteigen. Trotzdem wurden viele Bergenfahrer auch nach 1467 noch in eine oder mehrere der angesehensten religiösen Bruderschaften der Stadt aufgenommen und hatten auch weiterhin ihre Wohn- und Geschäftshäuser in den besten Lagen der Stadt.

Auch in den anderen wendischen Seestädten an der Ostseeküste, Rostock, Wismar und Stralsund, stellten die Bergenfahrer eine sehr angesehene Gruppe dar. In Greifswald waren sie sogar die bedeutendste Kaufmannsgruppe überhaupt. In den anderen Hansestädten spielte der Bergenhandel jedoch keine große Rolle. Die Existenz von Bergenfahrervereinigungen ist für Städte östlich Greifswalds nicht überliefert. Wenn Kaufleute aus diesen Städten im Handel mit der westnorwegischen Stadt aktiv waren, so wird es sich dabei eher um Nebengeschäfte, die im Schatten mehr priorisierter Handelsverbindungen standen, gehandelt haben. Das gleiche kann auch für Bremer und Hamburger Kaufleute gesagt werden. Besonders Bremer Kaufleute, die im 16. Jahrhundert einen großen Anteil am Bergenhandel gewinnen konnten, haben im späten Mittelalter kaum Spuren in diesem hinterlassen. Hamburger etablierten schon zeitig direkte Handelsverbindungen mit Island unter Umgehung der kontorischen Regeln und Beschränkungen, obwohl die gelegentliche Beschäftigung des Rates der Stadt mit Fragen des Kontors in Bergen betreffend indiziert, dass Hamburger Kaufleute zumindest ein gewisses Interesse auch an den Zuständen in Bergen gehabt haben müssen.

In den süderseeischen Städten spielten die Bergenfahrer wiederum eine bedeutende Rolle. Die wichtigsten Städte dieser Region im Bergenhandel waren Deventer, Kampen und Zwolle. Eine Korporation der Bergenfahrer kann in Deventer bis mindestens ins frühe 15. Jahrhundert zurückverfolgt werden. Der Rat der Stadt unterstützte die städtischen Bergenfahrer aktiv und ersuchte Lübeck und die anderen wendische Städte regelmäßig, den süderseeischen Kaufleuten die selben Rechte am Kontor in Bergen zu verschaffen, die auch allen anderen Hansekaufleuten gewährt wurden.

Wenden wir unseren Blick dem Einfluss der Kaufleute aus den verschiedenen Städten am Kontor in Bergen zu, so können wir konstatieren, dass obwohl gemäß der Privilegien und Statuten alle Kaufleute gleich waren, die Interessen einiger Städte wesentlich mehr Gewicht hatten als die anderer. Lübecker Kaufleute stellten die größte und damit auch einflussreichste Gruppe am Kontor. Bereits der Umstand, dass die Travestadt wesentlich größer war als die anderen im Bergenhandel aktiven Städte liefert eine Erklärung dafür, warum aus ihr wesentlich mehr Kaufleute und Schiffe nach Bergen kamen als aus anderen Städten. Viele Älterleute des Kontors konnten als Lübecker Kaufleute nachgewiesen werden und die Lübecker Bergenfahrergesellschaft war meist die erste, der wichtige Informationen und die regelmäßig von den Älterleuten und Sekretären des Kontors verfassten Berichte zugesandt wurden. Die Bergenfahrer der Travestadt versuchten auch

Einfluss auf das Beladen der Bergenschiffe in Wismar, Rostock und Stralsund zu erlangen, allerdings mit geringem Erfolg.

Da die meisten der uns zur Verfügung stehenden Quellen jedoch aus Lübeck stammen, besteht die Gefahr, dass der Lübecker Einfluss in Bergen überschätzt wird. Auch Kaufleute aus den anderen wendischen und den süderseeischen Städten waren in größerer Anzahl am Kontor vertreten. Die Lübecker Bergenfahrer konsultierten in das Kontor und den Bergenhandel betreffenden Fragen häufig die Bergenfahrgesellschaften in Wismar, Rostock und Stralsund. Der Handel der Kaufleute aus diesen drei Städten war also umfangreich genug, um es ihnen zu ermöglichen, ihren Interessen am Kontor Geltung zu verschaffen.

Schwieriger ist es, die Beteiligung der süderseeischen Kaufleute an der Verwaltung des Kontors und am Meinungsbildungsprozess in der Kontorgemeinschaft zu bewerten. Eine nicht zu unterschätzende Anzahl von ihnen war im Bergenhandel aktiv, aber die Kaufleute aus den Ostseestädten versuchten, die Süderseeischen aus dem Bergenmarkt zu verdrängen oder zumindest deren Position wann immer möglich zu schwächen. Gemäß den überlieferten Quellen hatten Kaufleute aus den süderseeischen Städten bei weitem die meisten Konflikte mit den kontorischen Älterleuten. Dabei hielten sich die Anschuldigungen von beiden Seiten die Waage. So oft die süderseeischen Kaufleute eine gerechte Behandlung von Seiten der anderen Kaufleute einforderten, so oft wurden sie beschuldigt, gegen die Statuten und Privilegien der Hansekaufleute in Bergen verstoßen zu haben. Aber es gibt auch deutliche Belege für eine enge Zusammenarbeit zwischen den Kaufleuten aus den süderseeischen und den Ostseestädten.

Auch Kaufleute aus den binnenländischen Hansestädten waren im Bergenhandel aktiv. Obwohl sie nur aufgrund seltener individueller Probleme in den Quellen sichtbar werden, wenn sie zum Beispiel in einem Testament erscheinen oder die Güter eines verstorbenen Kaufmanns aus Bergen an seine Nachkommen überführt werden sollten, so finden wir doch eine überraschend große Anzahl von Bürgern aus Städten ohne Seezugang unter den im Bergenhandel nachweisbaren Kaufleuten. Sie kamen aus den Hansestädten im heutigen West- und Norddeutschland. Koesfeld in Westfalen war die Heimatstadt mehrere dieser Kaufleute, die Spuren in den Quellen hinterlassen haben, aber auch Städte wie Dortmund, Hildesheim, Braunschweig, Hamm, Warben/Mark, Minden und viele andere beheimateten im Bergenhandel engagierte Kaufleute.

5.3.3 Konkurrenten im Bergenhandel

Die größten wirtschaftlichen Rivalen eines im Bergenhandel tätigen Hansekaufmanns waren andere Hansekaufleute. Obwohl alle Hansekaufleute an die Privilegien und Statuten des Kontors gebunden waren, konkurrieren sie doch miteinander und ein jeder versuchte, für sich den besten Gewinn herauszuschlagen. Die Konkurrenz unter ihnen war vor allem deshalb besonders scharf, da alle die selben Haupthandelsgüter nach Bergen einfuhrten und von dort in die Häfen Englands und des Kontinents ausfuhrten. Vor allem Spannungen zwischen Kaufleuten aus den wendischen und den süderseeischen Städten führten zu Konflikten und Rechtsstreitigkeiten in Bergen. Offene Rivalität wurde nur durch die Kontrolle durch die Hansestädte, die daran interessiert waren, so vielen ihrer Kaufleute wie möglich gewinnbringende Geschäfte zu ermöglichen, verhindert. Die von ihnen erlassenen Verordnungen und Entscheidungen in Streitfällen halfen, die Privilegien und Statuten des Kontors durchzusetzen und in Einzelfragen zu spezifizieren, so dass es den Hansekaufleuten möglich war, ohne ständige zeit- und geldraubende Auseinandersetzungen ihrem Geschäft nachzugehen. Die Institution Kontor bot auf Basis der Privilegien allen Hansekaufleuten eine gewisse Sicherheit für ihren Handel. Somit konnten sie im Vergleich zum freien Handel ihre unsichtbaren Transaktionskosten deutlich geringer halten und gewannen einen entscheidenden Vorteil gegenüber nichthansischen Konkurrenten, auch dadurch, dass sie recht sicher sein konnten, nicht durch innerhansischen Wettbewerb ruiniert zu werden.

Die wichtigsten nichthansischen Konkurrenten der Hansekaufleute im Bergenmarkt waren englische Kaufleute. Bereits im Hochmittelalter hatten Engländer Getreide nach Bergen gebracht und waren mit Stockfisch als Rückfracht von dort wieder aufgebrochen. Auch im 14. und 15. Jahrhundert war ihre Anzahl noch groß genug, um das Kontor in ihnen die größte Bedrohung für die marktbeherrschende Stellung der Hansekaufleute in Bergen sehen zu lassen. Während der hansischen Blockade Norwegens 1368/69 versuchten englische Kaufleute einen großen Anteil am Markt in Bergen zurückzugewinnen. Nach der Rückkehr der Hansekaufleute im Jahre 1370 vertrieben diese die anwesenden Engländer mit Gewalt aus der Stadt und etablierten ihre dominante Position erneut. Stockfisch war aber ein für die Engländer zu wichtiges Handelsgut, um einfach klein bei zu geben. Während des Spätmittelalters waren Engländer immer im Bergenhandel vertreten. Mehrere Male kam es zu Auseinandersetzungen zwischen ihnen und den Hansekaufleuten. Erst gegen Ende des 15. Jahrhunderts nahm der eng-

liche Anteil am Bergenmarkt deutlich ab. Hauptgrund hierfür war die Ausweitung des direkten englischen Handels mit Island, wo der Stockfisch wesentlich billiger war als in Bergen und kein hansisches Kontor den Markt dominierte.

Auch Holländer waren unter den Konkurrenten der Hansekaufleute in Bergen. Ihre Anzahl war allerdings niemals groß genug, um die Vorherrschaft der Hansekaufleute im Bergenhandel ernsthaft gefährden zu können. Die Anwesenheit holländischer Kaufleute in Bergen machte jedoch nicht nur vom wirtschaftlichen sondern auch vom strategischen Standpunkt her Sinn. Die norwegische Stadt lag an der Schifffahrtsroute von Holland nach Trondheim, wo die holländischen Kaufleute wesentlich stärker in den Handel involviert waren als in Bergen. Auch Schiffe auf dem Weg weiter nach Norden und ins Weiße Meer mussten Bergen passieren. Mit einer stabilen Anwesenheit in Bergen konnten die Holländer im Fall eines Konflikts mit den Hansestädten im Idealfalle sowohl die nördliche als auch die südliche Küste der Nordsee kontrollieren und damit den hansischen Seehandel aus der Ostsee nach Brügge und England empfindlich stören.

Norweger waren keine direkten Rivalen der Kaufleute im Bergenhandel. Allerdings darf die Bedeutung der Bergener Bürger sowohl im Detailhandel der durch die Fernhandelskaufleute eingeführten Güter als auch bei der Anbahnung und Aufrechterhaltung von Kontakten mit Norderfahrern nicht unterschätzt werden.

5.3.4 Waren und Handelsrouten

Die traditionelle Beschreibung des Handels in Bergen lässt sich auf folgende kurze Formel reduzieren: Bier, Mehl und Malz wurden aus den Ostseehäfen in die Stadt eingeführt und dort gegen Stockfisch getauscht. Obwohl diese Waren tatsächlich die mit Abstand wichtigsten Handelsgüter auf dem Bergener Markt darstellten, bedeutet dies nicht, dass dort nicht auch eine große Anzahl anderer Produkte angeboten wurde. Neben den oben genannten importierten Waren war vor allem Tuch in verschiedenen Qualitäten ein wichtiges Einfuhrgut in Bergen. Weiterhin wurden unter anderem Töpfe, Hering, Eisen, Seile, Anker, Schuhe und Schwerter eingeführt. An Ausfuhrwaren verließen unter anderem Fisch und Tran, Wild, landwirtschaftliche Produkte wie Butter und Wolle, Pferde, Falken sowie Rohstoffe, beispielsweise Holz, Aschen, Kupfer und Eisen Bergen in größerem Umfang. Trotzdem war Stockfisch der hauptsächliche Grund für die meisten Kaufleute, in

Bergen Handel zu treiben. Bei Stockfisch handelt es sich um getrockneten Kabeljau, der auf unterschiedliche Weise und aus verschiedenen Kabeljauarten hergestellt wurde. Die Fische wurden im späten Winter in Nordnorwegen gefangen, dort an der Luft getrocknet und im Frühsommer von den Norderfahrern nach Bergen gebracht. Am Kontor wurde der Fisch entsprechend seiner Größe, Herstellungsart und Herkunft sortiert und verpackt und somit für die Ausfuhr auf die kontinentalen Märkte und nach England vorbereitet.

Stockfisch wurde nicht nur in den Hafenstädten entlang von Nord- und Ostsee verkauft. Er fand seine Abnehmer auch im Landesinneren. In England waren spezielle *stockfish mongers* für den Detailhandel und den Transport des Stockfischs von den Häfen zu den binnenländischen Märkten zuständig. Auf dem Kontinent ist Stockfisch als Handelsware durch Zollregister und andere Dokumente in so unterschiedlichen Gebieten wie dem Rheinland, Preußen, Nürnberg, Frankfurt, Straßburg, Sachsen, Basel und Österreich nachweisbar. Er wurde sogar bis nach Portugal, Südfrankreich und Italien verkauft, wo er auch heutzutage noch als Delikatesse gilt.

5.4 Netzwerke der Kaufleute im spätmittelalterlichen Bergenhandel

Eine wichtige Voraussetzung, um als Kaufmann wirtschaftlich erfolgreich zu sein, ist die Fähigkeit, Beziehungen aufzubauen und zu erhalten, die die eigenen Aktivitäten durch die Bereitstellung von Informationen, Handelspartnern oder Gütern ergänzen und unterstützen und dadurch die eigenen Transaktionskosten reduzieren helfen.¹ Diese Kosten beinhalten nicht nur Steuern, Zoll und transportbedingte Ausgaben, sondern auch die Zeit, die ein Kaufmann aufwenden muss, um beispielsweise über Marktbedingungen und politische Entwicklungen informiert zu bleiben oder einen Anbieter für ein Produkt einer bestimmten Qualität zu finden. Durch das Eingehen enger Beziehungen zu anderen Kaufleuten kann ein Kaufmann diese Kosten senken. Gegenseitiges Vertrauen und der Austausch von Informationen vereinfachen es, das Risiko eines geplanten Geschäfts abzuschätzen und ermöglichen es dem Kaufmann, schneller als seine Konkurrenten am Markt zu agieren. Diese Beobachtung trifft für Kaufleute im Mittelalter genauso zu

¹ Jenks, Stuart, Transaktionskostentheorie und die mittelalterliche Hanse, in: HGBll. 123 (2005), S. 31-42.

wie für jeden anderen Kaufmann in jeder beliebigen anderen Zeit. Aus diesem Grund liegt ein Schwerpunkt der vorliegenden Abhandlung auf dem Beziehungsgeflecht der Kaufleute, die im spätmittelalterlichen Bergenhandel aktiv waren. Zur Bewältigung dieser Aufgabe wurde die Untersuchung auf die drei Referenzzeiträume 1360-1400, 1440-1470 und 1490-1510 beschränkt, die entsprechend der Verfügbarkeit geeigneten Quellenmaterials und dem politischen Hintergrund ausgewählt wurden.

Es ist wichtig festzustellen, dass es unmöglich ist, das komplette Beziehungsnetz einer Person zu ermitteln. Selbst in der modernen Soziologie, in der es die Forscher mit lebenden Individuen zu tun haben und Interviews und Feldbeobachtungen durchführen, um zu ihren Ergebnissen zu gelangen, ist dieses Ziel nicht erreichbar. Es ist leicht verständlich, dass dies noch schwieriger in historischen Studien ist, die ihre Informationen aus mehr oder weniger zufällig überlieferten mittelalterlichen Quellen beziehen und damit auf einer deutlich schmaleren empirischen Basis beruhen.

5.4.1 Wirtschaftliche Netzwerke

Die Untersuchung der wirtschaftlichen Netzwerke von Bergenfahrern im Spätmittelalter stellte hauptsächlich Beziehungen aus Gesellschaftshandel, kurzfristigen Handelskontakten und Darlehensgeschäften in den Mittelpunkt. Vergleichen wir die Beziehungsgeflechte, die aus der Beteiligung von Bergenfahrern im Gesellschaftshandel ersichtlich werden, in den drei Referenzzeiträumen, können wir einen deutlichen Wandel in deren Struktur erkennen. In Phase I (1360-1400) war Gesellschaftshandel vor allem eine Familienangelegenheit. In der graphischen Darstellung für diese Zeit sind zwei größere Netzwerke erkennbar.² In beiden sind hauptsächlich Mitglieder einer beziehungsweise zweier Familien miteinander verbunden. Zusätzlich zu diesen beiden größeren Geflechten sind viele kleinere Netze und Triaden sichtbar. Auch bei diesen ist in vielen Fällen eine Verwandtschaft oder zumindest eine gemeinsame regionale Herkunft der Partner erkennbar. Anders stellt sich die Situation in Phase II (1440-1470) dar.³ Auch hier konnten aus dem Gesellschaftshandel der Bergenfahrer mehrere dichte Netzwerke, einige mit fünf oder mehr beteiligten Akteuren, und eine sehr lange Clusterkette mit Hinrik Moller als regionalem Star ermittelt werden.

² Abb. 4.1.

³ Abb. 4.2.

Eine Verbindung von Gesellschaftshandel und Verwandtschaft ist aber nur in den wenigsten Fällen nachweisbar. Verwandtschaft zwischen zwei Partnern scheint bereits in der Mitte des 15. Jahrhunderts eher die Ausnahme als die Norm gewesen zu sein. In den meisten Fällen war nun die Wahl des Geschäftspartners von anderen Faktoren als der gemeinsamen Abstammung oder Herkunft abhängig. Dieselbe Beobachtung kann auch für Referenzzeitraum III (1490-1510) gemacht werden.⁴ In dieser Phase ist zudem festzustellen, dass die gesamte Netzwerkstruktur im Gesellschaftshandel zerfällt. Das größte Beziehungsgeflecht, das für diese Zeit nachweisbar ist, bestand aus fünf Akteuren. Keine der vielen sichtbaren Triaden konnte mit einer anderen in Verbindung gebracht werden.

Ein völlig anderes Bild zeichnet sich bei der Betrachtung der kurzfristigen Handelsgeschäfte ab. In Phase I (1360-1400) konnte nur ein größeres Netzwerk auf Basis dieser Geschäfte nachgewiesen werden. Interessanter Weise ist dessen Star Everhard Paal,⁵ der auch im Zentrum eines der beiden Familiennetzwerke im Gesellschaftshandel steht. Dieser Umstand ermöglicht es uns, die Geflechte aus beiden Beziehungsarten eines bestimmten Kaufmanns genauer zu betrachten. Wir können konstatieren, dass Paal seine kurzfristigen Geschäfte hauptsächlich mit Personen abwickelte, mit denen er nicht verwandt war. Hingegen war sein Netzwerk aus dem langfristigen Gesellschaftshandel geprägt von Partnerschaften mit Verwandten. Auch für das andere Netzwerk, das in Phase I für kurzfristige Handelskontakte ermittelt werden konnte, konnten keine familiären Beziehungen zwischen den sechs beteiligten Akteuren nachgewiesen werden. Einschränkend ist hierbei allerdings zu beachten, dass kurzfristige Geschäfte unter Verwandten möglicherweise nicht aufgezeichnet wurden und somit keinen Niederschlag in den Quellen gefunden haben. Ein wesentlich dichteres Beziehungsgeflecht aus kurzfristigen Handelskontakten kann für Phase II (1440-1470) dargestellt werden.⁶ Mehrere kleine Netzwerke und eine Beziehungskette mit nicht weniger als 41 Kaufleuten führen zu der Annahme, dass kurzfristige Handelskontakte zwischen nicht verwandten Kaufleuten in der Mitte des 15. Jahrhunderts noch wesentlich häufiger und normaler geworden waren, als dies am Ende des 14. Jahrhunderts der Fall gewesen war. Die Struktur wird noch komplexer, wenn wir den letzten Referenzzeitraum (1490-1510) betrachten.⁷ Hier zeigt ein sehr dichtes Netzwerk mit mehreren zentralen Ak-

⁴ Abb. 4.3.

⁵ Abb. 4.4.

⁶ Abb. 4.5.

⁷ Abb. 4.6.

teuren, dass kurzfristige Handelskontakte ein alltäglicher Bestandteil der Geschäftsorganisation von Hansekaufleuten im späten 15. und frühen 16. Jahrhundert waren.

Die Untersuchung der Handelskontakte deutet auf einen grundlegenden Wandel in der Handelsorganisation der Bergenfahrer während des Spätmittelalters hin. Der Wechsel weg von hauptsächlich auf Verwandtschaft basierendem Gesellschaftshandel hin zu eher kurzfristigen Transaktionen unter Einbeziehung vieler verschiedener Parteien zeigt, dass dem Hansekaufmann des 15. Jahrhunderts andere Möglichkeiten, Vertragssicherheit und soziale Kontrolle zu erlangen, zur Verfügung standen, als seinen Vorgängern. Das Konzept von „Treu und Glauben“ und eine stärkere Einbindung des Individuums in die soziale Ordnung der Heimatstadt durch Mitgliedschaft in religiösen Bruderschaften und anderen Korporationen sollen hier nur als zwei wichtige Elemente dieser Entwicklung genannt werden. Der Wandel in den Beziehungsgeflechten beim Gesellschaftshandel und für kurzfristige Geschäfte deutet zudem darauf hin, dass die Hansekaufleute im Verlauf des 15. Jahrhunderts mehr und mehr bereit waren, höhere Risiken in ihrer Geschäftsplanung in Kauf zu nehmen. Es ist durchaus denkbar, dass sie einige der Strategien und Praktiken ihrer mit zunehmendem Erfolg auch im Ostseeraum agierenden holländischen Konkurrenten übernahmen, deren wirtschaftliche Methoden größere Gewinne versprachen, als der strikt regulierte privilegierte Handel der Hansekaufleute und somit für viele von ihnen sehr attraktiv gewesen sein müssen.

Wir können weiterhin konstatieren, dass viele Bergenfahrer Kontakte über die eigentliche Gruppe der im Bergenhandel aktiven Kaufleute hinaus geknüpft haben. Eine große Anzahl der für sie nachweisbaren Handelsbeziehungen bestand zu Kaufleuten, die ihrerseits nicht direkt im Handel mit der norwegischen Stadt belegt sind. Diese Beobachtung zeigt, dass die Bergenfahrer keine isolierte, abgeschlossene Gruppe darstellten, sondern ganz im Gegenteil ein wohl integrierter Bestandteil des Lübecker Geschäftslebens waren.

Ebenso verhielt es sich mit den Aktivitäten der Bergenfahrer auf dem Lübecker Kapitalmarkt. In allen drei Referenzzeiträumen waren Bergenfahrer sowohl als Kreditoren als auch als Debitoren auf diesem Markt tätig.⁸ In Phase I (1360-1400) konnten mit zehn von Nicht-Bergenfahrern an Bergenfahrer vergebenen Darlehen knapp mehr Kredite in diese als in die entgegengesetzte Richtung und unter Bergenfahrern ermittelt werden, die jeweils

⁸ Tab. 4.1, 4.2.

sieben Mal nachgewiesen werden konnten. Während erstere im Schnitt einer Darlehenssumme von 167,13 mk. lub. entsprachen und Kredite von Bergenfahrern an Nicht-Bergenfahrer im gleichen Zeitraum in Durchschnitt 118,33 mk. lub. betrugten, waren die Darlehenssummen, die zwischen Bergenfahrern vergeben wurden in der Regel wesentlich höher und erreichten einen Durchschnittswert von 489,00 mk. lub. Für Phase II (1440-1470) haben wir eine ungleich bessere empirische Basis für eine Untersuchung der Beteiligung der Bergenfahrer am Lübecker Kapitalmarkt. Insgesamt konnten 72 Darlehen von Nicht-Bergenfahrer an Bergenfahrer aufgedeckt werden. Diesen stehen 107 Kredite, die von Bergenfahrern an Kaufleute ohne nachweisbares Engagement im Bergenmarkt gegeben worden waren, gegenüber. Hinzu kommen 80 Darlehensgeschäfte, die unter Bergenfahrern abgeschlossen wurden. Während der durchschnittliche Betrag, der von Nicht-Bergenfahrern an Bergenfahrer vergeben wurde, mit 169,30 mk. lub. im Vergleich zum ersten Referenzzeitraum nahezu unverändert blieb, war die durchschnittlich von Bergenfahrern an Nicht-Bergenfahrer vergebene Darlehenssumme mit 279,40 nun deutlich höher. Kredite zwischen Bergenfahrern betrugten im Schnitt 386,71 mk. lub., immer noch wesentlich als die Summe, die bei Geschäften außerhalb der Gruppe der Bergenfahrer üblich war. Für Phase III (1490-1510) nahm die Anzahl der ermittelten Darlehensgeschäfte wieder deutlich ab. 14 Darlehen von Nicht-Bergenfahrern an Bergenfahrer stehen 16 Kredite in die andere Richtung gegenüber. 35 Darlehensgeschäfte zwischen Bergenfahrern konnten ebenfalls nachgewiesen werden. Bezüglich der Darlehenshöhe erreichte die in den beiden vorangegangenen Phasen bemerkte Entwicklung in Referenzzeitraum III ihren Höhepunkt. Schulden von Bergenfahrern bei Nicht-Bergenfahrern betrugten im Schnitt nur noch 71,75 mk. lub, während von Bergenfahrern an Kaufleute ohne Verbindung zum Bergenhandel vergebene Darlehen durchschnittlich 1.103,00 mk. lub. betrugten. Auch Kredite zwischen Bergenfahrern waren mit einer Durchschnittssumme von 803,00 mk. lub. deutlich höher als die von Bergenfahrern anderweitig aufgenommenen Verbindlichkeiten. All diese Beobachtungen machen deutlich, dass der Bergenhandel nicht vom Kapitalzufluss aus dem Lübecker Darlehensmarkt abhängig war. Ganz im Gegenteil: Bergenfahrer spielten eine sehr aktive Rolle im Darlehensgeschäft. Sie verliehen wesentlich mehr Geld als sie selbst in Form von Krediten aufnahmen. Vor allem für die Phasen II (1440-1470) und III (1490-1510) können wir feststellen, dass die Bergenfahrer dem Lübecker Kapitalmarkt tatsächlich Geld in größerem Umfang zuführten. Im gesamten Spätmittelalter stellten die Bergenfahrer eine wirtschaftlich starke Gruppe dar.

Sie besaßen die Fähigkeiten und Werte, die es ihnen sowohl ermöglichten, Geld auf dem Kapitalmarkt zur Verfügung zu stellen, als auch für eine ausreichende Kreditwürdigkeit zur Darlehensaufnahme sorgten.

Eine genauere Untersuchung der Darlehensgeschäfte der Bergenfahrer in Phase II (1440-1470) mündete in der Feststellung, dass das Engagement der Bergenfahrer auf dem Lübecker Kapitalmarkt saisonalen Schwankungen unterworfen war. Im Frühjahr nahmen und vergaben sie viele Darlehen. In dieser Zeit des Jahres investierten alle Kaufleute ihr Geld in neue Waren, die nach der Winterpause in die Häfen an Nord- und Ostsee verschifft werden sollten. Viele Kaufleute hatten einen akuten Kapitalbedarf und für diejenigen, die es sich leisten konnten, einen Teil ihrer Barschaft als Darlehen zu vergeben, anstatt es direkt in den Handel zu investieren, boten sich günstige Bedingungen für ein gutes Geschäft. Im Mai fiel die Anzahl an Darlehensgeschäften deutlich ab. Das meiste Kapital war nun im Handel gebunden. Im Juni begann sich eine zweite Welle von Darlehensgeschäften zu entwickeln, die ihren Höhepunkt im August erreichte. Rückfracht aus der Frühjahrsfahrt nach Bergen, England, Brügge, Schonen, Nowgorod und in andere Häfen und Regionen machte viel Geld, das bisher in Waren gebunden war, frei und ermöglichte eine zweite Investitionsrunde für den Herbsthandel. Erneut standen sich freie Ressourcen und Kapitalbedarf zur Investition gegenüber und fanden sich auf dem Darlehensmarkt. Beginnend mit September fiel die Anzahl von Kreditgeschäften stark ab und erreichte ihren Tiefpunkt im November. Über den Winter nahm sie langsam zu, bevor eine neue Runde von Handelsinvestitionen das Darlehensgeschäft im Frühjahr erneut anheizte. Mit Ausnahme der Monate Mai, November und Dezember vergaben die Bergenfahrer immer wesentlich mehr Darlehen als sie aufnahmen. Vor allem im März, April und August verliehen sie sehr viel Geld an Nicht-Bergenfahrer. Aber auch die meisten Darlehensverhandlungen über von Bergenfahrern aufgenommene Kredite wurden im Frühjahr und Sommer geführt. Ein Großteil dieser Geschäfte wurde allerdings innerhalb der Gruppe der Bergenfahrer abgeschlossen.

Die wirtschaftliche Integration der Bergenfahrer in die Geschäftswelt des spätmittelalterlichen Lübecks betreffend, konnte festgestellt werden, dass sie sehr enge Beziehungen untereinander, aber auch mit vielen anderen wohlhabenden Kaufleuten der Travestadt pflegten. Ihr Handelsbeziehungsnetz war in einigen Bereichen sehr dicht. Am Kapitalmarkt agierten sie sowohl als Kreditoren als auch als Debitoren, versorgten den Markt aber insgesamt mit wesentlich mehr Kapital als sie selbst aufnahmen. Unterschiede zwischen den drei Referenzzeiträumen sind hauptsächlich in der Art von Han-

delsbeziehungen zu finden, die von den Bergenfahrern eingegangen wurden. Wir konnten einen Wandel vom hauptsächlich verwandtschaftlich geprägten Gesellschaftshandel des späten 14. Jahrhunderts, der viel Kapital über einen langen Zeitraum hinweg in einem bestimmten Geschäftsbereich band, hin zu einem flexibleren und riskanteren, aber offensichtlich auch deutlich gewinnträchtigeren Handelskonzept mit vielen lockeren kurzfristigen Geschäftskontakten zwischen Kaufleuten im späten 15. und frühen 16. Jahrhundert feststellen.

5.4.2 Soziale Netzwerke

Soziale Beziehungen sind ein grundlegendes Bedürfnis für das Wohlbefinden eines jeden Menschen. Für einen Kaufmann stellen sie, unabhängig von Zeit und Raum in denen er tätig ist, eine unabdingbare Voraussetzung für die Etablierung und Erhaltung von Handelskontakten und damit für seinen wirtschaftlichen Erfolg dar. Deshalb wurden die sozialen Kontakte der Bergenfahrer im Spätmittelalter einer ebenso eingehenden Untersuchung unterzogen, wie deren wirtschaftliche Beziehungen.

Bereits bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Netzwerke wurde deutlich, dass sich die Bedeutung von Familienbeziehungen und Verwandtschaft im Beziehungsgeflecht der Bergenfahrer im Verlauf des Spätmittelalters veränderte. Waren sie im 14. Jahrhundert noch von grundlegender Bedeutung für die Organisation des Gesellschaftshandels, so schienen sie im 15. und frühen 16. Jahrhundert kaum noch eine Rolle beim Aufbau von Geschäftsverbindungen gespielt zu haben. Andere Formen der sozialen Kontrolle waren entwickelt worden, die es ermöglichten, mehr oder weniger vertrauensvolle Verbindungen auch mit Kaufleuten einzugehen, bei denen man sich nicht auf verwandtschaftliche Verbindungen oder gemeinsame Herkunft berufen konnte. Die stärkere Einbindung des Individuums in die Stadtgesellschaft durch Mitgliedschaften in Korporationen und Bruderschaften sowie das Prinzip von „Treu und Glauben“ erleichterten es den Kaufleuten, Informationen über andere Personen zu erlangen und machten diese Angaben aus zweiter Hand zudem wesentlich verlässlicher, als es im 14. Jahrhundert möglich war. Während in der ersten Phase des Untersuchungszeitraums eine Zusammenarbeit mit Familienmitgliedern das Geschäft für den einzelnen Kaufmann sicherer und einfacher machte, öffneten die neuen Möglichkeiten ab dem 15. Jahrhundert den Markt und ermöglichten den

Kaufleuten eine deutlich größere Flexibilität bei der Wahl ihrer Handelspartner, ohne dabei große Abstriche bei der Sicherheit machen zu müssen.

Eine ähnliche Tendenz bezüglich verwandtschaftlicher Bindungen ist auch bei der Betrachtung der aus den Bergenfahrertestamenten erschließbaren Netzwerke nachvollziehbar. In Phase I (1360-1400) ist das Netz auf einige wenige Stars konzentriert. Dagegen sind die aus den Testamenten erkennbaren Beziehungen in Phase II (1440-1470) deutlich gestreuter und mehr Testamentsvollstrecker sind mit mehr als zwei Verbindungen zu anderen Akteuren in das Netzwerk integriert. Desweiteren finden wir in der Mitte des 15. Jahrhunderts verglichen mit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts deutlich weniger verwandtschaftliche Beziehungen im Beziehungsgeflecht der Testamentsvollstrecker.

Erwartungsgemäß wählten Bergenfahrer andere Bergenfahrer als Testamentsvormünder. Aber sie taten dies nicht ausschließlich. In allen drei Referenzzeiträumen konnten mehr als 40% ihrer Testamentsvormünder nicht mit dem Bergenhandel in Verbindung gebracht werden. Gleichzeitig wurden Bergenfahrer auch zu Testamentsvormündern für andere wohlhabende Fernhandelskaufleute bestellt. Dieselbe Feststellung lässt sich für Sicherheiten in verschiedenen Situationen machen. Auch hieraus lässt sich auf eine enge Einbindung der Bergenfahrer in die Lübecker Oberschicht während des gesamten Spätmittelalters schließen.

Betrachten wir die Einbindung der Bergenfahrer in Lübecker Korporationen und Geschlechtergesellschaften, finden wir viele Kaufleute mit einem Hintergrund im Bergenhandel als Mitglieder in einer oder mehreren der bedeutendsten religiösen Bruderschaften der Stadt vertreten. In den drei Untersuchungszeiträumen zusammengenommen waren insgesamt 64 Bergenfahrer Mitglied der Heilig Leichnam-Bruderschaft, 53 der St. Antonius- und 26 der St. Leonhards-Bruderschaft. Alle drei waren mit dem Burgkloster verbunden und wurden als drei der prestigeträchtigsten unter den mehr als 70 Bruderschaften, die es in der Travestadt im Spätmittelalter gab, angesehen. Zusätzlich konnten 17 Bergenfahrer als Mitglied in der Zirkelgesellschaft, Lübecks exklusivster und einflussreichster Gesellschaft nachgewiesen werden. Weitere sechs wurden im Verlauf des Spätmittelalters in die Greveradenkompanie aufgenommen. Auch viele Ratsherren der Travestadt hatten Verbindungen zum Bergenhandel. In der gesamten Zeit zwischen 1350 und 1510 waren 260 Personen als Ratsherren in Lübeck tätig. Für 24 von ihnen konnte ein Engagement im Handel mit der norwegischen Stadt eindeutig nachgewiesen werden. Das bedeutet, dass mindestens 9,2% aller Lübecker Ratsherren mit dem Bergenhandel in Verbindung standen. Die meisten von

diesen waren Mitglieder der Bergenfahrerergesellschaft. Schauen wir auf die Verteilung der Amtsperioden von Bergenfahrern im Rat, können wir feststellen, dass es im gesamten Untersuchungszeitraum kein einziges Jahr gab, in dem nicht mindestens ein mit dem Bergenhandel vertrauter Kaufmann als Ratsherr aktiv war.⁹ Somit waren die Bergenfahrer als Gruppe während des gesamten Spätmittelalters in der Lage, Einfluss auf die politischen Entscheidungsprozesse in der Travestadt zu nehmen.

Dieses generelle Bild verändert sich allerdings, wenn wir die Situation vor und nach dem Ende der Handelsverbindungen mit Boston in den 1460er Jahren eingehender betrachten. Eine Veränderung in der Mitgliedschaft in religiösen Bruderschaften kann nicht konstatiert werden, aber 16 von 17 Bergenfahrern in den Reihen der Zirkelgesellschaft wurden in diese vor 1464 aufgenommen, während alle sechs Mitglieder der Greveradenkompanie, der unter den exklusiven Gesellschaften der Stadt eine geringere Reputation zukam als der Zirkelgesellschaft, in diese erst in der Zeit nach Abbruch der Handelsbeziehungen mit England aufgenommen wurden. Auch im Rat der Stadt wurde der Einfluss der Bergenfahrer nach 1464 geringer, da die Anzahl der gleichzeitig als Ratsherren tätigen Bergenfahrer im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts deutlich zurückging. Trotz dieses spürbaren Rückgangs des Einflusses der Bergenfahrer in der allerhöchsten Führungsschicht Lübecks waren ihre sozialen Netzwerke weiterhin stark und weitgefächert und bezogen viele der bedeutendsten Kaufleute und Politiker der Stadt ein.

Ein Grund dafür, dass die Bergenfahrer in der Lage waren, im gesamten Untersuchungszeitraum diese engen Verbindungen zu wirtschaftlichen und sozialen Elite aufzubauen und zu pflegen, ist in ihrem Anlageverhalten auf dem Lübecker Immobilienmarkt zu suchen. Für viele Bergenfahrer konnten Hauskäufe in Lübeck nachgewiesen werden. Meistens lag das erste Haus, das ein Bergenfahrer in der Stadt erwarb, im besten Viertel der Stadt, das um den Markt und entlang der breiten Straßen von diesem hinab zum Hafen an der Trave zu finden war. Dort hatten die meisten der wohlhabenden Fernhändler und Ratsherren ihre Wohnhäuser, so auch viele Bergenfahrer. Sie hatten aber zudem die wirtschaftlichen Ressourcen, weitere Gebäude in anderen Teilen der Stadt zu erwerben. Diese wurden sowohl als kurzfristige Anlageobjekte, die in Zeiten des Kapitalbedarfs schnell wieder veräußert wurden, als auch als langfristige Kapitalanlagen zur Vermietung und wirtschaftlichen Absicherung genutzt.

⁹ Abb. 4.1.2.

5.4.3 Makro-Meso-Mikro-Analyse

In der Makro-Meso-Mikro-Analyse zu den Netzwerken der Bergenfahrer wurden in einem ersten Schritt die Gesamtnetzwerke, die für die Bergenfahrer der drei Referenzzeiträume ermittelt werden konnten, betrachtet. Dabei wurde deutlich, dass die Netzwerke so umfangreich und komplex sind, dass sie kaum sinnvoll interpretiert werden können. Eine der wenigen zulässigen Aussagen über sie ist die Erkenntnis, dass die mittelalterlichen Bergenfahrer tatsächlich auf sehr große Netzwerke zugreifen konnten. Weiterhin werden in allen drei Referenzzeiträumen Kerngruppen sichtbar, die jeweils mehrere Kaufleute mit außerordentlich vielen Beziehungen zu anderen Akteuren im Netzwerk bilden.

Betrachten wir diese Kerngruppen eingehender auf der Meso-Ebene, so können wir dennoch Unterschiede zwischen den Referenzzeiträumen erkennen. In Phase I (1360-1400) konzentrierte sich die core-group auf Everhard Paal, der sowohl wirtschaftlich als auch im Bereich der sozialen Kontakte eine bedeutende zentrale Figur war. In Phase II (1440-1470) ist kein solcher zentraler Star, auf den das gesamte Netzwerk ausgerichtet scheint, erkennbar. Im dritten Referenzzeitraum (1490-1510) hingegen spielte Lambert Loff eine ähnlich zentrale Rolle wie Everhard Paal in Phase I, auch wenn er die Struktur des Netzwerkes nicht derart dominierte wie Paal in seiner Zeit. Wie bereits in anderem Zusammenhang besprochen, kann auch bei der Untersuchung der Kerngruppen ein Rückgang der Bedeutung von engen verwandtschaftlichen Beziehungen für den Aufbau von Beziehungen zwischen zwei Individuen im Verlauf des Spätmittelalters festgestellt werden.

Auf der Mikroebene wurden schließlich die Beziehungsgeflechte einzelner Kaufleute eingehend beleuchtet. Es wurde deutlich, dass in einer sozialen Netzwerkanalyse, die auf historischem Material basiert, eine Dichtebeurteilung der einzelnen Netzwerke keinen Erkenntnisgewinn für den Vergleich von individuellen Beziehungsgeflechten verspricht. Die Quellenbasis ist zu schmal, um für einzelne Personen eine hierfür notwendige ausreichende Anzahl an Verbindungen und Beziehungen ermitteln zu können. Dennoch konnte nachgewiesen werden, dass auch in sehr kleinen egozentrischen Stars die Integration aller Netzwerkteile verhältnismäßig stark war. Für viele der Kontakte der Zentralfiguren konnten jeweils auch Verbindungen untereinander ermittelt werden. Dadurch wurde deutlich, dass auch den Mitgliedern der Kerngruppen in den jeweiligen Gesamtnetzwerken keine so bedeutende Rolle für die Stabilität des Netzwerkes der Bergenfahrer

rer zukam, dass ihr Ausfall viele Kaufleute vom Ressourcenfluss innerhalb des Netzwerks abgeschnitten hätte. Ihre Bedeutung als Zentralfiguren lag vielmehr in der Fähigkeit, Ressourcen in sehr kurzer Zeit an viele andere Akteure über möglichst wenige Zwischenstationen weiterleiten zu können. Aufgrund ihrer zentralen Position hatten sie Zugang zu einer Vielzahl von Informationen und konnten in einem gewissen Grade einige ihrer Kontakte durch gezielte Information priorisieren. Sie waren nicht in der Lage zu verhindern, dass bestimmte Kaufleute Informationen erhielten, aber sie konnten durchaus beeinflussen, wie schnell ein ihnen nahe stehender Akteur im Netzwerk Zugang zu wichtigen Ressourcen erhielt. Diese Bedeutung der core-group wird bildhaft gemacht in der Darstellung der k-cores in den Illustrationen 4.39, 4.40 und 4.41. Bei der Betrachtung der graphischen Darstellungen erkennen wir, dass das Netzwerk in Phase III (1490-1510) wesentlich stärker auf die Kerngruppe konzentriert war, als die Netzwerke der beiden vorangegangenen Referenzzeiträume. Diese Feststellung indiziert, dass einige wenige wirtschaftlich starke Kaufleute gegen Ende des 15. Jahrhunderts Einfluss im Bergenhandel zu Lasten kleinerer Kaufleute gewinnen konnten. Für sie war es einfacher, andere Bergenfahrer in eine wirtschaftliche Abhängigkeit zu bringen, als für die wohlhabenderen Akteure am Bergenmarkt in den beiden zeitigeren Phasen.

Die Untersuchung zeigte, dass Makro-, Meso- und Mikro-Ebene in einer historischen Netzwerkanalyse nicht unabhängig voneinander betrachtet werden können. Nur die Kombination aller drei Blickwinkel kann zu einer sinnvollen Einbettung von Individuen in soziale Gruppen und Systeme und zu Erkenntnissen über Wirkungsmechanismen in diesen führen.

5.5 Ausblick

Die vorliegende Untersuchung hat viele neue Ergebnisse zur Struktur des Bergenhandels erbracht. Hierzu sei vor allem auf die Ausführungen in den Kapiteln 3 und 4 hingewiesen. Es gibt jedoch weiterhin zahlreiche Themen, zu denen tiefer gegraben werden könnte. Natürlich können anhand des prosopographischen Katalogs weitere Fragen zum Bergenhandel gestellt und beantwortet werden. Dieser Katalog könnte insbesondere bezüglich der Nichtbergenfahrer vervollständigt und ausgewertet werden. Auch über die spätmittelalterliche Bergenfahrt aus anderen Städten als Lübeck ist weiterhin recht wenig bekannt. Eine zur weiterführenden Arbeit einladende Frage

entsteht zudem um die offenbar am Ende des 15. Jahrhunderts aufreißende und sich in der Folgezeit verstärkende Kluft zwischen politischem Anspruch der Hansestädte und den Interessen der durch diese vertretenen Kaufleute. Während die Städte, allen voran Lübeck, weiterhin die Karte des Privilegienhandels und Protektionismus spielten, um sich auf dem politischen Parkett Gehör zu verschaffen, scheinen die meisten Hansekaufleute längst neue Wege der Handelsorganisation eingeschlagen zu haben, für deren Erfolg Handelsbeschränkungen, mit welcher Absicht auch immer, langfristig nur von Nachteil sein konnten. Sollte diese für die Bergenfahrer in der vorliegenden Studie dokumentierte Tendenz auch für andere Kaufleutegruppen nachgewiesen werden, dann bedarf die bereits häufig diskutierte Frage nach dem „Niedergang der Hanse“ einer neuen Betrachtung unter diesem Aspekt.

Bei der Auswertung der Daten und dem Vergleich zwischen den Referenzzeiträumen war zudem auffällig, dass kaum eine Familie in mehreren Perioden auftauchte. Eine These dafür ist, dass wirtschaftlicher Erfolg zu so starkem politischem und sozialem Engagement führte, dass Kapital in Immobilien floss und der Handel der betreffenden Kaufleute so lange brach lag, bis diese Familie nach einiger Zeit nicht mehr zu den erfolgreichen Händlern zählte und so an Einfluss verlor. Es drängt sich die Frage auf, wie im Allgemeinen Politik und erfolgreicher Handel zu vereinbaren waren und ob es somit wirklich langfristig von Vorteil war, zum Beispiel in den Rat aufzusteigen. Allerdings ist es auch durchaus möglich, dass das Fehlen von nachweisbaren Familiendynastien lediglich der Quellenlage geschuldet ist. In diesem Zusammenhang wären weitere prosopographische Untersuchungen, beispielsweise zum Flandern-, Schonen- oder Nowgorodhandel wünschenswert und zwar möglichst für zu einander passende Zeiträume. So liegt eine prosopographische Studie zur Flandernfahrt vor, die allerdings nur die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts, also in etwa Referenzphase I der vorliegenden Untersuchung, umfasst.

Hier wird wiederum die Notwendigkeit einer Forschungskoordination deutlich. Wenn also Prosopographien zum Spätmittelalter für verschiedene Handelszweige des Lübecker Handels vorlägen, könnte vermutlich unter anderem die Frage, ob sich einflussreiche Bergenfahrerfamilien wie die Paals aus Referenzzeitraum I wirklich auf andere Handelsrichtungen, etwa die Schonenfahrt, verlegten, beantwortet werden. Wenn dem so war, dürfte dies neben dem Schifffahrtsrisiko der Bergenfahrt auch andere Ursachen gehabt haben. Einmal zu Geld gekommen, reichte der relativ kleine Bergenmarkt möglicherweise nicht mehr zur Investition des gesamten Geschäftskapitals

aus und andere Handelswege, die, wie bereits ausgeführt, ohnehin nebenbei genutzt wurden, gewannen an Bedeutung. Eines Tages lag der Schwerpunkt des Geschäfts nicht mehr auf der Bergenfahrt, vielleicht wurde dieser inzwischen weniger bedeutende Handelszweig sogar ganz aufgegeben. Dies sind nur Spekulationen, aber es wird deutlich, dass mit der vorliegenden Untersuchung aus den genannten Gründen noch nicht derart komplexe Fragen beantwortet werden können, sondern dass sich hier viele Möglichkeiten für weitere Forschungen innerhalb der Wirtschafts-, Sozial- und Familiengeschichte bieten.

6. English Summary

6.1 Introduction

In the Middle Ages the Norwegian town Bergen developed into a main trading center for dried cod. The fish were caught at the Lofoten and Vesterålen-islands in northern Norway and were brought to Bergen by Norwegian salesmen. Due to royal privileges, Bergen got a monopolylike position in the dried cod trade between the Norwegian intermediaries and foreign merchants. Merchants from towns all along the shores of the North and Baltic Sea were attracted by the trading opportunities in Bergen. Because of fasting imposed by the Catholic church, there was a huge demand for non-perishable food, as stockfish, in the fast growing towns of continental Europe and England as well as the many monasteries. Scottish, English, Dutch and Hanseatic merchants tried to get their share in this market. In the core of the 14th century, the Hansards were the most successful group of these competitors and gained a dominant position in the Bergen market throughout the Late Middle Ages.

That is why the Hansards stay in the focus of this thesis. They made up the largest group of foreign merchants in Bergen and even delivered the dried cod to England and other non-Hanseatic regions. Furthermore the sources regarding Bergen trade and traders are incomparably good in Lübeck, which of all Hanseatic towns had the closest ties with the Hanseatic Kontor in Bergen. Nonetheless, the investigation will not stop at the borders of Hanseatic organization and identity. It is rather the intention of this thesis to draw a large picture of the Late Medieval Bergen trade that includes as many Hanseatic as well as non-Hanseatic merchants as possible.

This thesis consists of two main parts which are both related to the Bergen trade between 1360 and 1510. The first part mainly deals with the bigger framework and tendencies that the sources tell us about the Bergen trade in that time. It investigates the importance of the Bergen trade to the several Hanseatic towns at the Baltic and North Seas, the role of merchants from these towns at the Hanseatic Kontor in Bergen, rivalry and trade bypassing the royal privileges. Chapters about the variety and amount of goods traded in Bergen, the trading routes to and from the Norwegian town and the par-

ticipation of Bergen traders in other markets give an overview of the trade conditions and the activities of merchants who were engaged in that specific market. A special emphasis lays on the connections of Hanseatic Bergen-fahrers with the cloth trade in the East English port Boston, which was very important to at least a certain number of them.

The aim of the second part of the thesis is to test the possibility to use methods invented by Social Network Analysis in historical sciences. The investigation will focus on the economical and social relations of the Bergen traders. Trading companies, other business activities and loans will not only be reduced on the single merchant, but we will try to show larger patterns of cooperation and relations between single companies and actors. The same applies to social relations such as relatives and friends, the choice of last will executors, sureties, common membership in guilds and brotherhoods and political activities. Also the investigations of Bergen traders' activities in the real estate market in Lübeck are examined to see whether Bergen traders tended to have their houses in the same area of the town or whether there are special patterns in the acquisition of houses that can be ascribed to many of them. All these relations are analyzed according to the methods of Social Network Analysis. As this is a rather unknown field of research to most historians, a short but important introduction to Networks and Network Analysis gives an outline about what we define as a network and how Network Analysis can be applied to studies based on historical sources.

Charts and tables in the appendix illustrate the results of the investigation and together with the prosopographic catalogue, that contains all data that could be collected about all Bergen traders between 1360 and 1510, make it possible to understand how I achieved them.

The sources that were investigated are mainly to be found in the town archive of Lübeck. The *Niederstadtbuch*, an official register where debts, business activities, trading companies and other important actions could be registered, provides a lot of information about the economical activities of merchants from Lübeck, and thus of the Bergen traders too. Testaments of the merchants, that also were stored in the Lübeck town hall, give, among other information, insights into social and business connections. A lot of the activities of the merchants in Lübeck's real estate market could be reconstructed with help of the *Oberstadtbuch*, where real estate transactions were registered since the 13th century. Further sources that were used, among others, were the pound toll lists of Lübeck and Hamburg, toll lists of Boston and Bergen, documents which are edited in the Hanserezeze, Han-

sisches Urkundenbuch, regional document editions and the Calendars of the Close Rolls and Patent Rolls.

To systematize the data and present them graphically for better understanding of the network structure, I used UCInet, a computer program written by sociologists from Harvard University. All relational data was first entered into matrixes. Then they could be selected by their previously ascribed value and put into a graph through NetDraw, a program that uses UCInet databases as a source to produce network diagrams. After a lot of manual corrections, the conversion of matrix data into diagrams resulted in the graphs in chapter 4 and the appendix.

6.2 Theory

Part 2 of the thesis aims to present some of the methods and techniques that I used when investigating the sources and writing the thesis. Several methods have been applied, but two main theoretical and technical concepts that played a bigger part in the emergence of the thesis, History of Persons and Social Network Analysis, are discussed more thoroughly in this part, because in order to understand the main results of my thesis, especially in part four, it is important to know how I applied them.

6.2.1 History of persons

History of persons has been on the agenda of historical research for some decades. As a tool for prosopography it is sometimes equated with it, although not all studies on persons end up to be of a prosopographical nature. One of the problems of the term prosopography is that it is used to describe different methods and results in different fields of history. One main principle of prosopography that is common for all approaches, is the creation of a collective biography for the group to be investigated. As this is not the aim of my thesis, I decided not to use the term prosopography at all. However, the basic methods of data collecting and aligning in order to assign certain information to one specific individual were the same in my approach as in any other work that takes its starting point in the acting individuals.

Besides the necessity to proof that two entries in the sources under one name can certainly be assigned to one person, one main difficulty was to assign the different spelling of names to one individual. As an example I point out the case of Borchard Pochen, who is to found under the names Pouche, Pauche, Pouwche, Pauke and Bauche in the sources. His first name was also spelled Borcherd and Borghard. He is not the only example where it was difficult and sometimes even impossible to decide, whether two names, which are similar, really belonged to the same person. On the other hand, there are cases, where several persons in one town had the same name at the same time. Thus we find at least five men with the name Hinrik Moller in Lübeck in the middle of the 15th century and another merchant in Rostock with the same name. Another example of this type is Hinrik Buxtehude. From his last wills it becomes obvious, that he had several nephews, cousins and uncles with the name Hennekin Buxtehude, who are hard to distinguish in other documents, especially if they do not offer any other information than the person's name and, for example, the amount of goods loaded aboard a ship.

With regard to the problems that occur out of these difficulties, I decided to be very restrictive in assigning two source entries to one individual by registering some few merchants twice in my biographical catalogue. In most cases however, I was able to identify the eligible merchant. I was able to proof an activity in the late medieval Bergen trade for 883 merchants, a further 110 are very likely to be added to this number by better evidence in the sources. With all their business and social contacts the investigation comprised 1,658 merchants. Thus the catalogue provides a good base for the Network Analysis, that makes up a large part of chapter four.

6.2.2 Network Analysis

Networks are a popular term in modern historical research papers and articles. It is difficult to find a journal without at least one article that to some extent talks about networks, which are to be found in the relations between the subjects that are to be investigated. However, when we take a closer look at those networks, they often turn out to be nothing more than a couple of relations between a special person and its surroundings. Ylva Hasselberg pointed out this tendency when she remarked: "If the people that we are working with, don't belong to a class or professional group, than maybe it is a network!?"

As my project is to investigate and describe the network pattern in the relations of merchants that participated in the Bergen market in the Late Middle Ages, I felt the need to define what I understand as a network and how to work with relational data.

Social network analysis is a part of the Social Sciences. Its methods and theory have already been established in the first half of the 20th century, but in the last thirty years we saw an immense increase in network studies and with computers becoming more powerful and easy to handle, the technical conditions to run a large scale analysis got much better.

In contrast to other fields of research in the Social Sciences, network analysis doesn't deal with the attributes of the subjects. It is the relations that are the focus of the research. The network analyst doesn't ask how a person's profession or social status affects it, but which consequences relations to other people have for success or failure, sense of well- or unwell-being, influence or powerlessness and so on.

Formally, a network is a structure or system that is to be described mathematically in a graph. The centre points of the graph are linked according to existing relations between the system components. This mathematical-technical definition is also the basis of definitions of social networks. After extending this definition to a framework for analysis that takes the many facets of social life into account, I came to the following definition as the foundation of my network analysis:

A social network is a group of actors, that all are connected to at least two other actors of a group. The foundation of the network is a flow of resources, which are important to all members of the networks in order to enable them to reach their goals. A social network is a type of social organisation where the position of the individual within the group is not determined by hierarchically stipulated patterns, but only by its access to resources, that are important to the network, and by the qualitative and quantitative strength of its connections to other members of the network. A social network is a dynamical pattern. Its size, structure, social influence and goals might vary and change. It will disintegrate when the common goal, which is shared by its members, is reached or regarded as unreachable with the network anymore.

Important terms in network analysis are nodes, diads, and triads. Nodes are dots which represent a single individual or object in the pattern. Diads are the connection between two nodes. Triads are three nodes which are connected with each other, thus creating a triangle and representing the smallest possible unit of a network. Stars are important nodes with a lot of

relations in the network. Clusters are groups of nodes, which are densely connected with each other. A broker is a node that is the only one in the mesh that has a relation to a part of another network. Thus he, the broker, is able to decide which resources flow from one to the other network.

To run a network analysis, we first have to select data on the relations of our group of investigation. All the data is recorded in a matrix, which is a symmetric table in which all contents are registered both in rows and columns. All relations between two actors are shown in the matrix with a number, which might represent strength or certain values of relations. After the matrix is filled with all relation data available, it can be read in an analytical way. To get a better idea of the network we can show it in a graph.

As Social Network Analysis was invented for modern social studies, where all participants in an investigation can be asked about all their relations and tensions towards other actors, it offers a special difficulty to the historian. We are by no means able to find all relations that were cultivated by one single person, not to mention a complete relation pattern in a larger group of people. However, we can still find enough relation data in the sources to enable us to show general patterns. Working only with sources also has an advantage. The historian notices only the relations that are objectively to be determined. No emotional decisions to hide relations, which can falsify modern social analysis, can occur in a thoroughly realized historical investigation. We know right from the beginning that our data set is not complete, but this knowledge might make us more aware about all the slippery stones which are hidden in the process from data collection to the final results.

Medieval merchants make up a comparably easy distinguishable and defineable group of people. As I concentrate on merchants who were engaged in the Bergen market it was even easier to keep control of the group to investigate. The Lübeck pound toll books especially provided a helpful base to identify a lot of Bergenfahrrers for the first (1360-1400) and last reference period (1490-1510) of my investigation. As quite a big number of merchants who were dealing at the market in the Norwegian town in the periods in question could be found, the group to examine makes up a statistically relevant group compared to the whole of the Hanseatic Bergenfahrrers in the Late Middle Ages. Thus we can accept results of the Network Analysis run with this group as relevant for the late medieval Hanseatic Bergen trade as a whole. Because of the huge number of individual merchants that were found in the sources it is not only possible to give satisfying answers regarding quantitative aspects of the merchants networks, but also to ask

questions about qualitative factors that had an influence on the position and success of single merchants in the network pattern.

But we must not forget that networks are not the only possible way to organise social relations and trade. Just to name two other scenarios, two merchants who entered close business relations with one another are not a network as is the case with four or five merchants who just are connected through a good distribution chain, where the loss of one participant could not be cushioned by relations between two other parts of the chain. Thus in all concentration on networks we must be careful not to see networks where they are not detectable.

6.3 Bergen trade

6.3.1 Bergen and Boston trade

One important observation in the investigation of the Bergen market was that really profitable business was connected to the trade route Bergen-Boston. Mainly merchants from Lübeck were engaged in this trade and here they were able to gain profits which were much larger than those of the merchants that only traded between Bergen and the Hanse towns.

In the late 14th and the first half of the 15th centuries, Boston was an important harbour for English cloth exports. The main part of the cloth trade here was carried out by Lübeck merchants, who brought stockfish and other goods from Bergen and shipped cloth, that was produced in the area around Lincoln and Stamford, to Lübeck. The producers and the Hanse merchants cooperated closely in the choice of design, which was aimed at the demand of the Lübeck market. Different from the situation in other east-English harbours, where domestic merchants were able to keep control of the market, in Boston the Hansards managed to oust local merchants from the cloth trade and thus gained a dominant position until the 1460's.

Mainly because of wars and political affairs that limited the possibilities for trade and shipping in the North Sea area, but also because of a continuing decrease of the East English cloth export in favour of London, which became the most important English export port in the early 15th century, the Hansards export from Boston declined. When the Baltic Hanse towns decided to stop all trade with England in 1467, the amount of *cloth of assize* shipped from Boston to Lübeck had already been so small, that the action

hardly could be described as the death blow for Lübeck's Boston trade. Already in the 1450's and 60's the producers in the Lincoln and Stamford cloth production area shifted their focus on the expanding London market and Boston became one among other small harbours at the English East coast with only regional importance.

6.3.2 Bergen trade and the Hanse towns

The importance of the Boston market for the Hanseatic Bergen traders becomes evident when we look at the role that Bergen traders played in Lübeck in the Late Middle Ages.

Differently from what was stated by Bruns and transmitted in all writings concerning the Bergen traders, Lübeck's *Bergenfahrer* by no means made up a less respected group among the town's merchants. Although many of them were born in rural areas of Northern Germany and had to work hard to become successful merchants, they were highly respected in the most important social circles of Lübeck. Bergen traders are to be found in all of the most important guilds and brotherhoods of the town. They were even admitted to the *Zirkelgesellschaft*, the most prestigious interest group in Lübeck in the Late Middle Ages. Twenty five Bergen traders were members of the town council between 1360 and 1510. Taking into account that there were altogether 260 councillors in this period, *Bergenfahrer*s made up nearly ten per cent of the town council in this period. In this time there was not one single year where there was no Bergen trader present in the council. That means that the Bergen traders, as a group, always had at least one representative in the town's most important authority and together with the numerous memberships in guilds and brotherhoods were able to influence the decision making processes in Lübeck throughout the Middle Ages. However, their influence was much stronger in the second half of the 14th and the first half of the 15th centuries, than it was in the end of the 15th century, when it was no longer possible to gain really high profits in the Bergen market due to the end of the Boston trade. Both the number of councillors with a background in the Bergen trade was much smaller in the second half of the 15th century than it was before and there was only one *Bergenfahrer* admitted to the *Zirkelgesellschaft* after 1460. Even the other signs of the high reputation of the *Bergenfahrer*s in the town's social structure date from the time before Lübeck suspended trade with England. So the rich merchants and councillors of the town gathered in the *Bergenfahrer*s' house

when their power was challenged in the so called Knochenhaueraufstand in 1384. In 1400, the entrance of Lübeck's most important church, St. Mary, was moved from the towers to the northern side of the building to give space for a Bergenfahrer chapel under the towers. And in 1457, the town council of Lüneburg wrote a letter with information about the latest political developments in the town to Lübeck's town council, the Bergenfahrers and all the other guilds and citizens. The Bergenfahrers were the only guild addressed by name in this letter. Such evidence is missing for the time after 1467. The Bergen traders as a group lost influence, although single merchants were still able to become councillors or members of the *Zirkelgesellschaft*. Still, many Bergen traders were members of one or more of the most respected brotherhoods of the town and continued to have their houses in the Lübeck's best quarters.

Also, in the other Wendish Sea towns at the Baltic coast, Rostock, Wismar and Stralsund, the Bergen traders were a highly reputable group. In Greifswald the Bergen traders were the most important merchant group of all.

However, in the other Hanse towns at the Baltic Sea, Bergen trade has not played such an important role. Bergen trader organizations are not mentioned here and if their merchants were engaged in the trade with the Norwegian town, it was more a minor investment besides other more important business. The same can be said about Bremen and Hamburg. Bremen's merchants especially gained a good share of the Bergen market in the 16th century but have not left many traces there in the Late Middle Ages. Hamburg merchants were more interested in direct trade contacts to Iceland, although her town council sometimes dealt with matters regarding the Bergen Kontor, indicating that there must have been at least some interest in it on the part of the town's merchants.

In the Zuijder Sea towns, Bergenfahrers played an important role. The most important towns from this region in the Bergen trade were Deventer, Kampen and Zwolle. Deventer's Bergen traders' guild seems to date back to at least the early 15th century. The town councils strongly supported their Bergen traders and often applied to Lübeck and the other Wendish towns to allow them the same rights as all other Hanse merchants at the Kontor in Bergen.

When we change our angle of view and look at the influence of merchants from the different towns at the Kontor in Bergen we see that although they were equal according to the privileges and statutes, some towns had much more influence than others. Not surprisingly, merchants from

Lübeck were the largest and most influential group at the Kontor. The fact that Lübeck was a much larger town than the others explains why there were much more merchants and ships coming from this town than from any other. Many eldersmen of the Kontor could be proven to have been from Lübeck and Lübeck's Bergenfahrer guild usually was the first one to get the information which was sent to the home towns regularly by the eldersmen and the secretaries of the Kontor. Also, the town's Bergen traders tried to get influence on the loading of ships headed for Bergen in Wismar, Rostock and Stralsund, but with only little success.

However, as most of our sources are of Lübeck origin, there is the danger to overrate Lübeck's merchants' role in Bergen. Merchants from the other Wendish towns and the Zuijder Sea towns were at Bryggen in larger numbers. Lübeck's Bergenfahrers often consulted the guilds in Wismar, Rostock and Stralsund in questions regarding Bergen trade or organisation of the Kontor. The trade of merchants from these three Wendish towns was important enough to ensure them influence at the Kontor in Bergen.

It is more difficult to evaluate the role of the Zuijder Sea merchants in administration and decision making processes at the Kontor. There was not too small a number of them engaged in the Bergen trade, but the merchants from the Baltic Hanse towns tried to exclude them from trade or at least weaken their position in the market where ever it was possible. According to the sources, merchants from the Zujder Sea towns had the most conflicts with the Kontor's eldersmen. As often as they demanded fair treatment by the other merchants they were accused of breaking the statutes and privileges. But there is also evidence for cooperation between them and merchants from the Baltic area.

Last, but not least, we have to name merchants from inland towns. Although they only become visible in the sources because of individual actions, for example, last wills or the transfer of goods of deceased merchants to their heirs, we find a surprisingly high number of merchants who came to Bergen from towns with no port. They came from the Hanse towns in present-day Western and Northern Germany. Koesfeld in Westfalia was the hometown for several of these merchants that left traces in the sources, but they came from towns such as Dortmund, Hildesheim, Braunschweig, Hamm, Warben/Mark and Minden, to name a few.

6.3.3 Competitors in the Bergen trade

The most important competitors of a Hanse merchant in the Bergen market were other Hanse merchants. Although all Hanse merchants were bound by the privileges and statutes of the Kontor they competed with each other and every one tried to get the best income out of the business. Competition among them was especially intense as all of them mainly brought the same goods to Bergen and carried the same goods back to the continental ports. Tensions between merchants from the Wendish and the Zuijder Sea towns especially led to conflicts and trials in Bergen. Only control by the Hanse towns, which were interested in successful business for as many of their merchants as possible, restricted open rivalry and tried to make sure that Hanse merchants could trade side by side without permanent dispute and time and money consuming quarrels. The Kontor was the institution to offer a certain safety to all Hanse merchants and the privileges gave them additional security. Thus they could limit their invisible transaction costs and had an advantage against non-Hanseatic competitors at the same time as they could be sure, that inner-Hanseatic competition would hardly ruin them.

Of the non-Hanseatic competitors, English merchants were the most important in the Bergen market. Already in the High Middle Ages, Englishmen brought grain to Bergen and travelled back with stockfish. Even in the 14th and 15th centuries their numbers were big enough to make the Kontor seeing them as the biggest threat to the dominant position of the Hanse merchants in Bergen. During the Hanseatic blockade of Norway in 1368-69, English merchants tried to gain a big share in the market, but after the Hansards returned in 1370 they drove the English away from the town and re-established their position. Still stockfish was a too important trading good in England to let the English give up. During the Late Middle Ages there have always been English merchants in Bergen and on several occasions disputes and quarrels occurred. In the end of the 15th century, however, the English share in the Bergen market got much smaller, mostly because of the expansion of direct trade by English merchants with Iceland, where the stockfish was much cheaper than in Bergen.

Dutch merchants were also among the competitors to the Hanse merchants in Bergen. Their numbers were never big enough to challenge the dominant position of the Hansards. However, from a strategic point of view, the presence of Dutch merchants in Bergen made sense. The town was situated at the sea way from Holland to Trondheim where Dutch mer-

chants were a much bigger player in the market than in Bergen, and to the northern areas of Norway and the White Sea. Also having a stronghold in Bergen it could be possible for the Dutch to control both the northern and the southern shores of the North Sea in case of conflict with the Hanse towns. Thus the Dutch could threaten their sea trade to Bruges and England, key markets in the Hanse merchants' trading system.

Norwegians didn't compete directly with the Hanse merchants, but the importance of the townsmen of Bergen both in retail trade and for the establishment of contacts to the *Norderfabrers* must not be underestimated.

6.3.4 Goods and Routes

Traditionally, the trade in Bergen is described as an exchange of beer, flour and malt, which was imported from the Baltic harbours, for stockfish. Although these goods have been the most important trading goods in the Bergen market, it does not mean that there haven't been a lot of other commodities available at this market. Beside the above named, cloth of different quality was one of the more important import goods to Bergen. Other imports were, for example, saucepans, salt, herring, iron, ropes, anchors, shoes and swords. Export goods of importance were, among other things, fish and fish oil, hunting game, agricultural products such as butter and wool, horses, hawks and raw material, for example, wood, ash, copper and iron left Bergen for the continental market. Still, stockfish was the primary reason for the merchants to come to Bergen. Basically stockfish is dried cod, made from different cod species. The fish was caught in Northern Norway in late winter, then dried in the fresh air and shipped to Bergen by the *Northerfabrers*. At the Kontor, the fish was sorted and packed according to size, way of drying and origin.

Stockfish was not only sold in the towns at the shores of the North and Baltic Sea, but also found its way to the inland areas. In England special stockfish mongers were responsible for the retail and transport of the dried cod from the harbours to the markets. On the continent, stockfish is recorded as a trading good in toll rolls and other business related documents from regions as different as the Rhine area, Prussia, Nuremberg, Frankfurt, Strasbourg, Saxony, Basel and Austria. It was even sold to Portugal, Southern France and Italy, where it is considered a delicacy still today.

6.4 Networks of the merchants in the Late Medieval Bergen market

One important factor of being successful in business is the ability to enter into and maintain relations, which complement your activity by providing information, partners or customers, and thus reduce your transaction costs. These costs do not only include taxes, toll and transport-related expenses, but also the time that one has to spend to, for example, stay informed about market conditions and political developments or to find a supplier of a certain quality of goods. By entering into close relations to other business people, a merchant can reduce these costs. Mutual trust and exchange of information makes it easier to assess the risk of a planned deal and helps to act quicker than competitors. This observation applies to medieval merchants as well as to any other merchant in any other time. That's why a main focus of this thesis is turned to the relation pattern of the merchants who were engaged in the Bergen market in the Late Middle Ages. For this task the investigation was reduced to three reference periods, 1360-1400, 1440-1470, and 1490-1510, which were chosen according to availability of source material and political background.

It is important to note that it is impossible to trace the complete relation net of a person. Even in modern sociology, where researchers are dealing with living people and use interviews and field observations to get their results, this goal is impossible to reach. It is not hard to understand that this is even more difficult in historical studies relying on more or less accidentally preserved medieval sources which provide a much smaller empirical base.

6.4.1 Economical networks

The investigation of the economical networks of late medieval Bergen-fahrers was mainly concentrated on relations derived from corporate business, loose business contacts and loans. Looking at the relations that occur from the participation of a merchant in different corporate businesses, we can see a change in the relation pattern when we compare the three periods in question. In phase I (1360-1400), corporate business is mainly a family affair. Two larger networks are visible¹, both of them chiefly consisting of

¹ Ill. 4.1.

members of one respectively two families. Additionally a lot of smaller networks and triads are to be found. Even their relationship or at least common origin of the partners can be recognised in many cases. A different situation can be noticed in phase II (1440-1470).² Although we still have a sufficient number of quite dense networks, some of them consisting of five or more actors, and a very long cluster chain with Hinrik Moller as a regional star, relational ties are no more dominant in the choice of corporate business partners. Only a few partners could be proved to be members of the same family. In most cases the choice of partners was influenced by other factors than common origin or descent. The same observation is true for period III (1490-1510).³ Additionally, the whole network structure of corporate business partnerships disintegrated. The largest relation pattern that was found in this phase consisted of five merchants. None of the many triads could be connected to any of the others.

A different development is to be established on behalf of short term business contacts. In phase I (1360-1400), only one larger network deriving from short term deals was to be found. Interestingly it is concentrated around Everhard Paal,⁴ who also is the star of one of the two family networks related to corporate business. Thus we get the opportunity to compare both types of relations entered into by one single person. We can notice that Paal did his short-term business transactions mainly with people he did not have family ties. Also the other network that is to be found in this period did not show any family relations between one of the six members. A much denser relation pattern regarding short-term business contacts is to be established in period II (1440-1470).⁵ Several smaller relation patterns and a larger chain that integrates no less than 41 merchants lead to the assumption that short-term business contacts among unrelated merchants became much more common in the middle of the 15th century compared to the situation in the late 14th century. The situation gets even more complex when we look at the last reference period (1490-1510).⁶ Here a really dense network with several central figures shows that short-term contacts were a totally normal kind of business organisation to a Hanseatic merchant in the late 15th and early 16th centuries.

² Ill. 4.2.

³ Ill. 4.3.

⁴ Ill. 4.4.

⁵ Ill. 4.5.

⁶ Ill. 4.6.

The general picture of the investigation in business contact relations points at a change in business organisation among the Bergen traders during the Late Middle Ages. The change from mainly family-based corporate business to more short-term business transactions with more different parties involved, indicates that the Hanseatic merchants in the 15th century could establish other possibilities of contract security and social control than their predecessors. The concept of “Treu und Glauben” and a stronger integration of the single person into the home town’s social order by joining religious guilds and other corporations shall only be named as two elements in this process. The change also indicates that Hanseatic merchants were willing to take many more risks in business during the 15th century. They might have adapted to some of the methods of their successful Dutch rivals, whose business methods seemed to be more profitable than the strictly regulated privilege-based trade of the Hanse merchants and thus may have been very intriguing to many of the latter.

We can also see that many Bergenfahrers had contacts above the group of Bergen traders. A lot of their business relations were to merchants who themselves were not involved in direct trade with the Norwegian town. This observation shows that the Bergenfahrers were not a closely delimited group, but on the contrary made up a well integrated part of Lübeck’s business life.

The same statement can be made about the Bergenfahrers’ activity on Lübeck’s capital market. In all three reference periods Bergen traders were active both as creditors and debtors in this market.⁷ In phase I (1360-1400) the number of loans granted from non-Bergenfahrers to Bergenfahrers was with 10 slightly higher than the number granted in the other direction and this of loans among Bergen traders, which both could be proved in 7 cases. While the first amounted to a general loan sum of 167.13 mk. lub. and the second to 118.33 mk. lub., loans between Bergenfahrers’ were generally much higher with an average amount of 489.00 mk. lub. In phase II (1440-1470) we have much more evidence about the Bergenfahrers’ involvement in Lübeck’s capital market. 72 loans granted from non-Bergenfahrers to Bergenfahrers were recorded. 107 were given from Bergen traders to merchants with no proved engagement in the Bergen market. Additionally 80 loan deals were concluded between Bergenfahrers. While the average amount of loans from non-Bergenfahrers to Bergenfahrers remained nearly unchanged at 169.30 mk. lub., the average sum granted from Bergen traders

⁷Tab. 4.1, 4.2.

to other merchants more than doubled to 279.40 mk. lub. compared to period I. Loans among Bergenfahrers amounted to an average sum of 386.71 mk. lub., somewhat lower than in period I, but still much higher than loans beyond the Bergen trader group. For period III (1490-1510) we again had much smaller numbers of loans to investigate. 14 loans from non-Bergen traders face 16 granted to them by Bergenfahrers. 35 loans were agreed on among Bergenfahrers. Regarding the amount of loans the development seen in the two previous reference periods culminates in phase III. Loans from Non-Bergenfahrers to Bergen traders averaged 71.75 mk. lub., while loans in the other direction amounted to 1.103.00 mk. lub. on an average. Also loans among Bergen traders were generally much higher with an average sum of 803.00 mk. lub.

We see that the Bergenfahrers as a group were by no means addicted to money influx from the Lübeck capital market. On the contrary they played a very active role in the loan business, lending out much more money than they borrowed. For the periods II and III we can state that the Bergen traders effectively supplied the capital market in Lübeck with money. In the whole time investigated, the Bergenfahrers were an economically strong group. They both had the assets and ability to provide money on the capital market and were worthy credit on it.

A close investigation of the Bergenfahrers' loan business in period II (1440-1470) resulted in the realization that the Bergen traders' engagement at the capital market underwent seasonal changes. In spring they both granted and took many loans. This was the time of the year when all merchants invested money in a new round of goods to be shipped into the harbours at the Baltic and North Sea. Money was needed and for those who could afford to lend out money instead of investing it in trade the opportunities to make a good deal were very good. In May the number of loans dropped. Most of the money available was invested in trade. Beginning in June a second wave of loan negotiations came up reaching its height in August. Return freight from the spring trips to Bergen, England, Brugges, Scania, Nowgorod and other ports and regions released a lot of money bound in goods and made a second round of investigations possible for autumn trade. Again merchants had both the assets to invest and the need to take up money on the capital market. Then, beginning with September, the number of deals dropped heavily reaching its absolute low in November and then slightly rose until a new round of investigations heated up the loan business again in spring. Except May, November and December, Bergen traders always granted many more loans than they took in a month. Espe-

cially in March, April and August they lent out a lot of money to non-Bergenfahrs. Most loans taken by Bergenfahrs were negotiated on in spring and summer. A large number of these deals were agreed on among Bergen traders however.

Regarding the economical integration of the Bergenfahrs in the merchant groups of late medieval Lübeck we can notice that they had very close ties both with each other and with other well-off merchants in the town. Their trade relation pattern was partly very dense. On the capital market they acted both as debtors and creditors, but supplied the market with more money than they took up. Differences in the three reference periods are mainly to be found in the type of relations entered into. We can see a shift from more family based company trade in the late 14th century that bound a lot of money for a long time in one field of business to a more riskful but apparently even more profitable trading concept with a lot of short term deals among merchants that were not related to each other at the turn from the 15th to the 16th century.

6.4.2 Social networks

Social contacts are a basic need for human beings to feel good. But no matter what historical or modern time we are talking about, concerning a merchant, social contacts are also the base for economical relations and thus for his success in business. That's why the investigation of the Bergenfahrs' social connections made up an equally important part of the work as the analysis of their economical networks did.

We have already mentioned that the importance of family ties underwent a radical change in the relation pattern of the late medieval Bergenfahrs. While they were of structural importance to the organization of corporate business in the 14th century, family ties didn't seem to play a considerable role in the business organization of the 15th and early 16th centuries. Other means of social control were established in the core of the Late Middle Ages, making it possible to enter more or less trustful corporation among merchants, who were not bound by family ties or common origin. The stronger integration of the individual into the town society by guilds and brotherhoods and other principles like "Treu und Glaube" (Faith) made access to information about a person easier and more reliable than in the 14th century. While cooperation with family members made business much safer and easier for the single merchant, the new possibilities opened up the

market and gave merchants much more flexibility in the choice of their trading partners without decreasing security.

The same tendency is visible in the network worked out of the Bergenfahrers' last wills. In period I (1360-1400) the network is concentrated on some central stars. In period II (1440-1470), however, relations are more spread and more executors are integrated in the network with more than two ties to other actors. Moreover we find remarkably less close family ties in the network of last will executors in the middle of the 15th century compared to the second half of the 14th century. Bergenfahrers did choose other Bergen traders as their last will executors of cause. But they did not exclusively. In all three reference periods more than 40% of the executors of their last wills could not be proven as connected to Bergen trade. Simultaneously they were chosen to be last will executors for other well-off merchants and the same is true for sureties to be given in different situations. This is another indicator of the Bergenfahrers strong integration in Lübecks' merchant society throughout the Late Middle Ages.

Looking on incorporation of the Bergenfahrers in Lübecks guilds and exclusive societies we find a lot of merchants with a background in the Bergen trade as members in one or more of the most exclusive religious guilds in the town. In the three periods investigated combined 64 of them were members in the *Heilig Leichnam-Bruderschaft*, 53 in *St. Antonius-* and 26 in *St. Leonhard-Bruderschaft*, all situated at the *Burgkloster* and regarded as three of the most prestigious among the more than 70 guilds that were to be found in the town in the Late Middle Ages. Additionally 17 Bergenfahrers were admitted to the *Zirkelgesellschaft*, Lübecks most selective and powerful exclusive society, and six became members of the *Greveradenkompanie*. The Bergenfahrers had an important share in the supply of councilmen to Lübeck's town council. In the whole period between 1360 and 1510 there were 260 people serving as councilmen in the town. 25 of them had proven connections to the Bergen trade. That means that at least 9.6 % of all town councilors were at one time engaged in trade with the Norwegian town and most of them were members of the *Bergenfahrgesellschaft*. Looking at the terms of office, that town councilors with connections to the Bergen trade served we can notice, that there was not one single year in the whole period investigated where there was not at least one of them a member of Lübeck's town council.⁸ Thus the Bergenfahrers could exert influence on the political decision making process throughout the Late Middle Ages. However, this picture

⁸ Ill. 4.1.2.

changes when we look at the situation before and after the end of the Boston trade in the 1460's. It is true that we cannot find a difference in membership in religious guilds, but 16 of the 17 Bergenfahrsers in the *Zirkelgesellschaft* were admitted before 1464 while all six members in the *Greveradenkompanie*, which had a lower standing than the first named exclusive society, became members after the end of the Boston trade. Also in the town council the Bergenfahrsers' influence seems to have been reduced by a smaller number of Bergen traders serving as councilors after 1464. Still, although we can see a slight setback in the Bergenfahrsers' integration in the leading social group of Lübeck, their social networks nevertheless were strong and widely fanned out, including a lot of the town's most important merchants and politicians. One reason for the Bergen traders' ability to maintain these close ties to the economical and social elite during the whole investigation period is to be found in their activity on Lübeck's real estate market. For many Bergenfahrsers we could find purchases of houses in Lübeck. Mostly the first houses acquired were situated in the best quarters of the town around the market place and at the wide streets down to the harbour at the river Trave. There a lot of rich long-distant traders and most of the councilors had their living houses, as did many of the Bergenfahrsers. But they also had the economical ability to buy additional buildings in other parts of the town. These were used both as short-term investments, quickly sold when money was needed in trade, and as long-term investments, rented out and kept as an economical security.

6.4.3 Macro-Meso-Micro-Analysis

In a Macro-Meso-Micro-Analysis we first looked at the overall networks that could be established for the Bergenfahrsers in each of the three reference periods. We could see that the networks are so huge and complex, that hardly any statements can be made about them other than that the Bergen traders really were integrated in large networks. We can also see that in all three periods there is a core-group consisting of several merchants with an extraordinary large number of relations to other members of the network.

Looking on a meso-level we find the core-groups differently arranged. In the first reference period (1360-1400) the group was concentrated on Everhard Paal, who was a central star when it comes to both economical and social relations. In period II (1440-1470) no such dominant figure is visible, while in the third period (1490-1510) Lambert Loff played a role

similar to Everhard Paal in phase I, although not as prevailing as Paal. Even in the core-group investigation we can realize a drop in the importance of close family ties to the establishment of relations between to individuals.

Going down to the micro-level we looked thoroughly on relational patterns of single merchants. It became clear that a density calculation is of no great value in social network analysis based on historical material, because the source base is too small to get enough reliable data on relations and connections. Still, we could notice, that even in very small egocentric stars the integration of all parts of the network was quite strong. Many of the star's contacts showed to have relations between each other as well. Thus it became clear, that even the members of the core-group in the Bergenfahrs' network did not have such an important position that their loss would have cut a lot of merchants off the resource flow generated within the network. Their importance as a central star was the spreading of resources in a very short time to many addressees and with as few stopovers in between as possible. Due to their central role they had access to a lot of information and could even choose which information should be transferred to whom. They could not totally prevent other merchants from getting these information, but they could shorten or lengthen the time that passed before they got them. This importance is made visible in the calculation and visualization of k-cores in illustrations 4.39, 4.40 and 4.41. Here we can see that the network in period III was much more concentrated on the core-group than it was in the two previous phases. This indicates that some economically strong merchants gained more influence on the Bergen trade in the end of the 15th century and that it was easier for them to make other Bergenfahrs dependant on them than it was for the wealthier merchants in the other two periods.

The investigation showed that macro-, meso-, and micro-level can't be looked at independantly from each other in a historical network analysis. Only the combination of all three views can lead to a meaningful placing of individuals within a social group or system.

6.5 Outlook

The present paper offered many new insights into the structure and organization of the Bergen trade in the Late Middle Ages. However, there are many more topics that should be addressed. The prosopographical catalogue is far from completeness. Both Bergenfahrrers from other towns than Lübeck and Bergen trader contacts outside the group of Bergenfahrrers are underrepresented. Here a lot of work is open to further research.

Another striking question is the gap between political ambitions of Lübeck's councilours and the practical demands of the town's merchants, impressively visible in the closure of Lübeck's trade with England which must have been a disappointment to her Bergenfahrrers. While the towns still were worried about the privileges and tried to continue the established protectionist politics in the late 15th century, in the same time Hanse merchants adopted new ways of business organization which only could be obstructed by any trade restrictions. Against the background of these observations the whole discussion about the 16th century as the time of the "decline of the Hanse" needs to be brought up again and reinterpreted.

When we compare the three reference periods it was hard to find any family tradition in the Bergenfahrrer group. Contrary to what we know about other groups of long-distance traders, as the Flandernfahrrer, sons and grandsons didn't seem to take over the business and contact net in the Bergen trade from their ancestors. Did a stronger integration in the political and social elite lead to a gradual reduction of commitment in trade, did the descendants of the Bergentraders concentrate on other trading points or is it simply a matter of source incompleteness that gives the impression of a lack of family dynasties in the late medieval Bergen trade? A question regarding the political success of many Bergenfahrrers and other merchants is how advantageous the ascent of a merchant into the political ruling elite of his town was to the long-term economical standing of his family. How did the admittance to the town council affect the merchant's business operations and his view on trade?

Regarding the lifes of single merchants as a starting point for investigations in group-overlapping relation patterns and networks a larger research cooperation and coordination is necessary. Prosopographical studies about different fields of Lübeck's and other towns' Hanse traders have to be undertaken and the data has to be squared. On the basis of such an undertak-

ing's results a lot of new questions about economical, social and family history, which cannot be answered satisfactory so far, can be investigated.

7. Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AHL	Archiv der Hansestadt Lübeck
Anm.	Anmerkung
Art.	Artikel
ASA	Altes Senatsarchiv
Bd.	Band
Bde.	Bände
Bgf.	Bergenfahrerarchiv
BHFS	Bergens Historiske Foreningens Skrifter
BremUB	Bremer Urkundenbuch
Bsp.	Beispiel
bzw.	beziehungsweise
c.	cirka
CAU	Christian-Albrechts-Universität
CCR	Calendar of Close Rolls
CPR	Calendar of Patent Rolls
d.	der
DDR	Deutsche Demokratische Republik
den. lub.	Pfennig lübisch
ders.	derselbe
dies.	dieselbe
Diss.	Dissertation
DN	Diplomatarium Norvegicum
Ebd.	Ebenda
ed.	editor
f.	folgende
fl. arn.	arnheimsche Gulden
fl. rh.	rheinische Gulden
FN	Fußnote
fol.	Folio
FN	Fußnote
Habil.	Habilitationsschrift
HamUB	Hamburger Urkundenbuch
Hg.	Herausgeber

HGbl.	Hansische Geschichtsblätter
HMS	Hanseatische Museums Skrifter
HR	Hanserezesse
HUB	Hansisches Urkundenbuch
Kap.	Kapitel
LECUB	Liv-, Est- und Curländische Urkundenbuch
lb.	Pfund
lb. gr.	Pfund grote
lb. sterl.	Pfund sterling
masch.	maschinenschriftlich
MGH	Monumenta Germaniae Historia
MIT	Massachusetts Institute of Technology
mk. brem.	Mark bremisch
mk. lub.	Mark lübisch
mk. rig.	Mark rigisch
mdt.	Mittelniederdeutsch
MUB	Mecklenburgisches Urkundenbuch
N	Norwegen
N.F.	Neue Folge
NGL	Norges gamle love
NMD	Norske Middelalder Dokumenter
Nr.	Nummer
NStB.	Niederstadtbuch
PK	Personenkartei
R.	Reihe
S.	Seite
SSRRPR	Scriptores Rerum Prussicarum
St	Stadt
StA	Stadtarchiv
ß lub.	Schilling lübisch
t	Tonne (metrisch)
Tab.	Tabelle
u.a.	unter anderem
UB	Urkundenbuch
UBStL	Urkundenbuch der Stadt Lübeck
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
vol.	volume

Westfal.	Westfalia
z. Bsp.	zum Beispiel
ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde
§	Paragraph
§§	Paragraphen

8. Quellen und Literatur

8.1 Quellen

a) Nicht edierte:

AHL, ASA, Externa, Danica

AHL, ASA, Externa, Norvegica

AHL, ASA, Externa, Anglicana

AHL, Archiv der Bergenfahrerkompanie zu Lübeck und des Hansischen Kontors zu Bergen in Norwegen von (1278) bzw. 1314 bis 1853. (AHL, Bgf.)

AHL, Niederstadtbuch 1445-1470, 1490-1510 (AHL, NStB.)

AHL, Personenkartei (AHL, PK)

AHL, Schnobel, Johann Hermann (u.a.), Lübeckische Geschlechter, 5 Bde., handschriftlich.

b) Edierte:

BANG, Nina Ellinger (Hg.); Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660: udarbejdede efter de bevarede Regnskaber over Øresundstolden, 3 Bd., Leipzig 1906-1933.

VON BRANDT, Ahasver (Hg.); Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters, Bd. 1 (1278-1350) (= Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Bd. 18), Lübeck 1964.

DERS.; Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters, Bd. 2 (1350-1363) (= Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Bd. 24), Lübeck 1972.

Bremisches Urkundenbuch; Hg. von D.R. Ehmck und W. v. Bippen, Bremen 1873. (BUB)

Calendar of the Charter Rolls preserved in the Public Record Office, Bd. 5 und 6, London 1916-1927.

Calendar of Close Rolls preserved in the Public Record Office, London 1921-1971.

- Calendar of Patent Rolls preserved in the Public Record Office, London 1900-1909.
- CAZIER, Pierre (Hg.); Isidorus Hispalensis Sententiae (=Corpus Christianorum, Series Latina, Bd. 111), Brepols 1998.
- CODOÑER, Carmen (Hg.); Isidorus Hispalensis. De differentiis I, Paris 1992. Diplomatarium Danicum; udg. af Det Danske Sprog- og Litteraturselskab. Under ledelse af C. A. Christensen, Kopenhagen 1938-2000. (DD)
- Diplomatarium Norvegicum; Oldbreve til kundskab om Norges indre og ydre forhold, sprog, slægter, sæder, lovgivning og rettergang i middelalderen. Samlede og udg. af Chr[istian] C.A. Lange, Carl R[ichard] Unger o.a. (DN)
- EBEL, Wilhelm; Bürgerliches Rechtsleben zur Hansezeit in Lübecker Ratsurteilen (= Quellensammlung zur Kulturgeschichte, Bd. 4), Göttingen/Frankfurt/ Berlin 1954.
- FALCONER, William Armistead (Hg.); Marcus Tullius Cicero. De senectute, de amicitia, de devinatione, Cambridge, Mass./ London 1971.
- GERTZ, M. Cl. (Hg.); Scriptorum Minores Historiae Danicae Medii Aevi, Bd. II, Kopenhagen 1922.
- Hanserecesse;
 Die Rezesse und andere Akten der Hansetage von 1256 - 1430, 8 Bde., Leipzig 1870-1897. (HR I)
 Zweite Abtheilung (von 1431 - 1476), bearbeitet von Goswin Frhr. von der Ropp, 7 Bde., Leipzig 1876 - 1892. (HR II)
 Dritte Abtheilung (von 1477 - 1530), bearbeitet von Dietrich Schäfer und Friedrich Techen, 9 Bde., München und Leipzig 1881 - 1913. (HR III)
 Vierte Abtheilung (von 1531 - 1560), bearbeitet von Gottfried Wentz, 1 Bd. (1531 - 1535), Weimar 1941. (HR IV)
- Hansisches Urkundenbuch; herausgegeben vom Verein für Hansische Geschichte, 11 Bde., München 1876 - 1916. (HUB)
- KOPMANN, Karl (Hg.); Die Lübecker Detmar-Chronik (= Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis zum 16. Jahrhundert, Bd. 26), Leipzig 1899.
- KRÜGER, Klaus (Hg.); Die Brügger Steuerlisten 1360-1390 (= Paravicini, Werner [Hg.]; Hansekaufleute in Brügge, Teil 1 [Kieler Werkstücke, Reihe D, Bd. 2]), Bern/ New York 1992.
- KUNZE, Karl (Hg.); Hanseakten aus England 1275-1412 (=Hansische Geschichtsquellen, Bd. 6), Halle/Saale 1891.

- LECHNER, Georg (Hg.); Die Hansischen Pfundzollisten des Jahres 1368 (18. März 1368 bis 10. März 1369) (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. X), Lübeck 1935.
- Liv-, Est- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten; Hg. von Friedrich Georg von Bunge, 12 Bde., Reval 1853-1914. (LECUB)
- LOOSE, Hans-Dieter (Hg.); Hamburger Testamente 1351 bis 1400 (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. XI), Hamburg 1970.
- Mecklenburgisches Urkundenbuch; Hg. vom Verein für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde, Schwerin 1863. (MUB)
- NIRRNHEIM, Hans (Hg.); Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369 (= Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. 1), Hamburg 1910.
- DERS. (Hg.); Das Hamburgische Pfund- und Werkzollbuch von 1399 und 1400 (= Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Bd. 2), Hamburg 1930.
- Norske Middelalderdokumenter; bearbeitet von Sverre Bagge u.a., Bergen 1973.
- SCHLÜTER, Wolfgang (Hg.); Die Nowgoroder Schra in sieben Fassungen vom XIII. bis XVII. Jahrhundert, Lübeck 1916.
- SPRANDEL, Rolf; Quellen zur Hanse-Geschichte (= Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe), Darmstadt 1982.
- TARANGER, Absalon u.a.(Hg.); Norges Gamle Love, andre række: 1388-1604, Christiania/Oslo 1912-1976. (NGL)
- Urkundenbuch der Stadt Lübeck; herausgegeben vom Verein für Lübeckische Geschichte und Alterthumskunde, 11 Bde., Lübeck 1843 - 1932. (UBStL)
- VOGTHERR, Hans-Jürgen (Hg.); Die Lübecker Pfundzollbücher 1492-1496, 4 Bde., Köln/Weimar/Wien 1996.
- WEHRMANN, Carl; Der Memorienkalender (Necrologium) der Marienkirche in Lübeck, in: ZVLGA, Bd. 6 (1892), S. 49-160.

8.2 Literatur

- ABRAHAM-THISSE, Simone; Der Tuchhandel in der Hanse am Ende des Mittelalters (14.-15. Jahrhundert), in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.); Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (= Hansische Studien, Band XIII), Trier 2002, S. 183-208.
- AFFLERBACH, Thorsten; Der berufliche Alltag eines spätmittelalterlichen Hansekaufmanns. Betrachtungen zur Abwicklung von Handelsgeschäften (= Kieler Werkstücke, Reihe A, Bd. 7), Frankfurt/Main u.a. 1993.
- ALBERONI, Francesco; *L'amicizia*, Mailand 1984.
- ALTHOFF, Gerd; Verwandte, Freunde und Getreue. Zum politischen Stellenwert der Gruppenbindungen im Frühen Mittelalter, Darmstadt 1990.
- DERS.; *Amicitiae und Pacta. Bündnis, Einigung, Politik und Gebetsgedenken im beginnenden 10. Jahrhundert* (=MGH Schriften 37), Hannover 1992.
- ARNDT, Hans-Jochen/KRAUSE, Martin; Wirtschaftliche Selbstverwaltung mit langer Tradition. Die Kaufmannschaft zu Lübeck, in: Gerken, Gerhard/ Graßmann, Antjekathrin (Hg.); *Der Lübecker Kaufmann. Aspekte seiner Lebens- und Arbeitswelt vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert* (Begleitpublikation zur Ausstellung von 27. Juni bis zum 31. Oktober 1993 im Burgkloster Lübeck), Lübeck 1993, S. 73-81.
- ASMUSSEN, Georg; Die Lübecker Flandernfahrer in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts (1358-1408) (= Paravicini, Werner [Hg.], *Hansekaufleute in Brügge*, Teil 2/ Kieler Werkstücke, Reihe D, Bd. 9), Frankfurt/Main u.a. 1999.
- DERS.; Analogien zu der Familie Veckinghusen und zu ihrem Handel im 14. Jahrhundert, in: Jörn, Nils/ Paravicini, Werner/ Wernicke, Horst (Hg.); *Hansekaufleute in Brügge*, Teil 4: Beiträge der internationalen Tagung in Brügge April 1996 (= Kieler Werkstücke, Reihe D: Beiträge zur europäischen Geschichte des späten Mittelalters 13), S. 299-308.
- DERS.; Prosopographischer Vergleich der Älterleute der Bergenfahrer und der Flandernfahrer, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), *Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop 2003* (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, S. 163-186.

- BÄUMKER, Ursula; „...men gaff allemenne genoech ind reedliken...“. Zur Truppenverpflegung während der Soester Fehde (1448/49), in: Wiegelmann, Günter; Mohrmann, Ruth-E., *Nahrung und Tischkultur im Hanseraum* (=Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 91), Münster u.a. 1996, S. 211-241.
- BAUR, Paul; *Testament und Bürgerschaft. Alltagsleben und Sachkultur im spätmittelalterlichen Konstanz* (=Konstanzer Geschichts- und Rechtsquellen. Neue Folge der Konstanzer Stadtrechtsquellen, Band XXXI), Sigmaringen 1989
- BEECH, George; *Prosopography*, in: *Medieval Studies*, Suracuse 1976, S. 151-184.
- BIN, Ran/ BOYCE, David; *Modelling Dynamic Transportation Networks*, Berlin 1998.
- BLOCKMANS, Wim P.; *Handelstechniken in Flandern und Brabant im Vergleich mit denen der Hanse, 14.-15. Jahrhundert*, in: Friedland, Klaus (Hg.); *Brügge-Colloquium des hansischen Geschichtsvereins 26.-29. Mai 1988. Referate und Diskussionen* (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. 36), Köln/Wien 1990, S. 25-32.
- BLOM, Grethe Authén; *Norge*, in: *Det nordiske syn på forbindelsen mellem Hansetæderne og Norden* (Det Nordiske Historikermøte i Århus, 7.-9. august 1957), Århus 1957.
- BOURDIEU, Pierre; *Die verborgenen Mechanismen der Macht* (=Schriften zu Politik & Kultur, Bd. 1), Hamburg 1992.
- BOWITZ ANDERSSON, Espen (Hg.); *Bryggen. The hanseatic Settlement in Bergen* (=Hanseatiske Museums Skrifter, Nr. 24), Bergen 1982.
- BRANDENBURG, Arnold; *Geschichte des Magistrats der Stadt Stralsund besonders in früherer Zeit* (Verzeichnis der Mitglieder), Stralsund 1873.
- VON BRANDT, Ahasver; *Erschließung von Lübecker Quellen zur hansischen Personen-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, in: *HGbl.*, Bd. 78 (1960), S. 121-128.
- DERS.; *Mittelalterliche Bürgertestamente. Neuerschlossene Quellen zur Geschichte der materiellen und geistigen Kultur* (= Sitzungsberichte der Heidelberger Akademie der Wissenschaften 1973, 3. Abhandlung), Heidelberg 1973.
- DERS.; *Lübeck und die Lübecker vor 600 Jahren. Studien zur politischen und Sozialgeschichte*, in: *ZVLGA*, Bd. 58 (1978), S. 9-20.
- BRATTEGARD, Olav; *Über die Organisation und Urkunden des Hansischen Kontors zu Bergen bis 1580*, in: *BHFS*, Nr. 38 (1932), S. 237-304.

- BREHMER, Wilhelm; Verzeichnis der Mitglieder der Zirkelkompanie, in: ZVLGA, Bd. 5 (1888), S. 393-454.
- DERS.; Die Straßennamen in der Stadt Lübeck und deren Vorstädten, Lübeck 1889.
- BRINKMANN, Astrid; Über Vernetzungen im Mathematikunterricht – eine Untersuchung zu linearen Gleichungssystemen in der Sekundarstufe I (Diss.), Duisburg 2002.
- BROCKOW, Thomas; Mittelalterliche Wand- und Deckenmalerei in Lübecker Bürgerhäusern, in: Eickhölter, Manfred/ Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.); Ausstattungen Lübecker Wohnhäuser. Raumnutzungen, Malerei und Bücher im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit (= Häuser und Höfe in Lübeck), Neumünster 1993, S.41-118.
- BRÜCK, Thomas; Korporationen der Bergenfahrer in den wendischen Städten unter besonderer Berücksichtigung Stralsunds, in: Jörn, Nils (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. XLVIII), Köln u.a. 1999, S. 135-164.
- BRUNS, Friedrich; Das Frachtherrenbuch der Lübecker Bergenfahrer. Herausgegeben von Ahasver von Brandt (=HMS, Nr. 17), Bergen 1953.
- DERS.; Die Sekretäre des Deutschen Kontors zu Bergen (=HMS, Nr. 13), Bergen 1939.
- DERS.; Norweger und Deutsche in Bergen, in: HGbl. (1900), S. 142-152.
- DERS.; Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. 2), Berlin 1900.
- BUGGE, Alexander; Handelen mellem England og Norge indtill begyndelsen af det 15. aarhundret, in: Historisk Tidsskrift (N), Række III, Vol. 4, Christiania 1898, S. 1-149.
- BULL, Edvard; Bergen og Hansestædene, in: BHFS, Bd. 31 (1925), S. 121-156; Fortsetzung in: BHFS, Bd. 33 (1927), S. 121-210.
- BULST, Neithard/GENET, Jean-Philippe (Hg.); Medieval Lives and the historian. Studies in Medieval Prosopography, Kalamazoo 1986.
- BURKHARDT, Mike/ WESTSTRATE, Job; Ein holländisch-seeländischer Zolltarif für die Hanse aus dem Jahre 1454, in: ZVLGA 84 (2004), S. 9-34.
- BURKHARDT, Mike; One hundred years of thriving commerce at a major English sea port - The Hanseatic Trade at Boston between 1370 and 1470, in: Brand, Hanno/Holm, Poul/ Müller, Leos (Hg.), The dynamics of economic culture in the Northsea- and Baltic Region (c. 1250-1700), vol. 1, Hilversum 2007, S. 65-85.

- DERS.; Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter – Organisation und Struktur, in: HGBll. 124 (2006), S. 22-71.
- DERS.; Policy, Business, Privacy – contacts made by the merchants of the Hanse Kontor in Bergen in the Late Middle Ages, in: Brand, Hanno (Hg.), Trade, diplomacy and cultural exchange. Continuity and change in the North Sea area and the Baltic c. 1350-1750, Hilversum 2005, S. 136-151.
- DERS.; Die Ordnungen der vier Hansekontore Bergen, Brügge, London und Nowgorod, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 58-77.
- DERS.; Das Hansekontor in Bergen im Spätmittelalter (unveröffentlichte Magisterarbeit, CAU Kiel – einsehbar: AHL; Københavns Universitet, SAXO-Institutet, Avdelning for Historie), Kiel 2002.
- BURNET, Robert/ MARSHALL, David; Web Theory, An Introduction, London 2003.
- CARTWRIGHT, D./ZANDER, A. (Hg.); Group Dynamics, London 1953.
- CARUS-WILSON, Eleanora Mary/ COLEMAN, Olive; England's Export Trade 1275-1547, Oxford 1963.
- CHILDS, Wendy; The George of Beverley and Olav Olavesson: Trading Conditions in the North Sea in 1464, in: Northern History. A Review of the History of the North of England and the Borders, vol. XXXI (1995), S. 108-122.
- DIES. (ed.); The Customs accounts of Hull 1453-1490 (= The Yorkshire Archeological Society, Record Series, Volume CXLIV), Leeds 1986.
- CHRISTLIEB, Marie; Rostocks Seeschiffahrt und Warenhandel um 1600, in: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Vol. XIX, Rostock 1935, S. 5-130.
- CONSTABLE, Olivia Remie; Trade and Traders in Muslim Spain. The commercial realignment of the Iberian peninsula, 900-1500, Cambridge 1995.
- COOLEY, Charles Horton; Social Organization: A study of larger mind, New Brunswick² 1993.
- CORDES, Albrecht; Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. XLV), Köln u.a. 1998.

- DAHL, Gunnar; Trade, trust and networks. Commercial Culture in Late Medieval Italy, Lund 1998.
- DARTMANN, Christoph; Zwischen literarischer Stilisierung und authentischer Selbstaussage. Die Genese und Struktur von Aelreds von Rievaulx ‚De spiritali amicitia‘, in: Frühmittelalterliche Studien 35 (2001), S. 293-312.
- DIERCK, Ingo/ DÜNNEBEIL, Sonja/ RÖBNER, Renée (Bearb.); Prosopographischer Katalog zu den Brügger Steuerlisten (1360-1390) (= Paravicini, Werner [Hg.], Hansekaufleute in Brügge, Teil 3/ Kieler Werkstücke, Reihe D, Bd. 11), Frankfurt/Main 1999.
- DIRLMEIER, Ulf/SCHMIDT, Fritz; Die Hanse und die Nahrung im südlichen Mitteleuropa, in: Wiegemann, Günter; Mohrmann, Ruth-E., Nahrung und Tischkultur im Hanseraum (=Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 91), Münster u.a. 1996, S. 267-302.
- DITTMER, Georg Wilhelm; Genealogische und biographische Nachrichten über Lübeckische Familien aus älterer Zeit, Lübeck 1859.
- DOLLINGER, Phillippe; Die Hanse, Stuttgart⁵ 2000.
- DERS.; The German Hansa, London 1999.
- DRONSKE, Kerstin; Lübecker Testamente als Quelle zur Kulturgeschichte des Spätmittelalters, in: Wernicke, Horst/ Jörn, Nils (Hg.); Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtshistorie (= Hansische Studien X), Weimar 1998, S. 61-66.
- DÜNNEBEIL, Sonja; Die Lübecker Zirkel-Gesellschaft. Formen der Selbstrepräsentation einer städtischen Oberschicht (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 27), Lübeck 1996.
- EBEL, Wilhelm; Erbe, Erbgut und wohlgewonnen Gut im lübischen Recht, in: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanische Abteilung, Band 97 (1980).
- EICK, Stefan; Die politischen Freundschaften des Grafen Adolf III. von Schaumburg, in: Zeitschrift der Gesellschaft für SchleswigHolsteinische Geschichte 129 (2004), S. 11.
- EPP, Verena; Amicitia. Zur Geschichte personaler, sozialer, politischer und geistlicher Beziehungen im Frühen Mittelalter (=Monographien zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 44), Stuttgart 1999.

- ERSLAND, Geir Atle; Was the Kontor in Bergen a topographically closed entity?, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 41-57.
- DERS.; Die Hanse-Archive aus Bergen, in: ZVLGA 78 (1998), S. 381-391.
- FAVIER, Jean; Gold und Gewürze. Der Aufstieg des Kaufmanns im Mittelalter, Hamburg 1992.
- FEHLING, Emil Ferdinand; Lübecker Ratslinie von den Anfängen der Stadt bis auf die Gegenwart, Lübeck 1925.
- FISCHER, Gerhard; Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte, 1470-1650, Leipzig² 1978.
- FÖGE, Herbert; Bremer Bergenfahrt und Bergenfahrer vom 16. - 18. Jahrhundert, Kiel 1958 (Diss. masch.).
- FOUQUET, Gerhard; Die Finanzen der Bergenfahrer in Lübeck - das Schüttungsrechnungsbuch (1469-1530), in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 140-162.
- FRANKE, Gerhard; Lübeck als Geldgeber Lüneburgs. Ein Beitrag zur Geschichte des städtischen Schuldenwesens im 14. und 15. Jahrhundert (= Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte, NF, Bd. 4), Neumünster 1935.
- FRIEDLAND, Klaus; St. Olaf als Schutzpatron nordeuropäischer Kaufleute, in: Ders., Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. 42), Köln u.a. 1995, S. 268-279.
- DERS.; Lübeck und Island. Die ältere Islandschiffahrt Lübecks, in: Ders., Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. 42), Weimar u.a. 1995, S. 158-164.
- DERS. (Hg.); Maritime Food Transport, Köln/Weimar/Wien 1994.
- DERS.; Die Hanse, Stuttgart 1991.
- DERS. (Hg.); Brügge-Colloquium, Köln/Wien 1990.
- FUDGE, J.D.; Cargoes, Embargoes and Emissaries. The commercial and political Interaction of England and the German Hanse, 1450-1510, Toronto 1995.

- FYLLINGSNES, Frode; Notow - hanseatane si hamn på Avaldsnes, in: Heiman. Lokalthistorisk tidsskrift, Bd. 41/1 (2004), S. 3-21.
- GARNIER, Claudia; Amicus amicis – inimicus inimicis. Politische Freundschaft und fürstliche Netzwerke im 13. Jahrhundert (= Monographien zur Geschichte des Mittelalters, Bd. 46), Stuttgart 2000
- GÖNNEWEIN, Otto; Das Stapel- und Niederschlagsrecht (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. 11), Weimar 1939.
- GOETZ, Leopold Karl; Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittelalters (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. 5), Lübeck 1922.
- GRAMULLA, Gertrud Susanna; Handelsbeziehungen Kölner Kaufleute zwischen 1500 und 1650, Köln 1972.
- GRANOVETTER, M.; Getting a Job, Cambridge 1974.
- GRABMANN, Antjekathrin (Hg.); Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005.
- DIES. (Hg.); Lübeckische Geschichte, Lübeck³ 1997.
- DIES.; Die Greveradenkompanie. Zu den führenden Kaufleutegesellschaften in Lübeck um die Wende zum 16. Jahrhundert, in: Jenks, Stuart/North, Michael (Hg.), Der Hansische Sonderweg? Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Hanse, Köln/Weimar 1993, S. 109-134.
- DIES.; Zur Rückführung der Lübecker Archivbestände aus der ehemaligen DDR und UdSSR 1978 und 1990, in: HGbll., Bd. 110 (1992), S. 57-70.
- DIES.; Statuten der Kaufleutekompanie von 1500, in: ZVLGA 61 (1981), S. 19-35.
- D'HAENENS, Albert (Hg.); Die Welt der Hanse, Genf 1984.
- HAMMEL-KIESOW, Rolf; Quellen zur Lübecker Bergenfahrt im 17. Jahrhundert aus den Beständen des Archivs der Bergenfahrerkompanie zu Lübeck und des Hansischen Kontors zu Bergen in Norwegen, in: Grabmann, Antjekathrin, Das Hansische Kontor in Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 116-139.

- DERS.; Schoßeinnahmen in Lübeck (1424-1811) und Hamburg (1461-1650). Überlegungen zur Interpretation vorindustrieller Zeitreihen, in: Hammel-Kiesow, Rolf; Hundt, Michael (Hg.), *Das Gedächtnis der Stadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag*, Lübeck 2005, S. 301-312.
- DERS.; Lübeck and the Baltic Trade in Bulk Goods for the North Sea Region 1150-1400, in: Berggren, Lars/ Hybel, Nils/ Landen, Annette (Hg.); *Cogs, Cargoes, and Commerce. Maritime Bulk Trade in Northern Europe, 1150-1400*, Toronto 2002, S. 53-91.
- DERS.; *Die Hanse*, München 2000.
- DERS.; Wer kaufte die Waren des hansischen Handels? Eine Annäherung an die Endverbraucher, in: Jörn, Nils; Kattinger, Detlef; Wernicke, Horst (Hrsg.), »kopet uns werk by tyden«. Beiträge zur hansischen und preußischen Geschichte, Schwerin 1999, S. 73-80.
- DERS.; Hansischer Seehandel und wirtschaftliche Wechsellagen. Der Umsatz in Lübecker Hafen in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, 1492-1496 und 1680-82, in: North, Michael; Jenks, Stuart (Hg.), *Der Hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N.F., Bd. 39)*, Köln/Wien 1993, S. 77-94.
- DERS.; Von Tuch und Hering zu Wein und Holz. Der Handel Lübecker Kaufleute von der Mitte des 12. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, in: Gerkens, Gerhard/ Graßmann, Antjekathrin (Hg.); *Der Lübecker Kaufmann. Aspekte seiner Lebens- und Arbeitswelt vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert* (Begleitpublikation zur Ausstellung von 27. Juni bis zum 31. Oktober 1993 im Burgkloster Lübeck), Lübeck 1993, S. 13-33.
- DERS.; Häusermarkt und wirtschaftliche Wechsellage in Lübeck von 1384 bis 1700, in: *HGBll.* 106 (1988), S. 41-107.
- HAMMEL, Rolf; Hauseigentum im spätmittelalterlichen Lübeck. Methoden zur sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Auswertung der Lübecker Oberstadtbuchregesten, in: Falk, Alfred/ Hammel, Rolf (Hg.), *Archäologische und schriftliche Quellen zur spätmittelalterlich-neuzeitlichen Geschichte der Hansestadt Lübeck. Materialien und Methoden einer archäologisch-historischen Auswertung, (=Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte, Bd. 10)*, Bonn 1987, S. 85-300.
- Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos* (= Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des Museums für Hamburgische Geschichte), 2 Bde., Hamburg 1989.

- HARARY, F./ NORMAN, R.Z., Graph Theory as a Mathematical Model in social Science, Ann Arbor 1953.
- HARARY, F.; Graph Theory, Reading 1969.
- HARTUNG, Julius, Die Spiele der Deutschen in Bergen, in: HGBll. 7 (1877), S. 89 - 114.
- HASELDINE, Julian; Friendship and Rivalry: The Role of Amicitia in Twelfth-Century Monastic Relations, in: Journal of Ecclesiastical History 44 (1993), S. 390-414.
- HASSELBERG, Ylva; Nätverk är ingen tejudning, in: Aronsson, Peter/ Fagerlund, Solveig/ Samuelson, Jan (Hg.): Nätverk i historisk forskning – metafor, metod eller teori?, Växjö 1999.
- HATCHER, John; Plague, Population and the English economy 1348-1530, London 1977.
- HEIDER, Fritz; Attitudes and Cognitive Orientation, in: Journal of Psychology 21 (1946), S. 107-112.
- HELLE, Knut; Die Rechtsstellung der Deutschen in Bergen während des Mittelalters, in: Wernicke, Horst/ Jörn, Nils (Hg.); Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schiffahrtshistorie (=Hansische Studien X), Weimar 1998, S. 315-322.
- DERS.; Die hanseatischen Kaufleute in Bergen während des Mittelalters, in: Øye, Ingvild (Hg.), Bergen und die deutsche Hanse, Bergen 1996, S. 11-29.
- DERS.; Bergens By Historie. Bind 1. Kongssete og kjøpstad. Fra opphavet til 1536, Bergen 1982.
- DERS.; Neueste norwegische Forschungen über deutsche Kaufleute in Norwegen und ihre Rolle im norwegischen Außenhandel im 12. bis 14. Jahrhundert, in: HGBll. 98 (1980), S. 23 - 38.
- HENN, Volker; Die Bergenfahrer und die süderseeischen Städte. Ein Werkstattbericht, in: Graßmann, Antjekathrin, Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer. International Workshop in Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, S. 231-244.
- DERS.; Tideman Lemberg – ein Dortmunder Hansekaufmann des 14. Jahrhunderts, in: Kattinger, Detlef/ Wernicke, Horst (Hg.); Akteure und Gegner der Hanse. Zur Prosopographie der Hansezeit (= Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 30/ Konrad-Fritze-Gedächtnisschrift), Weimar 1998, S. 37-52.

- HERLIHY, David; Family, in: ders. (Hg.), Women, family and society in Medieval Europe. Historical Essays, 1978-1991, Providence/Oxford 1995.
- DERS.; The making of the Medieval Family: Symmetry, Structure, Sentiment, in: ders., Women, Family and Society in Medieval Europe. Historical Essays 1978-1991, Providence/Oxford 1995.
- HERTEIG, Asbjørn E.; Kongers havn og handels sete. Fra de arkeologiske undersøkelser på Bryggen 1955-68, Oslo 1969.
- HIRSCH, Theodor; Handels- und Gewerbe-geschichte Danzigs unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, Leipzig 1858.
- HIRSCHFELDER, Gunther; Die Kölner Handelsbeziehungen im Spätmittelalter, Köln 1994.
- HOFFMANN, Max; Die Lübecker Patrizierfamilie Lüneburg, in: Mitteilungen des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertums-kunde, Heft 12 (1905/06), S. 131-144.
- HOMANS, George C.; The Human Group, London 1951.
- HÜHNEMÖRDER, Christian; Fischfang und Fischkunde im Mittelalter, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv, Vol. IV (1981), S. 183-190.
- HYBEL, Nils; Danmark i Europa 750-1300, Kopenhagen 2003.
- DERS.; The Foreign Grain Trade in England 1250-1350, in: Berggren, Lars/ Hybel, Nils/ Landen, Annette; Cogs, Cargoes, and Commerce. Maritime Bulk Trade in Northern Europe, 1150-1400, Toronto 2002, S. 212-242.
- IRSIGLER, Franz; Messehandel – Hansehandel, in: HGBll. 120 (2002), S. 33-50.
- DERS.; Erscheinungsbild und Erfahrungswelt des hansischen Kaufmanns, in: Wernicke, Horst/ Jörn, Nils (Hg.); Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtshistorie (=Hansische Studien X), Weimar 1998, S. 11-22.
- DERS.; Der Alltag einer hansischen Kaufmannsfamilie im Spiegel der Vechinghusen-Briefe, in: HGBll. 103 (1985), S. 75-100.
- JAHNKE, Carsten; *do eten de sustere unde brodere to hope*. Die Koste der St. Antonius-Bruderschaft zur Burg in Lübeck. Zur Durchführung mittelalterlicher Feste in der Stadt Lübeck, in: Hammel-Kiesow, Rolf/ Hundt, Michael (Hg.), Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, Lübeck 2005, S. 97-111.

- DERS.; Netzwerke in Handel und Kommunikation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert am Beispiel zweier Revaler Kaufleute, (Habil.) Kiel 2003.
- DERS.; Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jahrhundert) (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. XLIX), Köln/Weimar/Wien 2000.
- DERS.; Pfundzollrechnungen im Ostseeraum – Bestand und Fragen der Auswertung, in: Nowak, Hubert/ Tandecki, Janusz, Die preußischen Hansestädte und ihre Stellung im Nord- und Ostseeraum des Mittelalters, Torun 1998.
- DERS.; Gott gebe, dass wir alle selig werden. Verzeichnis der Mitglieder der Lübecker Heilig-Leichnams-, St. Antonius- und St. Leonhards-Bruderschaften zur Burg bis zur Reformation (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Reihe B), im Druck.
- JARITZ, Gerhard; Die realienkundliche Aussage der sogenannten „Wiener Testamentsbücher“, in: Das Leben in der Stadt des Spätmittelalters. Internationaler Kongress Krems an der Donau 20. bis 23. September 1976 (= Veröffentlichungen des Instituts für Mittelalterliche Realienkunde Österreichs, Nr. 2), Wien 1980.
- DERS.; Seelenheil und Sachkultur. Gedanken zur Beziehung Mensch – Objekt im späten Mittelalter, in: Europäische Sachkultur des Mittelalters (= Veröffentlichungen des Instituts für Mittelalterliche Realienkunde Österreichs, Bd. 4), Wien 1980.
- JENKS, Stuart; Transaktionskostentheorie und die mittelalterliche Hanse, in: HGBll. 123 (2005), S. 31-42.
- DERS.; England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie 1377-1474 (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. 38), Bde. 1-3, Köln/Wien 1992.
- JOHNSTON, Russel/ LAWRENCE, Paul; Beyond vertical integration – the rise of the value-adding partnership, in: Thompson, Graham u.a. (Hg.), Markets, hierarchies and networks. The coordination of social life, London 1991, S. 192-203.
- JÖRN, Nils; With Money and Bloode, Der Londoner Stalhof im Spannungsfeld der englisch-hansischen Beziehungen im 15. und 16. Jahrhundert (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte 50), Köln/Weimar/Wien 2000.

- JUSSEN, Bernhard; Patenschaft und Adoption im Frühen Mittelalter. Künstliche Verwandtschaft als soziale Praxis (=Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, Bd. 98), Göttingen 1991.
- KATTINGER, Detlef/ WERNICKE, Horst (Hg.); Akteure und Gegner der Hanse – Zur Prosopographie der Hansezeit (= Hansische Studien X), Weimar 1998.
- KATTINGER, Detlef; Skandinavisch-flandrische Handelsbeziehungen im hohen und späten Mittelalter, in: Jörn, Nils/ Paravicini, Werner/ Wernicke, Horst (Hg.); Hansekaufleute in Brügge, Teil 4: Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996 (=Kieler Werkstücke, Reihe D: Beiträge zur europäischen Geschichte des späten Mittelalters 13), S. 237-248.
- KELLENBENZ, Hermann; Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1350-1650, in: ders. (Hg.), Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts (= Handbuch der Europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bd. 3), S. 1-387.
- KEUTGEN, Friedrich; Die Beziehungen der Hanse zu England im letzten Drittel des vierzehnten Jahrhunderts, Gießen 1890.
- KIESEWETTER, Nicole; Stralsunder Hansekaufleute in Brügge. Die Personengruppe um den Kaufmann Hermann Hosang, in: Jörn, Nils/ Paravicini, Werner/ Wernicke, Horst (Hg.); Hansekaufleute in Brügge, Teil 4: Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996 (= Kieler Werkstücke, Reihe D: Beiträge zur europäischen Geschichte des späten Mittelalters 13), S. 327-336.
- KLEINENBERG, I.E.; Preise, Maße und Profit im hansischen Nowgorod-Handel im 14. und 15. Jahrhundert, in: Fritze, Konrad u.a. (Hg.), Zins-Profit-Ursprüngliche Akkumulation (= Hansische Studien V), Weimar 1981, S. 51-63.
- KNOKE, David/ KUKLINSKI, James H.; Network analysis: Basic Concepts, in: Thompson, Grahame u.a. (Hg.), Markets, Hierarchies and Networks. The Coordination of Social Life, London 1991,173-182.
- KÖHLER, Wolfgang; The mentality of apes, New York 1925.
- KOEMAN, Cornelius (Hg.); Land- und Seekarten im Mittelalter und der Frühen Neuzeit, München 1980, S. 116
- KOPPE, Wilhelm; Die Hansen und Frankfurt am Main im 14. Jahrhundert, in: HGBll. 71 (1952), S. 30-49.

- DERS., Lübeck-Stockholmer Handelsgeschichte im 14. Jahrhundert (= Abhandlungen zur Handels- und Seegeschichte, NF, Bd. 2), Neumünster 1933.
- KOPPMANN, Karl; Herluf Lauritssöns Bericht über die Spiele zu Bergen, in: HGBll. 7 (1877), S. 140-143.
- KOREN Wiberg, Christian; Det hanseatiske Museums Manuskriptsamling (= HMS, Nr. 5), Bergen 1926.
- DERS.; Hanseaterne og Bergen. Forholdet mellem de kontorske og det bergenske bysamfund (= HMS, Nr. 6), Bergen 1932.
- KRAUSE, K.E.H.; Zu den Bergen'schen Spielen, in: HGBll. (1880-81), S. 109 – 124
- KRÜGER, Ernst Günther; Die Bevölkerungsverschiebung aus den altdeutschen Städten über Lübeck in die Städte des Ostseegebiets (bis zum Stralsunder Frieden), in: ZVLGA, Bd. 27 (1934), S. 101-158 und 263-313.
- KULKE, Hermann; Srivijaya – Ein Großreich oder die Hanse des Ostens?, in: Conermann, Stephan (Hg.), Der indische Ozean in historischer Perspektive (= Asien und Afrika. Beiträge des Zentrums für Asiatische und Afrikanische Studien [ZAAS] der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Band 1), Hamburg 1998, S. 57-88.
- KUSKE, Bruno; Der Kölner Fischhandel vom 14. – 17. Jahrhundert, in: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, XXIX. Jahrgang, Trier 1905, S. 227-313.
- LAMBERG, Marko; Dannemännen i stadens råd, Rådmandskretsen i nordiska köpstäder under senmedeltiden (= Monografier utgivna av Stockholms stad, Bd. 155), Stockholm 2001.
- LAUFFER, Viktor; Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des XV. Jahrhunderts, in: Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins, Heft XXXIII (1894), S. 1-44.
- LEMKE, Kurt; Die Bremer Vorfahren der Lübecker Gründerfamilie „von Bremen“, in: Lübeckische Blätter, Jg. 150 (1990), S. 101-103.
- LESNIKOV, Michail P.; Lübeck als Handelsplatz für Osteuropawaren im 14. Jahrhundert, in: Hansische Studien. Festschrift Heinrich Sproemberg, Berlin 1961, S. 273-292.
- LEVI-STRAUSS, Claude; The Elementary Structures of Kinship (Les Structures élémentaires de la Parenté), London 1969.
- LEWIN, Kurt; Principles of Topological Psychology, New York 1936.
- DERS.; Field Theory in Social Sciences, New York 1951.

- LINK, Hanna; Die geistlichen Bruderschaften des deutschen Mittelalters, insbesondere die Lübecker Antonius Bruderschaft, in: ZVLGA XX, 1920, S. 181-270.
- LLOYD, T.H.; The English Wool Trade in the Middle Ages, Cambridge 1977.
- DERS.; England and the German Hanse 1157-1611. A study of their trade and commercial diplomacy, Cambridge 1991.
- LORENZ, Edward H.; Neither Friends nor strangers: informal networks of subcontracting in French industry, in: Thompson, Graham u.a. (Hg.), Markets, hierarchies and networks. The coordination of social life, London 1991, S. 183-192.
- LUHMAN, Niklas; Trust and Power. Two works, Chichester 1979.
- LUNDEN, Kåre; Tørrfiskeeksporten fra Bergen på 1300-tallet ein gong til, in: Historisk Tidskrift (N), Nr. 56 (1977), S. 247-288.
- DERS.; Kvantitative og teoretiske studiar i eldre norsk bondesoge, in: Historisk Tidskrift (N), Nr. 55 (1976), S. 255-256.
- DERS.; Hanseatene og norsk økonomi i seinmellomalderen, in: Historisk Tidskrift (N), Nr. 46 (1967) S. 97-129.
- LUTTERBECK, Michael; Der Rat der Stadt Lübeck im 13. und 14. Jahrhundert. Politische und wirtschaftliche Zusammenhänge in einer städtischen Führungsgruppe (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 35), Lübeck 2002.
- MANTELS, Wilhelm; Die hansischen Schiffshauptleute Johan Wittenborg, Brun Warendorp und Tidemann Stehen, in: HGBll. 1 (1871), S. 101-151.
- MAUSS, Marcell; The Gift, New York 1925.
- MAYER, Theodor; Der auswärtige Handel des Herzogtums Österreich im Mittelalter, Innsbruck 1909.
- McLOUGHLIN, John; Amicitia in Practice: John of Salisbury (c. 1120-1180) and his Circle, in: Williams, Daniel (ed.), England in the Twelfth Century (=Harlaxton Medieval Studies, O.S., 5), Woodbridge 1990, S. 165-181.
- MENKE, Hubertus (Hg.); Die Niederlande und der europäische Nordosten. Ein Jahrtausend weiträumiger Beziehungen (700-1700), Neumünster 1992.

- MEYER, Gunnar; Solidarität innerhalb der Genossenschaft: die Lübecker Bergenfahrer des frühen 15. Jahrhunderts im Spiegel ihrer Testamente, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer – international Workshop Lübeck 2003 (= Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, S. 187-203.
- MITCHELL, J. Clyde (Hg.); Social Networks in Urban Situations, Manchester 1969.
- MORENO, Jacob; Who Shall Survive?, New York 1934.
- NADEL, Siegfried; The Theory of Social Structure, London 1957.
- NEDKVITNE, Arnved; How important was Hansa Trade for the Norwegian Economy?, in: Henn, Volker/ Nedkvitne, Arnved (Hg.), Norwegen und die Hanse. Wirtschaftliche und kulturelle Aspekte im europäischen Vergleich (=Kieler Werkstücke, Reihe A: Beiträge zur schleswig-holsteinischen und skandinavischen Geschichte, Bd. 11), Frankfurt/M. u.a. 1994, S. 9 - 18.
- DERS.; Utenrikshandelen fra det vestafjelske Norge 1100 – 1600, (Diss. masch.) Bergen 1983.
- DERS.; Stapelreguleringer, handelsveier og varekvanta i bergenshandelen i seinmiddelalderen, in: Historisk Tidsskrift (N), Nr. 57 (1978), S. 53-92.
- DERS.; Handelssjøfart mellom Norge og England i Høy middelalderen, in: Sjøfartshistorisk Årbok 1976, Bergen 1977, S. 7-254.
- DERS.; Omfanget av tørrfiskeeksporten fra Bergen på 1300-tallet, in: Historisk Tidsskrift (N), Nr. 55 (1976), S. 340-355.
- NICOLAYSEN, N. (Hg); Den norske so 1584, in: Norske magasin. Skrifter angaaende Norge og forfattede efter Reformationen, Bd. 2, Christiania 1868.
- NIELSEN, Yngvar; Vedtægter og Dokumenter fra det hanseatiske Kontor i Bergen og dettes enkelte Gaarde, in: Forhandlinger i Videnskabs-Selskabet i Christiania. Aar 1892, Christiania 1893, No. 7.
- NIELSEN, Alf Ragnar; The Importance of Hanseatic Trade for the Norwegian Settlement in Finnmark, in: Henn, Volker/ Nedkvitne, Arnved (Hg.), Norwegen und die Hanse. Wirtschaftliche und kulturelle Aspekte im europäischen Vergleich (=Kieler Werkstücke, Reihe A: Beiträge zur schleswig-holsteinischen und skandinavischen Geschichte, Bd. 11), Frankfurt/M. u.a. 1994, S. 19 - 30.

- NOODT, Birgit; Ehe im 15. Jahrhundert – einige statistische Ergebnisse und die Ehe von Hildebrand und Margarete Veckinchusen, in: HGBll. 121 (2003), S. 41-74.
- DIES.; Religion und Familie in der Hansestadt Lübeck anhand der Bürgertestamente des 14. Jahrhunderts (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Reihe B, Band 33), Lübeck 2000.
- NORDMANN, Claus; Nürnberger Großhändler im spätmittelalterlichen Lübeck, Nürnberg 1933.
- NORTH, Michael (Hg.); Die Hanse und das europäische Zahlungssystem: Kreditpraktiken im internationalen Vergleich, in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.); Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (= Hansische Studien, Band XIII), Trier 2002, S. 145-152.
- DERS.; Kredit im spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Europa (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. 37), Köln/ Wien 1991.
- DERS. (Hg.); Geldumlauf, Währungssysteme und Zahlungsverkehr in Nordwesteuropa 1300-1800, Köln/Wien 1989.
- ØSTERBERG, Dag; Sosiologiens Nøkkelbegreper, Oslo⁵ 1997.
- OHLER, Norbert; Zur Seligkeit und zum Trost meiner Seele. Lübecker unterwegs zu mittelalterlichen Wallfahrtsstätten, in: ZVLGA, Bd. 63 (1983), S. 83-103.
- DERS.; *Up dat my god barmbertich sy*. Pilgerfahrten in Lübecker Testamenten, in: Sternenweg. Mitgliedszeitschrift der Deutschen St.-Jakobus-Gesellschaft e.V., 3. Jg. (1990), Heft 5, S. 20-29.
- PARAVICINI, Werner; Hansische Personenforschung. Ziele, Wege, Beispiele, in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.); Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (= Hansische Studien, Band XIII), Trier 2002, S. 247-272.
- PETERS, Elisabeth; Das große Sterben des Jahres 1350 in Lübeck und seine Auswirkungen auf die wirtschaftliche und soziale Struktur der Stadt, in: ZVLGA, Bd. 30 (1940), S. 15-148.
- PETERSOHN, Jürgen; Personenforschung im Spätmittelalter. Zur Forschungsgeschichte und Methode, in: Zeitschrift für Historische Forschung 2 (1975), S. 1-5.
- PLAKAUS, Andrejs; Kinship in the Past: An Anthropology of European Family life, 1500-1900, Oxford 1984.
- POHL, Hans; Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft, Stuttgart 1989.

- POWELL, Walter W.; Neither Market nor Hierarchy: network forms of organization, in: Thompson, Grahame u.a. (Hg.), *Market, Hierarchy and Networks. The coordination of social life*, London 1991, S. 265-276.
- PUHLE, Matthias; *Die Vitalienbrüder. Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit*, Frankfurt/Main 1992.
- RAHN, Kerstin; Wirkungsfelder religiöser Bruderschaften in spätmittelalterlichen Städten der sächsischen und wendischen Hanse, in: Jörn, Nils/Kattinger, Detlef/Wernicke, Horst (Hg.), *Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (=Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Bd. XLVIII)*, Köln/Weimar/Wien 1999, S. 165-180.
- REETZ, Jürgen; Das Lübecker Niederstadtbuch, in: *ZVLGA*, Bd. 35 (1955), S. 34-56.
- REHME, Paul; *Das Lübecker Oberstadtbuch, ein Beitrag zur Geschichte der Rechtsquellen und des Liegenschaftsrechts*, Hannover 1895.
- DERS.; Die Lübecker Handelsgesellschaften in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts, in: *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*, Bd. 42 (1894), S. 396-410.
- RHODES, R.A.W.; Policy networks and sub-central government, in: Grahame Thompson et. al. (ed), *Markets, Hierarchies and Networks. The Coordination of Social Life*, London 1991, p. 203-214.
- RIGBY, Steve H.; *Boston and Grimsby in die Middle Ages* (Diss., masch., University of London), 1982.
- RIIS, Thomas; *Should Auld Acquaintance be forgot... Scottish-Danish relations c. 1450-1707*, 2 Bde., Odense 1988.
- DERS.; Fisch und Fischfang in der hansischen Wirtschaft, in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (= Hansische Studien, Band XIII)*, Trier 2002, S. 175-182.
- RÖRIG, Fritz; Großhandel und Großhändler im Lübeck des 14. Jahrhunderts, in: ders., *Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte (= Veröffentlichungen der schleswig-holsteinischen Universitätsgesellschaft, Bd. 12)*, Breslau 1928, S. 217-242.
- DERS.; Das Lübecker Niederstadtbuch des 14. Jahrhunderts, in: *Ehrengabe, dem deutschen Juristentage überreicht vom Verein für Lübeckische Geschichte*, Lübeck 1931, S. 35-54.
- ROETHLISBERGER, F.J./ DICKSON, W.J.; *Management and the Worker*, Cambridge/Mass. 1939.

- ROSENTHAL, Joel T.; Networks: the Horizontal and Collateral Family, in: ders., Patraichy and Families of Privilege in Fifteenth-century England, Philadelphia 1991, S. 102-174.
- SAMSONOVICZ, Henryk; Neue Typen von Unternehmen in Danzig im 15. Jahrhundert, in: Kattinger, Detlef/ Wernicke, Horst (Hg.), Akteure und Gegner der Hanse. Zur Prosopographie der Hansezeit (= Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 30/ Konrad-Fritze-Gedächtnisschrift), Weimar 1998, S. 317-322.
- SCHILDHAUER, Johannes; Stralsunder Bürgertestamente als Quelle zur Lebensweise der städtischen Bevölkerung – Die bürgerliche Familie, in: Wernicke, Horst/ Jörn, Nils (Hg.), Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtshistorie (= Hansische Studien X), Weimar 1998, S. 67-72.
- DERS.; Hansestädtischer Alltag. Untersuchungen auf der Grundlage der Stralsunder Bürgertestamente vom Anfang des 14. bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts, Weimar 1992.
- DERS.; Hafenzollregister des Ostseebereiches als Quellen zur hansischen Geschichte, in: HGBll. 86 (1968), S. 63-76.
- SCHILDHAUER, Johannes/FRITZE, Konrad/ STARK, Walter; Die Hanse, Berlin⁵ 1982.
- SCHMID, Karl; Programmatisches zur Erforschung der mittelalterlichen Personen und Personengruppen, in: Frühmittelalterliche Studien, Bd. 8 (1974), S. 116-130.
- SCHMID, Karl u.a.; Prosopographie als Sozialgeschichte? Methoden personengeschichtlicher Forschung des Mittelalters. Sektionsbeiträge zum 32. Deutschen Historikertag Hamburg 1978, München 1978.
- SCHREINER, Johan; Die deutschen Schuhmacher in Bergen, in: HGBll. 81 (1963), S. 124 - 129.
- DERS.; Die Frage nach der Stellung des deutschen Kaufmanns zur norwegischen Staatsmacht, in: HGBll. 74 (1956), S. 1 - 12.
- DERS.; Bemerkungen zum Hanse-Norwegen-Problem, in: HGBll. 72 (1954), S. 64 - 78.
- DERS.; Hanseatene og Norge i det 16. århundre, Oslo 1941.
- DERS.; Hanseatene och Norges nedgang, Oslo 1935.
- SCHUBERT, Ernst; Nowgorod, Brügge, Bergen, London: Die Kontore der Hanse, in: Concilium medii aevi 5 (2002), S. 1-50.

- SCHULER, Peter-Johannes; Das Anniversar. Zu Mentalität und Familienbewusstsein im Spätmittelalter, in: ders. (Hg.), Die Familie als sozialer und historischer Verband. Untersuchungen zum Spätmittelalter und zur frühen Neuzeit, Sigmaringen 1987, S. 67-117.
- SCHULTE, Aloys; Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, Berlin² 1966.
- DERS., Geschichte der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft 1380-1530, Wiesbaden² 1964.
- SCHULZE, Hans K.; Grundstrukturen der Verfassung im Mittelalter. Band II: Familie, Sippe und Geschlecht, Haus und Hof, Dorf und Mark, Burg, Pfalz und Königshof, Stadt, Stuttgart³ 2000.
- SCHUMANN, Colmar; Die Deutsche Brücke in Bergen, in: HGBll. (1889), S. 55-128.
- SCOTT, John; Social Network Analysis. A Handbook, London 1991.
- SEGALÉN, Martine; *Historical Anthropology of the Family* (Themes in social sciences), Cambridge UK 1986.
- SEIDMAN, S.; Network structure and minimum degree, in: *Social Networks* 5 (1983), S. 269-287.
- SEIFERT, Dieter; *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter* (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Band 43), Köln 1997.
- DERS.; Der Hollandhandel und seine Träger im 14. und 15. Jahrhundert, in: HGBll. 113 (1995), S. 71-91.
- SELZER, Stephan/ EWERT, Ulf Christian; Verhandeln und Verkaufen, Vernetzen und Vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels, in: HGBll. 119 (2001), S. 135-162.
- SELZER, Stephan; Trinkstuben als Orte der Kommunikation, in: Fouquet, Gerhard/ Steinbrink, Matthias/ Zeilinger, Gabriel (Hg.), *Geschlechtergesellschaften, Zunft-Trinkstuben und Bruderschaften in spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Städten* (=Stadt in der Geschichte, Bd. 30), Ostfildern 2003, S. 73-98.
- DERS.; Prosopographie eines Schiffsunglücks - Schadenslisten preußischer Flandernhändler als Parallelüberlieferung zur Brügger Steuerliste, in: Jörn, Nils/ Paravicini, Werner/ Wernicke, Horst (Hg.); *Hansekauflaute in Brügge, Teil 4: Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996* (= Kieler Werkstücke, Reihe D, Bd. 13), S. 319-327.

- SEVERIDT, Ebba; Struktur und Entfaltung von Verwandtschaft im Spätmittelalter: Die Beziehungen der Gonzaga, Grafen von Mantua, zu den mit ihnen verwandten deutschen Fürsten (1444-1519), (Diss.) Freiburg 1998.
- SIMON, Ulrich; Das Lübecker Niederstadtbuch als Quelle für die hansische Geschichte, in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.), Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (= Hansische Studien, Band XIII), Trier 2002, S. 247-272.
- SIMON-MUSCHEID, Katharina; Zunft-Trinkstuben und Bruderschaften: „Soziale Orte“ und Beziehungsnetze im spätmittelalterlichen Basel, in: Fouquet, Gerhard/ Steinbrink, Matthias/ Zeilinger, Gabriel (Hg.), Geschlechtergesellschaften, Zunft-Trinkstuben und Bruderschaften in spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Städten (=Stadt in der Geschichte, Bd. 30), Ostfildern 2003, S. 147-162.
- SPADING, Klaus; Die Hanse und Holland im Prozeß der ursprünglichen Akkumulation, in: Fritze, Konrad u.a. (Hg.), Zins-Profit-Ursprüngliche Akkumulation (= Hansische Studien V), Weimar 1981, S. 139-153.
- DERS.; Holland und die Hanse im 15. Jahrhundert. Zur Problematik des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus, Weimar 1973.
- SPIEB, Karl Heinz; Familie und Verwandtschaft im deutschen Hochadel des Spätmittelalters, 13. bis Anfang des 16. Jahrhunderts (=Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte, 111), Stuttgart 1993.
- SPRANDEL, Rolf; Die Interferenz von Gesellschaften und Genossenschaften im Hansischen Handel, in: Jörn, Nils/ Kattinger, Detlef/ Wernicke, Horst (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Band XLVIII), Köln 1999, S. 79-100.
- DERS.; Die Konkurrenzfähigkeit der Hanse im Spätmittelalter, in: HGBll. 102 (1984), S. 23-38.
- SPUFFORD, Peter; The relative scale of Medieval Hanseatic Trade, in: Hammel-Kiesow, Rolf (Hg.), Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (= Hansische Studien, Band XIII), Trier 2002, S. 153-162.
- STARK, Walter; Untersuchungen zum Profit beim hansischen Handelskapital in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, Weimar 1985.
- DERS.; Zins und Profit beim Hansischen Handelskapital, in: Fritze, Konrad u.a. (Hg.), Zins-Profit-Ursprüngliche Akkumulation (= Hansische Studien V), Weimar 1981, S. 13-27.

- STEFKE, Gerald; „Goldwährung“ und „lübisches“ Silbergeld in Lübeck um die Mitte des 14. Jahrhunderts, in: ZVLGA, Bd. 63 (1983), S. 25-81.
- STENLÅS, Niklas; Det sociala nätverkets logik eller vad händer i sociala nätverk?, in: Aransson, Peter/Fagerlund, Solveig/Samuelson, Jan (Hg.), Nätverk i historisk forskning – metafor, metod eller teori?, Växjö 1999, S. 17-27.
- STIEDA, Wilhelm (Hg.); Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns im 15. Jahrhundert/ Hildebrand Veckinghusen, Leipzig 1921.
- DERS.; Hansisch-venezianische Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert, Rostock 1894.
- DERS.; Die Lübecker Familie Pal und einer ihrer Vertreter in Reval, in ZVLGA, Bd. 5 (1888), S. 204-224.
- STONE, Lawrence; The Past and the Present, London 1981.
- STRAUBE, Manfred; Nahrungsmittelhandel im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der frühen Neuzeit, in: Wiegelmann, Günter; Mohrmann, Ruth-E., Nahrung und Tischkultur im Hanseraum (=Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland, Bd. 91), Münster u.a. 1996, S. 49-67.
- DERS.; Zum überregionalen und regionalen Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum, vornehmlich in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, (Habil. masch.), Leipzig 1981.
- TELLENBACH, Gerd; Die Bedeutung der Personenforschung für die Erkenntnis des frühen Mittelalters (= Freiburger Universitätsreden, NF, Bd. 25), Freiburg 1957.
- TEUSCHER, Simon; Bekannte – Klienten – Verwandte. Soziabilität und Politik in der Stadt Bern um 1500 (=Norm und Struktur 9), Köln/Weimar/Wien 1998
- THIERFELDER, Hildegard; Rostock-Osloer Handelsbeziehungen im 16. Jahrhundert. Die Geschäftspapiere der Kaufleute Kron in Rostock und Bene in Olso, Weimar 1958.
- THOMPSON, Grahame F.; Between Hierarchies and Markets. The Logic and Limits of Network Forms of Organization, Oxford 2003.
- TUCK, Anthony; Some Evidence for the anglo-scandinavian relations at the End of the Fourteenth century, in: Medieval Scandinavia, Vol. V. (1972), S. 75-88.

- VONRUF, Ulrich; Die politische Führungsgruppe Zürichs zur Zeit von Hans Waldmann (1450-1489). Struktur, politische Networks und die sozialen Beziehungstypen Verwandtschaft, Freundschaft und Patron-Klient-Beziehung (=Geist und Werk der Zeit. Arbeiten aus dem Historischen Seminar der Universität Zürich, Nr. 94), Bern u.a. 2002.
- WARNER, W. Lloyd/ LUNT, P.S.; The Social Life of a Modern Community, New Haven 1941.
- WEBER, Max; Wirtschaft und Gesellschaft. Grundrisse der verstehenden Soziologie, Tübingen⁵ 1980.
- WEHRMANN, Carl; Der Aufstand in Lübeck bis zur Rückkehr des alten Raths 1408-1416, in: HGBll. 3 (1878), S. 101-156.
- WEIBULL, Curt; Lübecks Schifffahrt und Handel nach den nordischen Reichen 1368 und 1398-1400. Studien nach den lübischen Pfundzollbüchern, in: ZVLGA, Bd. 47 (1967), S. 5 - 98.
- WELLMAN, Barry; Network Analysis. Some Basic Principles, in: Sociological Theory 1 (1983), S. 155-200.
- WERBNER, Prina; Taking and giving: working women and female bonds in a Pakistani immigrant neighbourhood, in: Grahame Thompson u.a. (ed), Markets, Hierarchies and Networks. The Coordination of Social Life, London 1991, p. 215-226.
- WERNICKE, Horst; Die Fahrtrichtungsgenossenschaften in den Hansestädten. Überlegungen zu ihrem Wesen und ihrer Bedeutung, in: Jörn, Nils/ Kattinger, Detlef/Wernicke, Horst (Hg.), Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, Band XLVIII), Köln 1999, S. 79-100.
- DERS.; Zur Prosopographie der Hansezeit. Über Wege zu den Trägern der Geschichte, in: Kattinger, Detlef/ Wernicke, Horst (Hg.), Akteure und Gegner der Hanse. Zur Prosopographie der Hansezeit (= Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 30/ Konrad-Fritze-Gedächtnisschrift), Weimar 1998, S. 13-24.
- DERS.; Von Rechten, Freiheiten und Privilegien – Zum Wesen und zur Dynamik in der Hanse, in: Wernicke, Horst/ Jörn, Nils (Hg.), Beiträge zur hansischen Kultur-, Verfassungs- und Schifffahrtshistorie (= Hansische Studien X), Weimar 1998, S. 283-298.
- WETKI, Maria; Studien zum Hanse-Norwegen-Problem, in: HGBll. 70. (1951), S. 34 – 83.
- WIEGELMAN, Günter/MOHRMAN, Ruth E. (Hg.); Nahrung und Tischkultur im Hanseraum, Münster/New York 1996.

- VON WINTERFELD, Luise; Hildebrand Veckinghusen. Ein hansischer Kaufmann vor 500 Jahren (= Hansische Volkshefte, Heft 18), Bremen o.J. [1929].
- WOLF, Thomas; Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse, Köln/Wien 1986.
- WUBS-MROZEVICZ, Justyna; The Bergenfahrer and the Bergenvaarders: Lübeck and Amsterdam in a Study of Rivalry c. 1440-1560, in: Graßmann, Antjekathrin (Hg.), Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer - International Workshop Lübeck 2003 (=Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck. Herausgegeben vom Archiv der Hansestadt, Reihe B, Band 41), Lübeck 2005, 206-230.
- ZAHND, Martin; Spätmittelalterliche Bürgertestamente als Quellen zur Realienkunde und Sozialgeschichte, in: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung, Bd. 96 (1988), S. 5-78.
- ZEILINGER, Gabriel; *Als wir nach schickung des allmechtigen gotes her in dise unsere reiche gekomen sein*. Herrschaft und Hof Christophs von Bayern in Skandinavien (1440-1448), in: Ders./ Höffker, Daniel (Hg.), Fremde Herrscher. Elitentransfer und politische Integration im Ostseeraum (15.-18. Jahrhundert) (=Kieler Werkstücke, Reihe G, Bd. 3), Frankfurt/Main 2006, S. 21-42.
- ZIEGLER, B.; Kaufmännischer Unterricht und Musterkontor in Brügge, in: Zeitschrift für das gesamt kaufmännische Unterrichtswesen, Bd. 6 (1903), S. 169-172 und S. 196-200.
- ZMYSLONY, Monika; Bruderschaften in Lübeck bis zur Reformation Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Band 6), Kiel 1977.

9. Register

Das Register enthält keine Personennamen. Alle Angaben zu den im Text erwähnten Personen finden sich im prosopographischen Katalog auf der beiliegenden CD.

Die Begriffe "Bergen", "Bergensfahrer", "Norwegen" und "Lübeck" sind nicht mit ins Register aufgenommen worden, da sie auf fast allen Seiten dieses Buches zu finden sind.

Aal 155

Aalborg 91, 157

Alforo 150

Ältereute (Bryggen) 71f., 82, 94, 99-102, 105, 132, 255, 268, 358

Amsterdam 100, 131-135, 254

Anker 140, 361

Anklam 85

Arhusen 113

Asche 146, 361

Außengrad 53

Avaldsnes 149

Bacalao 155

Basel 154, 362

Baumharz 145

Befrachtung 216f.

Bergen op Zoom 87

Bergens Led 149f., 153

Bier 74, 82, 84, 99, 104, 116, 132, 139, 147, 151, 361

Bjelkarøy 150

Bømlafjord 149

Bømlo 149

Boston 66, 78, 80, 83, 89, 91, 103, 115, 127f., 140, 151, 153, 157, 162, 170-179, 199, 211f., 214, 218, 239, 241, 252, 266, 271, 287, 294, 312ff., 348f., 355f., 370

Bourgneuf 181

Brabant 171

Braunschweig 107, 359

Bremen 73, 76, 93-96, 101ff., 113, 117f., 130, 154, 156, 312, 358

Brielle 248

Brügge 66, 91, 121, 131, 214, 248, 361, 367

Bruderschaften 69, 71, 220, 237, 253, 258-265, 267, 271, 311, 348, 356f., 365, 369f.

Bürgerschaft 251f., 276, 311, 348

Butter 145, 171, 361

Calais 169

Camen 106

Cavelen 111

Cleve 76

Cliquen 52, 54f., 60

Cliquentheorie 41

Cluster 52, 54f., 317, 323, 333, 339, 341, 343, 353, 363

Convivium 231

Core-group (Kerngruppe) 54, 60, 317, 322-325, 330, 332f., 336-339, 342f., 371

Cromer 252

Crussingen 110

Dänemark 68, 89, 91, 99, 119, 130, 132f., 138, 159, 163f., 173, 177

Danzig 84-92, 107ff., 113, 118f., 126, 131, 134f., 156, 164f., 173, 176, 180f., 218, 239, 248, 314

- Darlehen 74, 87, 92, 102ff., 108-111,
 117, 185, 205-216, 219, 230, 279,
 304, 307, 314f., 325, 363, 365ff.,
 Daunen 144
 Derby 128, 156
 Detmar-Chronik 67
 Deutscher Orden 85-92, 176
 Deventer 96-106, 117, 123, 252, 254,
 358
 Diade 52, 199, 353
 Dichte von Netzwerken 325f., 329,
 333, 336, 342, 371
 Dorsch 141
 Dorsten 97
 Dortmund 109, 359
 Dortrecht 108
 Dülmen 227f.
 Egozentrisches Netzwerk 317
 Einbeck 197
 Eisen 140, 146, 361
 Elbing 87, 180
 Elburg 98
 England 65, 69f., 73, 77, 83, 86, 91f.,
 94, 98, 104, 116, 120, 125-130f.,
 135f., 138ff., 145ff., 150-153, 155ff.,
 160, 164f., 169, 172-179f., 214, 252,
 266, 271, 287f., 312ff., 347, 355ff.,
 360ff., 367, 370
 Erfurt 109
 Fahrtrichtungskompanien 253-258
 Falken 146, 162, 171, 361
 Falsterbo 79
 Färbermoos 145
 Färöer 119f., 143
 Federn 144
 Fehmarn 103
 Feldtheorie 41
 Felle
 Bär 144
 Biber 145
 Eichhorn 145
 Elch 145
 Fuchs 145
 Hase 145
 Hermelin 145
 Hirsch 144
 Luchs 145
 Marder 145
 Otter 145
 Schaf 169
 Seehund 144
 Vielfraß 145
 Wolf 145
 Fisch 91f.
 Flachs 140
 Fladøy 149
 Flamen 125, 130, 138, 140, 146, 171,
 313
 Flandern 65, 86f., 104, 126, 145,
 156f., 160, 165, 171f., 180f., 373
 Fleisch 116
 Forelle 155
 Frankfurt/Main 111, 142, 154, 315,
 362
 Frankreich 155, 362
 Geschlechtergesellschaften 264-267,
 271, 311, 356f., 369
 Gesellschaftshandel 179, 185-201,
 203f., 219f., 228f., 231, 250, 323,
 325, 337, 341, 348, 363ff., 368
 Gestalttheorie 40f.
 Getreide 74, 98f., 101, 104, 125ff.,
 135, 139, 147, 162, 177, 179, 360
 gerichteter Graph 53
 gewichteter Graph 53
 Gotland 138, 180
 Göttingen 108, 111, 197
 Grad der Verbindung 53

- Graphtheorie 42
 Greifswald 80f., 84f., 113, 118, 253, 358
 Greveraden-Kompanie 264-267, 370
 Grönland 138
 Großer Belt 148, 169
 Gruppenidentität 32
 Halberstadt 69
 Halland 315
 Hamburg 73, 91, 93-96, 102, 112f., 119f., 122, 130, 154, 156f., 172, 234, 253, 358
 Hamm 107, 109, 227, 359
 Handelsverwalter 114f., 256
 Handwerker (in Bergen) 124
 Hanf 116, 140
 Hannover 109f.
 Hardewijk 98
 Harmensund 84
 Haselnüsse 145
 Häute 171
 Rind 145
 Schaf 145
 Ziege 145
 Hecht 155
 Heilbutt 144
 Helsingør 163
 Herford 140
 Hering 140, 155, 163, 171, 180, 347, 361
 Herzogenbosch 314
 Hildesheim, Stadt 110f., 359
 Hildesheim, Stift 76, 106, 228
 Hithland 143
 Hl.Leichnams-Bruderschaft (Lübeck) 70, 258, 261ff., 369
 Holland 73, 91, 99, 102-105, 116, 129-136, 138, 146, 150, 153f., 156, 173, 219, 287, 312, 314, 347, 361, 365
 Holz 116, 130, 171, 361
 Masten 146
 Sparren 146
 Hopfen 139
 Hordaland 149
 Hosen 315
 Hovetstol 186
 Hufterøy 150
 Hull 127f., 151, 172, 175, 313
 Hundvågøy 150
 Husbonde 115
 Ildhus 274, 280
 Immobilienmarkt 273-310, 348f., 370
 Innengrad 53
 Island 73, 96, 119f., 127, 129, 133, 135, 138, 143, 145, 154, 175, 197, 361
 Italien 154f., 171f., 362
 Ivarsøy 150
 Jæren 149f.
 Kabeljau 141, 362
 Kalbfelle 92
 Kalmar 214
 Kammin 76
 Kampen 96-105, 123, 130, 132, 252, 358
 Kannen 140
 Kapital 44
 Kap Lindesnes 148f.
 Kap Skagen 148, 176ff.
 Kap Skudenes 149f., 153
 Karmsund 99, 128, 149
 Karmøy 149
 Kassel 315
 Kattégatt 169
 Kaufleute-Kompanie 264-267
 K-core 342f., 372

- Kerngruppe siehe Core-group
 Kessel 140, 315
 Ketten-Theorie 42, 45
 Klippfisch (Norwegen) 143
 Klippfisch (Preußen) 88
 Knochenhaueraufstand 67, 71, 357
 Knotenpunkt (Kapazität) 46f.
 Koesfeld 108-112, 227f., 359
 Kolberg 85, 118
 Köln 153f.
 Kölner Konföderation 131
 Kollektivbiographie 31-34, 350f.
 Kommission auf Gewinn und
 Verlust 185f.
 Königsberg 86ff.
 Kopenhagen 315
 Kork 146
 Koste 260, 262f.
 Kritische Punkte 316, 339, 344
 Kulm 89
 Kümmel 146
 Künstliche Verwandtschaft 224-227
 Kupfer 146, 361
 Kvitøy 150
 Lachs 144, 155
 Lachsforelle 108, 144
 Laken 128, 242, 315
 Langesund 84
 La Rochelle 155
 Leder 169
 Leiden 314
 Leinen 112, 125, 146
 Leinwand 91, 112, 116, 139, 157,
 242, 313
 Leipzig 154, 315
 Leng 141
 Lerøy 150
 Lincoln 173f., 355f.
 Lindesnes 84
 Linköping 314
 Lippe 111
 Lippstadt 106
 Listerlen 84
 Livland 93, 113, 166, 180f.
 Lofoten 119, 141, 148, 152, 347
 London 102, 126, 128f., 170-179,
 287, 355
 Lumb 140
 Lüneburg 69, 71, 110, 357
 (King's) Lynn 91, 127f., 156f., 172,
 175, 312
 Lyngholmen 149
 Lysefjord 150
 Lysekil 84
 Magdeburg 102, 140, 154
 Mainz 142, 154
 Makler 45f., 317, 353
 Makro-Meso-Mikro-Analyse 316-
 346, 371f.
 Malz 74, 82, 86, 91, 95, 99, 104,
 116f., 126ff., 132, 135, 137, 139, 151,
 157, 159, 313, 361
 Manchester-school 42
 Marienburg 86, 89f., 92
 Marseille 155
 Marstrand 74, 134, 136, 149
 Masschopie 185f.
 Matrizen 29f., 55, 60, 193, 349, 353
 Mecklenburg 76, 106
 Mehl 74, 82, 84, 86f., 91, 95, 99, 104,
 116f., 128, 132, 135, 137, 139, 151,
 157, 159, 313, 361
 Memoria 231, 260
 Middelburg 128, 156f., 162, 314
 Minden 107, 359
 Moldesund 84
 Mosterhamn 149
 Mühlhausen 140

- Muiden 100
 Münster, Stadt 76, 107, 111f., 203, 227
 Münster, Stift 110
 Netzwerkdicke 53
 Neuer Rat (Lübeck) 271
 Newcastle 91, 172
 Nodes 326, 330, 333, 336, 342ff., 353, 379f.
 Norderfahrer 78, 92, 102, 114, 117, 134, 137, 147, 152, 162, 347
 Northeim 197
 Notow 149
 Nowgorod 65f., 121, 214, 367, 373
 Nowgorodfahrer 257
 Nürnberg 111, 154, 315, 362
 Oberdeutschland 143, 154
 Obernkirchen 107
 Ochsenhäute 92
 Odetze (bei Zelle) 110
 Odense 314
 Oldesloe 157, 180, 217
 Öresund 89, 169
 Orkney-Inseln 119f.
 Oslo 79, 82ff., 253
 Osnabrück 227
 Österreich 362
 Pech 140, 146, 157, 313
 Pelze 112, 146, 162, 242
 Perna 159
 Personengeschichte 31-39, 350f.
 Pfeffer 91
 Pferde 146, 361
 Pfundzollbücher 60, 151, 163-169, 180, 182, 217, 354
 Pfundzolllisten 13, 25, 36, 73, 157-160, 165f., 168, 181, 217, 349
 Portugal 155, 362
 Positionsansatz 50f.
 Preußen 89f., 92, 113, 122, 130f., 166, 172, 180f., 362
 Prinzipale 114f.
 Prosopographie 31-34, 350f., 372f.
 Rat der Stadt Lübeck 69ff., 101, 103, 252, 255ff., 259, 264, 266-272, 311, 347, 356f., 369f., 373
 Ravenser 151
 Reksteren 150
 Reputationsansatz 51
 Reval 93, 142, 159, 164
 Rheinland 125, 362
 Riga 81, 93, 159, 164, 214
 Rigafahrer 80f.
 Robbenspeck 144, 146
 Robbentran 144
 Rochen 144
 Rogaland 149
 Roggen 139
 Roskilde 86
 Rostock 73ff., 79-85, 100, 104, 109, 118, 122, 136, 140, 146, 164, 166, 253, 311, 358f.
 Sachsen 362
 Safran 91
 Salz 107, 140, 156
 Sampling 51
 Schaffer 260, 262
 Schonen 180f., 214, 248, 347, 367, 373
 Schonenfahrer 67f., 79ff., 84, 257
 Schötstue 274
 Schottland 89, 116, 129-131, 135f., 138, 146, 172, 312, 347
 Schuhe 140, 242, 361
 Schütting 67, 254f., 257ff., 357
 Schwägerschaft 223f.
 Schweden 133, 138, 180f., 203
 Schwefel 145, 171

- Schwerter 140, 361
 Seehundfelle 144
 Seelachs 141
 Seeland 132
 Seile 361
 Sekretär des Kontors 255, 358
 Selbjørnsøy 149f.
 Selschop 187
 Sendeve 187
 Shetland-Inseln 119, 143
 Silber 140, 157, 241, 313
 Skagerrak 148
 Skanör 79
 Soest 97
 Soziometrie 42
 Soziometrischer Stern 41, 317, 325, 333, 336, 341f.
 Spanien 135, 172
 Speck 102, 140
 Sporden 144
 Stade 102
 Stahl 171
 Stamford 173f., 355f.
 Stangnæs 150
 St. Antonius-Bruderschaft (Lübeck) 70, 258, 261ff., 369
 Star 53, 247, 317, 326, 330, 333, 344, 353, 363f., 371
 Stavanger 149
 Staven 275f., 279
 Stavoren 96f.
 Stendal 140, 315
 Stettin 85, 154
 St. Georg 84
 Stiern Oe 148
 St. Leonhards-Bruderschaft (Lübeck) 70, 258, 261ff., 369
 St. Marien (Bergen) 275
 St. Marien (Lübeck) 67, 71, 297, 357
 St. Martin (Bergen) 275
 St. Olaf 81, 96f., 254
 Stockfisch 73, 80, 83-88, 94-97, 102, 104, 106, 108, 110-116, 119f., 125ff., 129, 137f., 141-143, 146f., 151-155, 157, 159, 162, 170, 173f., 177-180, 197, 212, 214, 315, 347f., 355, 360f.
 bergervisch 83, 91, 100, 102, 111
 gemeiner langen 141
 gemeiner lobben 141
 halfwassen 141
 koningslangen 141
 koningeslobben 141
 kropeling 141
 lotvisch 92, 141
 rackvisch 141
 raff 108
 rekeling 108
 rotscher 93, 100, 108f., 142f.
 Rundfisch 141
 titling 141
 vlacfish 143
 Stockfischmühlen 143
 Stockholm 168, 214, 314f.
 Stokksund 149
 Stör 127
 St. Petri (Lübeck) 300
 Stralsund 75, 79-85, 97, 118, 140, 157, 234, 236f., 240, 253, 311, 313, 358f.
 Straßburg 142, 154, 362
 St. Rochus- Bruderschaft (Lübeck) 261
 Strukturelle Löcher 55
 Süderseeische Städte 73, 96-106, 113, 118, 122, 124, 132, 140, 150, 153, 358ff.
 Sunnmøre 152
 Talg 145

- Teer 140, 146, 157, 313
Tae 140
Testamente 65f., 76ff., 80, 108, 220,
227, 231, 232-251, 267, 276, 278f.,
282, 311, 333, 341f., 348f., 351, 359,
369
Texel 99
Thorn 89f.
Tran 102, 144, 147, 314, 361
Transaktionskosten 360, 362
Triade 41, 52, 353, 363f.
Trondheim 126, 136, 361
Tönsberg 79, 82
Töpfe 140, 361
Tuch 91, 98, 104, 127, 135, 139, 151,
156f., 169, 171-174, 214, 241, 348,
355, 361
Utrecht 100, 173, 266, 314
Vadmal 145
Verpfändung 283
Vesterälen 119, 141, 148, 152, 347
Visby 81
Vitalienbrüder 84, 89, 91, 94
Vorgelt 186
Wachs 111, 125, 140, 171
Waffen 128, 241
Walfleisch 171
Walspeck 144
Walsrode 110
Walroßzähne 144
Warben/Mark 109, 359
Wedderlegginge 114, 185f.
Wein 125, 170, 240
Weißes Meer 361
Westfalen 76, 106, 112, 154
Westfriesland 132
Wien 242
Windau 159
Winterberg 107
Wismar 73ff., 79-85, 118, 122f., 126,
132, 134, 136, 140, 156f., 166, 253,
311, 313, 358f.
Wittenberg 154
Wolle 86, 127, 145, 156, 169, 171f.,
361
Wollgarn 145
Wolltuch 145
Wolmer 142
Wordingborg 169
Wrake 142
Yarmouth 171f.
Zentralität 53
Zeugenschaft 251f., 311
Zirkelgesellschaft 70f., 264-267,
356f., 369f.
Zutphen 97f.
Zwolle 96, 102f., 105, 123, 252, 358