

Inhaltsverzeichnis

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

TEIL 1: TEXT

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

I. Hamburgs lokale und regionale Schiffe

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

II. Hamburger Seeschiffe im europäischen Kontext

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

III. Mittelalterliches europäisches Schiffswesen

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

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

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

IV. Schiffe, Hanse und deutsche Forschungsbilder

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

V. Osteroberung, Lübeck und Hanse

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

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

VI. „Hansische Schifffahrt“ und „hansischer Geist“

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

TEIL 2: ANHÄNGE UND REGISTER

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

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

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

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



REINHARD PAULSEN

SCHIFFFAHRT, HANSE UND EUROPA IM MITTELALTER

SCHIFFE AM BEISPIEL HAMBURGS,
EUROPÄISCHE ENTWICKLUNGSLINIEN UND
DIE FORSCHUNG IN DEUTSCHLAND

(QUELLEN UND DARSTELLUNGEN ZUR HANSISCHEN GESCHICHTE, BAND 73)

2016. 1079 S. 138 S/W-ABB. GB. 170 X 240 MM.

€ 135,00 [D] | € 139,00 [A]

ISBN 978-3-412-50328-4

Ausgehend von den Schiffen der spätmittelalterlichen Seestadt Hamburg erklärt diese Abhandlung mittelalterliches Schiffswesen neu. Sie erarbeitet die keltischen Wurzeln der west- und nordosteuropäischen Transportschifffahrt und deckt Legenden über die Friesen, Schiffstypen und die Hanse auf. Das Buch hinterfragt deshalb die Forschungstraditionen der eigenen, solche Legenden zu verantwortenden Fachdisziplin. Es zeigt sich, dass die maßgeblichen Vertreter der deutschen Schiffs- und Hanseforschung apologetisch den jeweiligen staatlichen Systemen in Deutschland zugearbeitet haben. Der Autor warnt vor einer Deutung der Hanse als Wirtschaftsimperium und europäische Supermacht, die den Kontinent geprägt habe.

Reinhard Paulsen, geb. 1947, ist promovierter Historiker und lebt in Hamburg.

WEITERE INFORMATIONEN UND DOWNLOADS FINDEN SIE UNTER WWW.BOEHLAU-VERLAG.COM.