

Hansische Geschichtsblätter



**Herausgegeben vom
Hansischen
Geschichtsverein**

125. Jahrgang 2007

**Porta Alba
Verlag**



HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER

HERAUSGEGEBEN
VOM
HANSISCHEN GESCHICHTSVEREIN

125. JAHRGANG



2007

Porta Alba Verlag
Trier

REDAKTION

Aufsatzteil: Dr. Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck

Umschau: Dr. Volker Henn, Trier

Für besondere Zuwendungen und erhöhte Jahresbeiträge, ohne die dieser Band nicht hätte erscheinen können, hat der Hansische Geschichtsverein folgenden Stiftungen, Verbänden und Städten zu danken:

POSSEHL-STIFTUNG ZU LÜBECK
FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
FREIE HANSESTADT BREMEN
HANSESTADT LÜBECK



Landschaftsverband
Westfalen-Lippe

DR. MARGARETE SCHINDLER

Umschlagabbildung nach: Hanseraum und Sächsischer Städtebund im Spätmittelalter, in: Hanse, Städte, Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser, Bd. 1, hg. v. Matthias Puhle, Magdeburg 1996, S. 3.

Zuschriften, die den Aufsatzteil betreffen, sind zu richten an Herrn Dr. Rolf HAMMEL-KIESOW, Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck (rolf.hammel-kiesow@luebeck.de); Besprechungsexemplare und sonstige Zuschriften wegen der Hansischen Umschau an Herrn Dr. Volker HENN, Auf dem Pfahl 5, 54306 Kordel (v.henn@gmx.de).

<http://www.hansischergeschichtsverein.de>

Beiträge werden als Manuskript und auf Diskette erbeten. Die Verfasser erhalten von Aufsätzen und Miscellen 20, von Beiträgen zur Hansischen Umschau zwei Sonderdrucke unentgeltlich.

Die Lieferung der Hansischen Geschichtsblätter erfolgt auf Gefahr der Empfänger. Kostenlose Nachlieferung in Verlust geratener Sendungen erfolgt nicht.

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

Eintritt in den Hansischen Geschichtsverein ist jederzeit möglich. Der Jahresbeitrag beläuft sich z. Zt. auf € 30 (für in der Ausbildung Begriffene auf € 15). Er berechtigt zum kostenlosen Bezug der Hansischen Geschichtsblätter. – Weitere Informationen gibt die Geschäftsstelle im Archiv der Hansestadt Lübeck, Mühlendamm 1–3, 23552 Lübeck.

ISSN 0073–0327
ISBN 978–3–933701–28–2

Inhalt

A. H. de Oliveira Marques von Thomas Denk	V
Aufsätze	
Rolf Hammel-Kiesow Europäische Union, Globalisierung und Hanse. Überlegungen zur aktuellen Vereinnahmung eines historischen Phänomens	1
Marek Słoń Altstadt, Neustadt, Schadegard. Zu den drei Stadtgründungen in Stralsund	45
Joachim Deeters <i>Dominus Tyrus de Walde Wippervordiensis</i> – ein großer Kaufmann und eine „kleine Stadt in der Hanse“	63
Gregor Rohmann Der Kaperfahrer Johann Stortebeker aus Danzig. Beobachtungen zur Geschichte der „Vitalienbrüder“	77
Norbert Angermann Deutsche Handelsverbindungen mit Moskau im 15. und 16. Jahrhundert	121
Rolf-Harald Wippich Risiken des Fernostgeschäfts: Piratenüberfälle auf norddeutsche Handelsschiffe im Chinesischen Meer (1840–1870)	143
Miscellen	
Raoul Zühlke Der Verkehr und seine Wege im nordwestlichen Ostseeraum 10. bis 14. Jahrhundert – Alles über See?	169
Sven Rabeler Zur Sozialgeschichte der Armenfürsorge in den Städten des südlichen Ostseeraums (13.–16. Jahrhundert)	187

IV

Paweł A. Jeziorski Scharfrichter in preußischen und livländischen Städten um die Wende des Mittelalters und der frühen Neuzeit. Bemerkungen zum Projekt „Infamie (Ehrlosigkeit) in preußischen, livländi- schen und nordwestrussischen Städten in Mittelalter und in der frühen Neuzeit“	199
Anna Ziemlewska Riga im polnisch-litauischen Staat (1581–1621)	213
Hansische Umschau	
In Verbindung mit Norbert Angermann, Karsten Brüggemann, Detlev Ellmers, Antjekathrin Graßmann, Rudolf Holbach, Car- sten Jahnke, Ortwin Pelc, Arnd Reitemeier, Louis Sicking und Hugo Weczerka bearbeitet von Volker Henn	223
Allgemeines	223
Schiffahrt und Schiffbau	251
Vorhansische Zeit	270
Zur Geschichte der niederdeutschen Landschaften und der benachbarten Regionen	275
Westeuropa	310
Skandinavien	317
Osteuropa	324
Autorenverzeichnis	344
Mitarbeiterverzeichnis	346
Hansischer Geschichtsverein	
Jahresbericht 2006	347
Liste der Vorstandsmitglieder	351
Für die Hanseforschung wichtige Zeitschriften	353



A. H. DE OLIVEIRA MARQUES
(1933 – 2007)

Bis zuletzt arbeitete A. H. de Oliveira Marques an einer umfangreichen Geschichte Lissabons im Mittelalter, ein Thema, welches ihn Zeit seines Lebens immer wieder beschäftigt hatte. Zu einer Veröffentlichung dieses Werkes wird es nicht mehr kommen. António Henrique Rodrigo de Oliveira Marques ist am 23. Januar 2007 in Lissabon im Alter von 73 Jahren einem Herzversagen erlegen.

Er war unbestritten eine der markantesten Persönlichkeiten der portugiesischen Geschichtswissenschaft des 20. Jahrhunderts und so reißt sein Tod eine tiefe Lücke in Portugals akademisches Leben.

Dem deutschen Historikerkreis wurde A. H. de Oliveira Marques vor allem durch seine Dissertation über die Geschichte der Beziehungen zwischen Hanse und Portugal im Spätmittelalter (*Hansa e Portugal na Idade Média*, 1959) bekannt. Diese Abhandlung war durch die freundschaftliche Verbindung der portugiesischen Wirtschaftshistorikerin Virgínia Rau zu Hermann Kellenbenz gefördert worden, der damals eine Professur für Wirtschaftsgeschichte in Würzburg inne hatte und Oliveira Marques dort seit 1955 betreute. Kellenbenz mag den jungen Historiker auf jene positivistische, an den Annales ausgerichtete Bahn gelenkt haben, welcher jener sein Leben lang treu bleiben sollte. Eine Vorliebe für intensive Quellenarbeit, für eine gewisse „materielle Akribie“ in der Interpretation historischer Fakten, setzte sich seit Beginn seiner akademischen Laufbahn fort.

Nach der Rückkehr aus Deutschland 1957 war A. H. de Oliveira Marques zunächst als wissenschaftlicher Assistent an der Universidade de Lisboa tätig, an der er bald darauf eine Professur bekam. Im Jahr 1962, zur Zeit des ersten Studentenaufstands gegen das totalitäre Regime Salazars, stellte er sich hinter die studentischen Interessen, was zwangsläufig seine „Entfernung“ aus der damaligen universitären Landschaft Portugals zur Folge hatte.

1965 emigrierte er in die USA, unterrichtete dort an den Universitäten in Florida, Columbia, Minnesota und Chicago. Zu jener Zeit entstand auch sein bahnbrechendes Werk „Historia de Portugal“, mittlerweile in gekürzter Form in 30 Sprachen übersetzt (*Geschichte Portugals und des portugiesischen Weltreiches*, 2001), das sicherlich noch Generationen von Historikern als Richtlinie für das Verständnis der portugiesischen Geschichte und ihren weltweiten Verzweigungen dienen wird.

Zurückgekehrt im Laufe der „Nelkenrevolution“, übernahm er von 1974 bis 1976 die Leitung der portugiesischen Nationalbibliothek und war 1977 Gründungsrektor der Universidade Nova de Lisboa, an der er bis zu seinem altersbedingten Ausscheiden (2003) einen Lehrstuhl bekleidete.

Aus den etwa 60 Buchveröffentlichungen und den über tausend publizierten Artikeln heraus erscheint eine thematische Charakterisierung schwerlich möglich. Durch seine zahlreichen Veröffentlichungen zur mittelalterlichen Geschichte mag er vielen als Mediävist erscheinen, eine Kategorisierung, gegen die er sich selbst immer gewehrt hatte. Denn an Vielseitigkeit innerhalb der gegebenen historiographischen Gebiete war A. H. de Oliveira Marques kaum zu übertreffen. Beginnend bei der Stadt-, Alltags-, Agrar- und Wirtschaftsgeschichte über die Geschichte der portugiesischen Expansion in der Frühen Neuzeit, der Dokumentation des Parlamentarismus im 19. Jahrhundert und der ersten portugiesischen Republik bis hin zur Geschichte der Freimaurerei in Portugal reichte sein wissenschaftliches Spektrum, um nur einige wenige Schwerpunkte zu nennen, ganz abgesehen von seinen Bemühungen um die Hilfswissenschaften Paläographie und Numismatik. Nicht zuletzt veröffentlichte er über die Jahrzehnte hinweg Beiträge zur Geschichte der luso-deutschen Beziehungen, einem Gebiet, welches in der Geschichtsschreibung beider Länder immer noch ein Schattendasein führt.

In manchen der genannten Felder betrat er in Portugal wissenschaftliches Neuland, eine Pionierarbeit, die, gepaart mit seinem positivistischen Ansatz, nicht selten zu heftigen Forschungskontroversen führte.

Seit den späten 1980er Jahren hatte sich Oliveira Marques zunehmend aus dem universitären Geschehen zurückgezogen, um sich mehr seiner Tätigkeit als Herausgeber zu widmen. So entstanden unter seiner Feder-

führung die *Nova História de Portugal* (13 Bände, 1987–2004) und die *Nova História da Expansão Portuguesa* (elf Bände, 1986–2006), die sich durch ihre Aktualität in Fragen des Forschungsstands und ihre thematische Fülle bereits längst zu unverzichtbaren Nachschlagewerken entwickelt haben.

Wissenschaftliche Qualität und thematische Vielfalt sind oft nicht leicht zu vereinbaren. A. H. de Oliveira Marques beherrschte dies meisterhaft.

Thomas Denk, Lissabon

EUROPÄISCHE UNION, GLOBALISIERUNG und HANSE

ÜBERLEGUNGEN ZUR AKTUELLEN VEREINNAHMUNG EINES HISTORISCHEN PHÄNOMENS

von Rolf Hammel-Kiesow

I. Einleitung

Die Hanse hat zu Beginn des 21. Jahrhunderts ganz offensichtlich Konjunktur. Nachdem sie in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts fast nur noch für Fachleute, die sich professionell mit der Vergangenheit befassten, und für Einwohner vor allem kleinerer Hansestädte interessant zu sein schien, findet sie in den Medien und in der Öffentlichkeit nun wieder zunehmend Beachtung. Auslöser des wiedererwachten Interesses war in erster Linie die Intensivierung der Kontakte der Ostseeanrainerstaaten untereinander und mit den Staaten des übrigen Europa seit Anfang der 1990er Jahre. Sie wurde und wird häufig mit dem Namen der Hanse in Verbindung gebracht.

Der Ostseeraum ist wegen der großen Zahl internationaler Organisationen, die dort nach der Auflösung und Umwandlung der drei politischen Blöcke und ihrer Wirtschaftsorganisationen¹ tätig sind, eine oft zitierte Modellregion: Anfang der 1990er Jahre wurde diese Modellregion als „Neue Hanse“ ausgerufen, als Laboratorium Europas bezeichnet, zum Nukleus Europas erklärt.² Gleichzeitig begann eine Folge weiterer positi-

¹ Der EFTA (European Free Trade Association) der blockfreien Staaten, der EWG (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft) als Wirtschaftsverband der europäischen NATO-Staaten und des COMECON (Council for Mutual Economic Assistance), des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe der Warschauer Pakt-Staaten.

² Die Internet-Suche nach den Stichworten „Ostseeraum/Wirtschaft/Entwicklung“ ergibt Tausende von Adressen, u. a. das „Baltic Sea Portal – Your Gateway to the Baltic Sea Region“. Über dieses Portal gelangt man zu 13 internationalen und auf den Ostseeraum bezogenen Organisationen, beginnend mit dem „Council of the Baltic Sea States“, über das „Baltic Development Center“ bis zur „Union of the Baltic Cities“, eine kontinuierlich wachsende Organisation mit derzeit 100 Mitgliedsstädten in allen zehn Ostseeanrainerstaaten. – Es gibt allerdings auch eine 1991 gegründete ‚Neue Hanse Interregio‘ im Westen, in der Niedersachsen, die Freie Hansestadt Bremen und die niederländischen Provinzen Drenthe, Friesland, Groningen und Overijssel „interregional-grenzüberschreitend“ zusammenarbeiten.

ver Konnotationen des Begriffs Hanse: Die Städte Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin nahmen nach 1989 die Bezeichnung „Hansestadt“ in ihren offiziellen Stadtnamen auf, die erstgenannten vier erhielten zudem das „H“ für Hansestadt im Autokennzeichen. Auch gegenwärtig gibt es gleichgerichtete Versuche anderer ehemaliger Hansestädte, z. B. der sieben Städte der Altmark³ und der ehemals brandenburgischen Stadt Havelberg das Epitheton ‚Hansestadt‘ als Teil des offiziellen Stadtnamens verwenden zu dürfen, erfolgreich im Fall Lüneburg, das seit September 2007 den Namen „Hansestadt Lüneburg“ trägt. Viele Städte im nordöstlichen Europa, aber nicht nur dort, traten seit Beginn der 1990er Jahre dem 1980 gegründeten „Städtebund Die Hanse“ („Hanse der Neuzeit“) bei, der mit derzeit 163 Mitgliedsstädten aus 15 europäischen Ländern weltweit größten freiwilligen Städtegemeinschaft.⁴ Seit 1992 finden die jährlichen Hansetage dieses Städtebundes auch in Städten außerhalb Deutschlands, der Niederlande und Schwedens statt: 1992 Tallinn, 1996 Bergen, 1997 Gdańsk, 2001 Riga, 2004 Turku und 2005 Tartu.

Im Wortsinne greifbar wurde und wird das neue Interesse an der Hanse mit der Herausgabe einer 10-€-Sondermünze „650 Jahre Städtehanse“ im Jahr 2006 durch die Bundesrepublik Deutschland zur Würdigung des ersten allgemeinen Hansetags von 1356⁵ und der aus demselben Grund veröffentlichten, reich mit Illustrationen und Faksimiles von Quellen ausgestatteten Loseblattsammlung der Deutschen Post zum Thema ‚Die Hanse – Mythos des Spätmittelalters‘.⁶ Wirtschaftskreise besinnen sich auf die Kraft positiver Tradition, den „Spirit“ der Hanse, und verweisen auf Innovationsgeist, Weltoffenheit und Zukunftsorientierung in freier Selbständigkeit, die gleichermaßen die Hansekaufleute und die jungen Entrepreneurs von heute auszeichneten. So sei z. B. Lübeck „auf dem besten Wege, die zeitlosen Maßstäbe seiner Geschichte zu revitalisieren und zum Motor zukünftiger Erfolge zu machen“.⁷ Auf Initiative der Hamburger

³ Salzwedel, Gardelegen, Tangermünde, Osterburg, Seehausen, Werben und Stendal.

⁴ <http://www.hanse.org/de>. – Jürgen BOHMBACH, Die neue Hanse – Mythos und Realität, in: Antjekathrin GRASSMANN (Hg.), Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert (Hansische Studien XII), Trier 2001, S. 89–100; Thomas HILL, Vom öffentlichen Gebrauch der Hansengeschichte und Hanseforschung im 19. und 20. Jahrhundert, in: ebd., S. 67–88.

⁵ 10-€-Sondermünze „650 Jahre Städtehanse“. Auszug aus dem Protokoll des Münzwettbewerbs, in: Numismatisches Nachrichtenblatt Heft 1, 2006, S. 16f.

⁶ Deutsche Post, Philatelie, im Rahmen der Dokumentationen großer Jubiläen und besonderer Ausgabeanlässe. Die Loseblattsammlung umfasst sechs Lieferungen, die u. a. je vier Faksimiledrucke, meist archivalischer Quellen, enthalten. Die Auflage ist auf 10.000 Exemplare limitiert. Bei Manuskriptabschluss waren vier der sechs Lieferungen erschienen.

⁷ Björn ENGHOLM (Hg.), Zukunft Hanse – Wertorientierungen einer Stadt im Aufbruch.

Handelskammer bildete sich 2005 die ‚Gemeinschaft der Hansekaufleute des Stalhofs‘ und veranstaltet ihre jährliche Zusammenkunft als „Hamburger Morgensprache“ unter dem Motto „Freiheit des Geistes, der Chancen und des Handels“. Sie soll an die Frühzeit der Hamburger Kaufmannschaft erinnern – „an die Gründung der Hanse und ihres berühmtesten Kontors in London. Diese Wiederbelebung alter hanseatischer Traditionen [leiste] einen wichtigen Beitrag zum weltweiten Marketing“ Hamburgs. Die Mitglieder des Kontorvorstandes (Zwölferrats) sind bei den ‚Morgensprachen‘ in rote Roben und schwarze Barette gewandet, die Zeremonie folgt anscheinend akribisch dem Statutenbuch von 1457⁸ – aber eben mit dem Unterschied, daß solche „Morgensprachen“ zwar am Londoner Stalhof, jedoch nie in Hamburg stattfanden.⁹ In einer Firmenzeitschrift läuft derzeit eine mehrteilige Serie über die Hanse.¹⁰ Das leitet über zu den Medien, die auch nicht abseits stehen: Bereits 1994 titulierte das „National Geographic“-Magazin „The Hanseatic League. Europe’s first Common Market“,¹¹ während die Hanse im vierten Teil der Spiegelserie „Woher kommt Europa?“ 2002 unter dem Titel „Grenzenlose Gewinne“ als „die EU des Mittelalters“ bezeichnet wurde.¹² Das Motto des „12. Medientreff[s] unter Segel“ vom 2. bis 9. Juni 2007 lautete: „Die Hanse – ein Vorläufer der Europäischen Union“. Die Organisatoren argumentierten, „dass eine friedliche Koexistenz der Staaten durch eine starke wirtschaftliche Klammer im Jahre 1161 begründet“ worden sei, als „ein Vertrag zwischen Heinrich dem Löwen und den Herrschern über die schwedische Küste den deutschen Kaufleuten einen Zutritt zum gotländischen

Lübecker Exzellenz-Geschichten aus Technologie, Logistik, Wissenschaft und Kultur, Lübeck 2006; die Zitate auf S. 9.

⁸ Jörn ARFS, Hamburger Morgensprache. Tradition trifft Moderne, in: *hamburger wirtschaft* 60, 2005, Heft 7, S. 56–58. Zitate aus der Internetseite der ‚Hamburger Morgensprache‘: http://quickplace.ihk.de/QuickPlace/hh_morgensprache/Main.nsf-52k (22.08.2007). Die Veranstaltungen haben ein zwiespältiges Echo in der Presse; s. z. B. *Die Welt* vom 6.6.2005, *Hamburger Abendblatt* vom 8.6.2005, S. 12; Hinz & Kunzt, Nr. 149, Juli 2005, S. 46; *Die Welt* vom 19.6.2006, S. 33 und 39; s. auch *hamburger wirtschaft* 62, 2007, Heft 7, S. 48–49.

⁹ ... und die Versammlung nicht nur Hamburger, sondern alle hansischen Kaufleute betraf, die sich im Stalhof aufhielten; außerdem sind die Statuten aus dem Jahr 1437: Sie sind am besten zugänglich veröffentlicht in Rolf SPRANDEL (Hg.), *Quellen zur Hanse-Geschichte (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters; Bd. 36)*, Darmstadt 1982, S. 350ff.; s. dazu Nils JÖRN, »With money and bloode«. Der Londoner Stalhof im Spannungsfeld der englisch-hansischen Beziehungen im 15. und 16. Jahrhundert (QDhG, N.F., Bd. 50), Köln u. a. 2000, S. 304–311.

¹⁰ Zeitdruck. Für Kunden und Freunde der Druckerei Hahn GmbH, ab Heft 2, 2007.

¹¹ *National Geographic*, Vol. 186, no. 4, S. 56–79, von Edward VON DER PORTEN.

¹² Wolfram BICKERICH, *Grenzenlose Gewinne*, in: *Der Spiegel* Nr. 5 vom 28.01.2002, S. 138–148, hier S. 142.

Handelshof im russischen Novgorod“ eröffnet habe.¹³ In Lübeck wird eine „Konzeptstudie und eine Vorplanung“ für ein europäisches Hansemuseum mit Hilfe von Stiftungsmitteln erarbeitet,¹⁴ Lüneburg will das Thema Hanse bei der Neuordnung der Museumslandschaft nutzen und schließlich zeigt der vorgesehene Ausbau des Hansaparks bei Sierksdorf um einen 40.000 m² großen Bereich „Hanse“ mit Holstentor, Kaufmannspeicher und Kontoren im Maßstab 1:1,5¹⁵ die hohe Akzeptanz des Themas auch auf der Ebene der Freizeitgestaltung im Vergnügungspark.¹⁶

Worin besteht diese Akzeptanz? Es sind nach wie vor – seit ca. 150 Jahren – die positiv konnotierten Eigenschaften, die der Hanse bzw. den hansischen Kaufleuten zugeschrieben werden: Verlässlichkeit, Vertrauenswürdigkeit und kaufmännische Ehrlichkeit, heutzutage aber ergänzt durch Innovationsgeist und Weltoffenheit, respektive weltoffenes Bürgertum und tatkräftigen Bürgersinn.¹⁷ In den städtischen Verwaltungen besinnt man sich auf dieser Grundlage aus Marketinggründen auf die hansische Vergangenheit, denn mit dem Titel „Hansestadt“ lässt sich eine Kommune im Kampf um Anteile am Tourismusmarkt besser „positionieren“. Die Hanse hat in (Teilen) der Öffentlichkeit folglich eine Prestigefunktion. Wenn diese Prestigefunktion inhaltlich untermauert werden soll, richtet sich das neu erwachte Interesse meist auf Aspekte der Hanse und der hansischen Geschichte, die Parallelen zur Gegenwart haben oder zu haben scheinen. Am

¹³ <http://www.medientreff-unter-segel.de/event2007/hintergrund.php>. – Der positiven Aussage in der Überschrift wird in den „Hintergrundinformationen zum Thema der Regatta“ immerhin ein Fragezeichen beigelegt: „Die Hanse – Ein Vorläufer der Europäischen Union?“ – Unter der o. g. Internetadresse stehen als „Hintergrundinformationen zum Thema der Regatta: Was sagt ein Hanse-Historiker zum Motto“ die S. 28f., 32–41 des folgenden Beitrags, leicht überarbeitet und ohne Nachweise.

¹⁴ Bislang letzter Bericht in den Lübecker Nachrichten vom 13.03.2007.

¹⁵ Lüneburg: Pressedienst der Stadt Lüneburg. <http://www.lueneburg.de> (10.09.2007); Hansapark: http://www.hansapark.de/freizeitpark/medien-und-presse-pressebilder_DE.php (27.08.2007).

¹⁶ Die hier vorgestellte Auswahl ist bei weitem nicht vollständig; sie kann z. B. erweitert werden durch die Suche nach dem Stichwort „Hanse“ in einer der gängigen Internet-Suchmaschinen; s. dazu in Kürze Alexander KREY, Yorrick WIRTH, Die Hanse im Internet, in: Rolf HAMMEL-KIESOW, Rudolf HOLBACH (Hg.), Die Hanse in den Medien und in der Öffentlichkeit (Hansische Studien, vermutlich Bd. 18), Trier in Vorbereitung für 2008.

¹⁷ Die Werbekraft des Epithetons Hanse und der damit verbundenen Eigenschaften – neben den o. g. vor allem Solidität und Solidarität – besteht durchgehend seit der zweiten Hälfte des 19. Jh.s (durch sämtliche ideologischen Einvernahmen hindurch; dazu Rolf HAMMEL-KIESOW, Die Hanse, 3. aktualisierte Auflage München 2004, S. 7f.) wenn auch mit unterschiedlichen ‚Konjunkturen‘; s. Rainer POSTEL, Treuhänder und Erben: Das Nachleben der Hanse, in: Jörgen Bracker (Hg.): Die Hanse – Lebenswirklichkeit und Mythos, Bd. 1, Hamburg 1989, S. 667–679, hier S. 677–679. – Im zweiten Band der von Etienne FRANCOIS und Hagen SCHULZE hg. Deutsche[n] Erinnerungsorte[n], München 2001, ist der Beitrag von Dirk SCHÜMER, Die Hanse, S. 369–386, dem Abschnitt „Leistung“ zugeordnet.

häufigsten herangezogen werden die Begriffe ‚Ostseeraum‘ oder ‚Ostsee-region‘, ‚Europäische Union‘ und ‚Globalisierung‘.

Wie geht man nun als Historiker mit diesem Interesse um, das in den meisten Fällen ja nicht durch historisch-kritische Interpretation der Überlieferung ‚geläutert‘ ist? Wie bei allen Arten der Einvernahme historischer Phänomene in jeweils gegenwärtige Bezüge ziehen sich manche Historiker in eine ‚Ohne-mich-Haltung‘ zurück, um durch ihre Äußerungen nicht Missverständnissen und Missinterpretationen Vorschub zu leisten. Aufgabe der Geschichtswissenschaft ist es jedoch, das Interesse der Öffentlichkeit aufzugreifen und anhand ihres Fachwissens und ihrer spezifischen historischen Methode die Möglichkeiten und Grenzen dieser ‚Einvernahmen‘ in gegenwärtige Bezüge aufzuzeigen. Die Gefahr missverstanden zu werden, besteht immer, darf aber nicht davon abhalten, sich Fragen oder auch Behauptungen zu stellen, die in der Öffentlichkeit verbreitet sind und verbreitet werden.¹⁸

Schließlich beschäftigen sich auch Vertreter der historischen Wissenschaften mit Aspekten dieser Fragen,¹⁹ aber eben mit Fragestellungen der historischen Disziplinen, auf Grund derer Parallelen zur Jetztzeit, wenn überhaupt, weniger plakativ gezogen werden. Außerdem sind die Veröffentlichungen der Ergebnisse für die interessierten Laien oft zu detailliert und zu wenig allgemein verständlich. Teil dieser fachimmanenten europäischen Perspektive auf die Geschichte der Ostseeregion ist auch die Konzeption des Heftes 2–3 der polnischen Zeitschrift *Zapiski Historyczne* 71, 2006, das, unter dem Titel „Mare Balticum – mare clausum oder mare liberum?“, verschiedene Aspekte der gemeinsamen Geschichte der Ostseeanrainerstaaten präsentiert²⁰ und den Anlass für die erste

¹⁸ Siehe dazu Klaus BERGMANN, Gegenwarts- und Zukunftsbezogenheit, in: DERS. u. a. (Hg.), *Handbuch der Geschichtsdidaktik*, 5. überarb. Aufl. Seelze-Velber 1997, S. 266–268.

¹⁹ Als ein Beispiel sei das internationale Forschungsprojekt „Culture Clash or Compromise. The importance of regional strategies in the Europeanization of the Baltic Rim 1100–1400 AD“ genannt, das von Nils Blomquist in Visby geleitet wird; s. dazu Nils BLOMKVIST, Sven-Olof LINDQVIST (Hg.), *Europeans or Not? Local Level Strategies on the Baltic Rim 1100–1400 AD. Kalmar Conference 1998*, (CCC-papers 1), Visby – Kalmar 1999; zuletzt Detlef KATTINGER, Jens E. OLESEN, Horst WERNICKE (Hg.), *Der Ostseeraum und Kontinentaleuropa 1100–1600. Einflussnahme – Rezeption – Wandel* (Culture Clash or Compromise; 8), Schwerin 2004.

²⁰ Henryk SAMSONOWICZ, *Strefa bałtycka: jedność czy zróżnicowanie?* [Der Ostseeraum: Einheit oder Differenzierung?], in: *Zapiski Historyczne* 71, Heft 2–3, 2006, S. 25–38; Rolf HAMMEL-KIESOW, *Hanza i Europa* [Die Hanse und Europa], S. 39–68; Michael NORTH, „Niderlandyzacja“ strefy Morza Bałtyckiego [Die Niederlandisierung des Ostseeraums], S. 69–80; Ralph TUCHTENHAGEN, *Szwedzkie dominium maris Baltici w epoce wczesnonowocześniejszej* [Das schwedische *dominium maris Baltici* in der frühen Neuzeit], S. 81–106; Edward WŁODARCZYK, *Europejskie uwarunkowania i powiązania rozwoju gospodarczego portów południowego Bałtyku w XIX wieku (1815–1914)* [Europäische Voraussetzungen und

Fassung des folgenden, nochmals überarbeiteten und erweiterten Beitrags gab.

Die Frage nach dem Verhältnis von „Hanse und Europa“ ist nicht neu – was angesichts des geographischen Rahmens des hansischen Handels und der hansischen Politik einerseits zwar nicht erstaunt, andererseits aufgrund der jeweils nationalen Ausrichtung der Geschichtswissenschaft in den europäischen Staaten aber auch nicht oft vorkam. 1921 widmete Fritz Rörig ihr einen Beitrag u. d. T. „Die Hanse, ihre europäische und nationale Bedeutung“, in dem viel von der nationalen, aber nur eine knappe Seite von der europäischen Bedeutung die Rede ist.²¹ Rund 60 Jahre später umriss Heinz Stoob die Geschichte der Hanse als die eines „Gefüge[s]“ mit „quasi unverfasster Ordnung“ in Europa, ausgehend von dem Reichsfreiheitsprivileg für Lübeck 1226 und dem Smolensker Vertrag 1229 bis zum Niedergang der Hanse ab etwa 1570, den er aus der einseitigen Orientierung auf den Ostseeraum gelöst und in weitere europäische Zusammenhänge wie z. B. eine allgemeine Erschöpfung des Bürgertums in Frankreich, Spanien, Italien und Ungarn gestellt sehen wollte.²² Während Stoob seinem Titel „Hanse u n d Europa“ entsprechend mehr das Wirken der Hanse in Europa zum Thema hatte, betonte Heinrich Sproemberg bereits 1959/1961 in dem fundiertesten ‚Europa-Beitrag‘ die europäischen Zusammenhänge der Entwicklungen z. B. im Städtewesen, im Kredit- und Geldwesen sowie den Siedlungsbewegungen und bezeichnete als Mission der Hanse, „dass sie den Norden und Osten stärker und dauernder an den Okzident angeschlossen hat“ und dass man den europäischen Charakter der Hanse erst richtig würdige, „wenn man nicht nur den Gesichtspunkt aufstellt, was der deutsche Kaufmann geleistet hat, sondern wenn man das Geben und Nehmen zwischen der Hanse und ihren verschiedenen Handelspartnern als das entscheidende Moment für die Wirkung ihrer Tätigkeit betrachtet“.²³ Einen Rückschritt stellte demgegenüber die erste große

Verflechtungen beim wirtschaftlichen Aufschwung der Häfen an der südlichen Ostsee im 19. Jahrhundert (1815–1914)], S. 107–124.

²¹ Fritz RÖRIG, Die Hanse, ihre europäische und nationale Bedeutung, in: Deutsche Rundschau 188, 1921, S. 265–277, hier 272f.; Rörig sieht die europäische Bedeutung in der Verbindung der beiden bis dahin getrennten Nord-Süd-Verbindungen England-Rheintal-Italien und Finnischer Meerbusen-Schwarzes Meer durch die Brücke Brügge-Lübeck-Novgorod, „die Nordeuropa immer mehr zu einer zwar differenzierten, aber dennoch geschlossenen großen Wirtschaftsgemeinschaft zusammenwachsen ließ“ (ebd.). – Zu Rörig s. nun die sehr gute kritische Aufarbeitung seiner wissenschaftlichen Leistung durch Birgit NOODT, Fritz RÖRIG, Lübeck, Hanse und Volksgeschichte, in: ZVLGA 87, 2007.

²² Heinz STOOB, Die Hanse und Europa bis zum Aufgang der Neuzeit, in: H. DOLLINGER, H. GRÜNDER, A. HAUSCHMIDT (Hg.): Weltpolitik. Europagedanke, Regionalismus. Fs. für Heinz Gollwitzer zum 65. Geburtstag, Münster 1982, S. 1–17; Zitate S. 7, Niedergang S. 13.

²³ Heinrich SPROEMBERG, Die Hanse in europäischer Sicht, in: Annales de la Société

Hanseausstellung in Köln 1973 dar, die unter dem Titel „Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten. 12. bis 17. Jahrhundert“ trotz eines überzeugenden Aufgebots an internationalen Autoren die Hanse nur als Organisation in Europa betrachtete, ohne auf den von Sproemberg gewiesenen Weg auch nur hinzuweisen.²⁴

Wenn wir uns, veranlasst durch das öffentliche Interesse an ‚Hanse und Europa‘, wieder diesem Thema zuwenden, muss als erstes – die Selbstverständlichkeit – klargelegt werden, dass ‚Europäische Union‘ und ‚Globalisierung‘ in dem halben Jahrtausend zwischen der Mitte des 12. Jahrhunderts, als die frühhansische Zeit begann, und dem Ende des 17. Jahrhunderts, als die Hanse sich auflöste,²⁵ keine zeitgenössischen Begriffe waren. Der Begriff ‚Europa‘ war zwar bekannt, auf ihn werden wir im Folgenden etwas näher eingehen, aber die Bewohner Europas im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit hätten sich allenfalls unter ‚Ostseeregion‘ etwas vorstellen können. Dennoch ist das Verfahren, Leitbegriffe der Gegenwart auf die Vergangenheit anzuwenden, legitim, denn wir schreiben die Geschichte jeweils aus unserer Lebenswirklichkeit heraus, gegenwärtig folglich aus derjenigen des frühen 21. Jahrhunderts. Deren große politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Themen in unserem Erdteil sind das Europa, das seit dem 18. Jahrhundert als Idee entstand, und die Globalisierung, in die dieses Europa in den Augen vieler mehr erleidend als handelnd eingebunden ist. Folglich müssen wir auch fragen, auf welchen Grundlagen diese Idee von Europa entstand²⁶ und in

Royale d'Archéologie de Bruxelles, Bd. 50, 1961, S. 221–224 (zitiert nach einem Sonderdruck mit Paginierung 1–14), Zitate S. 13.; DERS., Die Hanse in europäischer Sicht, in: Dancwerc. Opstellen aangeboden aan Prof. Dr. D. Th. Enklaar, Groningen 1959, S. 127–151.

²⁴ Kölnisches Stadtmuseum (Hg.), Hanse in Europa. Brücke zwischen den Märkten 12.–17. Jahrhundert (Katalog zur Ausstellung), Köln 1973

²⁵ Zur Geschichte der Hanse Philippe DOLLINGER, Die Hanse, 5. erweiterte Auflage Stuttgart 1998; HAMMEL-KIESOW, Hanse (wie Anm. 17).

²⁶ Zur Entstehung der Idee Europa s. Jacques LE GOFF, Das alte Europa und die Welt der Moderne, München 1996; DERS.: Die Geburt Europas im Mittelalter, München 2004 (französische Originalausgabe Paris 2003); Wolfgang SCHMALE, Geschichte Europas. Wien u. a. 2000; Ferdinand SEIBT, Die Begründung Europas. Ein Zwischenbericht über die letzten tausend Jahre. Frankfurt/Main 2002; Rudolf SCHIEFER, Einheit in Vielfalt, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 284 vom 06.12.2005, S. 7; Hans JOAS, Klaus WIEGANDT (Hg.), Die kulturellen Werte Europas, Frankfurt am Main 2005. – Speziell zu den Vorstellungen von Europa im Mittelalter s. Klaus OSCEMA, Europa in der mediävistischen Forschung – eine Skizze. In: Rainer C. SCHWINGES; Christian HESSE; Peter MORAW, (Hg.), Europa im späten Mittelalter. Politik – Gesellschaft – Kultur (HZ, Beiheft 40). München 2005, S. 11–32; DERS., Der Europa-Begriff im Hoch- und Spätmittelalter. Zwischen geographischem Weltbild und kultureller Konnotation, in: Jahrbuch für Europäische Geschichte 2, 2001, S. 191–235; Bernd SCHNEIDMÜLLER, Die mittelalterlichen Konstruktionen Europas. Konvergenz und Differenzierung, in: Heinz DUCHHARD; Andreas KUNZ, (Hg.): „Europäische Geschichte“ als historiographisches Problem. Mainz 1997, S. 5–24; Basileios KARAGEORGOS, Der Begriff Europa im Hoch- und Spätmittelalter, in: DA 48, 1992, S. 137–164.

aller gebotenen Kürze zeigen, dass der Prozess der ‚Globalisierung‘ – verstanden als Aufbau, Verdichtung und zunehmende Bedeutung welt- bzw. im Falle der Hanse europaweiter Vernetzung – das Europa des Mittelalters und der frühen Neuzeit prägte, bislang aber kaum zur Kenntnis genommen wurde, weil das bisherige Deutungsrepertoire der Geschichtswissenschaft die Zusammenhänge zwischen Völkern, Staaten und Zivilisationen (fast) nur im nationalen und regionalen Rahmen sah.²⁷ In diesem Zusammenhang werden wir uns dem Thema Hanse in zwei Ansätzen nähern, einem historischen und einem reflexiven. Historisch ist zu fragen, inwieweit die Hanse Kontakte zwischen europäischen Regionen intensivierte, die Kenntnis voneinander vermehrte. Der reflexive Ansatz verfolgt die Frage, was die Hanse in unseren heutigen Augen ‚modern‘ macht, wo die strukturellen Ähnlichkeiten der Hanse mit heutigen Phänomenen oder Institutionen liegen, hier folglich mit der Globalisierung und der Europäischen Union.

Zunächst in aller Kürze zu dem Begriff, der der Europäischen Union zugrunde liegt, zu ‚Europa‘: Er soll im Hoch- und Spätmittelalter sowohl im hansischen Raum als auch in anderen Regionen des europäischen Kontinents fast verschwunden gewesen sein. Während im 8. und 9. Jahrhundert das karolingische Reich zu einem fränkischen Europa stilisiert wurde – bereits über die Schlacht bei Poitiers (732) schrieb ein anonymes Chronist, dass den Arabern dort die Europäer gegenüber gestanden hätten (... *prospiciunt Europenses Arabum tentoria ordinata* / Die Europäer beobachteten die aufgereihten Zelte der Araber)²⁸ – soll sich mit dem Zerfall des fränkischen Großreiches Europa als Sache und Begriff aufgelöst haben.²⁹ Erst im 15. Jahrhundert hätten Nikolaus von Kues und der Sienenser Aeneas Silvius Piccolomini (später Papst Pius II.) in seinem 1458 verfassten Werk *De Europa* dem Europa-Begriff seine für viele bis heute gültigen Kontur gegeben: „Die Idee der gemeinsamen kulturellen, christlich begründeten Herkunft über die politische Vielfalt von Völkern und Reichen

²⁷ Jürgen OSTERHAMMEL, Niels P. PETERSSON, *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen, Prozesse, Epochen*, München 2003, S. 9, 24.

²⁸ *Continuatio Hispana von 754 zu Isidors Historia*, in: *Monumenta Germaniae Historica. Auctores Antiquissimi*, Bd. 11, hg. von Theodor MOMMSEN, Berlin 1894, S. 362.

²⁹ SCHNEIDMÜLLER, *Konstruktionen Europas* (wie Anm. 26), S. 9–11; KARAGEORGOS, *Begriff Europa* (wie Anm. 26), S. 137. Nicht als Vorspiel Europas, sondern als Fehlstart definiert demgegenüber LE GOFF, *Geburt Europas* (wie Anm. 26), S. 52f., im Anschluss an Robert S. LOPEZ, *Naissance de L'Europe*, Paris 1962, das Karolingerreich, weil in unserer Sicht nicht Einheitsreligion und universeller Staat, sondern ein Komplex politischer Institutionen, weltlichen Wissens u.v.a.m., die ein Mosaik freier Meinungen und unabhängiger Völker untermauerten, Europa definierten. Zum Konstruktionscharakter ‚Europas‘ s. Anm. 35.

hinweg“.³⁰ Der Begriff *europaeus* für ‚europäisch‘, ‚Europäer‘ im Lateinischen sei nun wieder öfter verwendet worden.

In dem langen Zeitraum, der dazwischen lag, sei der Begriff selten gebraucht worden, und wenn, dann meist als geographische Bezeichnung (mit stark wechselndem Rahmen).³¹ Allerdings lässt sich von der Kreuzpredigt Papst Urbans II. (1095), über den Kölner Kanoniker Alexander von Roes (1280er Jahre) bis hin zu Dante Alighieri der politisch und kulturell erweiterte Inhalt vereinzelt greifen, der sich dann seit Nikolaus von Kues und Aeneas Silvius Piccolomini durchsetzen sollte.³² Berücksichtigt man dies, so könnte das auffällige Fehlen des Europabegriffs zwischen dem 9. und 15. Jahrhundert auch auf mangelndes Forschungsinteresse zurückzuführen sein.³³ Festhalten können wir jedoch, dass sich weder hansische Kaufleute noch die Diplomaten der Hanse mit einem Europabegriff auseinandersetzen, dass aber das, was sie taten, und was wir als die Geschichte der Hanse kennen, den bis in die 1980er Jahre weit verbreiteten Ansatz, die osteuropäischen Staaten in der Diskussion um das mittelalterliche Europa nicht zu berücksichtigen,³⁴ von vornherein desavouiert. Deutlich wird dadurch auch, dass ‚Europa‘ eine Konstruktion ist, dessen jeweilige Aspekte von den damit befassten Politikern und Wissenschaftlern zusammengestellt werden.³⁵ Kommen wir nun aber zu der Frage, was die Hanse in den Augen vieler unserer Zeitgenossen zu einer europäischen Organisation macht.

II. Geographische Grundlagen der Hansegeschichte oder: zum Verhältnis von Raum und ‚Staat‘ im Wandel der Zeiten

Beim Blick auf eine Europakarte des frühen 21. Jahrhunderts scheint der europäische Charakter der Hanse evident zu sein. Ehemalige Hansestädte (insgesamt rund 200) liegen in acht europäischen Staaten (Deutschland, Niederlande, Belgien³⁶, Polen, Russland, Lettland, Estland, Schweden), ehemalige Handelsniederlassungen, sowohl die vier bedeutenden Kontore als auch die mehr als 30 kleineren in weiteren acht (England/Schottland,

³⁰ SCHNEIDMÜLLER, Konstruktionen Europas (wie Anm. 26), S. 14; OSCEMA, Europa-Begriff (wie Anm. 26), S. 223–226.

³¹ LE GOFF, Das alte Europa (wie Anm. 26), S. 20, 70f.; DERS.: Geburt Europas (wie Anm. 26), S. 13.

³² KARAGEORGOS, Begriff Europa (wie Anm. 26), S. 139–146; OSCEMA, Europa in der mediävistischen Forschung (wie Anm. 26), S. 16f.; DERS., Europa-Begriff (wie Anm. 26), S. 196ff.

³³ SCHNEIDMÜLLER, Konstruktionen Europas (wie Anm. 26), S. 11f.

³⁴ OSCEMA, Europa in der mediävistischen Forschung (wie Anm. 26), S. 22–26.

³⁵ Ebd., S. 30f.; SCHNEIDMÜLLER, Konstruktionen Europas (wie Anm. 26), S. 6–16.

³⁶ Siehe dazu u. Anm. 39 zu Dinant.

Norwegen, Portugal, Weißrussland, Finnland, Litauen, Dänemark, Frankreich).³⁷ Außerdem bestanden Handelsbeziehungen der Hansekaufleute zu weiteren neun (heutigen) europäischen Staaten (Tschechien, Slowakei, Ungarn, Österreich, Schweiz, Luxemburg, Island, Spanien, Italien), so dass insgesamt 25 der heute 45 europäischen Staaten von den ‚Tätigkeiten‘ hansischer Kaufleute erfasst waren – wenn auch in sehr unterschiedlichem Ausmaß.³⁸

Die Hansestädte selbst lagen zwischen Zaltbommel an der Mündung des Rheins (Niederlande) im Westen und Dorpat (Tartu/Estland) im Osten und zwischen Stockholm (nur im 14. Jh.) bzw. Visby auf Gotland im Norden und der Linie Köln – Breslau (Wroclaw) – Krakau (Kraków) im Süden, die überwiegende Zahl davon zwischen Rhein und Elbe.

Vorstellungen von der Internationalität der ehemaligen Hanse beruhen im Hinblick auf die ihr angehörenden Städte also darauf, dass die staatliche und ethnische Gliederung des heutigen Europas auf die Zustände des späten Mittelalters projiziert werden und somit belgische (Dinant), niederländische (z. B. Kampen, Zwolle), deutsche, schwedische (Visby, Stockholm), polnische (z. B. Danzig/Gdańsk, Elbing/Elbląg), russische (Königsberg/Kaliningrad), lettische (Riga) und estnische (Reval/Tallinn, Dorpat/Tartu) Städte als Mitglieder der Hanse betrachtet werden.

Projiziert man die Hansestädte jedoch auf eine Landkarte des spätmittelalterlichen Europas um 1400, verändert sich das Bild grundlegend. Fast alle Hansestädte lagen damals auf dem Gebiet des Heiligen Römischen Reiches und in dem Territorium des Deutschen Ordens, das zwar nicht zum Reich gehörte, aber ein von deutschem Adel und deutschen Städten, zu weiten Teilen auch von deutschen Bauern geprägtes Herrschaftsgebiet war. Die einzigen Städte, die nicht in diesen beiden Gebieten lagen, waren im Osten die Hansestadt Krakau in Polen sowie im Norden die Hansestädte Visby auf Gotland und im 14. Jahrhundert Stockholm in Schweden, im Westen wird häufig Dinant an der Maas im heutigen Belgien dazu gezählt.³⁹ Einige holländische und seeländische Städte wie Amsterdam

³⁷ Wobei in weiteren drei der Staaten, in denen ehemalige Hansestädte lagen, sich auch Handelsniederlassungen befanden: Belgien: Antwerpen, Brügge (zu Dinant s. Anm. 39); Russland: Novgorod, Pskov und Smolensk (Hansestadt Königsberg, heute Kaliningrad); Schweden: Kalmar, Åhus, Ystad usw., Hansestadt waren Visby und im 14. Jh. Stockholm. In Weißrussland (Belarus) lagen die Handelsniederlassungen in Polozk und Vitebsk.

³⁸ Wie viel ‚Europa‘ die Hanse flächenmäßig erfasste wird deutlicher, wenn man berücksichtigt, dass fünf der 45 Staaten Kleinstaaten sind (Andorra, Liechtenstein, Monaco, San Marino, Vatikan).

³⁹ Dinant war streng genommen keine Hansestadt. Dinanter Kaufleute genossen in England die hansischen Privilegien, sie gehörten zum Recht des Kaufmanns zu London. Die Gesandten des Londoner Kontors sagten auf dem Hamburger Hansetag 1465, dass die Stadt „nicht in der Hanse“ sei, dass aber die Dinanter Kaufleute *mede in de besittinge der privilegien*

und Zieriksee, die seit den 50er Jahren des 14. Jahrhunderts eine eigene Fitte (Niederlassung) auf Schonen besaßen⁴⁰ und in den 1370er und 1380er Jahren offiziell und gleichberechtigt hansische Tagfahrten (Hansetage) besuchten, ebenso wie auch die holländische Stadt Dordrecht,⁴¹ gehörten wie die ostniederländischen Städte – z. B. Kampen, Zutphen, Zwolle – bis 1648 zum Reich.

Dieser Befund vermittelt indirekt das wesentliche Zugehörigkeitskriterium zur Hanse: Zugelassen waren nur niederdeutsche Kaufleute sowie Städte, in denen niederdeutsche Kaufleute eine führende Position im Rat innehatten.⁴² Dieses Kriterium traf sowohl für die niederdeutschen Städte innerhalb der Reichsgrenzen zu wie auch für die außerhalb der Reichsgrenzen liegenden Städte in Preußen und Livland, der damaligen Bezeichnung für Estland und Lettland, wo deutsche Kaufleute und Handwerker die Stadtbürger und vor allem deren Führungsgruppen stellten, die einheimischen Prussen, Esten und Liven dagegen die unterbürgerlichen Schichten und die Landbevölkerung. Dieses Kriterium traf auch zu für Krakau, in weiten Teilen für Visby und Stockholm (im 14. Jahrhundert) und die Bürger der niederländischen Städte wurden bis in das 17. Jahrhundert hinein als Teil der großen mittelniederdeutschen Sprachfamilie angesehen. In dieser Sprache erfolgte die Kommunikation – zumindest der Kaufleute – in diesem riesigen Gebiet. Bis in die frühe Neuzeit hinein sorgten die unterschiedlichen Formen des Mittelniederdeutschen und ihre Anwendung in den Handelsniederlassungen dafür, dass selbst die weit entfernten Außenposten dieser Region sprachlich näher zueinander standen als man früher dachte. Geschriebene Texte konnten ohne große Schwierigkeiten überall in diesem Gebiet verstanden werden. Die münd-

gedegedinget seien; HR II, 5, Nr. 712, § 45, S. 500. Dinant hat, soweit wir wissen, keine Versuche unternommen, an anderen hansischen Rechten außer in England beteiligt zu werden. Die Stadt selbst ist von den Hansestädten zu Tagfahrten nicht eingeladen worden und erscheint auch nicht in den Listen und Zusammenstellungen der Hansestädte; Walther STEIN, Die Hansestädte, II. Die einzelnen Hansestädte, in: HGBll. Bd. 19, Jg. 1913, S. 519–560, hier 559f.; ausführlich J. M. LAPPENBERG, Urkundliche Geschichte des hansischen Stahlhofes zu London, Hamburg 1851, Erste Abtheilung, S. 35f.

⁴⁰ Dieter SEIFERT, Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter (QDhG; N.F., Bd. 43), Köln u. a. 1997, S. 38–40; dazu Hansisches Urkundenbuch (im folgenden: HUB) 3, 553 [Amsterdam] u. 4, 79 [Zieriksee].

⁴¹ SEIFERT, Kompagnons (wie Anm. 40), S. 92–113; Zieriksee 1374, Hanserezesse. Die Rezesse und andere Akten der Hansetage 1256–1430 (im Folgenden: HR) I. Abt., 2, bearb. von Karl KOPPMANN, Leipzig 1872, Nr. 77, S. 86–89; 1375, ebd. Nr. 86, S. 98–102. Amsterdamer Ratsendeboten waren Mitglieder der Gesandtschaft, die 1376 einen endgültigen Frieden mit Norwegen aushandelten (HR I, 2, Nr. 123, 125, S. 135ff.). Zu Dordrecht SEIFERT, Kompagnons, S. 112.

⁴² Zuletzt Ernst PITZ, Bürgereinung und Städteinung. Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse (QDhG, N.F., Bd. 52), Köln u. a. 2001, S. 295f.

liche Kommunikation war wegen der unterschiedlichen Dialekte schwieriger, aber linguistisch betrachtet waren die Niederlande ein integraler Teil des mittelniederdeutschen Sprachgebiets, in dem die Einwohner der Niederlande ihre eigene Sprache nutzen konnten, um ihre Geschäfte in den Gebieten rund um die Ostsee abzuschließen.⁴³

Man kann folglich nicht behaupten, die Hanse sei eine ‚europäische‘ Organisation gewesen.⁴⁴ Sie war allerdings europaweit tätig: Die Hanse vertrat die wirtschaftlichen Interessen der niederdeutschen Kaufleute im Zwischenhandel auf der Hauptachse von Russland nach Flandern und England sowie in Skandinavien, einem Gebiet, das Ende des 13. Jahrhunderts rund 500.000 km² umfasste. Seit dem späten 14. Jahrhundert wurde der Handel zur französischen Westküste, nach Spanien, Portugal, Italien und nach Island ausgedehnt, so dass der Handelsraum ca. 6 Millionen qkm maß. Nur im nördlichen Europa (Ausnahme: Spanien 1607) – und fast ausschließlich in Städten, die mit Schiffen zu erreichen waren – erwarb die Hanse Handelsprivilegien für ihre Mitglieder. Der Handel ins Binnenland des Reiches und weiter nach Süden war Individualhandel der Kaufleute ohne institutionelle Unterstützung durch die Hanse. Hauptstützpunkte des hansischen Handels waren die Kontore (Niederlassungen) in Novgorod (Russland), Bergen (Norwegen), London (England), Brügge (Flandern/Belgien), seit dem 16. Jahrhundert Antwerpen (Belgien), sowie mehr als 30 Faktoreien (kleinere Niederlassungen) von Litauen bis Portugal.

An der Frage, ob diese europaweiten Aktivitäten und Verbindungen der hansischen Kaufleute Segen oder Fluch für die betroffenen Regionen und Länder waren, schieden sich bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts die Geister (der Historiker), wobei die Bewertungskriterien fast durchweg aus der jeweiligen Gegenwart genommen wurden und die Hanse und ihre Partner oder Konkurrenten nur die Folie für die Streitigkeiten zwischen den (einzelnen Vertretern der) Nationen des späten 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts abgaben. Aufgrund der aggressiven Politik des kaiserlichen und des nationalsozialistischen Deutschlands in diesem Zeitraum nimmt es nicht Wunder, dass die Hanse von nichtdeutschen Historikern eher kritisch bis feindselig beurteilt wurde. Besonders die hansische Präsenz in Norwegen geriet so im Nachhinein zur Ausbeutung eines ganzen Volkes.⁴⁵

⁴³ Janis KRESLINS, *Linguistic Landscapes in the Baltic*, in: *Scandinavian Journal of History* 28, 2003, S. 165–174, hier 168–170.

⁴⁴ Albert D’HAENENS, *Die Welt der Hanse*. Antwerpen 1984, S. 419, sieht die „ursprüngliche Kohärenz“, die „Anfangskohärenz“ in Bezug auf die Vollendung europäischer Pläne in der Geschichte der Hanse; sie gälte es wieder herzustellen!

⁴⁵ Siehe dazu unten Anm. 76.

In der Zwischenzeit haben die Historiker gelernt, in wie starkem Maße ihre Erkenntnisse von ihrer jeweiligen Lebenswelt bestimmt sind.⁴⁶ Vor allem die hansische Geschichtsforschung hat davon profitiert, dass die großen wirtschaftlichen und politischen Umwälzungen des späten 20. Jahrhunderts ihr Modelle zwischenstaatlicher Beziehungen und wirtschaftlicher Organisationsformen an die Hand gaben, die in der Hochzeit des Nationalstaats mit den nationalen Volkswirtschaften nicht denkbar oder besser: nicht mehrheitsfähig waren oder gewesen wären.⁴⁷ Der gegenwärtigen Geschichtsforschung verhelfen sie aber dazu, die komplizierten Beziehungen der Hansestädte untereinander, zu ihren Stadt- und Landesherren, zu Kaiser und Reich sowie die Organisation des hansischen Handels besser zu verstehen.

Fragen wir nun also aus unserer heutigen Lebenswelt heraus nach den europäischen Komponenten der Hanse.

III. Der historische Ansatz: Europaweite Beziehungen der Hanse in Handel und Diplomatie

Die europäische Funktion des hansischen Handels dürfte unumstritten sein. Der Titel der ersten großen Hanseausstellung, die 1973 in Köln stattfand: ‚Die Hanse – Brücke zwischen den Märkten‘ brachte diesen Aspekt auf den Punkt. Dieser Brückenschlag war freilich keine originäre Leistung der Hansekaufleute, denn viele Handelsverbindungen bestanden bereits, bevor die frühhansischen Kaufleute sich anschickten, sich an diesem Handel zu beteiligen und zwar schließlich so erfolgreich, dass sie die meisten Konkurrenten für einen je nach Handelsrichtung unterschiedlichen Zeitraum verdrängen konnten. Ihre Leistung bestand darin, dass sie die Intensität und die Dichte der Beziehungen gegenüber der vorhansischen Zeit vervielfachten. Ein Monopol konnten die Hansekaufleute jedoch nirgendwo durchsetzen. Allerdings gab es unterschiedliche Annäherungswerte; in Bergen war man im Stockfischhandel relativ nah am Monopol, ebenso z. B. in Schweden in den zwei Jahren unmittelbar nach dem Privileg von Strängnäs (1523) bis Gustav Vasa dann bereits 1525 den Niederländern erste Verkehrsmöglichkeiten einräumte.⁴⁸ In der Regel aber bestand in

⁴⁶ Der auf Edmund Husserl zurückgehende Begriff der ‚Lebenswelt‘ hat sich in den 50er und 60er Jahren des 20. Jh.s für den vorwissenschaftlichen Entscheidungsbereich des Historikers, für die Beeinflussungsstrukturen, eingebürgert; s. dazu Theodor SCHIEDER, Einleitung, in: DERS., Kurt GRÄUBIG (Hg.), Theorieprobleme der Geschichtswissenschaft (Wege der Forschung, Bd. 378), Darmstadt 1977, S. VII-XXXV, hier S. XVIIff.

⁴⁷ HAMMEL-KIESOW, Hanse (wie Anm. 17), S. 13ff.; siehe dazu auch unten, Teil IV, S. 28ff.

⁴⁸ Allerdings betraf das vor allem Lübeck und wenige andere Hansestädte, deren Zahl von

sämtlichen Zielländern der Hanse der Eigenhandel der einheimischen Kaufleute weiter fort, wenn auch auf unterschiedlichem Niveau.⁴⁹

Der große Wettbewerbsvorteil der hansischen Kaufleute lag in der großen Nachfrage in den mittel- und westeuropäischen Absatzgebieten. Denn die Hansekaufleute waren in einer Zeit enormer Bevölkerungszunahme und kräftigen Wirtschaftswachstums angetreten und verstanden es, aufgrund der großen Mengen an Handelsgütern, die sie in den Zielländern ihres Handels kauften und dafür Silber und andere Handelswaren lieferten, sich den dortigen Machthabern unentbehrlich zu machen.⁵⁰ Das war die Grundlage der Privilegien der frühhansischen Kaufleute, die nichts anderes waren als hart ausgehandelte Handelsverträge, die dann im Stil der Zeit als herrscherliche Gnadenerweise formuliert wurden.⁵¹

Die Brückenfunktion, die die hansischen Kaufleute für Europa hatten, war nicht auf den Zwischenhandel beschränkt, den sie selbst aktiv betrieben.⁵² Die transportierten Waren hatten wirtschaftliche Auswirkungen an beiden Enden des Handelswegs, sowohl bei den Erzeugern als auch bei den Verbrauchern.⁵³ Denn der hansische Handel transportierte nicht nur

Lübeck offen gelassen wurde; Wolf-Dieter HAUSCHILD, Frühe Neuzeit und Reformation: Das Ende der Großmachtstellung und die Neuorientierung der Stadtgemeinschaft, in: Lübeckische Geschichte, Lübeck ³1997, S. 341–432, hier S. 374f. (mit Lit.); Hans-Jürgen VOGTHER, Spuren der schwedischen Geschichte im Lübecker Archiv, in: ZVLGA 78, 1998, S. 221–270, bes. S. 249–266.

⁴⁹ Dänische Kaufleute z. B. handelten in der ersten Hälfte des 14. Jh.s in den Häfen der Grafschaften Holland und Seeland; SEIFERT, *Kompagnons* (wie Anm. 40), S. 39 mit Nachweisen; norwegische Kaufleute brachten im frühen 14. Jh. Stockfisch in die Häfen der englischen Ostküste; Arved NEDKVITNE, *Handelssjøfarten mellom Norge og England i høy-middelalderen*, in: *Sjøfartshistorisk Årbok. Norwegian Yearbook of Maritime History 1976*, Bergen 1977, S. 7–254; DERS., *Utenrikshandelen fra det vestafjelske Norge 1100–1600*, Bergen 1983 (Typescript), S. 33–61; Terence H. LLOYD, *England and the German Hanse. 1157–1611. A Study of their Trade and Commercial Diplomacy*, Cambridge 1991, S. 40f.; ein Hinweis auf russischen Direkthandel nach Brügge in HR I, 7, Nr. 487 § 14, S. 299 (1422).

⁵⁰ Zur Entwicklung des hansischen Handelssystems s. die kurze Zusammenfassung in HAMMEL-KIESOW, *Hanse* (wie Anm. 17), S. 21–38; DERS., *Determinanten des Handels zwischen dem Ostseeraum und Niederdeutschland vom 10. bis zum 13./14. Jh.*, in: Jürgen SARNOWSKY, Burghart SCHMIDT (Hg.), *Die Kontinuität der hansischen Dimension im baltischen Raum*, Hamburg 2008 (im Druck). – Zu den Absatzmöglichkeiten s. Detlev ELLMERS, *Die Entstehung der Hanse*, in: HGBll. 103, 1985, S. 3–40, hier S. 26ff.; DERS., *Die Seehäfen der Hanse als Dienstleistungszentren eines weit gespannten Transportnetzes*, in: HGBll. 123, 2005, S. 109–128, hier 109–112.

⁵¹ PITZ, *Bürgerreinigung* (wie Anm. 42), S. 304ff.

⁵² Über den hansischen Zwischenhandel ist bereits viel gearbeitet worden; s. dazu DOLLINGER, *Hanse* (wie Anm. 25), S. 275–340 und die Nachträge 1998 auf S. 500–508; s. auch LE GOFF, *Geburt Europas* (wie Anm. 26), S. 162–165, der die „Handelsexpansion“ der hansischen Kaufleute ‚beeindruckender‘ findet als die der Italiener, ebd. 162.

⁵³ Siehe dazu Franz IRSIGLER, *Desiderata einer hansischen Gewerbe- und Produktionsgeschichte*, in: Rolf HAMMEL-KIESOW (Hg.), *Vergleichende Ansätze in der hansischen Ge-*

Konsumtionsgüter,⁵⁴ sondern in noch größerem Maße Rohstoffe, veredelte Waren und Halbfertigprodukte für die unterschiedlichsten Gewerbe.

Widmen wir uns also im folgenden den Auswirkungen des hansischen Handels auf die gewerbliche Infrastruktur in den Ausgangs- und Zielländern am Beispiel der Versorgung des flandrischen Tuchgewerbes mit den zur Tuchherstellung notwendigen Rohstoffen und veredelten Produkten.

Die Tuchhersteller im westlichen Europa benötigten Wolle, Färbemittel (wie Waid, Wau, Krapp, Chocenille, Safran, Kermesbeeren, Kermesläuse, Brasilholz und später Indigo u. a. m.) sowie Chemikalien (Waidasche, Pottasche, Weinstein, Alaun), Produkte, die in den Produktionsgebieten weit überwiegend importiert werden mussten. Den Import von Wolle aus England nach Flandern besorgten seit Ende des 13. Jahrhunderts zunehmend hansische Kaufleute,⁵⁵ das Färbemittel Waid kam aus dem Nieder rheingebiet und aus Thüringen, vor allem aus Erfurt,⁵⁶ aus den preußisch-polnischen Waldgebieten, aus dem Baltikum und aus den finnischen Wäldern exportierten hansische Kaufleute Asche nach Flandern,⁵⁷ Alaun brachten italienische Kaufleute aus Kleinasien,⁵⁸ nur Krapp und Wau wurden in den Tuchproduktionsgebieten selbst in großen Mengen angebaut. Die Hanse war somit eingebunden in ein europaweites Zulieferungssystem für eine hoch entwickelte Tuchherstellungsregion, sie war Teil einer diversifizierten Wirtschaft, die in Bezug auf die zur Herstellung notwendigen Materialien eine standortunabhängige Wirtschaftsweise ermöglichte. Von diesen wurden – wie gesehen – nur Krapp und Wau in größeren

schichtsforschung (Hansische Studien; Bd. 13), Trier 2002, S. 209–219; auch SPROEMBERG, Hanse (wie Anm. 23), S. 10, wies darauf hin, dass die Hanse „die Entwicklung von Gewerben und des Handels bei ihren Handelspartnern in steigendem Maße angeregt“ habe.

⁵⁴ Siehe dazu unten bei Anm. 83, 84.

⁵⁵ Wolle war bereits in der ersten Hälfte des 13. Jh.s das Hauptausfuhrprodukt der frühhansischen Kaufleute aus England: Natalie FRYDE, Deutsche Englandkaufleute in frühhansischer Zeit, in: HGBll. 97, 1979, S. 1–14, hier S. 5. Das erste Lübecker Schiff, das in einer der Hafenstädte an der Ostküste Englands überliefert ist, exportierte im Jahr 1275/76 Wolle und Schafsfelle aus Hull; Norman Scott Brien GRAS, The Early English Customs System. A Documentary Study of the Institutional and Economic History of the Customs from the Thirteenth to the Sixteenth Century, Cambridge, Mass. 1918, S. 23, 229f.; T. H. LLOYD, The English Wool Trade in the Middle Ages, Cambridge 1977; zum Wollhandel generell John H. MUNRO, Medieval woollens: textiles, textile technology and industrial organisation, c. 800–1500, in: The Cambridge history of western textiles, ed. by David Jenkins, vol. 1, Cambridge 2003, S. 181–227, hier 186–191.

⁵⁶ Astrid SCHMIDT-HÄNDEL, Der Erfurter Waidhandel an der Schwelle zur Neuzeit (Europäische Hochschulschriften: Reihe III/Geschichte und ihre Hilfswissenschaften 998). Frankfurt u. a. 2004. – Auch in Frankreich und Oberitalien wurde Waid für den Export angebaut.

⁵⁷ Siehe dazu unten bei Anm. 68, 71.

⁵⁸ Léone LIAGRE, Le commerce de l'alun en Flandre au Moyen Âge, in: Moyen Âge 61, 1955, S. 177–206.

Mengen in der Region selbst produziert, ansonsten saß dort „nur“ noch das Herstellungs-know-how: Globalisierung bzw. ‚Europäisierung‘ im Mittelalter.⁵⁹

Welche Dimensionen hatte dieser Handel? Betrachten wir die Sache zunächst von der Seite der Produktion. Allein in den drei großen flandrischen Städten Gent, Brügge und Ypern wurden um die Mitte des 14. Jahrhunderts jährlich rund 80.000 Tuche (mit annähernd 3.200.000 Ellen) hergestellt; zu Beginn des Jahrhunderts müssen es sogar weit mehr gewesen sein, zum Ende hin sank die Anzahl auf rund 30.000 Tuche von allerdings wesentlich höherer Qualität⁶⁰ (was bedeutet, dass mehr und bessere Rohstoffe zur Herstellung pro Tuch benötigt wurden). Neben den drei großen Tuch produzierenden Städten gab es in Flandern noch zahlreiche kleinere Städte, die Exporttuche herstellten, wie die Leie-Städte Kortrijk, Wervik, Menen-Halewijn, Komen und Waasten und im Schelde-Dender-Becken Dendermonde, Geraardsbergen, Oudenaarde, Aalst und andere, die am Ende des 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts 35.000 bis 38.000 Tuche produzierten.⁶¹ Schlechter überliefert ist die Anzahl der in Westflandern (Aardenburg, Oostburg, Gistel, Diksmuide, Poperingen, Roeselare) und in Nordostflandern (Eeklo, Kaprijke, Axel, Hulst) hergestellten Tuche, die im o. g. Zeitraum auf rund 20.000 jährlich geschätzt wird.⁶² An der Wende des 14. zum 15. Jahrhundert dürften in Flandern somit rund 88.000 Tuche hergestellt worden sein, insgesamt folglich nur ca. 8.000 mehr als ein halbes Jahrhundert früher die drei großen Städte allein produziert hatten. Außerdem lagen in Brabant, Holland und England weitere Tuchproduktionsgebiete.

Es kann also keine Rede davon sein, dass der Bedarf an Rohstoffen erst in einer Zeit zugenommen hätte, als die hansischen Kaufleute ihre beherrschende Stellung im Zwischenhandel zwischen Ost- und Westeuropa bereits verloren hatten. Das Gegenteil ist richtig. Die Nachfrage des 13. und

⁵⁹ Mit diesem Aspekt der hansischen Geschichte beschäftigte sich die Sektion des Hansischen Geschichtsvereins auf dem 45. Deutschen Historikertag in Kiel 2004: „Zwischen „Globalisierung“ und Konfessionalisierung: Kommunikation und Raum in der hansischen Geschichte“. Die Beiträge sind veröffentlicht in HGBll. 123, 2005, S. 1–108; s. dazu unten S. 28–32.

⁶⁰ Peter STABEL, „Dmeeste, oirboirlixste ende proffitelixste let ende neringhe“. Een kwantitatieve benadering van de lakenproductie in het laatmiddeleeuwse en vroegmoderne vlaanderen. In: Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Nieuwe reeks – deel li, Gent 1997, S. 113–153, hier 143f. Nach Rolf SPRANDEL, Art. Textilien II. Handel und Gewerbe, in: LexMA Bd. 8, Sp. 598–602, hier Sp. 601, sollen 1313 allein in Ypern 92.500 Tuche mit Plomben versehen worden sein, wobei die Produktion der kleineren Städte im Umfeld mit eingeschlossen war.

⁶¹ STABEL, Een kwantitatieve benadering (wie Anm. 60), S. 144f.

⁶² STABEL, Een kwantitatieve benadering (wie Anm. 60), S. 146.

frühen 14. Jahrhunderts dürfte erst im späten 16. oder sogar erst im 17. Jahrhundert wieder erreicht worden sein.⁶³ Die Überlieferung zu den einzelnen Handelsgütern weist in die gleiche Richtung. Bereits in der ersten Warenliste des frühhansischen Flandernhandels, einer Utrechter Zollliste des Jahres 1244, zahlten Lübecker und Hamburger Kaufleute Zoll unter anderem für Teer, Pech, Holz und Asche,⁶⁴ gleiches gilt, in der zweiten Jahrhunderthälfte überliefert, für den Englandhandel.⁶⁵ Geradezu paradigmatisch stehen diese Rohstoffe und Veredlungsprodukte des europäischen Nordostens somit am Beginn der Überlieferung zum hansischen Westhandel.

Was lässt sich zur Menge der Importe feststellen? Die Stadt Ypern war um die Mitte des 14. Jahrhunderts für ihre Sayen bekannt, relativ leichte Wollstoffe, die bei einer Größe von $27,3 \times 1,6$ m 18,5 kg wogen.⁶⁶ Für 80.000 Tuche dieser Art (es wurden auch weit schwerere hergestellt) hätte man also rund 1.500 t Wolle benötigt.⁶⁷ Hätte man nur die Hälfte der

⁶³ Zu den langfristigen Wechsellagen in verschiedenen Sektoren der nordeuropäischen Wirtschaft s. die Zeitreihen des Projekts „Wirtschaftliche Wechsellagen im hansischen Wirtschaftsraum 1300–1800“, die derzeit in die Datenbank „Hansischer Wirtschaftsraum 1300–1800“, Zentralarchiv für Empirische Sozialforschung, Universität zu Köln, Historische Statistik, eingestellt werden, bearbeitet von Barbara FRANZMANN und Rainer METZ, Köln 2005: <http://www.histat.gesis.org> (letzter Zugriff: 07.09.2007). – Lit. zum lübeckisch-hansischen Bereich Rolf HAMMEL-KIESOW, Häusermarkt und wirtschaftliche Wechsellagen in Lübeck von 1284 bis 1700, in: HGBll. 106, 1988, S. 41–107; DERS., Hansischer Seehandel und wirtschaftliche Wechsellagen. Der Umsatz im Lübecker Hafen in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, 1492–96 und 1680–82, in: Der hansische Sonderweg? Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Hanse, hg. von Michael NORTH und Stuart JENKS (QDhG, N.F., Bd. 39), Köln u. a. 1993, S. 77–93; DERS., Schoßeinnahmen in Lübeck (1424–1811) und Hamburg (1461–1650). Überlegungen zur Interpretation vorindustrieller Zeitreihen. In: Rolf HAMMEL-KIESOW; Michael HUNDT (Hg.): Das Gedächtnis der Stadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, Lübeck 2005, S. 301–312. – Zu den Problemen, den Umfang des hansischen Handels zu bestimmen s. Peter SPUFFORD, The Relative Scale of Medieval Hanseatic Trade. In: HAMMEL-KIESOW: Vergleichende Ansätze (wie Anm. 53), S. 153–162.

⁶⁴ Rolf HAMMEL-KIESOW, Lübeck and the Baltic Trade in Bulk Goods 1150–1400, in: Cogs, Cargoes and Commerce: Maritime Bulk Trade in Northern Europe 1150–1400 (Papers in Medieval Studies 15), hg. von Lars BERGGREN, Nils HYBEL, Annette LANDEN, Toronto 2002, S. 53–91; HUB 1, 1876, Nr. 334; siehe auch die Liste der über See im- und exportierten Waren in der Zollrolle von Dordrecht (1287); HUB 1, 1876, Nr. 1033. In der Zollrolle für Brügge und Tourhout bzw. der Maklerrolle für Flandern aus dem Jahr 1252 wurden für z. T. aus dem Hanseraum selbst stammende Wolle, für Waid, Garn und Leinen sowie für die in Brügge gekauften Laken ermäßigte Abgaben bzw. Gebühren festgelegt; ebd., Nr. 432, 436 (Maklerrolle).

⁶⁵ HAMMEL-KIESOW, Bulk goods (wie Anm. 64), S. 69–75.

⁶⁶ Das sind $0,42 \text{ kg/m}^2$; MUNRO, Medieval woollens (wie Anm. 55), S. 312/13, table 5.7.

⁶⁷ Für die Herstellung eines schweren qualitätvollen Wolltuches von 42 Ellen Länge und ca. dreieinhalb Ellen Breite ($29,4 \text{ auf } 2,45 \text{ m} = 72 \text{ m}^2$) benötigte man dagegen $38,2 \text{ kg}$ Wolle (MUNRO, Medieval woollens, S. 196f.), das sind $1,88 \text{ kg/m}^2$, das Viereinhalbfache der überschlägig berechneten Menge der ypernschen Sayen.

genannten Tuche gebleicht, wären dazu fast 1.000 t Waidasche notwendig gewesen, da man in Flandern 1 1/4 Pfund Waidasche benötigte, um ein kg Garn zu bleichen.⁶⁸ Zum Blaufärben der Wolle oder der gewebten Tuche benötigte man Waid und als Katalysator Waid- oder Pottasche, zum Rotfärben Alaun, Weinstein und Krapp. Mengenangaben dazu, wie viel Pfund der genannten Chemikalien pro Tuch oder pro Mengeneinheit Wolle anfielen, sind äußerst selten überliefert. Beim Gelbfärben z. B. kam ein Kilogramm Wau oder 200–250 g Safran (!), das teuerste Gewürz der Zeit, auf ein Kilogramm Wolle.⁶⁹ Angesichts dieser Überlieferungslage kann man die Importmenge der Färbstoffe und Chemikalien also nicht von den Produktionszahlen her berechnen, sondern muss die (leider sehr seltene und erst spät einsetzende) Überlieferung zu den importierten Mengen heranziehen, um wenigstens eine grobe Vorstellung zu erhalten.⁷⁰ Mengenangaben zur Einfuhr sind erst aus dem 16. Jahrhundert überliefert: In der Mitte des 16. Jahrhunderts importierten die Färber in Utrecht und Geldern jährlich 800–1.000 Last Waidasche, die Amsterdamer Seifensieder jährlich 2.000 Last Waidasche, alle tuchproduzierenden Regionen zusammen also ein Vielfaches davon. Danzig importierte 1583 2.777 Last Waidasche in 33.324 Tonnen zu je einem Schiffpfund,⁷¹ so dass man über diese Angabe außerdem einen Einblick in die Einbeziehung des Böttcherhandwerks in den Handel mit Chemikalien aus dem Ostseeraum bekommt.⁷²

Was bedeutete das für die Erzeugerländer? Als erstes muss man festhalten, dass viele von den bislang als Rohstoffe klassifizierten Güter des hansischen Handels in Wirklichkeit Gewerbeprodukte waren, die in ihrer Ursprungsregion schon einem komplexen, arbeitsintensiven Aufbereitungs- und Veredelungsprozess unterworfen worden waren. Das gilt neben den verschiedenen Arten verarbeiteten Holzes wie z. B. Wagenschot (d. i. astfreies Eichenholz), für Eibenholz, aus dem Bögen hergestellt wurden, für

⁶⁸ Rolf GELIUS, Waidasche und Pottasche als Universalalkalien für die chemischen Gewerbe des Ostseeraumes im 16./17. Jahrhundert, in: Konrad FRITZE; Eckhard MÜLLER-MERTENS; Johannes SCHILDHAUER (Hg.), *Hansische Studien VII: Der Ost- und Nordseeraum. Politik-Ideologie-Kultur vom 12. bis zum 17. Jahrhundert* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 25), Weimar 1986, S. 91–107, hier S. 99.

⁶⁹ Zum Färben generell R. SUNTRUP, Art. Farbe, Färber, Farbensymbolik, in: *LexMA 4*, München u. a. 1989, Sp. 285–290.

⁷⁰ Für englische Wolle sind die Exportmengen allerdings über Jahrhunderte überliefert; s. dazu nun die Handelsstatistik von England für die Jahre 1278 bis 1509, für manche Exporthäfen bis 1523/24 in, *The Enrolled Customs Accounts, calendared by Stuart JENKS, Part 1* (2004), 2 u. 3 (2005) (List and Index Society vol. 303, 306, 307), Kew 2004, 2005 (die Reihe wird mit jährlich einem Band fortgesetzt).

⁷¹ Alle Angaben nach GELIUS, Waidasche und Pottasche (wie Anm. 68), S. 92, 96, 103, 106f.

⁷² Rudolf HOLBACH, *Hansische Versandlogistik: Das Böttcherhandwerk*, in: *HGbl.* 123, 2005, S. 129–152.

Flachs, für Pech und Teer, aber auch für die uns hier interessierende Waid- und Pottasche sowie für Chocenille-Rot.⁷³ Über die Art der Organisation dieser Aufbereitungs- und Veredelungsarbeiten ist bislang wenig bekannt; wir wissen nur, dass sie durchgeführt wurden.⁷⁴ Die hansischen Kaufleute regten über die Nachfrage nach diesen aufbereiteten Produkten, die sie befriedigen wollten, in den Erzeugerländern folglich die Produktion und dadurch möglicherweise die Bildung oder den stärkeren Ausbau einer gewerblichen Infrastruktur an. Das muss Produkt für Produkt noch untersucht werden. Die Aschenproduktion z. B. war ein ländlich-bäuerliches Gewerbe, dessen Arbeitsgänge oft in leibeigenschaftsartigen Abhängigkeitsverhältnissen verrichtet wurden. Der Mehrwert floss in die Taschen der Potentaten und regte so allenfalls die Nachfrage nach Luxusprodukten und die Möglichkeiten zur Kriegführung an, nicht aber die gewerbliche Binnenstruktur der Region.⁷⁵ Die Art der Produktion war jedoch vom Stand der örtlichen bzw. regionalen gesellschaftlichen Organisationsform abhängig, nicht von den hansischen Kaufleuten. Diese versuchten selbstverständlich ihre Handelswaren möglichst günstig einzukaufen, um die Gewinnspanne beim Verkauf hochzuhalten. Das war jedoch keine hansische Eigenart, sondern war und ist die Folge jeglichen wirtschaftlichen Handelns, das auf die Erzielung von Gewinn angelegt ist. Je beherrschender die Stellung der hansischen Kaufleute war, d. h. je abhängiger die Produzenten von deren Zwischenhandel waren, desto eher konnte die wirtschaftliche Verbindung sich einem Ausbeutungsverhältnis nähern. Es ist

⁷³ IRSIGLER, *Desiderata* (wie Anm. 53), S. 216f.

⁷⁴ John P. MAARBJERG, *Scandinavia in the European world-economy, ca. 1570–1625: some local evidence of economic integration* (American University Studies: Ser. 9, History; Vol. 169), New York 1995, S. 30f., lässt den Massenguthandel mit Waldbauprodukten – dem alten, aber falschen Ansatz folgend – zwar erst während des 15. Jh.s beginnen, arbeitet für diesen Zeitraum jedoch die Auswirkungen des steigenden Handelsvolumens auf die Infrastruktur der unterschiedlichen Untersuchungsgebiete sehr differenziert heraus; wie wir oben bei Anm. 64 und 65 bereits sahen, begann der Massenguthandel im Ost-West-Verkehr im nördlichen Europa bereits im 13. Jh.; s. Cogs, Cargoes and Commerce (wie Anm. 64), *passim*.

⁷⁵ Siehe dazu Jake V. Th. KNOPPERS, Robert V. V. NICHOLLS, *Der Ostseeraum und der Welthandel mit Pottasche: Die Bedeutung der Pottasche im Rahmen der chemischen Technologie, 1650–1825*, in: Klaus FRIEDLAND, Franz IRSIGLER (Hg.), *Seehandel und Wirtschaftswege Nordeuropas im 17. und 18. Jahrhundert*, Ostfildern 1981, S. 59–83, hier S. 62–66. In Kleinpolen begünstigten die Aschebrennerei und andere Arten der Waldwarenproduktion im 15. und 16. Jh. die Ausdehnung der Fronwirtschaft; GELIUS, *Waidasche und Pottasche* (wie Anm. 68), S. 97f.; im 17. Jh. „verrichteten entweder Leibeigene oder gegen sehr niedriges Entgelt Waldarbeiter“ die Aschebrennerei, die in den großen königlichen und Magnaten-Gütern stattfand; Maria BOGUČKA, *Der Pottaschehandel in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts*, in: Konrad FRITZE; Eckhard MÜLLER-MERTENS; Walter STARK (Hg.): *Hansische Studien VI: Autonomie, Wirtschaft und Kultur der Hansestädte* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 23), Weimar 1984, S. 147–152, hier S. 148f.

jedoch sehr schwierig, angesichts der Quellenlage den Grad der tatsächlichen Ausbeutung zu bestimmen. Das Paradebeispiel hansischer Ausbeutung für viele Jahrzehnte, die Abhängigkeit der nordnorwegischen Fischer von den Hansekaufleuten, hat die norwegische Forschung selbst zu den Akten gelegt. Sie betont nun die bedeutende Rolle, die die Hanse bei der Integration Norwegens in die europäische Wirtschaft spielte.⁷⁶

Aus den walddreichen Ländern Ost- und Nordeuropas, aus Preußen und Polen, aus Livland, Russland und aus Skandinavien benötigten, wie gesagt, die tuchverarbeitenden Gewerbe in Flandern Waid- und Pottasche, die als Veredelungsprodukte nach der Verbrennung von Laubholz (überwiegend aus dem bei der Nutzholzgewinnung anfallenden Abfallholz) gewonnen wurden: aus einem Raummeter (Hainbuchen-)Holz etwa ein Kilogramm Pottasche oder 2,7 kg Waidasche.⁷⁷ Die Investitionskosten für die Gewinnung von Waidasche waren allerdings sehr gering. Da alle notwendigen Vorrichtungen aus Holz gebaut werden konnten, entwickelten sich bei ihr keine Zulieferergewerbe. Dieser Schritt setzte erst bei der Weiterverarbeitung zu Pottasche ein, die in großen Kesseln (niederdeutsch ‚Pott‘) aus Metall eingedampft und anschließend calciniert werden musste; daher der Name ‚Pottasche‘. Diese Weiterverarbeitung fand im 14. und 15. Jahrhundert in den Städten, vor allem in den Seestädten, statt und verlagerte sich erst im 16. Jahrhundert in die Waldbauregionen.⁷⁸ Für die Herstellung der Waidasche für die o. g. Färber in Utrecht und Geldern waren jährlich zwischen 590.000 und 620.000 Raummeter Holz nötig, für die 2.000 Last Waidasche der Amsterdamer Seifensieder rund 1.240.000 Raummeter, die Danziger Importe waren aus rund 1.725.000 Raummeter Holz gewonnen worden. Das war jedoch nur ein Bruchteil der in den oben angeführten

⁷⁶ Siehe die zusammenfassende Darstellung von Arnved NEDKVITNE, *How important was Hansa Trade for the Norwegian Economy*, in: Volker HENN, Arnved NEDKVITNE (Hg), *Norwegen und die Hanse. Wirtschaftliche und kulturelle Aspekte im europäischen Vergleich*. Frankfurt a. M. u. a. 1994, S. 9–18, hier S. 11 ff.; Thomas RIIS, *Der Einfluss des hansischen Handels auf die Entwicklung der norwegischen Wirtschaft*, in: *Das Hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer*, hg. von Antjekathrin GRASSMANN (Veröff. zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Reihe B, Bd. 41), Lübeck 2005, S. 28–40.

⁷⁷ Zum Holzverbrauch bei der Herstellung von Pottasche s. Rolf GELIUS, *Waidasche und Pottasche* (wie Anm. 68), S. 92; zur Weiterverarbeitung von Holz- zu Pottasche ebd. S. 96; für die Berechnung des Holzverbrauchs bei der Herstellung von Waidasche danke ich Herrn Gelius herzlich: Für eine Last Waidasche (1680 kg) müsste der Holzverbrauch ca. 620 Raummeter betragen haben, eher mehr, denn Ausbeuteverluste waren bei der damals unentwickelten Technologie wohl unvermeidlich.

⁷⁸ GELIUS, *Waidasche und Pottasche* (wie Anm. 68), S. 96 ff.; dort auch zur gewerblichen Organisation der Aschegewinnung seit dem 16. Jh.; zu den teils verheerenden Folgen der Aschegewinnung für die Waldreviere ebd. S. 92 f.; bei KNOPPERS, NICHOLLS, *Ostseeraum* (wie Anm. 75), fehlen Hinweise auf die spätmittelalterliche städtische Produktion und auf die Herstellung in Manufakturen und stadtnahen Fabriken im 17. und 18. Jh.

Tuchproduktionsstädten und -städtchen in Flandern, Brabant, Hennegau, Holland und England benötigten Menge, die Jahr für Jahr in Hunderten von Schiffen in diesen Gewerberegionen angelandet werden mussten. Dort entstand im Tuchgewerbe eine enorm hohe Arbeitsteilung. Aus Flandern selbst liegen m. W. keine genauen Zahlen vor, aber den Geschäftsbüchern des Francesco Datini aus Prato (gest. 1410) lässt sich entnehmen, dass an der Herstellung von 223 Tuchen 1000 Personen beteiligt waren, die 6100 Teiloperationen durchführten.⁷⁹

Weitere Waldbauprodukte der Länder des östlichen und nördlichen Europas, die in den Erzeugerländern aufbereitet wurden, waren außerdem Pech und Teer, unentbehrliche Grundstoffe für den Schiffs- und Hausbau sowie für die Instandhaltung der Schiffe.⁸⁰ Holzteer gewann man durch Schwelung (d. i. trockene Destillation unter Luftausschluss) von Kiefern- und Fichtenholz, wobei man seit dem 16./17. Jahrhundert 10–30 Liter Teer je Raummeter Holz gewinnen konnte. Holzpech wiederum entsteht durch Eindampfen von Holzteer in offenen Kesseln, wobei zur Herstellung von 100 kg Pech ca. 200–400 kg Teer erforderlich waren, je nach dem ob man von Dick- oder Dünnteer ausging.⁸¹ Für den späthansischen Zeitraum zwischen 1580 und 1649 hat man eine Handelsaktivität von etwa 8.250 Last Teer und Pech pro Jahr errechnet, das ist eine Gesamtmenge von rund 12.200 t pro Jahr, für deren Herstellung jeweils etwa 1,74 Mio. m³ Holz benötigt wurden.⁸²

Anhand dieser Zahlen lässt sich ungefähr ermessen, wie groß der Arbeitsaufwand bei der Produktion war. Ähnliches gilt für die Herstellung von bearbeiteten Hölzern (Dielenbretter, Fassdauben, Wagenschot u. a. m.), von Flachs, von behauenen Steinen aus Reval u. v. a. m.

Neben der Zufuhr für produzierende Gewerbe wie Tuchherstellung und Schiffbau lieferten die hansischen Kaufleute Konsumtionsgüter. Ihr diversifiziertes Verteilungssystem sorgte dafür, dass in dem von ihnen versorgten Raum prinzipiell sämtliche Handelsgüter der damaligen Zeit auf den Märkten selbst der kleinsten Städte erhältlich waren.⁸³ Die hansischen

⁷⁹ SPRANDEL, Textilien (wie Anm. 60), Sp. 601.

⁸⁰ Rolf GELIUS, Teer und Pech im Seehandel der Ostseeländer im letzten Jahrhundert der Hanse (1550–1650), in: HGBll. 120, 2002, S. 181–203, hier S. 185f.; ein Beispiel für die Verwendung: P. HOFFMANN, Das Fass und der Teer, in: G. HOFFMANN, U. SCHNALL (Hg.), Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 60), Hamburg 2003, S. 150–153. 1561 kalkulierte man für einen Schiffsneubau von 300 Last Ladekapazität als Korrosionsschutz 2 Last gotländischen Teers (ca. 2.900 kg); GELIUS, w. o., S. 185.

⁸¹ GELIUS, Teer und Pech, S. 182–185; Pech konnte man auch durch Erhitzen von rohem Kiefernharz gewinnen (ca. 25 kg aus 100 kg Harz); ebd.

⁸² GELIUS, Teer und Pech (wie Anm. 80), S. 203.

⁸³ Rolf HAMMEL-KIESOW, Wer kaufte die Waren des hansischen Handels? Eine Annähe-

Kaufleute schufen eine Infrastruktur, die es u. a. ermöglichte, pro Jahr mehr als 200.000 Fässer mit gesalzenem Hering von Schonen, Bohuslän und Aalborg über die Hansestädte bis nach Böhmen, Lwow (Lemberg) und nach Oberitalien zu verschicken,⁸⁴ gleiches geschah mit Stockfisch aus Bergen, mit Öl, tierischen Fetten, Wachs und Tuch u. v. a. m. Die niederdeutschen Kaufleute versorgten die Menschen und die Wirtschaft Mitteleuropas mit Gütern in großen Mengen und aus weit entfernten Gegenden. An die Stelle des kleinräumigen Güteraustausches war der Handel mit Waren „aus aller Welt“ getreten.

Um diese Nachfrage zu befriedigen beschränkten sich die hansischen Kaufleute jedoch nicht nur auf den Zwischenhandel. In Flandern kam es im Laufe des 15. Jahrhunderts zu engeren Verbindungen mit dortigen Tuchproduzenten.⁸⁵ Die hansischen Kaufleute übernahmen Abnahmegarantien für bestimmte neue Tuchsorten und halfen damit der krisengeschüttelten flandrischen Tuchexportindustrie im 15. Jahrhundert zu Teilen aus der Krise. 1512 bestanden seitens der Hanse Verträge und gegenseitige Verpflichtungen mit sechs Städten und Herrschaften (Poperingen, Dendermonde, Aalst, Menen, Wevik, Tourcoing), „nach denen die dortigen Drapiers spanische Wolle ausschließlich für die Osterlinge, *seulement pour les Osterlincx*, verarbeiteten.“ Die Deutschen übernahmen die komplette Produktion und bezahlten mit Bargeld, wobei der Preis nicht von den einzelnen Kaufleuten, sondern jährlich zwischen Vertretern des Deutschen Kaufmanns in Brügge (= das Kontor zu Brügge) und den Drapiers ausgehandelt wurde.⁸⁶ Nach Hans van Werveke besaßen die Hansen als Abnehmer demnach nicht nur ein Einkaufsmonopol [in Bezug auf die Produktion einzelner Städte], sondern bildeten durch vorherige Preisabsprachen auch ein Einkaufskartell.⁸⁷

Eine Zusammenarbeit hansischer Kaufleute mit fremden nicht niederdeutschen ‚Kollegen‘, die über reine Warenaustauschgeschäfte (Kauf /

rung an die Endverbraucher, In: »kopet uns werk by tyden«, Beiträge zur hansischen und preußischen Geschichte. Festschrift für Walter Stark, hg. von Nils JÖRN, Detlef KATTINGER, Horst WERNICKE. Schwerin 1999, S. 73–80; ELLMERS, Seehäfen (wie Anm. 50), S. 111f.

⁸⁴ Carsten JAHNKE, Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien – 12.–16. Jahrhundert (QDhG, N.F., Bd. 49), Köln u. a. 2000.

⁸⁵ Rudolf HOLBACH, „... seulement pour les Oosterlincx“. Über die Beziehungen zwischen hansischen Kaufleuten und flandrischen Tuchproduzenten. In: Norwegen und die Hanse (wie Anm. 76), S. 73–94, hier S. 80–90; DERS., Frühformen von Verlag und Großbetrieb in der gewerblichen Produktion (13.–16. Jahrhundert.) (VSWG, Beihefte 110), Stuttgart 1994, S. 71–78.

⁸⁶ HOLBACH, „... seulement“, S. 84f.

⁸⁷ Hans VAN WERVEKE, Die Stellung des hansischen Kaufmanns dem flandrischen Tuchproduzenten gegenüber. in: Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte. Festschrift für Hektor Ammann, hg. von Hermann AUBIN u. a., Wiesbaden 1965, S. 296–304, hier 299; zitiert nach HOLBACH, „... seulement“ (wie Anm. 85), S. 85 Anm. 84.

Verkauf) hinausgingen, war bislang kaum Thema der Forschung. Verbote des Handels mit Butenhansen (= außerhalb der Hanse stehende Personen), die neben der Gästefeindlichkeit als Beweis für die Abgeschlossenheit nach außen galten, sind jedoch inzwischen als zeitlich befristete Maßnahmen im Vorfeld und im Verlauf von handelspolitischen Auseinandersetzungen erkannt worden, wie übrigens auch der größte Teil der Kreditverbote.⁸⁸ Eine Aufgabe der hansischen Geschichtsforschung ist es daher, die Kontakte zu außerhansischen Kaufleuten und anderen Zulieferern vorurteilsfrei unter die Lupe zu nehmen und Handelsgesellschaften zwischen Hansen und Butenhansen in den Quellen zu suchen.⁸⁹ Dabei gilt freilich, dass solche Gesellschaften nicht Selbstzweck waren, sondern den jeweiligen Partnern Erfolg versprechen mussten. ‚Internationalität‘ als Selbstzweck war und ist kein wirtschaftliches Kriterium.

Zwei Beispiele längerfristiger ‚internationaler‘ Zusammenarbeit (d. h. mit Partnern, die nicht zur Hanse gehörten) in der Form gemeinsamen Handels sind bislang bekannt. Das erste Beispiel gehört in die Formationszeit der Hanse und ist daher mehr als Beispiel zu werten, was vor der Zeit der an Städte gebundenen hansischen Handelsorganisation möglich war, das zweite Beispiel gehört ins 15. Jahrhundert, also in die Zeit der voll ausgebildeten hansischen Organisation.

Die Insel Gotland war im 12. Jahrhundert das Zentrum des Ostseehandels. Da die Schifffahrt bis weit ins 14. Jahrhundert hinein die Küstenschifffahrt bevorzugte und die Fahrt übers offene Meer möglichst vermied, hatte die Insel eine handelsstrategisch günstige Lage. Die gutnischen Kaufleute dominierten den lukrativen Russlandhandel mit Pelzen und Wachs, und Gotland selbst war zudem Treffpunkt russischer, schwedischer, dänischer und in zunehmender Zahl deutscher Kaufleute geworden. Nachdem es vor 1161 zu blutigen Auseinandersetzungen zwischen Gotländern und Deutschen gekommen war, einigten sich beide Seiten und räumten sich gegenseitig die gleichen Rechte im jeweiligen Gastland ein. 1191/92 sandte diese Kaufleutegemeinschaft einen Boten, den Gotländer Arbud (Herbord), zum Abschluss eines Handelsvertrages zu dem Fürsten von Novgorod, der diesen Zusammenschluss von Kaufleuten unterschiedlicher ethnischer Herkunft offensichtlich als Gemeinschaft anerkannte, wie später auch der englische König.⁹⁰ Das heißt, dass sich deutsche und

⁸⁸ Stuart JENKS, Zum hansischen Gästerecht, in: HGBll. 114, 1996, S. 3–60, hier 53ff.; DERS., War die Hanse kreditfeindlich? In: VSWG 69, 1982, 305–338.

⁸⁹ Siehe dazu die zahlreichen Hinweise auf Handelsgesellschaften zwischen Hansen und Butenhansen in JENKS, Gästerecht (wie Anm. 88), S. 53ff.

⁹⁰ Detlef KATTINGER, Die Gotländische Genossenschaft. Der frühhansisch-gotländische Handel in Nord- und Westeuropa (QDhG N.F. Bd. 47), Köln u. a. 1999, S. 147–149 (zu Novgorod), 184f., 237–266, zusammenfassend 262ff. (zu England)

gutnische Kaufleute auf Gotland in einer Gemeinschaft zusammenschlossen, die *gilda communis*, auch *universitas mercatorum* bzw. im Westen *omnes mercatores de Gutlandia* genannt wurde.⁹¹ Der Zusammenschluss zu einer *universitas* war die konsequente rechtliche Folge einer Handelspraxis, bei der gutnische Kaufleute ihre niederdeutschen Handelspartner zunächst von Gotland mit nach Novgorod nahmen, zuerst wohl auf gutnischen Schiffen, später dann im gemischten Flottenverband. Die Zusammenarbeit war für beide Seiten anscheinend derart erfolgreich (vermutlich stellte die eine Seite die Schiffe, die andere die Verbindungen zu den enorm aufnahmefähigen Märkten im mittleren und westlichen Europa),⁹² so dass sie vermutlich auch auf den Handel nach Norwegen, gesichert auf den Handel nach England und in Bezug auf die gutnischen Kaufleute Visbys auf Flandern ausgedehnt wurde.⁹³ Diese Gemeinschaft gutnischer und niederdeutscher Kaufleute, ein tatsächlich ‚internationaler‘ Zug der frühhansischen Geschichte, fand nach der Mitte des 13. Jahrhunderts ein Ende, im Ostseehandel etwas früher als in England. Der Grund war nicht ethnischer oder „sozialer“ Natur (der Art, dass man die „Bauernhändler“, die nicht in Visby, sondern im ländlichen Bereich der Insel wohnten, nicht mehr als gesellschaftlich gleichrangig anerkannt hätte), sondern die Tatsache, dass in der damals entstehenden Handelsorganisation der Städte die auf dem Land sitzenden („Bauern-“)Kaufleute nicht durch jurisdiktionelle und exekutive Maßnahmen der Städte kontrolliert werden konnten. Sie bildeten somit einen Unsicherheitsfaktor in dem durch vielseitige Handelsverträge, Geleits- und Beistandsabkommen entstehenden System der frühen Hanse, der ausgeschlossen werden musste, um gegebenenfalls über Sanktionen die Einhaltung der geschlossenen Verträge erzwingen zu können.⁹⁴ Aus dem gleichen Grund wurden rund 100 Jahre später die holländischen Kaufleute, die nicht Bürger einer Hansestadt waren, von den schwedischen Messen ausgeschlossen.⁹⁵

Das zweite Beispiel: Im 15. Jahrhundert lassen sich sehr enge Verbindungen zwischen Kölner Englandfahrern und Londoner Mercers erkennen. Die beiden Gruppen hatten einen Waren- und Wechselkreislauf aufgebaut, „wobei die Hansen Warenschulden für den Erwerb von Tuch bei den Mercers in London machten, die per Wechsel auf den Brabanter Messen rückzahlbar waren. Die Mercers wiederum repatriierten die Erträge, die ihre hansischen Handelspartner ihnen auf der Messe auszahlten, indem sie das

⁹¹ KATTINGER, Gotländische Genossenschaft, S. 175–181.

⁹² HAMMEL-KIESOW, Determinanten (wie Anm. 50).

⁹³ KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 90), S. 335–343 zu Flandern.

⁹⁴ KATTINGER, Gotländische Genossenschaft (wie Anm. 90), S. 340.

⁹⁵ SEIFERT, Kompagnons (wie Anm. 40), S. 90–92.

in Brabant eingenommene Geld an andere Kaufleute (in der Regel Landsleute) liehen, die Messewechsel erwerben und nach England exportieren wollten“.⁹⁶ Dieser Waren- und Wechselkreislauf scheint seit den 1420er Jahren bestanden zu haben. Die Kooperation zwischen beiden Gruppen umfasste auch die Schiffe, da sowohl die Kölner Englandfahrer als auch die Londoner Mercer in der Regel dieselben (seeländischen) Schiffe für den Transport ihrer Waren nach und von den Brabanter Messen benutzten. Insgesamt kann man den Schluss ziehen, dass die Mercers die Kölner nicht als Konkurrenten, sondern vielmehr als Partner betrachteten.⁹⁷ Während der Verhansung der Kölner, d. h. in der Zeit, als die Kölner Kaufleute vom Gebrauch der hansischen Privilegien ausgeschlossen waren, brachten deren Londoner Geschäftsfreunde das Tuch der Kölner auf fremde Rechnung ganz offensichtlich zu den Messen. Nach der Aufhebung der Verhansung war dieses Verfahren nicht mehr notwendig.⁹⁸

Solche ‚internationalen‘ Aspekte fanden sich bislang jedoch nur im Außenhandelsbereich der hansischen Kaufleute. Ihren eigenen Raum schotteten die Hansen ab, indem sie fremde Kaufleute zu ihren Netzwerken⁹⁹ seit dem späten 13. und 14. Jahrhundert nur dann zuließen, wenn sie das Bürgerrecht einer Hansestadt annahmen (also keine ‚Fremden‘ mehr waren).¹⁰⁰ Dass das keine prinzipielle Fremdenfeindschaft war, sondern die oben bei dem gemeinsamen Handel mit den Gotländern erörterte Möglichkeit des rechtlichen Zugriffs bei Verstößen gegen das städtische Recht (in das hansische Beschlüsse immer umgesetzt werden mussten)¹⁰¹ das

⁹⁶ Stuart JENKS, England und die kontinentalen Messen im 15. Jahrhundert und die Entstehung der Merchant Adventurers, in: Peter JOHANEK, Heinz STOOB (Hg.), Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit (Städteforschung A/39), Köln u. a. 1996, S. 66f.

⁹⁷ JENKS, England und die kontinentalen Messen, S. 68.

⁹⁸ Stuart JENKS, England, die Hanse und Preußen: Handel und Diplomatie; 1377–1474 (QDhG, N.F., Bd. 38, Teile 1–3), Köln u. a. 1992, S. 186–190.

⁹⁹ Zur Netzwerkstruktur des hansischen Handels, auch eines der historischen Phänomene, die erst durch die ‚lebensweltliche Erfahrung‘ (s. o. bei Anm. 46) mit Netzwerken in der heutigen internationalen Wirtschaft erkannt wurden, s. Stephan SELZER; Ulf Christian EWERT, Verhandeln und Verkaufen. Vernetzen und Vertrauen. Über die Netzwerkstruktur des hansischen Handels, in: HGBll. 119, 2001, S. 135–162; DIES., Die Neue Institutionenökonomie als Herausforderung an die Hanseforschung, in: HGBll. 123, 2005, S. 7–29; JAHNKE, Carsten, Netzwerke in Handel und Kommunikation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert am Beispiel zweier Revaler Kaufleute, Habil. masch., Kiel 2004; DERS., Geld, Geschäfte, Informationen. Der Aufbau hansischer Handelsgesellschaften und ihre Verdienstmöglichkeiten (Handel, Geld und Politik 10), Lübeck 2007; s. zukünftig Mike BURKHARDT, Die Geschichte des Bergenhandels im Spätmittelalter – Handel. Kaufleute. Netzwerke, Diss. phil. Universität Kopenhagen (in Vorbereitung zum Druck).

¹⁰⁰ Siehe dazu aber die Hinweise auf Handelsgesellschaften zwischen Hansen und Butenhansen in JENKS, Gästerecht (wie Anm. 88), S. 53ff.

¹⁰¹ Siehe dazu oben bei Anm. 94, 95.

zugrunde liegende Kriterium war, zeigen die Einbürgerungen von Slawen und Skandinaviern in Rostock¹⁰² ebenso wie der Nürnberger Kaufleute in Lübeck im 15. und 16. Jahrhundert, die – wie Matthias Mulich – den Handel ihrer oberdeutschen Verwandtschaft auf diesem Wege durch die Vorteile bereicherten, die sich aus den lübisch-hansischen Privilegien gewinnen ließen.¹⁰³ Konkurrenz, die sich nicht einbinden ließ, wurde, wenn man es vermochte, mit allen Mitteln bekämpft, wofür als Beispiel das Schicksal der Engländer in den preußischen Städten stehen mag.

Um diese weit gespannten Handelsbeziehungen aufzubauen, zu sichern und aufrecht zu erhalten, entwickelten die Fernkaufleute und die Räte der Hansestädte eine Diplomatie, die bereits im 13. Jahrhundert internationalen europäischen Zuschnitt hatte und im Jahr 1648 bei dem Westfälischen Friedenswerk ihren verfassungsrechtlichen Höhepunkt erreichte. Sie wurde getragen von Unterhändlern wie dem Lübecker Ratsherrn Johan von Dowaye, genannt nach der Stadt Dowaye an der flämisch-französischen Sprachgrenze, aus der er möglicherweise stammte. Er ist der erste dieser Diplomaten, von dem Schreiben überliefert sind, die seine psychische Verfassung wegen der Dauerbelastung, der er zwischen 1280 und 1303 ausgesetzt war, zum Ausdruck bringen. Zunächst war er zu diplomatischen Verhandlungen in Brügge, schlichtete anschließend einen Streit zwischen dem Grafen von Flandern und spanischen Kaufleuten, fuhr zum dänischen König nach Helsingborg, anschließend nach Reval, wurde – bereits auf der Rückfahrt nach Lübeck – von Visby aus wieder nach Reval zurückbeordert, war später als Gesandter in Bergen beim norwegischen König und schließlich in Örebro beim schwedischen König.¹⁰⁴ Um seine und die Leistungen anderer hansischer Diplomaten zu würdigen, muss

¹⁰² Silke JASTER, Die Nichtdeutschen in Rostock im 13. und 14. Jahrhundert (Rostocker Studien zur Regionalgeschichte, Bd. 4), Rostock 2001, z. B. S. 365f.; mit dieser Arbeit wird der Ansatz aufgegriffen, den bereits Paul JOHANSEN, Umriss und Aufgaben der hansischen Siedlungsgeschichte und Kartographie, in: HGBll. 73, 1955, 1–105, hier S. 21–31 (Zusammenschlüsse fremder Kaufleute und Gäste in den Hansestädten) einforderte.

¹⁰³ Fritz RÖRIG, Das Einkaufsbüchlein der Nürnberg-Lübecker Mulichs auf der Frankfurter Fastenmesse des Jahres 1495, in: DERS., Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte (2. durchgesehene und ergänzte Auflage), hg. von Hans KAEGBEIN, Wien u. a. 1971, S. 288–350; Gerhard FOUQUET, Geschäfte und Politik, Ehe und Verwandtschaft – Briefe an den Nürnberg-Lübecker Kaufmann Matthias Mulich vom Winter 1522/23, in: V. H. BRÄUER, E. SCHLENKRICH (Hg.), Die Stadt als Kommunikationsraum (Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Festschrift für Karl Czok zum 75. Geburtstag), Leipzig 2001, S. 311–346.

¹⁰⁴ STOOB, Hanse und Europa (wie Anm. 22), S. 5f.; Detlef KATTINGER, Johann von Douai – ein hansischer Diplomat des 13. Jahrhunderts, in: Detlef KATTINGER; Horst WERNICKE, Ralf-Gunnar WERLICH (Hg.): Akteure und Gegner der Hanse – Zur Prosopographie der Hansezeit [Konrad – Fritze – Gedächtnisschrift] (Hansische Studien IX / Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 30), Weimar 1998, S. 25–36.

man nicht immer den Stoßseufzer des englischen Gesandten Dr. Russel bei den Friedensverhandlungen in Utrecht 1474 über die herausragende hansische Diplomatie zitieren.¹⁰⁵ Es genügt m. E. sich ins Gedächtnis zu rufen, dass die Hanse unter sich seit Mitte des 14. Jahrhunderts zunehmend zu ihren Ungunsten entwickelnden Bedingungen bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts Bestand hatte.

Neben den wirtschaftlichen und machtpolitischen Strukturen veränderten sich auch die Gepflogenheiten des diplomatischen Verkehrs.¹⁰⁶ Während im 14. Jahrhundert der dänische König Waldemar II. noch persönlich und ohne Beisein seiner Räte mit den hansischen Ratsendeboten verhandelte, war die herrscherliche Politik gegenüber den Städten seit dem 15. Jahrhundert mehr und mehr rechtsbetont. Die hansischen Städtevertreter mussten nun studierte Juristen, d. h. römisch-rechtlich geschulte Gesandtschaftsmitglieder an die Höfe mitnehmen. Trotz der von den westlichen Kronräten und Gesandten betonten juristischen Überlegenheit,¹⁰⁷ gelang es den hansischen Diplomaten, ihren Verhandlungspartnern jeweils so große Gegenleistungen im Handelsbereich zu bieten, dass es trotz aller Auseinandersetzungen z. B. im Falle Englands bis zum Jahr 1598 immer wieder zu Privilegienbestätigungen – wenn auch in unterschiedlicher Form – kam. Welche Bedeutung die Hansestädte, trotz aller immer wieder vorgebrachten Klagen über zu hohe Kosten, dem diplomatischen Verkehr beimaßen, verdeutlicht auch die berufliche Tätigkeit des Syndicus' der Hanse, des Kölner Juristen Heinrich Sudermann, der insgesamt 14 seiner 35 Amtsjahre zwischen 1556 und 1591 auf diplomatischen Reisen zwischen England und Polen verbrachte. Nur Bergen und Novgorod besuchte er nicht, vielleicht weil er die dort gesprochenen Sprachen nicht beherrschte. Er ist außerdem ein Beispiel für die ‚innere Diplomatie‘ in der Hanse, da er als Katholik im Kreis der Ratsherren und Bürgermeister, die meist strenggläubige Lutheraner waren, reibungslos wirken konnte.¹⁰⁸

¹⁰⁵ Dr. Russel soll gesagt haben, *dat he lever myt alle der werlde forsten denne myt den radessendeboden wolde dedingen*, dass er lieber mit allen Fürsten der Welt als mit (hansischen) Ratsendeboten verhandeln wolle; HR II, 7, Nr. 138, § 100, S. 265.

¹⁰⁶ Thomas BEHRMANN, *Herrscher und Hansestädte. Studien zum diplomatischen Verkehr im Spätmittelalter* (Greifswalder Historische Studien, Bd. 6), Hamburg 2004.

¹⁰⁷ Die eigentliche Differenz lag zwischen dem einigungsrechtlichen Denken der hansischen Ratsendeboten und der römisch-rechtlichen Argumentation der gelehrten Räte der westeuropäischen Reiche und Fürstentümer, am Beispiel der Trennung von äußerer Form und Inhalt beim gemeinrechtlichen Begriff der Vollmacht erläutert von PITZ, *Bürgereinung* (wie Anm. 42), S. 418–422.

¹⁰⁸ STOOB, *Hanse und Europa* (wie Anm. 68), S. 11f.; Herbert LANGER, *Gestalten der Spätzeit: Die Syndici der Hanse*, in: *Akteure und Gegner* (wie Anm. 104), S. 219–230, hier 219–227.

Schließlich gelang es den Hansestädten unter der Führung des Lübecker Syndicus und späteren Bürgermeister der Stadt, David Gloxin, die *civitates Anseaticae* in Artikel XVII § 10 und 11 des Osnabrücker Friedensinstrumentes von kaiserlicher und schwedischer Seite in das Westfälische Friedenswerk einschließen zu lassen. Art. X § 10 billigte auch denjenigen Hansestädten, die durch den Friedensvertrag unter schwedische Landeshoheit fielen (Wismar, Stralsund, Greifswald), freien Handel und Schifffahrt inner- und außerhalb des Reiches zu. Die Einbeziehung der Hansestädte in den Friedensschluss und ihre zum ersten mal erfolgte Nennung in einem Verfassungsdokument des Reiches waren ein großer Erfolg der hanseischen Diplomatie. Die Abgesandten der drei Städte Lübeck, Bremen und Hamburg traten dabei nicht nur für ihre eigenen Belange, sondern tatsächlich für alle noch verbliebenen Hansestädte ein. Allerdings erfolgte dieser Durchbruch zur verfassungsrechtlichen Anerkennung zu spät. Das Ende des Dreißigjährigen Krieges als „Staatsbildungs-Krieg“ entzog mit der Konsolidierung der großen Territorien im Nord- und Ostseeraum der Hanse als Verbindung freier Städte die weitere Existenzmöglichkeit. Zwar versuchte man in den 50er und 60er Jahren des 17. Jahrhunderts den größeren Hanseverbund wieder herzustellen, doch ein letzter Versuch mit dem Hansetag in Lübeck im Jahr 1669 versammelte die Ratssendeboten von nur noch sechs Städten – drei weitere hatten Vollmachten erteilt – und ging mit einem Rezess ohne wirklichen Beschluss zu Ende.¹⁰⁹

IV. Reflexiver Ansatz: *Hanse, Globalisierung und Europäische Union*

Heutzutage können wir wesentliche Organisationsmerkmale der Hanse wahrscheinlich besser verstehen als frühere Generationen. Zum ersten, weil wir nicht mehr – wie in der Hochzeit des bürgerlichen Nationalstaates – in Kategorien hierarchisch aufgebauten Staaten und weitgehend geschlossener Nationalwirtschaften denken. Die zunehmende weltweite internationale Integration von Güter-, Kapital- und Arbeitsmärkten im Zeitalter der Globalisierung macht(e) den Blick frei für die Leistung der hansischen Kaufleute bei der Integration bis dahin peripherer Regionen nach Mittel- und Westeuropa.

Zum zweiten erleben wir, ebenfalls in den letzten drei Jahrzehnten verstärkt, dass europäische Staaten einerseits Souveränitätsrechte an eine überstaatliche Organisation, die Europäische Union, abtreten, andererseits aber auf zentralen Handlungsfeldern ihre Souveränität wahren. Das schärft

¹⁰⁹ Rainer POSTEL, Zur „erhaltung dem commercien und darüber habende privilegia“. Hanseische Politik auf dem Westfälischen Friedenskongreß, in: Heinz DUCHARDT (Hg.), Der Westfälische Friede (HZ, Beiheft 26), München 1998, S. 523–540.

den Blick für die Gemengelage unterschiedlicher Arten von Autonomie zur Zeit der Hanse, die im Zeitalter der absoluten Hochschätzung des souveränen Staats mit obrigkeitlicher Struktur nur schwer ‚denkbar‘ war.

Hanse und Globalisierung

Zunächst zum Verhältnis von Hanse und Globalisierung. Gibt es strukturelle Ähnlichkeiten zwischen beiden? Unter Globalisierung versteht man Prozesse einer zunehmenden internationalen Verflechtung verschiedenster Bereiche unserer Erde. Sie betreffen einzelne Menschen, Gesellschaften, Institutionen und Staaten und sie finden in den Bereichen der Wirtschaft, Politik, Kultur, Umwelt, Kommunikation u. a. m. statt. Als wesentliche Ursachen der Globalisierung gelten die wachsende internationale Mobilität von Gütern und Produktionsfaktoren, die wiederum aufruhrt auf technischem Fortschritt, insbesondere im Transportwesen und in der Kommunikation, sowie auf politischen Entscheidungen zur Liberalisierung des Welthandels bzw. von „Verdrängungen der staatlichen Wirtschaftspolitik“. ¹¹⁰ Historisch gesehen ist die gegenwärtig ablaufende Globalisierung Teil eines im Prinzip seit Jahrtausenden, verstärkt seit etwa 500 Jahren ablaufenden Prozesses von Aufbau, Verdichtung und zunehmender Bedeutung der Vernetzung im lokalen, regionalen und schließlich weltweiten Rahmen. Das war kein kontinuierlicher Prozess, sondern eher eine Abfolge von „Globalisierungsanläufe[n]“, die aber stets irgendwann einmal abbrechen. Daher kann man sie als ‚Vorgeschichte‘ der Globalisierung betrachten“. ¹¹¹

Die hansische Geschichtsforschung hat sich mit diesem Phänomen auf dem 45. Deutschen Historikertag in Kiel 2004 auseinander gesetzt. „Zwischen ‚Globalisierung‘ und Konfessionalisierung: Kommunikation und Raum in der hansischen Geschichte“ war das Thema der Sektion des Hansischen Geschichtsvereins. ¹¹² Wir stellten die Frage, ob in der Betrachtung

¹¹⁰ OSTERHAMMEL, PETERSSON, Globalisierung (wie Anm. 27), S. 10–15; s. auch Knut BORCHARDT, Globalisierung in historischer Perspektive (Sitzungsberichte der Bayerischen Akademie der Wissenschaften Jg. 2001, Heft 2), München 2001; Richard TILLY, Globalisierung aus historischer Sicht und das Lernen aus der Geschichte, Köln 1999, S. 9, definiert Globalisierung als die „zunehmende internationale Integration von Güter-, Kapital- und Arbeitsmärkten, unmittelbar verursacht durch wachsende internationale Mobilität von Produkten und Produktionsfaktoren, zumindest mittelbar getragen vom technologischen Wandel und von Verdrängungen der staatlichen Wirtschaftspolitik“.

¹¹¹ OSTERHAMMEL, PETERSSON, Globalisierung (wie Anm. 27), S. 25; O. und P. folgen Wallersteins Ansatz, der mit dem Aufbau der spanischen und portugiesischen Kolonialreiche in der Zeit um 1500 den Beginn einer im Prinzip irreversiblen weltweiten Vernetzung ansetzt; ebd.

¹¹² Siehe dazu Albrecht CORDES, Antjekathrin GRASSMANN und Rolf HAMMEL-KIESOW,

der hansischen Geschichte unter dem Aspekt der Globalisierung mehr liege als nur eine erneute historisch problematische Aktualisierung nach der deutschnationalen Überhöhung, die bis 1945 das Bild bestimmte, und dem seit dem bis heute beliebten Blick auf die Hanse durch eine europäische Brille? Wir haben das dahingehend beantwortet, dass die Übertragung des Begriffs Globalisierung auf vergleichbare Prozesse der Vergrößerung und Verdichtung von Wirtschaftsräumen in der Vergangenheit auf Grund der strukturellen Ähnlichkeiten der Prozesse und der sie auslösenden und begleitenden Faktoren durchaus möglich ist.

Wenn man unter Globalisierung die Intensivierung und Beschleunigung grenzüberschreitender Transaktionen bei deren gleichzeitiger räumlicher Ausdehnung versteht, so ‚globalisierten‘ bzw. ‚europäisierten‘ die Aktivitäten der hansischen Kaufleute zweifellos das nördliche Europa. Das Gleiche gilt für die Gründe, die für die Globalisierung verantwortlich gemacht werden, nämlich die wachsende internationale Mobilität von Gütern und Produktionsfaktoren und die technischen Entwicklungen besonders im Bereich von Transportwesen und Kommunikation. Sie haben, wie wir oben am Beispiel der flämischen Tuchindustrie bereits gesehen haben – der englische Schiffbau wäre ein weiteres – die Standortgebundenheit von gewerblichen Zentren aufgehoben.¹¹³ Außerdem gibt es eine Reihe von weiteren Punkten, in denen der hansische Handel über die Rechtsgrenzen der Städte und Länder hinweg dem heutigen globalen und oft kritisierten Wirtschaftsleben ähnelt. Das betraf die Chance, dank eines effektiven Informationsaustausches sowie billiger und relativ zuverlässiger Transportmittel und -wege Preisgefälle auszunutzen, das betraf auch die z. T. sehr erfolgreichen Ansätze zur Standardisierung von Maßen und Währungen wie auch von rechtlichen Institutionen, die Schaffung von stabilen Rahmenbedingungen einschließlich effektiver Rechtsverfolgungs- und Vollstreckungsmöglichkeiten,¹¹⁴ besonders deutlich ausgeprägt in den Ansätzen einer überterritorialen Standardisierung des Seerechts. Das Hansische oder auch Hanseatische Seerecht in seiner Fassung von 1614 war das

Zwischen ‚Globalisierung‘ und Konfessionalisierung: Kommunikation und Raum in der hansischen Geschichte. Einleitende Bemerkungen zur Sektion des Hansischen Geschichtsvereins auf dem 45. Deutschen Historikertag in Kiel 2004, in: HGBll. 123, 2005, S. 1–6. Der Historikertag hatte das Generalthema „Kommunikation und Raum“.

¹¹³ Siehe oben S. 15ff.

¹¹⁴ Literatur in Auswahl: Angelo PICHIERRI, Die Hanse – Staat der Städte. Ein ökonomisches und politisches Modell der Städtevernetzung (Stadt, Raum und Gesellschaft; Bd. 10), Opladen 2000; Stephan SELZER; Ulf Christian EWERT, Die Neue Institutionenökonomik als Herausforderung an die Hanseforschung, in: HGBll. 123, 2005, S. 7–29; Stuart JENKS, Transaktionskostentheorie und die mittelalterliche Hanse, in: ebd., S. 32–42; Christina LINK, Diana KAPFENBERGER, Transaktionskostentheorie und hansische Geschichte: Danzigs Seehandel im 15. Jahrhundert im Licht einer volkswirtschaftlichen Theorie, in: ebd., S. 153–170.

größte und zugleich das letzte bedeutende Gesetzgebungswerk der Hanse und fand bis ins 19. Jahrhundert hinein vor den Gerichten der Seehandelsstädte Anerkennung. Formell wurde es erst durch das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch von 1861 außer Kraft gesetzt.¹¹⁵

Zwar gab es auch Unterschiede wie z. B. die Tatsache, dass es im hansischen System kaum Ansätze zu rechtlich verfassten Handelshäusern gab, andererseits können die Kooperationsformen hansischer Kaufleute durch die betriebswirtschaftlichen Modelle der modernen Netzwerktheorie von Unternehmen erklärt und die Organisationsform des hansischen Handels als historische Netzwerkform definiert werden.¹¹⁶ Auch das Problem, dass sich die Hanse über den reinen Tauschhandel hinaus der Kooperation mit Nichthansen tendenziell eher verschlossen habe und in diesem Sinne gerade nicht ‚global‘ im Sinne von ‚grenzenlos‘ gedacht habe, wurde oben mit dem Hinweis auf die nachgewiesenen bzw. erschließbaren Handelsgesellschaften zwischen hansischen Kaufleuten und Butenhansen bereits angesprochen. Hier scheint mir eher eine Forschungslücke als eine grundsätzliche Abschottung vorzuliegen.¹¹⁷

Die Intensität des grenzüberschreitenden, über Städte und Länder hinausgreifenden Handels und der durch ihn angestoßenen wirtschaftlichen und kulturellen Verbindungen wäre demnach ein gemeinsames Kennzeichen des Europas der Hansezeit und – weltweit – des heutigen Zeitalters der Globalisierung; sie wäre damit zugleich ein Unterscheidungsmerkmal

¹¹⁵ Götz LANDWEHR, *Das Seerecht der Hanse (1365–1640)*, Hamburg 2003, S. 143–148 für die Zeit des 17.–19. Jh.s.

¹¹⁶ SELZER, EWERT, *Verhandeln und Verkaufen* (wie Anm. 99), S. 135–162.

¹¹⁷ Siehe oben S. 22ff. mit Anm. 100. Die unterschiedliche Bewertung von Handelsgesellschaften mit Butenhansen lag möglicherweise auch an den unterschiedlichen Interessen der beiden Kaufleutegruppen, die den kaufmännischen Kern der Hanse bildeten. Zum einen die Mehrheit mittlerer und kleiner Fernhändler, auf deren Einfluss wohl ein großer Teil der gästerechtlichen Bestimmungen, Verbote des Transitverkehrs und Klagen gegen Monopolbestrebungen zurückzuführen sind, und der sehr viel kleineren Gruppe finanzkräftiger Kaufleute, die z. B. den risikoreicheren, aber gewinnträchtigen Westhandel mit Anbindung an die neue atlantische Wirtschaft im Auge hatten; HAMMEL-KIESOW, *Hanse* (wie Anm. 17), S. 106–109; s. dazu nun auch den Ansatz von Friedrich Bernward FAHLBUSCH, *Zwischen öffentlichem Mandat und informeller Macht: Die hansische Führungsgruppe*, in: *HGBl.* 123, 2005, S. 43–60, der den Erfolg des hansischen Verbandes auf das Wirken einer informellen Führungsgruppe zurückführt, die dreifach homogen gewesen sei: „in ihrer politisch-sozialen Position, in ihren wirtschaftlichen Interessen und in ihrer elitären Identität. Diese Gruppe nutzte subsidiär und sekundär die den Zeiten entsprechenden Rechtsmaterien und Organisationsformen und ermöglichte somit Existenz und Funktionieren des Verbandes. Diese Art Gruppe soll mit dem Begriff „Amigonat“ belegt werden, um alle sich überlagernden, gegenseitig beeinflussenden Arten von in Verwandtschaft, Freundschaft, Geschäftspartnerschaft und politisch-sozialen Ämtern begründeten Beziehungen, um die diffuse Vermischung öffentlich-offizieller Amtsinhabere, informeller Machthabe und persönlicher Interessen zu erfassen. [...] Als dieses Substrat städtischer Führungsgruppen bessere Wege zum Vollzug eigenen Interesses [fand, ließ] es den Organisationsrahmen Hanse still verfallen“ (ebd. 59).

gegenüber dem dazwischen liegenden Zeitalter der Territorial- und später der Volkswirtschaften, in dem für einen ‚international‘ tätigen Außenhandelsverbund von relativ autonomen Städten kein Platz mehr war.

Hanse und Europäische Union

Wenden wir uns abschließend den strukturellen Ähnlichkeiten zu, die die Hanse und die Europäische Union miteinander haben, wobei die Einung, wie der Zusammenschluss rechtlich gleichgestellter Partner im Mittelalter genannt wurde, von zentraler Bedeutung ist. Innerwissenschaftlich, also im Diskurs der Historiker, spielt die Wiederbeschäftigung mit der Einung als einer grundlegenden Organisationsform des Mittelalters eine große Rolle. Dieses der aristokratisch-herrschaftlichen Adelsgesellschaft gegenüberstehende Organisationsprinzip der mittelalterlichen Gesellschaft fand und findet naheliegenderweise in der demokratischen Gesellschaft der BRD mehr lebensweltliches Interesse¹¹⁸ als z. B. in der obrigkeitlich strukturierten deutschen Gesellschaft des wilhelminischen Kaiserreichs und des Dritten Reiches.

Ähnlich wie seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die Städte in der Hanse bemühen sich in der Europäischen Union rechtlich gleichgestellte Staaten um einen Konsens im Hinblick entweder auf weitergehende Integration oder auf Beibehaltung der erreichten Wirtschaftsgemeinschaft. Unser Interesse gilt zunächst der Entscheidungsfindung.

Entscheidungsfindung in der Hanse

Die Hanse war ein Zusammenschluss von rechtlich gleichgestellten Mitgliedern ohne hierarchische Spitze. Die oberste gemeinschaftliche Institution der Hanse, die hansische Tagfahrt (der Hansetag), hatte keine den einzelnen Mitgliedern übergeordnete Kompetenz. Somit gab es keine herrschaftliche Zwangsgewalt, auch keinen gemeinsamen Eid, der eine gemeinsame Politik garantieren konnte.

Alle Beschlüsse mussten daher einstimmig gefasst werden und darüber hinaus, um rechtswirksam zu werden, in einzelstädtisches Recht und in das Recht des gemeinen Kaufmanns in den Auslandsniederlassungen, den Kontoren, umgesetzt werden.

In den einzelnen Hansestädten gab es drei unterschiedliche Ebenen der Beschlussfassung. Welche davon jeweils angewendet wurde, war von der

¹¹⁸ Siehe dazu oben bei Anm. 46.

Art bzw. der Tragweite des behandelten Problems abhängig.¹¹⁹ Die untere, erste Ebene bildeten gewöhnliche, den Bürgermeistern zur Erledigung aufgetragene Geschäfte, die zweite Geschäfte von einigem Gewicht (*negotia ponderis alicuius*), die von den Bürgermeistern zusammen mit dem Rat beschlossen werden mussten, und schließlich als dritte Ebene beschwerliche und große Geschäfte (*negotia ardua et magna*), zu deren Erledigung Bürgermeister und Ratsherren ausdrücklich den Rat und die Zustimmung der Meister der Handwerksämter und der (nicht in Handwerksämter gegliederten) übrigen Gemeinde herbeiführen mussten.¹²⁰

Diese verfassungsrechtliche Grundlage war für die Beschlussfassung der Hanse und für die Durchführung dieser Beschlüsse von zweifacher Bedeutung. Zum ersten – für die Beschlussfassung – im Hinblick auf die Kompetenzen der Ratssendeboten, die zu einem Hansetag geschickt wurden. Diese Kompetenzen mussten von Rat oder Rat und Gemeinde der Mitgliedsstadt speziell für jeden Einzelfall auf die Ratssendeboten übertragen werden, weswegen die genaue Nennung der Tagesordnungspunkte in den Einladungsschreiben zu den Hansetagen von enormer Wichtigkeit war:¹²¹ Die Ratssendeboten konnten anschließend auf der Tagfahrt nur im Rahmen dieser übertragenen Kompetenzen Beschlüsse der Versammlung mit herbeiführen. Am Ende des Hansetages fanden, wie wir oben schon

¹¹⁹ Die von PITZ, Bürgereinung (wie Anm. 42), im zweiten Kapitel (S. 65–245) herangezogenen Beispiele aus 14 wendischen und niedersächsischen Städten sowie aus Köln, Nordhausen und Danzig reichen von 1340 bis 1458. Nach meiner Kenntnis sind die Art und die Rechtsgrundlagen der Beschlussfassung der Hansetage im 16. und 17. Jh. die gleichen geblieben.

¹²⁰ Urkundenbuch der Stadt Lübeck (im Folgenden: UBStl) Bd. 2, Lübeck 1858, Nr. 715, S. 664; s. dazu PITZ, Verfassungsgeschichtliche Forschungen, in: Eckhard MÜLLER-MERTENS, Heide BÖCKER (Hg.), Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie (Hansische Studien XIV), Trier 2003, S. 141–154, hier S. 144–147; DERS., Bürgereinung (wie Anm. 42), S. 65–76; zur Kasuistik der hochbeschwerlichen Geschäfte ebd. S. 229f. Zu den unterschiedlichen Formen dieser „konsensgestützten Herrschaft“ (dieser Begriff nach Ulrich MEIER und Klaus SCHREINER, „Regimen civitatis“. Zum Spannungsverhältnis von Freiheit und Ordnung in alteuropäischen Stadtgesellschaften, in: Stadtrecht und Bürgerfreiheit. Handlungsspielräume in deutschen und italienischen Städten des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit (Bürgertum. Beiträge zur europäischen Gesellschaftsgeschichte, Bd. 7), Göttingen 1994, S. 11–34, S. 15f.), s. Bernd KANNOWSKI, Bürgerkämpfe und Friedebriefe. Rechtliche Streitbeilegung in spätmittelalterlichen Städten (Forschungen zur deutschen Rechtsgeschichte; Bd. 19). Köln u. a. 2001, S. 170f.; Eberhard ISENMANN, Die deutsche Stadt im Spätmittelalter 1250–1500. Stadtgestalt, Recht, Stadtrecht, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft. Stuttgart 1998, S. 132, verwendet den Begriff nicht und beurteilt die bürgerliche Mitwirkung anders; zu den Städten lübischen Rechts s. Wilhelm EBEL, Lübisches Recht. Erster (und einzig erschienener Band), Lübeck 1971, S. 288, 294–296.

¹²¹ Zu den Ladungsschreiben s. PITZ, Bürgereinung (wie Anm. 42), S. 379ff.; DERS., Einstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss? Ein heimlicher Verfassungsstreit um die Vollmachten der Ratssendeboten auf den Hansetagen, in: Verwaltung und Politik in den Städten Mitteleuropas. Beiträge zu Verfassungsnorm und Verfassungswirklichkeit in altständischer Zeit, hg. von Wilfried EHBRECHT, Köln u. a. 1994, S. 115–146, hier 122f., 126.

sahen, nur einstimmig gefasste Beschlüsse Aufnahme in den zu verabschiedenden Rezess.

Um Rechtskraft zu erlangen mussten – und das ist der zweite Punkt von Bedeutung – dessen Bestimmungen in den Kontoren und in den Städten publiziert und dadurch in das Recht des gemeinen Kaufmanns und in Stadtrecht umgesetzt werden.¹²² Offensichtlich galten Hansetagsbeschlüsse in der Regel als Geschäfte der o. g. zweiten Ebene, da sie in Burspraken oder durch Aushang auf dem Rathaus verkündet wurden.¹²³ Bei militärischen Bündnissen, wie den eigentlich außerhalb der Hanse stehenden *tohopesaten*, die zu den *negotia ardua et magna* zählten, war dagegen die Zustimmung der Gemeinde unerlässlich.¹²⁴

Bis ins letzte ist die Frage der Verbindlichkeit der in den Rezessen der Hansetage festgehaltenen Beschlüsse allerdings noch nicht beantwortet. Es gibt durchaus kontroverse Standpunkte in der hansischen Geschichtsforschung, vor allem im Hinblick auf die Folgepflicht für diejenigen, die sich der abzeichnenden Mehrheitsmeinung anschließen mussten bzw. für die Hansestädte, die an dem betreffenden Hansetag nicht teilgenommen hatten (oftmals ja aufgrund des Verdachts, dass dort Beschlüsse gefasst werden könnten, die nicht in ihrem Interesse lägen).¹²⁵

Wie es auch im einzelnen gewesen sein mag, eines liegt klar zutage: Das grundsätzliche und auf der Basis des Einungsrechts, nach dem alle Mitglieder gleichberechtigt waren, nicht veränderbare Prinzip der Einstimmigkeit hatte zur Folge, dass die Herbeiführung von Konsens über Jahrhunderte das zentrale Anliegen jeder allgemein-hansischen Politik war. Diese Aufgabe musste eine der Hansestädte übernehmen. Diese Stadt war Lübeck. Neben der Geschäftsführung der hansischen Angelegenheiten in den Zeiträumen zwischen den Hansetagen, die dem Rat von Lübeck gemeinsam mit den Räten der wendischen Hansestädte 1418 schriftlich übertragen wurde, neben den u. a. daraus folgenden diplomatischen Aktivitä-

¹²² Laut PITZ, Bürgereinung (wie Anm. 42), S. 408–415, 215ff., 220ff., 226ff. waren die Rezesse vor der Verkündung als städtisches Recht nur *leges imperfectae*; ebd., S. 333–335 zum Vorrang der beschworenen Bürgerpflichten vor der Verpflichtung durch Hanserezess, S. 353f. zu Konflikten zwischen Stadtrecht und Kaufmanns- oder Hanserecht; DERS., Verfassungsgeschichtliche Forschungen (wie Anm. 120), S. 152f.

¹²³ PITZ, Bürgereinung (wie Anm. 42), S. 408–415.

¹²⁴ PITZ, Bürgereinung (wie Anm. 42), S. 415–417.

¹²⁵ Nach LANDWEHR, Seerecht (wie Anm. 115), S. 30 Anm. 83, waren die Rezesse für die Städte selbst und ihre Räte bereits durch die Verwillkürung auf dem Hansetag verbindlich. Daraus ergäbe sich allerdings die eigenartige Situation, dass Rechtssetzungen für Städte selbst und ihre Räte verbindlich gewesen sein könnten, für die Bürger der jeweiligen Städte jedoch nicht, nämlich dann nicht, wenn sie nicht verkündet worden waren. Sehr lesenswert sind die zusammenfassenden „Bemerkungen zur Rechtsnatur der hansischen Normen“ in Landwehrs ‚Seerecht‘, S. 27–33.

ten, die der Rat der Stadt über Jahrhunderte in hansischen Angelegenheiten zeigte, hatte ein Bürgermeister der Travestadt den Vorsitz auf den meisten Hansetagen (weil die meisten in Lübeck stattfanden), auf denen ein Konsens zwischen den widerstreitenden Interessen der einzelnen Städtegruppen gefunden werden musste.

Entscheidungsfindung in der Europäischen Union

Auch die Europäische Union¹²⁶ ist ein Zusammenschluss von rechtlich gleichgestellten Mitgliedern, in mittelalterlicher Terminologie folglich eine Einung (wenn auch in institutioneller und organisatorischer Hinsicht viel differenzierter als die Hanse). Man bezeichnet die europäische Organisation als eine Dachorganisation, die auf drei Säulen ruht, die 1993 durch den Vertrag von Maastricht eingeführt wurden. Die erste Säule sind die Europäischen Gemeinschaften (EG), die zweite Säule die gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik (GASP), die dritte Säule die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen (PJZS).

In Bezug auf die Beschlussfassung sind in den Europäischen Gemeinschaften (EG, erste Säule) qualifizierte Mehrheitsentscheidungen inzwischen der Normalfall. Einstimmigkeit ist allerdings bei konstitutionellen Fragen, die einer Vertragsänderung gleichkommen, erforderlich und bei Fragen, die von den Mitgliedsstaaten als besonders sensibel empfunden werden. In der zweiten und dritten Säule ist nach wie vor Einstimmigkeit die Regel.

Die tragende Säule der EU ist diejenige der Europäischen Gemeinschaften, die aus der ehemaligen Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, nunmehr Europäische Gemeinschaft genannt, und aus der Europäischen Atomgemeinschaft (Euratom) besteht.¹²⁷ Nur in diesen von den Gemeinschaftsverträgen erfassten Politikbereichen haben die Mitgliedsstaaten einen Teil ihrer Kompetenzen an die Gemeinschaft(en) abgegeben, nur hier gilt die supranationale Form der Entscheidungsfindung (Agrar-, Fischerei-, Handels- und Verkehrspolitik, Binnenmarkt, Währungspolitik). Entscheidungen können hier in bestimmten Fällen auch gegen den Willen eines oder mehrerer Mitgliedsstaaten getroffen werden. Es gibt eine Vielzahl von Entscheidungswegen, die davon abhängen, um welche Materie es

¹²⁶ Das Folgende nach Dietmar HERZ, *Die Europäische Union*, München 2002; Wolf D. GRUNER, Wichard WOYKE, *Europa-Lexikon. Länder, Politik, Institutionen* (becksche reihe 1506), München 2004; Werner WEIDENFELD (Hg.), *Europa-Handbuch* (Bundeszentrale für politische Bildung, Schriftenreihe Bd. 373), Bonn 2002.

¹²⁷ Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) erlosch am 22. Juli 2002, als der EGKS-Vertrag auslief; HERZ, *Europäische Union* (wie Anm. 126), S. 66.

sich handelt, wer daran beteiligt ist und wie abgestimmt wird (Mitentscheidungsverfahren, Zustimmungsverfahren, Zusammenarbeitsverfahren, Anhörungsverfahren, einfaches Verfahren). Auf diesen Wegen erlassen Rat und Kommission ‚Verordnungen‘, ‚Richtlinien‘ und ‚Entscheidungen‘, sprechen ‚Empfehlungen‘ aus oder geben ‚Stellungnahmen‘ ab.¹²⁸

In den Geschäftsbereichen der beiden anderen „Säulen“ werden Entscheidungen dagegen nach dem klassischen intergouvernementellen Muster der internationalen Politik getroffen, als Verhandlungsprozesse zwischen Staaten. In diesen Bereichen bedürfen die Beschlüsse der Einstimmigkeit, also eines Konsenses aller Staaten. Die supranationalen Organe – Kommission, Parlament und Gerichtshof – haben hier nur stark eingeschränkte Befugnisse. Die Kernkompetenzen des souveränen Staates, die Innen-, Justiz- und die Außenpolitik sind folglich nach wie vor in der Hand der Einzelstaaten und spiegeln damit die Vorsicht der Mitgliedstaaten gegenüber weitgehenden Integrationsschritten. Durch das Einstimmigkeitserfordernis ist bei diesen beiden „Säulen“ ausgeschlossen, dass sich ein Politikbereich völlig konträr zu den Vorstellungen eines oder mehrerer Mitgliedsstaaten entwickelt.¹²⁹

Strukturelle Ähnlichkeiten zwischen Hanse und EU

Auf der obersten Ebene des Vergleichs lässt sich feststellen, dass beide Institutionen keine Rechtspersönlichkeiten waren und sind. „Die europäische Union ist ein heterogenes Gebilde, das über keine Rechtspersönlichkeit verfügt wie die Einzelgemeinschaften“.¹³⁰ Die Hanse wiederum „lässt sich mit modernen staatsrechtlichen Begriffen nicht erfassen; selbst die Zeitgenossen haben sich im 16. Jh. zeitweise außerstande gesehen, die Hanse als verhandlungsfähiges *corpus politicum* anzuerkennen“.¹³¹ Rechtspersönlichkeiten waren die einzelnen Hansestädte und die Kontore, aber nicht die Hanse als Gesamtorganisation.¹³² Erst gegen Ende ihrer

¹²⁸ „Eine Verordnung hat allgemeine Geltung, ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat. Die Richtlinie ist [...] hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und Mittel. Mit einer Richtlinie wird [...] in einem ersten Schritt eine Rahmenregelung erlassen [...]. Die Entscheidung ist in allen Teilen für diejenigen verbindlich, die sie bezeichnet. [...] Empfehlungen und Stellungnahmen sind nicht verbindlich“; Wichard WOYKE, Europa: Wirtschaft und Recht, in: Europa-Lexikon (wie Anm. 126), S. 65–70, hier S. 69.

¹²⁹ Das ganze nach HERZ, Europäische Union, S. 66–69.

¹³⁰ WOYKE, Europa: Wirtschaft und Recht (wie Anm. 128), S. 66.

¹³¹ Volker HENN, Was war die Hanse?, in: Die Hanse – Wirklichkeit und Mythos, hg. von Jörgen BRACKER, Bd. 1, Hamburg 1989, S. 15–21, hier S. 20.

¹³² Die rechtsgelehrten Diskussionen über die Rechtsnatur der Hanse in der Frühen Neuzeit behandeln Albrecht CORDES, Die Rechtsnatur der Hanse. Politische, juristische und histori-

Geschichte, als sie ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung bereits eingebüßt hatte, erreichte die Hanse 1648 auf dem Osnabrücker Friedenskongress die „paradoxe Stellung eines völkerrechtlich anerkannten staatsartigen Subjekts ohne eigenes Territorium“.¹³³ Beide Organisationen agierten und agieren folglich im wirtschafts- und machtpolitischen System ihrer jeweiligen Gegenwart ohne über eine eigene Rechtspersönlichkeit zu verfügen.

Weiterhin sind sowohl die Hanse als auch die EU in ihren beiden „Säulen“ ‚gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik‘ (GASP) und ‚polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit in Strafsachen‘ (PJZS) in ihren Gremien über das Einstimmigkeitserfordernis nicht hinausgekommen. Im Vergleich zur EU mit ihren 27 souveränen Mitgliedern hatte die Hanse ca. 70 Städte, die aktiv an der hansischen Politik teilnahmen und die alle außerdem unter der Herrschaft eines adligen Stadtherrn standen, auf dessen Interessen sie – mehr oder weniger – Rücksicht nehmen mussten. Nur wenige konnten sich weitgehende Autonomie erkämpfen. Man mag sich streiten, unter welchen der beiden Voraussetzungen man leichter zu Kompromissen gelangen konnte; einfacher als heute war es zu Zeiten der Hanse angesichts der großen Zahl beteiligter und zu berücksichtigender Personen bzw. Institutionen sicherlich nicht.

Beide Institutionen nahmen bzw. nehmen mit ihren Beschlüssen Einfluss auf die einzelnen Mitglieder und beeinfluss(t)en deren Rechts- und Wirtschaftsleben in weit stärkerem Maße als zwischenstaatliche Organisationsformen – wie z. B. die UN – es vermochten und vermögen. Dabei tritt jedoch ein deutlicher Unterschied zwischen Hanse und EU zu Tage. Die EU kann innerhalb der ersten „Säule“, den Europäischen Gemeinschaften (EG), im Rahmen der unterschiedlichen Verfahren EU-Recht für die Mitgliedstaaten verbindlich (bei Strafe) beschließen. Die Beschlüsse der hansischen Tagfahrten mussten dagegen von den einzelnen Städten in Stadtrecht umgesetzt werden, um rechtsverbindlich zu werden (wie es heute in der EU für die beiden „Säulen“ GASP und PJZS – modifiziert auf den Nationalstaat – auch der Fall ist). Wie die Hanse prägen die EG (erste „Säule“) der EU die Rechtsordnung ihrer Mitgliedsstaaten in weiten Bereichen entscheidend mit, aber anders als jene können sie dieses Recht mittels Verfahren umsetzen, die es in vielen Fällen ermöglichen, einzelne Staaten zu überstimmen.¹³⁴

sche Diskurse, in: HGBll. 119, 2001, S. 49–62; Wilhelm EBEL, Die Hanse in der deutschen Staatsrechtsliteratur des 17. und 18. Jahrhunderts, in: HGBll. 65/66, 1940/41, S. 145–169.

¹³³ CORDES, Rechtsnatur (wie Anm. 132), S. 62.

¹³⁴ HERZ, Europäische Union (wie Anm. 126), S. 110; s. o. bei Anm. 126 und 127.

Im Unterschied zu einem ‚klassischen‘ Staat fehlt der EU das neben Staatsvolk und Staatsgebiet dritte Kriterium von Staatlichkeit: die Staatsgewalt, also die Möglichkeit „erfolgreich das Monopol legitimen physischen Zwanges für die Durchführung der Ordnungen in Anspruch“ zu nehmen (Max Weber). Der europäischen Union fehlt (wie der Hanse) die Zwangsgewalt. Zur Durchsetzung ihrer Rechtsordnung bedient sie sich der Exekutive ihrer Mitgliedsstaaten (wie auch die Hanse sich der Exekutive ihrer Mitgliedsstädte bediente); die Europäische Union hat keine eigene Polizei – sieht man einmal von Europol (Europäisches Polizeiamt) ab, das aber bislang keine operativen Befugnisse hat –, und sie hat kein eigenes Militär. Auch hier sind die Parallelen zur Hanse schlagend. Wenngleich die Unionsorgane durchaus über Sanktionsmöglichkeiten verfügen (z. B. Zwangsgelder, die der Europäische Gerichtshof verhängen kann), „letztlich fehlt ihr das Schwert des Leviathan“.¹³⁵

Eine weitere Ähnlichkeit zeigt sich am Beispiel des – im Falle der Hanse nur beabsichtigten – Weges vom wirtschaftlichen zum politischen Verband. Beide Organisationen waren zu Anfang rein wirtschaftlich ausgerichtet. Die Hanse entstand gewissermaßen in den Auslandsniederlassungen, in denen die niederdeutschen Kaufleute – und das war ihre bedeutendste Innovation – ihre interne Konkurrenz beilegte und nach außen geschlossen auftraten. Von dort „wuchs“ diese gemeinsame Interessenvertretung in die städtischen Räte hinein und wurde aufgrund der dominierenden Rolle der Fernkaufleute in den Seestädten und aufgrund ihres großen Einflusses in den Binnenstädten zu einer zentralen Größe der Politik der Gesamtstadt (was die anderen, nicht am Fernhandel beteiligten Bürger davon hielten, darauf kommen wir weiter unten zu sprechen). Die so entstandene Hanse war durch die gemeinsame Nutzung, Verteidigung und – wenn möglich – Ausweitung der im Ausland erworbenen Privilegien definiert. Als in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts unter den Anforderungen der politischen und der wirtschaftlichen Krise deutlich wurde, dass die Art der Beschlussfassung der Hansestädte den Anforderungen besonders in Kriegszeiten nicht gerecht wurde, versuchte Lübeck gemeinsam mit den wendischen Städten der Hanse eine schlagkräftige politische Führung zu geben.¹³⁶ Das Ziel wurde zwar nicht erreicht – nicht zuletzt wegen des von Köln und von den westfälischen Städten gegen diese Politisierung geleisteten Widerstandes –, aber die lübeckisch-wendischen Bemühungen führten doch zur Existenz von zwei „Hansen“: der rein handelswirtschaftlich ausgerichteten „Privilegienhanse“ und einer „politi-

¹³⁵ HERZ, Europäische Union (wie Anm. 126), S. 111.

¹³⁶ PITZ, Bürgereinung (wie Anm. 42), S. 366f.

schen Hanse“, in der Lübeck von vielen Städten, die das Recht oder die Pflicht bejahten, die von Lübeck ausgeschriebenen Tagfahrten zu besuchen, als Haupt der Hanse anerkannt wurde.¹³⁷ Dieser Schwebestand zwischen zwei unterschiedlichen Verfassungsformen erinnert an den heutigen Zustand der EU, die, aus EWG, EGKS und Euratom entstanden, sich die politische Einigung ihrer Mitgliedsstaaten zum Ziel gesetzt hat, aber auch gespalten ist in eine Gruppe von Mitgliedern, die einen Wirtschaftsverbund befürworteten und anderen, die das Ziel der politischen Vereinigung verfolgen.

Abschließend sei noch auf eine weitere Übereinstimmung hingewiesen, die jedoch nicht die beiden Organisationen selbst, sondern deren Akzeptanz durch die Bevölkerung der von ihnen erfassten Gemeinwesen betrifft. Die Masse der Bevölkerung steht derzeit der EU ähnlich indifferent gegenüber wie anscheinend die Masse der Bürger und Einwohner der Hansestädte der Hanse gegenüberstanden. Sie erleben das Vereinte Europa als ein wirtschaftliches und regulatorisches Vorhaben, das ihnen bislang so fremd blieb wie den nicht direkt am Fernhandel beteiligten städtischen Bevölkerungsgruppen die Verzahnung der individuellen Fernhandelsinteressen vieler Ratsherren mit dem gesamtstädtischen Wohl besonders in Krisenzeiten suspekt war. In beiden Fällen kann man von einem permissiven Konsens sprechen, von der stillschweigenden Unterstützung oder zumindest Duldung der Eliten durch ihre Gesellschaften, solange das jeweilige politische System als vorteilhaft für die Gesellschaft wahrgenommen wird.¹³⁸ Beide Organisationen wurden und werden weitgehend als Organisationen von Eliten erlebt, die jeweilige Bevölkerung empfand und empfindet die in ihnen getroffenen Entscheidungen nicht als dem Wohl der Gesamtgesellschaft dienend.

In Bezug auf die Hanse mag ein Beispiel aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts genügen: Die aus Kaufleuten und Handwerkern bestehende Opposition, die sich 1406 gegen den Lübecker Rat in der Travestadt formiert hatte, begründete ihr Vorgehen u. a. damit, dass der Rat zu wenig das Wohl der Stadt im Auge gehabt, sondern deren Mittel für die Hanse vergeudet hätte.¹³⁹ Das ist kein Zufallszeugnis, da aus anderen Städten

¹³⁷ HAMMEL-KIESOW, Hanse (wie Anm. 17), S. 79–83, nach PITZ, Bürgereinigung (wie Anm. 42), S. 343–365.

¹³⁸ Wichard WOYKE, Europa: Politik und Gesellschaft, in: Europa-Lexikon (wie Anm. 126), S. 60–65, hier S. 61.

¹³⁹ Die Chroniken der deutschen Städte vom 14. bis ins 16. Jahrhundert Bd. 26, Lübeck Bd. 2, hg. von Karl KOPPMANN. Reprint der Ausgabe Leipzig 1899, Göttingen 1967, S. 405, Abs. 5 und 7; s. dazu auch Carl WEHRMANN, Der Aufstand in Lübeck bis zur Rückkehr des alten Raths, in: HGBll. Bd. 3 [Teil 2], Jg. 8, 1878, S. 103–156, hier 106; für diesen Hinweis danke ich Herrn Volker Henn.

ähnliche Argumentationsmuster vorliegen, wenn auch ohne explizite Nennung der Hanse. Dort werden die kaufmännischen, die fernhändlerischen Führungsgruppen als Gegner der städtischen Opposition genannt, was im Prinzip das gleiche war. Diese Zeugnisse bekommen erst richtig Gewicht, wenn wir uns anschauen, wer überhaupt in Außen- und Innensicht ein ‚Hanse, war.

Thomas Behrmann hat das ‚hansische‘ Selbstverständnis der niederdeutschen Kaufleute und Städte untersucht und fand bis weit in das 15. Jahrhundert hinein weder bei Kaufleuten noch bei Städten „überzeugende Belege für ein ‚ausgeprägtes hansisches‘ Selbstverständnis“; erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts konnte er schwache Hinweise dafür finden. Stattdessen lassen „wirtschaftliche, rechtliche oder politische Gründe – in der Repräsentation nach außen oder zur Herstellung eines Wir-Gefühls nach Innen“ – eine hansische Terminologie erklären. Der Begriff ‚Hanse‘ beschränkte sich meist auf die diplomatische Ebene, die Kaufleute selbst wurden in der Regel schlicht *mercatores Alemannie* oder *Esterlinge* genannt, sie selbst bezeichneten sich so gut wie nie als Kaufleute der deutschen oder sonst einer Hanse.¹⁴⁰

Hingewiesen sei schließlich bezüglich der ‚Eliten‘ noch auf den Erklärungsansatz von Friedrich Bernward Fahlbusch, der den Erfolg der Städte und des hansischen Verbandes „auf das Wirken einer informellen Führungsgruppe [zurückführt], die dreifach homogen war: in ihrer politisch-sozialen Position, in ihren wirtschaftlichen Interessen und in ihrer elitären Identität. Diese Gruppe nutzte subsidiär und sekundär die den Zeiten entsprechenden Rechtsmaterien und Organisationsformen und ermöglichte somit Existenz und Funktionieren des Verbandes“. Fahlbusch bezeichnet diese Gruppe mit dem Begriff „Amigonat“, „um alle sich überlagernden, gegenseitig beeinflussenden Arten von in Verwandtschaft, Freundschaft, Geschäftspartnerschaft und politisch-sozialen Ämtern begründeten Beziehungen, um die diffuse Vermischung öffentlich-offizieller Amtsinhabere, informeller Machthabe und persönlicher Interessen zu erfassen“. Erst dieses „amigonöse Gemenge“ habe das Funktionieren der unverfassten Ordnung des Verbandes ermöglicht.¹⁴¹

Die Hanse und die Europäische Union waren bzw. sind sich somit nicht nur auf der rechtlichen Ebene strukturell ähnlich, da beide weder eine

¹⁴⁰ Thomas BEHRMANN, ‚Hansekaufmann‘, ‚Hansestadt‘, ‚Deutsche Hanse‘? Über hansische Terminologie und hansisches Selbstverständnis im späten Mittelalter, in: Thomas SCHARFF und Thomas BEHRMANN (Hg.): *Bene vivere in communitate. Beiträge zum italienischen und deutschen Mittelalter*. Hagen Keller zum 60. Geburtstag überreicht von seinen Schülerinnen und Schülern. Münster u. a. 1997, S. 155–176, hier S. 169 (Zitat) und 161.

¹⁴¹ FAHLBUSCH, Führungsgruppe (wie Anm. 117), S. 59.

internationale Organisation¹⁴² noch ein Staat sind bzw. waren. Beide sind / waren ein Gebilde *sui generis*, ein Konstrukt eigener Art, das weder Vorbilder noch Parallelen hat(te). Beide haben und hatten zusätzlich auch erhebliche Probleme hinsichtlich der Akzeptanz seitens der gesellschaftlichen Gruppen, die nicht unmittelbar in die Aktivitäten der Organisationen eingebunden waren und sind.

Dennoch hat die Hanse auf den genannten Grundlagen über rund 500 Jahre, ein halbes Jahrtausend lang, die Fernhandelsinteressen ihrer Kaufleute vertreten und die Sicherung der autonomen – zumindest – Außenhandelspolitik ihrer Mitgliedstädte verfolgt. Ihre Mittel waren Diplomatie, wirtschaftliche Zwangsmaßnahmen wie Handelsblockaden und – wenn es anders nicht mehr ging – der Einsatz militärischer Macht.

Der große Unterschied zu den Werten der die damalige Zeit prägenden Adelsgesellschaft wird an den Motiven der Kriegführung besonders deutlich. Während der Adel der verletzten Ehre wegen jahre- und jahrzehntelange Fehden und Kriege führte, schluckten die hansischen Diplomaten manche Beleidigung, zahlten sogar Entschädigungen für nicht begangene Taten, nur um den Handel nicht zu gefährden.¹⁴³ Wenn es aber an dessen Substanz ging, zeigten sie (vereinzelt) bis ins 17. Jahrhundert hinein, dass sie in der Lage waren, es mit den Flotten und Heeren der nordischen Königreiche und der Territorialfürsten des Reiches aufzunehmen und ihre einmal errungenen Handelsvorrechte und ihre Autonomie – zumindest im Falle Braunschweigs – zu verteidigen.

V. Zusammenfassung und Fazit

Versuchen wir ein Fazit. Welche Bezüge lassen sich zwischen der Hanse und Europa bzw. EU und zwischen Hanse und Globalisierung erkennen?

Im Hinblick auf die Charakterisierungen der Hanse als „europäische“ Organisation, konnte klar gestellt werden (II), dass sie eine niederdeutsche Organisation war, deren Kaufleute allerdings europaweit, nämlich im Gebiet von 25 heutigen europäischen Staaten, tätig waren.

¹⁴² Die Kompetenzen, Verfahrensweisen und Handlungsbefugnisse, die der Union und ihren Organen in den völkerrechtlichen Verträgen zwischen den Mitgliedsstaaten, die ihre rechtliche Grundlage bilden, zugestanden wurden, gehen über das Muster einer „klassischen“ internationalen Organisation weit hinaus; HERZ, Europäische Union (wie Anm. 126), S. 110.

¹⁴³ Dieser Gesichtspunkt war offensichtlich ein so wesentlicher Bestandteil des Selbstverständnisses der Führungsschichten in Lübeck, dass er sich in einem Stadtlobgedicht des Erasmus Sarcerius auf Lübeck aus dem Jahr 1537 findet; Rolf HAMMEL-KIESOW, Hanses-tädte im Städtelob der frühen Neuzeit. In: Das Bild und die Wahrnehmung der Stadt und der städtischen Gesellschaft im Hanseraum im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, hg. von Roman CZAJA. Toruń 2004, S. 19–55, hier S. 30.

In Abschnitt III wurden die Auswirkungen des hansischen Handels insbesondere bezogen auf die Ausgangs- und Zielländer dargestellt: Demnach sorgte die Hanse für einen relativ freien Warenverkehr im nördlichen Europa, gewissermaßen für einen Vorläufer eines gemeinsamen Marktes.¹⁴⁴ Die regionale Begrenzung von Waren und Produkten wurde aufgehoben und für deren massenhafte und weiträumige Verbreitung gesorgt. Dabei wurden insbesondere die Länder des nordöstlichen Europa in die mittel- und westeuropäische Wirtschaft integriert, indem die hansischen Kaufleute diese Märkte für die Exportprodukte des Nordostens erschlossen. Über die Nachfrage nach diesen oft aufbereiteten Produkten, regten die hansischen Kaufleute in den Erzeugerländern die Produktion und dadurch möglicherweise die Bildung, jedenfalls aber den stärkeren Ausbau einer gewerblichen Infrastruktur an.

In diesem Rahmen war die Hanse in ein europaweites Zulieferungssystem für die hoch entwickelte Tuchherstellungsregion Flandern eingebunden. Sie war Teil einer diversifizierten Wirtschaft, die in Bezug auf die zur Produktion bestimmter Güter notwendigen Materialien bereits eine standortunabhängige Wirtschaftsweise ermöglichte. In der Herstellungsregion saß „nur“ noch das Herstellungs-know-how. Das war, wenn man unter Globalisierung die Intensivierung und Beschleunigung grenzüberschreitender Transaktionen bei deren gleichzeitiger räumlicher Ausdehnung versteht, Globalisierung bzw. ‚Europäisierung‘ im Mittelalter (IV). Strukturelle Ähnlichkeiten begegnen weiter auf dem Gebiet des effektiven Informationsaustausches, der Transportmittel und den Ansätzen zur Standardisierung von Maßen und Währungen, von rechtlichen Institutionen, überhaupt zur Schaffung von stabilen Rahmenbedingungen.

Im organisatorischen Aufbau der Hanse war dieser im Handelsbereich starke europäische Aspekt nach allem, was wir bislang wissen, nicht sehr ausgeprägt (III). Handelsgesellschaften mit nicht hansischen Kaufleuten bildeten die Ausnahme (hier dürfte jedoch, wie wir sahen, eine Forschungslücke vorliegen). Es gab aber Beispiele enger Zusammenarbeit im Handel mit Gotländern im 13. und mit den Londoner *merciers* im 15. Jahrhundert und bei der Warenproduktion in Flandern kann man im 15. und im beginnenden 16. Jahrhundert enge wirtschaftliche Verbindungen zu den Tuchproduzenten beobachten, die bis zu Abnahmegarantien kompletter Jahresproduktionen gingen.

Ihren eigenen Raum schotteten die Hansen ab, indem sie fremde Kaufleute zu ihren Netzwerken seit dem späten 13. und 14. Jahrhundert nur

¹⁴⁴ Gemeinsamer Markt insofern, als die Hanse und die hansischen Kaufleute, wie gesagt, einen relativ freien Warenverkehr ermöglichten. Von einer Verschmelzung der regionalen Märkte zu einem einheitlichen Binnenmarkt konnte selbstverständlich keine Rede sein.

dann zuließen, wenn sie das Bürgerrecht einer Hansestadt annahmen (also keine ‚Fremden‘ mehr waren). Das war jedoch keine prinzipielle Fremdenfeindlichkeit, sondern beruhte darauf, dass ein rechtlicher Zugriff bei Verstößen nur über das jeweilige Stadtrecht erfolgen konnte, in das hansische Beschlüsse (außerhalb der Kontore) immer umgesetzt werden mussten. Außerdem verschärften sich seit dem späten 14. Jahrhundert die Probleme mit den Privilegiengebern, wenn die Waren hansischer Kaufleute von nichthansischen Waren – und das heißt eben auch von denjenigen nichthansischer Mitglieder in einer Handelsgesellschaft – nicht unterschieden werden konnten.

Abschnitt IV behandelte schließlich die bereits angesprochenen strukturellen Ähnlichkeiten zwischen dem Zeitalter der Hanse und der Globalisierung sowie diejenigen zwischen der Hanse und der Europäischen Union, wobei der Zusammenschluss rechtlich gleichgestellter Partner ohne hierarchische Spitze bei beiden Organisationen die Grundlage war und ist, auf der spezifische Wege der Entscheidungsfindung, vor allem der Herbeiführung von Konsens (Erfordernis der Einstimmigkeit) entwickelt wurden und werden. Weitere strukturelle Ähnlichkeiten: Beide Organisationen agierten und agieren im wirtschafts- und machtpolitischen System ihrer jeweiligen Gegenwart ohne über eine eigene Rechtspersönlichkeit zu verfügen, beide nahmen bzw. nehmen mit ihren Beschlüssen Einfluss auf die einzelnen Mitglieder und beeinfluss(t)en deren Rechts- und Wirtschaftsleben in weit stärkerem Maße als zwischenstaatliche Organisationsformen es vermochten und vermögen, beide suchten und suchen den Weg von einem rein wirtschaftlichen zu einem politischen Verband und beiden Organisationen stand und steht die Masse der von ihren Entscheidungen betroffenen Bürger und Einwohner ähnlich indifferent gegenüber (permissiver Konsens).

Als Vereinigung von gleichrangigen Partnern über fast ein halbes Jahrtausend ist die Hanse ein bedeutendes Beispiel für das Prinzip der erfolgreichen Konsensbildung in einem ansonsten hierarchisch strukturierten Europa und damit auch ein Beispiel für die Elastizität eines Verbandes, der sich beständig an sich stetig verändernde machtpolitische und wirtschaftspolitische Strukturen anpassen musste, um seinen weiträumigen Handel und die jeweils unterschiedliche relative Autonomie seiner Mitgliedsstädte über dieses halbe Jahrtausend aufrecht zu erhalten. Das geschah in der Regel im Rahmen einer Friedenspolitik, die auf diplomatischem Weg die Lösung von Konflikten herbeiführte, und einer Wirtschaftspolitik, die auf einem Netzwerk von (Familien-)Unternehmen mit ausgeprägter Kooperation beruhte, das von Seiten der Städte mit einer Vielzahl infrastruktureller Maßnahmen unterstützt wurde. Hinzu kommt ein weiterer Aspekt,

der im vorliegenden Beitrag nicht behandelt werden konnte: Die republikanisch-oligarchische Staatsform überlebte in dem adlig-hierarchisch geprägten Europa nur in den drei Hansestädten Lübeck, Hamburg und Bremen sowie in den verfassungsrechtlich ähnlich gestalteten Ländern der Schweiz¹⁴⁵ und – cum grano salis – der Niederlande – und zwar durchgehend vom 13. bis ins 21. Jahrhundert.

Ergänzen wir noch, dass sich die Bedeutung der Wirtschaft als Basis kulturellen Austausches in dem ehemaligen hansischen Wirtschaftsraum noch heute in so unterschiedlichen Erscheinungsformen wie Stadtanlagen, Backsteingotik, Sprachverwandtschaft, Buchdruck, Geldwesen, Kunst und Religion zeigt, so ist es dieses Erbe in Wirtschaft, Verfassung, Recht und Kultur Wert, in Europa als wesentlicher Bestandteil des Zusammenwachsens der Regionen und Völker dieses Kontinents weiterhin erinnert zu werden. Oder etwas zeit- und standesgemäßer: Die historisch-wissenschaftliche Erforschung der Transferprozesse, die den ‚Kommunikationsraum Europa‘ durch „Bildung, Beeinflussung und Verlagerung der Funktionsbereiche Zentrum und Peripherie“ in steter Bewegung hielten und halten, verspricht Aufschlüsse darüber, wie dieses Europa funktionierte und funktioniert.¹⁴⁶ In diesem Rahmen haben der Vergleich, nicht die Gleichsetzung, der Hanse mit der Europäischen Union und der Vergleich des Zeitalters der Hanse mit dem der Globalisierung ihre ‚lebensweltliche‘¹⁴⁷ und ihre wissenschaftliche Berechtigung.

¹⁴⁵ Tamara MÜNGER, Hanse und Eidgenossenschaft – zwei mittelalterliche Gemeinschaften im Vergleich, in: HGhll. 119, 2001, S. 5–48; s. auch Eva-Maria DISTLER, Städtebünde im deutschen Spätmittelalter. Eine rechtshistorische Untersuchung zu Begriff, Verfassung und Funktion (Studien zur europäischen Rechtsgeschichte, Bd. 207), Frankfurt am Main 2006, die auf S. 49–68 unter der Überschrift „Ausgrenzungen“ die beiden Sonderfälle der schweizerischen Eidgenossenschaft und der Hanse behandelt.

¹⁴⁶ So das Fazit des sehr lesenswerten Beitrags von OSCEMA, Europa in der mediävistischen Forschung (wie Anm. 26), S. 31 f.

¹⁴⁷ Siehe oben Anm. 46.

ALTSTADT, NEUSTADT, SCHADEGARD

ZU DEN DREI STADTGRÜNDUNGEN IN STRALSUND*

von Marek Słoń

Über die Anfänge der Stadt Stralsund gehen die Meinungen in der Forschung weit auseinander. Sogar die ursprüngliche Lage der Altstadt ist in Frage gestellt worden: Laut Hansdieter Berlekamp soll sie um 1240 von der Insel Borgwall an die heutige Stelle verlegt worden sein.¹ In Bezug auf die Neustadt haben die meisten Forscher die Ergebnisse von Horst-Dieter Schroeder übernommen; danach befand diese sich bei der Langen- und Frankenstraße. Die Siedlung um die Marienkirche herum wäre folglich erst später entstanden.² Die unterschiedlichsten Ansichten wurden über die Stadt Schadegard geäußert. Hellmuth Heyden setzt sie mit der Neustadt gleich und lokalisiert sie beim Dominikanerkloster St. Katharinen.³ Andere suchen das untergegangene Städtchen irgendwo vor dem Kniepertor, während Horst-Dieter Schroeder meint, dass es einige Kilometer von Stralsund entfernt gelegen habe.⁴

Ich habe die Meinungen über die frühe Topographie Stralsunds hier nur zusammengestellt, um ihre Vielfältigkeit zu zeigen. Auch die Genese und der Charakter der drei Teilstädte wurden unterschiedlich aufgefasst, ebenso viele Einzelfragen, wie z. B. die nach der Lage und der Funktion der

* Der Beitrag ist dank eines Stipendiums der Alexander-von-Humboldt Stiftung im Jahre 2006 entstanden. Ich danke Herrn Prof. Dr. Winfried Schich, Herrn Dr. Karsten Igel und Herrn Dr. Heiko Schäfer für wertvolle Hinweise und Herrn Dr. Volker Henn für die sprachliche Bearbeitung des Textes.

¹ Hansdieter BERLEKAMP, Probleme der Frühgeschichte Stralsunds, in: Greifswald-Stralsunder Jb. 4, 1964, S. 31 f.

² Horst-Dieter SCHROEDER, Schadegard, St. Peter-Paul und die Stralsunder Neustadt. Zu einigen Fragen der älteren Stralsunder Stadtgeschichte, in: Greifswald-Stralsunder Jb. 4, 1964, S. 45–55; vgl. auch Konrad FRITZE, Entstehung, Aufstieg und Blüte der Hansestadt Stralsund, in: Geschichte der Stadt Stralsund, hg. von Hebert EWE, Weimar 1984, S. 9–102, hier S. 14 f.; Ralf LUSIARDI, Stiftung und städtische Gesellschaft. Religiöse und soziale Aspekte des Stiftungsverhaltens im spätmittelalterlichen Stralsund, Berlin 2000 (Stiftungsgeschichte, Bd. 2), S. 78.

³ Hellmuth HEYDEN, Die Kirchen Stralsunds und ihre Geschichte, Berlin 1961, S. 13–15; DERS., Zum Schadegard-Problem, in: Greifswald-Stralsunder Jb. 4, 1964, S. 57–62.

⁴ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 46.

Kirche St. Petri. Dies mag deshalb verwundern, weil wir über relativ reiches Quellenmaterial verfügen. Es sind einige Urkunden erhalten, unter ihnen sogar zwei Stadtgründungsprivilegien.⁵ Die reichsten Informationen bieten das erste und das zweite Stralsunder Stadtbuch (1270–1310 und 1310–1342).⁶ Das Straßennetz aus dem 13. Jahrhundert ist bis zur kartographischen Aufnahme im 18. Jahrhundert grundsätzlich unverändert geblieben; zudem bieten die anderen großen Städte in Mecklenburg und Vorpommern wertvolles Vergleichsmaterial. Aufgrund dieser Quellenbasis möchte ich einzelne Fragen der Frühgeschichte Stralsunds noch einmal erörtern. Zuerst werde ich auf das Rätsel der zwei Stadtrechtsverleihungen und die These von der Neugründung der Altstadt 1240 eingehen. Dann versuche ich, die Lage der ersten Neustädter Siedlung und der Kirche St. Petri zu ermitteln, ebenso den Charakter der Gemeinde und ihrer Kirche. Schließlich kehre ich noch einmal zum Schadegard-Problem zurück.

Die Urkunde aus dem Jahr 1240 und die Neugründung der Altstadt

Die Gründung der Altstadt im Jahre 1234 wird von dem entsprechenden Privileg zweifelsfrei bestätigt.⁷ Der bis heute erhaltene Grundriss mit Marktplatz und Pfarrkirche in der Mitte ist typisch für diese Periode und für die Region.⁸ Es wurden keine Reste einer anderen Stadt in der Umgebung entdeckt. Die einzige schriftliche Quelle, die eine Neugründung andeutet, ist die zweite Stadtrechtsverleihung aus dem Jahre 1240. Sie bezieht sich in keiner Weise auf die sechs Jahre frühere Urkunde, obwohl beide von demselben Herzog ausgestellt worden sind. Dafür hat man bisher keine Erklärung vorgeschlagen. Was noch mehr verwundert, ist die Tatsache, dass die Stadt hier einen anderen Namen trägt: nicht *civitas*

⁵ Pommersches Urkundenbuch, [im Folgenden: PUB] Bd. 1, bearb. von Claus KONRAD, Köln ²1970, S. 373, Nr. 307, S. 449f., Nr. 375.

⁶ Das älteste stralsundische Stadtbuch (1270–1310), hg. von Ferdinand FABRICIUS. Berlin 1872 [im Folgenden: A]; Das zweite stralsundische Stadtbuch (1310–1342), bearb. von Robert EBELING, Stralsund 1903 [im Folgenden: B].

⁷ Die relativ späte (15. Jahrhundert) chronikalische Überlieferung über eine Gründung im Jahre 1230 (dazu Christian REUTER, Wann ist Stralsund gegründet?, in: HGBll. Bd. 8, 1897, S. 23–40), muss man m. E. als Ansiedlung der ersten deutschen Kaufleute verstehen; sie kann auch von dem im Stadtarchiv aufbewahrten Gründungsprivileg abhängig sein.

⁸ Eine Bebauung aus der Gründungszeit ist bisher nur im Bereich der Mühlenstraße bewiesen; dazu Gianina SCHINDLER, Karsten IGEL, Heiko SCHÄFER, Julian WIETHOLD, Älteste Holzbauten aus der Gründungszeit der Hansestadt Stralsund entdeckt, in: Archäologisches Korrespondenzblatt, 2007 (im Druck). Die auf dieser Grundlage erstellte Hypothese, dass dort bis 1249 der Stadtkern lag und dass die Umgebung des Alten Marktes erst in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts angelegt worden sei, halte ich für möglich, aber unwahrscheinlich. Ich danke Herrn Dr. Heiko Schäfer für die freundliche Zusendung des Textes.

Stralowe, wie 1234, sondern *nova civitas Stralesund*.⁹ Dass die slawische Form von der deutschen verdrängt wurde, lässt sich einfach erklären.¹⁰ Die Stadt wurde jedoch weder 1234 noch in irgendeiner anderen Quelle nach 1240 als neu bezeichnet. Deswegen suchte man nach den Spuren einer Neugründung. Christian Reuter vermutete eine Zerstörung durch die Lübecker,¹¹ Hansdieter Berlekamp eine Verlegung der ersten Siedlung.¹² Konrad Fritze hat bewiesen, dass beide Deutungen nicht haltbar sind.¹³ Er hat jedoch keine eigene Erklärung für die Namensänderung vorgeschlagen. Horst-Dieter Schroeder verweist auf einige Städte, die ebenfalls als neu bezeichnet wurden. Wenn man sich die Liste jedoch näher anschaut, dann sind diese Fälle kaum vergleichbar. Es geht meistens um Gründungsurkunden, oder man findet das Adjektiv „neu“ nicht im Namen, sondern in der Beschreibung der Stadt.¹⁴ In der Stralsunder Urkunde wird die Gemeinde in der Dispositio und in der Datumszeile als *nova civitas* bezeichnet.¹⁵ Interessant erscheint nur das Beispiel von Greifenberg, das sowohl im Gründungsprivileg (1262) als auch in der Bestätigungsurkunde (1264) in der gleichen Weise benannt wird.¹⁶ Abgesehen von der im Vergleich zu Stralsund dreimal kürzeren Zeitspanne, die zwischen den Benennungen liegt, ist diese Urkunde ein Transsumpt, was die Benutzung der ursprünglichen Form auch in der Einleitung erklärt. Man kann zudem auf das Beispiel von Spandau verweisen: 1232 und 1240 hat der Ort Stadtrechtsprivilegien bekommen. In beiden Fällen geht es jedoch um Bestätigung

⁹ PUB, Bd. 1 (wie Anm. 5), S. 373, Nr. 307, S. 449f., Nr. 375, vgl. auch unten Anm. 58.

¹⁰ Teodolinus WITKOWSKI, Strēla – Stralow – Stralsund – Schadegard sprachlich, in: Greifswald-Stralsunder Jb. 4. 1964, S. 63–68, hier S. 64.

¹¹ Christian REUTER, Lübeck und Stralsund bis zum Rostocker Frieden 1283, in: HGbl. 32, 1904–05, S. 3–34, hier S. 19f.

¹² BERLEKAMP, Probleme (wie Anm. 1), S. 31f.

¹³ FRITZE, Entstehung (wie Anm. 2), S. 14; DERS., Zur Gründung Stralsunds, in: Die Stadt im westlichen Ostseeraum. Vorträge zur Stadtgründung und Stadterweiterung im Hohen Mittelalter, Teil 1, hg. von Erich HOFFMANN, Frank LUBOWITZ, Frankfurt a. M. 1995 (Kieler Werkstücke, Reihe A, Bd. 14), S. 133–145, hier S. 136f.

¹⁴ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 54, Anm. 7; PUB, Bd. 1 (wie Anm. 5), S. 593, Nr. 495 (Greifswald 1249): ... *ecclesiarum, que tam in novo oppido quod Gripeswald lingua patria appellatur, quam etiam ...*; S. 414, Nr. 538 (Greifswald 1251): *oppidi Gripeswalde ... noviter instaurati ...*; PUB, Bd. 2, bearb. von Rodgero PRÜMERS, Stettin 1881–1885, S. 55, Nr. 661 (Damgarten 1258): ... *novam in Damgur fundavimus civitatem ...*, S. 195, Nr. 864 (Gollnow 1268): *novelle civitati nostre Gollenog, que nunc Vredeheide appellatur ...*; in keiner dieser Urkunden gilt *nova civitas* als der Name der Stadt.

¹⁵ PUB, Bd. 1 (wie Anm. 5), S. 449f., Nr. 375, 1240: ... *nove civitati in Stralesund ... contulimus eam iusticiam, que civitati Rostock a domino Browino est collata. ... In nova civitate Stralesund, ubi hec facta sunt et definita.*

¹⁶ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 54, Anm. 7; PUB, Bd. 2, (wie Anm. 14), S. 101, Nr. 728, 1262: ... *nove civitati super Regam ...*, Gründungsurkunde; S. 121, Nr. 761, 1264: ... *nove civitatis nostre Griphemberg super Regam ... ipsam civitatem in eius locatione et fundatione factis ... curaremus ... confirmare.* Einleitung zum Transsumpt.

und Erweiterung der früher erhaltenen Freiheiten und in keiner wird die Stadt als neu bezeichnet.¹⁷ Man kann also den Forschungsstand so zusammenfassen, dass eine Neugründung der Stralsunder Altstadt unwahrscheinlich ist und das Rätsel der Urkunde aus dem Jahre 1240 ungelöst bleibt. Auf die letzte Frage werden wir noch zurückkommen.

Die ursprüngliche Lage der Neustadt

Die ursprüngliche Lage der Neustadt hat am gründlichsten Horst-Dieter Schroeder analysiert. Er unterstützt die bisherigen Meinungen, wonach die Neustadt offensichtlich aus zwei verschiedenen Teilen bestand und der Siedlungskomplex um St. Marien herum älter zu sein scheint. Diese „Vermutung“ würde jedoch im Widerspruch zu den Quellen stehen. Schroeder hat zu Recht festgestellt, dass in dem ersten Stadtbuch die Langen- und Frankenstraße früher und öfter als die Tribseer- und die Bleistraße genannt wurden.¹⁸ Die Häufigkeit der Erwähnungen beweist jedoch nichts. So ist im zweiten Stadtbuch z. B. der Neue Markt fast doppelt so häufig wie der Alte Markt belegt. Auch im ersten Stadtbuch taucht der Neue Markt schon am Anfang, 1270, auf. Die ihm nahe gelegenen Straßen werden jedoch erst zu Beginn des 14. Jahrhunderts in den Quellen erwähnt. Man kann also mit hoher Wahrscheinlichkeit annehmen, dass der Markt schon 1270 existierte und seinen Namen trug; die um ihn herum liegenden Grundstücke wurden aber wohl meistens auf andere Weise bezeichnet. Ein weiteres Argument dafür, dass die Neustadt sich sehr früh bis zur heutigen Stelle des Heilig-Geist-Spitals ausdehnte, soll die Urkunde von 1256 liefern. Das Spital bekam damals *insulam sive agrum adjacentem nove civitati*. Alle Forscher setzen dieses Grundstück mit dem späteren Spitalgelände gleich.¹⁹ Es ist jedoch eine Annahme, die man nicht als sicher, sondern vielmehr als unwahrscheinlich bezeichnen muss. Viele Spitäler wurden im 13. Jahrhundert u. a. deswegen am Stadtrand platziert, weil sie ein Stück Land für einen Garten brauchten.²⁰ Für das Heilig-Geist-Spital

¹⁷ Regesten der Markgrafen von Brandenburg aus dem askanischen Hause, bearb. von Hermann KRABO und Georg WINTER, Berlin-Dahlem 1910 (Neudruck 1955), S. 132, Nr. 606, S. 147, Nr. 663; ich danke Herrn Prof. Schich für den freundlichen Hinweis.

¹⁸ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 50f. Der Verfasser hat die Zahl der Erwähnungen der Franken- (21) und Langenstraße (30) mit denen der Tribseer- (5) und Bleistraße (8) verglichen, und zwar für die Periode 1270–1310. Wenn man aber den Neuen Markt mit den zwei ersten Straßen in einzelnen Dekaden des 13. Jhs. zusammenstellt, sehen die Zahlen nicht mehr so eindrucksvoll aus: 1270–1280: Neuer Markt 4-mal, Langenstr. 1-mal, Frankenstr. 2-mal; 1281–1290: entsprechend 1,5 und 2-mal, in den Jahren 1291–1300 wurde von den drei Straßen nur die Frankenstr. und zwar 5-mal belegt.

¹⁹ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 50, sogar „mit Sicherheit“.

²⁰ Marek SŁOŃ, Die Spitäler Breslaus im Mittelalter, Warszawa 2001, S. 109–11, 190, 271.

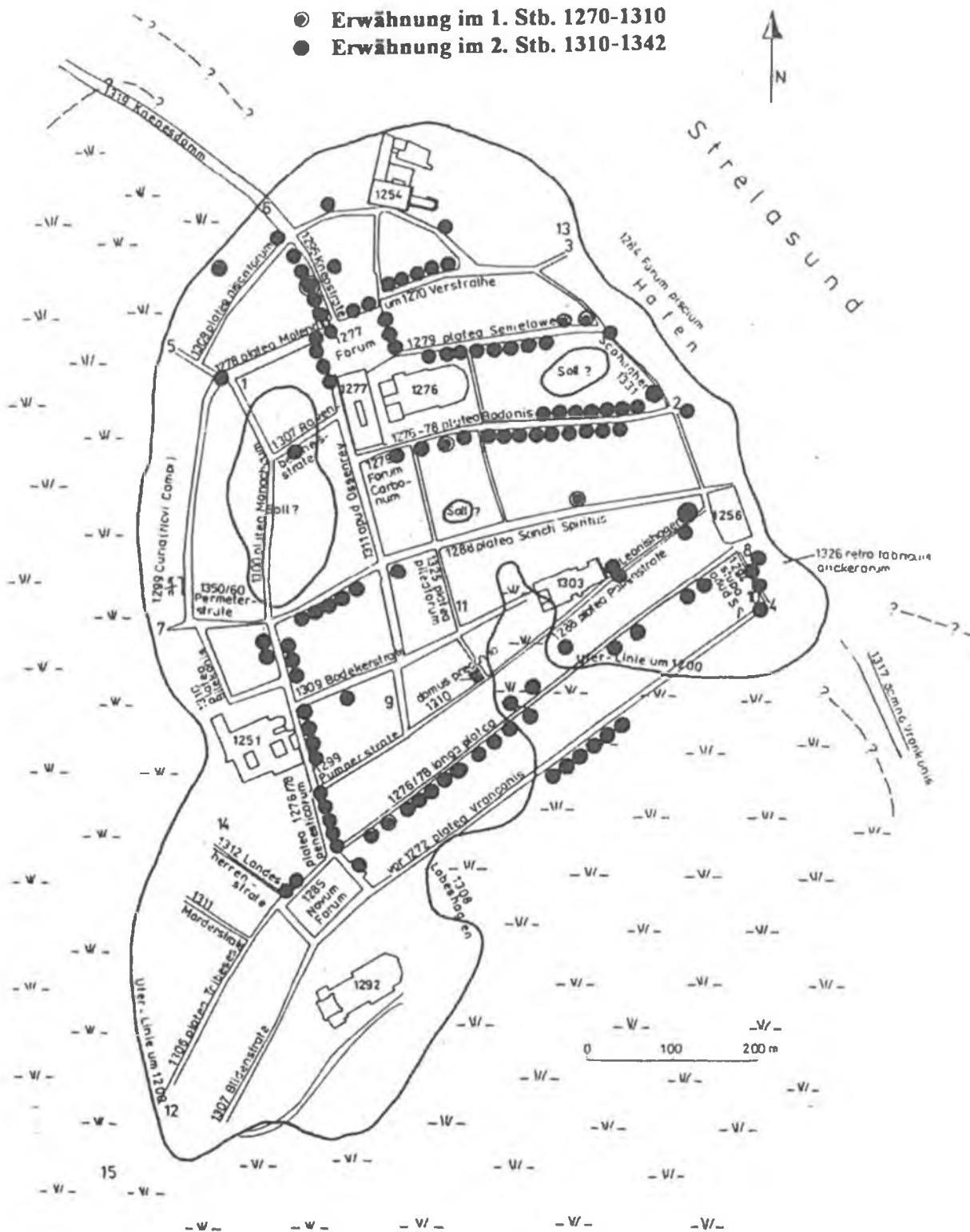


Abb. 1: Die natürlichen Bedingungen, hier mit der „Uferlinie um 1200“ angedeutet, schließen eine frühe Besiedlung der mittleren Franken- und Langenstraße aus. Die Verteilung der Steinhäuser an der Wende vom 13. zum 14. Jahrhundert bezeugt das schnelle Zusammenwachsen der Alt- und Neustadt; die Umgebung des Neuen Marktes ist folglich eine relativ arme Peripherie geworden. „Verteilungsplan der im Ersten und Zweiten Stadtbuch genannten Steinhäuser: hier als Punkte auf der Karte dargestellt. Nach einer unpublizierten Karte von Gunnar Möller“ (nach: Stefanie BRÜGGEMANN, Frühe steinerne Baustrukturen in Stralsund anhand des Kellerkatasters, in: Die vermessene Stadt [wie Anm. 37], S. 123–133, hier 125).

vor seiner Verlegung (1327–1330) passte am besten die Gegend vor dem Hospitaltor, nahe am Rand der Neustadt. Die Formulierung *insulam sive agrum* deutet darauf hin, dass das Grundstück von Wasser umflossen war.²¹ Genau so sah auch das Gelände westlich des Katharinenbergs aus, im Gegensatz zum Gelände des späteren Spitalsitzes. Wir wissen nicht, wo das geschenkte Terrain lag. Wenn wir jedoch auf Grund der zitierten Urkunde die wahrscheinliche Lage in der Neustadt suchen, käme eher die Umgebung der heutigen Marienkirche, als die untere Frankenstraße in Betracht.

Die dritte Richtung der Argumentation Schroeders ist mit der Lokalisierung der Petrikirche verbunden. Sie lag, wie die Erwähnungen aus den Jahren 1290 und 1321 bestätigen, in der Neustadt.²² Außerdem nennen die Quellen folgende Objekte in ihrer unmittelbaren Umgebung: *antiquae scholae*, *stupa* und mehrere private *hereditates*.²³ Außerhalb der Altstadt gab es wohl nur eine Schule und nur zwei Badestuben. Die Letzteren befanden sich beim Frankentor und im Lobshagen. Für die Lage der Neustädter Schule,²⁴ die wohl mit den oben genannten „alten Schulen“ gleichgesetzt werden kann, hat Schroeder keinen direkten Beleg gefunden. Er versucht also, die Schule anhand des benachbarten Erbes des Bernardus de Dulmen zu lokalisieren. Dieser verpfändete nämlich einige Jahre später ein Grundstück in der Frankenstraße. Seine anderen im Stadtbuch bestätigten Geschäfte sind nicht zu lokalisieren.²⁵ Eine ähnliche Argumentation verwendet Schroeder noch zwei Mal. Ein Gerber namens Johannes Albus verpfändete 1311 zuerst die Hälfte seines Erbes *apud cymiterium sancti Petri* und verkaufte im folgenden Jahr das ganze Erbe.²⁶ Sonst taucht er in den Quellen nicht auf. Es gab allerdings noch andere Bürger gleichen Namens. Schroeder identifiziert mit ihm diejenigen von ihnen, die Grundstücke in der Franken- oder Langenstraße hatten und unterscheidet ihn von denen, die ihre Immobilien anderswo besaßen – ohne dieses Vorgehen

²¹ So auch HEYDEN, Kirchen (wie Anm. 3), S. 67.

²² A IV 97 und 109 (1290), PUB, Bd. 6, bearb. von Otto HEINEMANN, Stettin 1905, S. 64, Nr. 3536 (1321). SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 46, hat es bemerkt und aus unerklärlichen Gründen auf diesen Hinweis verzichtet: „Einen direkten Hinweis auf die Lage dieser Kirche gibt keine der Erwähnungen, wenn man davon absieht, daß sie dreimal im Zusammenhang mit der Stralsunder Neustadt genannt wird.“

²³ ... *hereditate sita iuxta stupam in noua ciuitate apud sanctum petrum ...*, A IV 97 (1290); ... *apud cymitorium s. Petri prope scholis antiquis ...* B 75 (1311).

²⁴ ... *scholas noue ciuitatis ...* A IV 396 (1285).

²⁵ A IV 87 (1289); 389 (1296); Es ist jedoch nicht wahr, dass er „... nicht mit einem anderen Haus oder Grundstück“ genannt wurde, wie SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 47, meint; vgl. A VI 212.

²⁶ ... *Johannes Albus quondam cerdo statuit suam mediam hereditatem sitam apud cymitorium s. Petri prope scholis antiquis ...* B 75 (1311); ... *hereditatem a Johanne Albo serdone prope cymitorium Sancti Petri ...* B 1707 (1312).

jedoch zu begründen.²⁷ Ein weiteres Argument für die Lokalisierung der Petrikirche bilden die Geschäfte der Familie Woltrop. Johann Woltrop iuvenis nahm 1314 eine *hereditas apud sanctum Petrum* zum Pfand. Über ihn wissen wir sonst nur (was Schroeder jedoch verschweigt), dass er im nächsten Jahr schon tot war.²⁸ Danach lebten noch andere Personen dieses Namens, jedoch ohne den Zunamen „iuvenis“. Die Frau eines von ihnen verpfändete eine Bude und verkaufte dann bald ein Erbe im Gherwenshagen – und das soll nach Schroeder das Grundstück bei St. Petri sein. Nach Aussage der Quellen lässt sich diese Konstruktion aber mit Sicherheit ausschließen. Die ganze Argumentation zugunsten der Lokalisierung der Neustadt in der unteren Langen- und Frankenstraße hat also nur in einem Punkt, und zwar in Bezug auf die Nachbarschaft des Grundstücks Bernhards von Dulmen, eine gewisse Wahrscheinlichkeit.

Wie Schroeder jedoch selbst schreibt, weist der Stadtplan eher auf eine frühere Besiedlung des Gebiets um die spätere Marienkirche hin.²⁹ Dieselben Schlüsse kann man aus der erwähnten Schenkung an das Heilig-Geist-Spital ziehen (1256). Ohne Zweifel bestätigt die Urkunde aus dem Jahre 1261 die Lage wenigstens eines Teils der Neustadt bei den Dominikanern am Katharinenberg. Alle diese Quellenbelege helfen uns jedoch nicht, um mit Sicherheit die älteste Lage der Neustadt zu lokalisieren.

Eine solche Möglichkeit bietet eine Analyse der ältesten Erwähnungen des Toponyms *nova civitas*. Es taucht zuerst in zwei Urkunden aus den Jahren 1256 und 1261 auf. Der ersten sind wir schon begegnet. Ihr zufolge ist die Gründung beim Katharinenberg zu suchen; dies ist jedoch hypothetisch und erlaubt uns nicht, daraus weitere Schlüsse zu ziehen. Dasselbe kann man über die zweite Erwähnung sagen, wonach die Dominikaner 1261 ein *spacium, quod est inter aream fratrum eorundem et aggerem ciuitatis memorate et ipsum aggerem cum fossato transpositis plancis super aggerem noue civitatis* erhielten.³⁰ Mehrere und mit Sicherheit lokalisierbare Belege liefern die ersten Stadtbücher. Als in der Neustadt

²⁷ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 47, Anm. 19. Dass der in der Frankenstr. wohnende Johannes Albus ein Gerber war, bestätige angeblich die Eintragung B 712 (1327): *De ista precaria optinere debet Johannes Albus in Vran[ken]strate 10 m. anno quodlibet.*

²⁸ Tydemann Westphal *apud S. Petrum statuit Johanni Woltrop iuveni suam hereditatem pro 50 m. d., de quibus 5 m. red. dabit annuatim*, B 221 (1314); ... *Relicta Johannis Woltrop iuvenis et filia eius Sophya ...*, B 1756 (zwischen 24 I 1315 und 28 II 1316). SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 48, erwähnt zwar, dass: „der Ratsherr Johannes (de) Woltrop wird im ersten Stadtbuch häufig genannt, „Johannes Woltrop iuvenis“ nur an wenigen Stellen des zweiten Stadtbuches“; gleich danach zitiert er jedoch Notizen über die 1319 und 1325 noch lebende Frau von Johannis Woltrop, B 447 (1319); 1929 (1319).

²⁹ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 50.

³⁰ PUB. Bd. 2 (wie Anm. 14), S. 83, Nr. 705.

liegend werden dort genannt: Neuer Markt (4-mal),³¹ Rathaus (2-mal)³² und Fleischbänke (6-mal)³³ am Neuen Markt, Marienkirche (9-mal)³⁴ und zwei Häuser vor dem Tribseer Tor (2-mal).³⁵ Alle diese Örtlichkeiten³⁶ lagen um den Neuen Markt herum und bei der Marienkirche. Es gibt also keinen Zweifel, dass diese Gegend als Neustadt bezeichnet wurde. Dort muss sich auch die Kirche St. Petri befunden haben, die drei Mal als in der *nova civitas* liegend beschrieben wurde. Wenn wir die genaue Lage suchen, müssen wir zu den benachbarten Objekten zurückkehren. Die einzige uns bekannte Badestube war im Lobshagen, die Kirche samt der Neustädter Schule könnte also zwischen dieser Straße und der heutigen Marienkirche gestanden haben.³⁷

Die Petrikirche

Die rechtliche Stellung und die Funktion der Petrikirche lassen sich auf Grund derselben Quellen bestimmen. In der Forschung herrscht die Meinung vor, dass sie der wendischen Bevölkerung der Stadt diene.³⁸ Diese

³¹ ... *in noua ciuitate iuxta forum* ... (A I 22); ... *iuxta forum in noua ciuitate* ... (A I 157); ... *in noua ciuitate apud forum* ... (A VI 331); ... *in Nova Civitate apud Forum* ... (B 206).

³² *Pannoces supra theatrum uendentes pannos ... in antiqua ciuitate, similiter ec in noua* (A II 1); ... *quattuor bodis in Teatro Nove Civitatis* ... (B 2966).

³³ ... *macellum in nouo foro* ... (A II 125); *Bernardus cernifex stauit bodam suam videlicet macellum in noua ciuitate* ... (A IV 187); ... *3 bodas carnificium in noua ciuitate* ... (A IV 251); ... *macellum in noua ciuitate* ... (A IV 553); ... *macellum suum supra nouam ciuitatem* ... (A V 61); ... *maszellam in Novo Foro* ... (B 80).

³⁴ ... *sancta Maria in noua ciuitate* ... (A IV 492); ... *beate Marie in noua ciuitate* ... (A IV 514); ... *iuxta Dominam Nostram in Nova Civitate* ... (B 1832); ... *retro ecclesiam b. Marie in Nova Civitate* ... (B 1860); ... *apud dotem in Nova Civitate* ... (B 2040; vgl.: ...*apud Dominam Nostram et apud dotem ibidem* ..., B 2497); ...*hereditatem sitam apud ecclesiam S. Marie in Nova Civitate* ... (B 3501); ... *ecclesie beate Marie in noua ciuitate* ...; PUB, Bd. 6 (wie Anm. 22), S. 430, Nr. 4113 (1316); ... *ad dominam nostram in noua ciuitate* ...; S. 436, Nr. 4127 (1320–33).

³⁵ ... *horrio et domo in noua ciuitate ante valuam Tribbeses cum duobus iugeris agri* ... (A VIII 376); ... *curiam suam in Nova Civitate cum orto ante Tribusesdor et attinenciis suis* ... (B 2971).

³⁶ Auch ein Grundstück in der Lange Straße hat man ein Mal auf dieser Weise erwähnt: ... *hereditas ... in noua ciuitate in longa platea* ... (A IV 27); es kann jedoch in dieser Analyse nicht berücksichtigt werden, weil die Straße von dem späteren Sitz des Heilig-Geist-Spitals bis zum Neuen Markt führte; vgl. *Johannes Posewalc statuit ... hereditatem suam in Longa platea iuxta Novum Forum*. (B 568).

³⁷ Gunnar MÖLLER, Aspekte der Gründung Stralsunds. „Wildes Wachstum“ oder „durch-rationalisierter Planungsmuster“?, in: Die vermessene Stadt. Mittelalterliche Stadtplanung zwischen Mythos und Befund, Paderborn 2004 (Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit, Bd. 15), S. 32, vermutet, dass die Kirche am Neuen Markt lag, ohne jedoch diese Meinung zu begründen.

³⁸ Vor allem HEYDEN, Kirchen (wie Anm. 3), S. 14, der hier „kein(en) Zweifel“ zulässt; so auch SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 52; FRITZE, Gründung (wie Anm. 13).

Auffassung stützt sich jedoch ausschließlich auf die falsche Überzeugung, dass sie gleichzeitig mit St. Marien existierte und dann allmählich verschwand.³⁹ Hellmuth Heyden wollte in ihr eine Burgkapelle sehen, weil einige solcher Kapellen dasselbe Patrozinium hatten.⁴⁰ Dieser Analogie kann man aber andere gegenüberstellen: In Hamburg, Lübeck, Rostock und anderen Städten gab es diesem Heiligen geweihte Pfarrkirchen. Auch in Stralsund war die Petrikirche eine Pfarrkirche;⁴¹ schon um 1270 wurde ihr *plebanus* belegt.⁴² Aus den Jahren 1270–1295 sind sieben Testamente überliefert, die Schenkungen an verschiedene geistliche Anstalten in der Stadt verzeichnen, und zwar fast immer für dieselbe Gruppe: zwei Pfarreien – Nikolai und Petri –, zwei Mendikantenklöster und zwei Spitäler.

Die Petrikirche wurde sehr ähnlich wie die Nikolaikirche beschenkt, war die einzige Kirche der Neustadt und gehörte zu den wichtigsten in der gesamten Stadt.⁴³ Nach 1295 verschwindet sie plötzlich aus den Quellen. Lediglich ihr Friedhof und der Platz, an dem sie stand, wurden noch einige Male erwähnt, zuletzt 1321.⁴⁴ Ihre Rolle wurde von der Pfarrkirche St. Marien übernommen. Seit 1298 taucht diese neben St. Nikolai, und später St. Jakob, in den Testamenten auf.⁴⁵ Schon im Jahre 1298 verwaltete sie (also wohl ihr Pfarrer), zusammen mit der Altstädter Pfarrei, den Nachlass

S. 138f., hält diese These zwar für „sehr wahrscheinlich“, betont jedoch, dass sie „sich aber exakt leider noch nicht beweisen läßt“.

³⁹ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 46, hat als erster bemerkt, dass St. Petri nach 1295 nicht mehr als Kirche in den Quellen vorkommt und damals wohl „nicht mehr als Gotteshaus diente“. HEYDEN, Zum Schadegard-Problem (wie Anm. 3), S. 59, glaubte, dass „eine Zeitlang zwei Gotteshäuser: St. Peter für die Wenden und St. Marien für die Deutschen“ bestanden.

⁴⁰ HEYDEN, Kirchen (wie Anm. 2), S. 14; DERS., Zum Schadegard-Problem (wie Anm. 3), S. 59; vor allem Stettin und Kolberg, dann auch Wolgast, Altentreptow, Belgard, Stolp und Barth. Es ist aber zu betonen, dass diese Städte mit Stralsund kaum vergleichbar sind, weil keine von ihnen als ein wichtiges Handelszentrum auf grüner Wiese gegründet wurde.

⁴¹ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 52, und nach ihm FRITZE, Gründung (wie Anm. 13), S. 138, bemerken das, ohne auf die Vorstellung einer Slawenkirche zu verzichten.

⁴² ... *ad officium altare vnum in ecclesia apostolorum Petri et Pauli de providencia plebani eiusdem ecclesie* ... (A I 33; um 1270).

⁴³ Vgl. SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 52.

⁴⁴ ... *orreo Johannis Holceten apud sanctum Petrum* ... (A V 305) (1305); ... *hereditatem sitam apud cymitorium s. Petri* ... (B 75) (1311); ... *Tydemann Westphal apud s. Petrum statuit ... suam hereditatem* ... (B 221) (1314); ... *hereditatem ... prope cymitorium Sancti Petri* ... (B 1707) (1312); ... *curiam sitam apud sanctum Petrum in nova civitate* ... (PUB, Bd. 6 (wie Anm. 22), S. 64, Nr. 3536) (1321); ähnliche Erwähnungen gab es auch früher, z. B. ... *hereditatem suam locatam in noua ciuitate apud sanctum Petrum* ... (A IV 109) (1290).

⁴⁵ Nach 1295 wurden in den zwei ersten Stadtbüchern keine Legate zugunsten mehrerer Stralsunder Kirchen eingetragen, es sind nur einzelne als Urkunde erhalten: PUB, Bd. 6 (wie Anm. 22), S. 430, Nr. 4113 (1316), S. 436, Nr. 4127 (1320–33). Es wurden dort dieselben Institutionen beschenkt (Legate in Mk.): St. Marien (2+1), Nicolai (5+4), fr. pred. (8+1), fr. min. (8+2), S. Spiritus (2+1), S. Georg (2+1).

Tab. 1: Testamentarische Legate zugunsten der Stralsunder Kirchen, 1270–1295

Quelle Datum	Petri	Nicolai	fr. pred.	fr. min.	S. Spiritus	leprosi
A I 208 1270-78	x	x	x	x		
A I 212 1270-78	1 libra	1 libra	1 libra	1 libra	1 libra	1 libra
A III 55 1280	2 mrc.	5 mrc.	4 mrc.	4 mrc.	2 mrc.	
A III 162 1282	10 mrc.	10 mrc.	10 mrc.	10 mrc.	5 mrc.	5 mrc.
A IV 181 1290	4 mrc.	8 sol.			8 sol.	8 sol.
A IV 352 1294	5 mrc.	5 mrc.	60 mrc.	5 mrc.	5 mrc.	5 mrc.
A IV 370 1295	1 mrc.	1 mrc.	1 mrc.	1 mrc.	1 mrc.	1 mrc.

eines Bürgers für seine Kinder und verkaufte Güter außerhalb der Stadt.⁴⁶ Sie erscheint also von Anfang an als eine völlig entwickelte Institution. Die Neustädter Pfarrei existierte wohl ohne Unterbrechung, hat nur zwischen 1295 und 1298 ihr Patrozinium gewechselt und ihren Standort verlegt, allerdings nicht weit weg, sondern nur ein paar Dutzend Meter. Unter der neuen Patronin existierte sie weiter mit denselben Einkünften und Rechten. Wie und warum dies geschah, kann man nur vermuten. Wahrscheinlich war die alte Kirche zu klein, so dass man begann, neben ihr eine neue zu bauen. Sobald der Baufortschritt es ermöglichte, brachte man die ganze Ausstattung samt Altären, Reliquien usw. in das neue Gebäude. Die alte Kirche wurde zu liturgischen Zwecken nicht mehr genutzt. Vielleicht wurde sie sogar zu einem Haus umgebaut und der ehemalige Friedhof als Garten genutzt: 1313 verkaufte Jakob Krispin *domum lapideam stantem in ortone cimiterii, que Templum dicitur*.⁴⁷

⁴⁶ *Sanctus Nicolaus tenetur pueris Henrici Bartman 35 mrc., sancta Maria in noua ciuitate eisdem pueris 35 mrc., de quibus dabunt eisdem annis singulis 7 mrc den. censuales in festo Michaelis* (A IV 492); *Albertus Curland emit duo iugera agrorum pro 16 mrc. de ecclesia beate Marie* (A IV 515).

⁴⁷ B 1718.

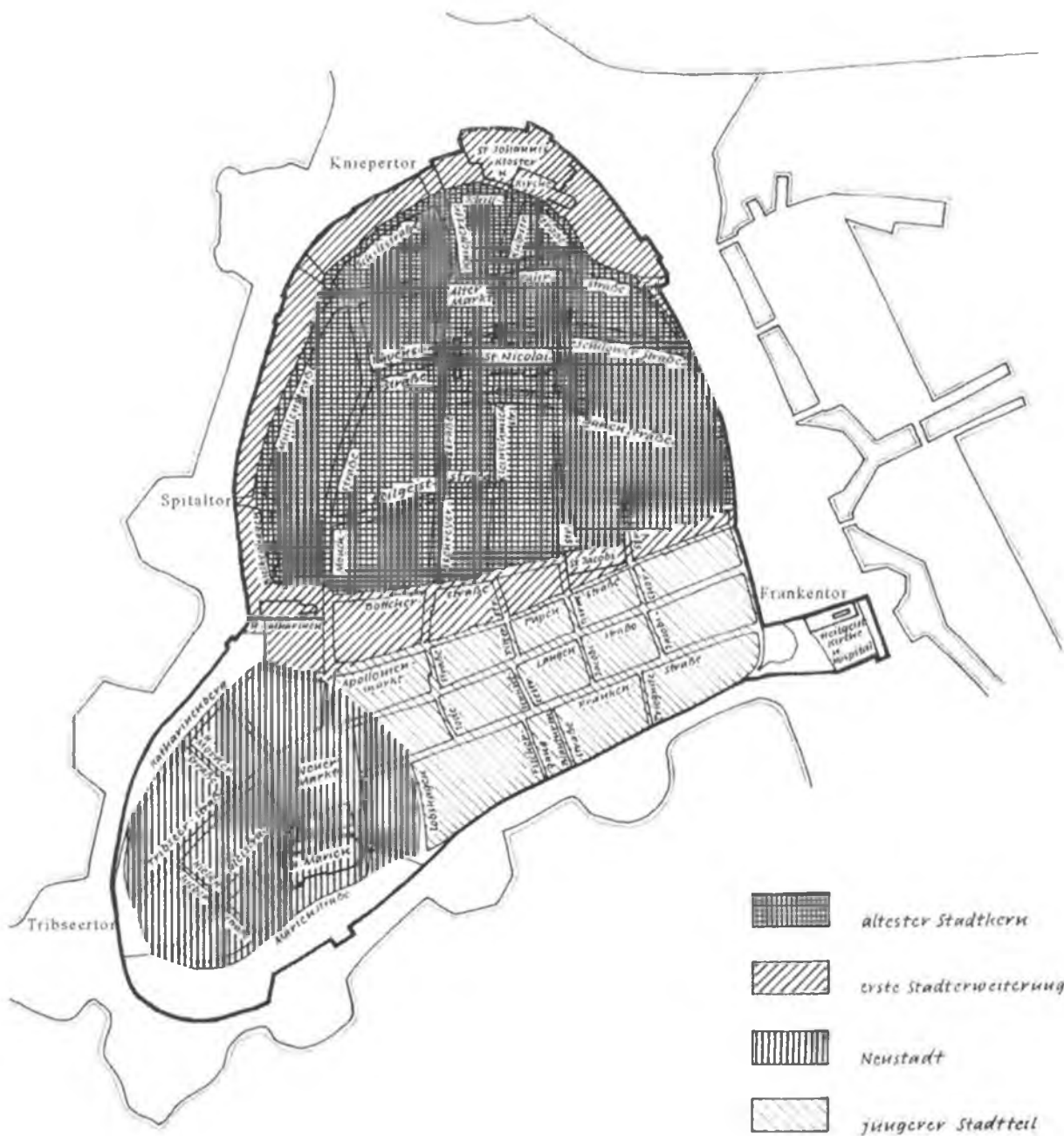


Abb. 2: Abgesehen von der fraglichen „ersten Stadterweiterung“ gibt der Plan von Konrad Fritze die Entwicklungsphasen der Stadt gut wieder. „Stadtentwicklungsplan“ (nach: FRITZE, Entstehung [wie Anm. 2], S. 9–102, hier 13). Die Namen der Tore eingetragen von Marek Stoń.

Die Neustadt und ihre Gründungsurkunde

Wieder ist zunächst auf die Forschungen Schroeders hinzuweisen, weil er sich am vollständigsten über diesen Stadtteil geäußert hat. Seiner Ansicht nach ist die Neustadt nie selbstständig gewesen und hat bis „weit in das 14. Jahrhundert hinein einen stark landwirtschaftlich bestimmten Charak-

ter“ gehabt.⁴⁸ Die Umgebung des Neuen Marktes sei von Höfen, Gärten und Scheunen geprägt gewesen, Wohnhäuser und Straßen habe es hier im 13. Jahrhundert kaum gegeben. Die letztere Meinung, die wir schon oben analysiert haben, stützt sich jedoch auf das *argumentum ex silentio*, das für diese Periode nicht haltbar ist. Außerdem hat er die zahlreichen Grundstücke und Gebäude, deren Lage allgemein in der *nova civitas* belegt ist, nicht berücksichtigt. Wie viele *curiae, orti, horrea* es in der Neustadt gab, und wie ein Vergleich mit der Altstadt aussieht, ist schwierig zu sagen, und der Verfasser liefert auch keine Quellenbelege. Es ist nur zu erwähnen, dass diese Objekte nicht unbedingt landwirtschaftlich genutzt worden sein müssen. Als *curia* konnte ein bebautes Grundstück mit einem Steinhaus bezeichnet werden. *Horreum* bedeutet Speicher. Er gehörte, genauso wie der kleine Garten, zur typischen Stadtgestalt des 13. Jahrhunderts.⁴⁹ Dasselbe kann man von einer Mühle⁵⁰ und den 1341 im Liber Memorialis genannten Schuppen⁵¹ sagen. Einen Hinweis auf den landwirtschaftlichen Charakter der Neustadt könnten die zahlreichen *ortolani* liefern. Von ihnen ist jedoch in der Umgebung des Neuen Marktes, wenigstens nach dem ersten Stadtbuch, keiner zu finden. Es werden in dieser Quelle 30 solcher Personen belegt; in sechs Fällen lässt sich ihr Wohnsitz oder die Lage des Gartens feststellen: fünf außerhalb der Stadtmauer vor dem Frankentor, einer in der Langenstraße.⁵²

Schon das Straßennetz beweist, dass die Neustadt eine besondere Gründung war und keine einfache Stadterweiterung. Die kreisförmige Gestalt beider Teile deutet auf die ursprünglich selbstständigen Befestigungen der Altstadt und der Neustadt hin. Sie waren räumlich nicht direkt verbunden, weil zwischen ihnen zuerst die herzogliche *curia* und dann das Dominikanerkloster lag.⁵³ Die Existenz des Neustädter Rathauses bestätigt, dass die Gemeinde eine eigene Verwaltung hatte. In den Quellen wurde das

⁴⁸ SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 53.

⁴⁹ Jerzy PIEKALSKI, Von Köln nach Krakau. Der topographische Wandel früher Städte, Bonn 2001 (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters: Beiheft 13), Kap. VI.4.a.

⁵⁰ ... *area iuxta Portam Tribuzes, in qua edificant molendinum equinum et de duobus iugeribus attinentibus* ... (A III 398) (1284); ... *ventimolum ante valvam Tribuszes* ... *cum omnibus terminis suis* (B 2404) (1327).

⁵¹ *Domini consules concesserunt Johanni Westerzo spacium circa Tribzeschen valvam circa Turrim ad edificandum suis curribus et instrumentis aratalibus prependicularum dictum wagenscur, quod defrangere debet, quandocunque a consulibus requisitus.* Der Stralsunder Liber memorialis, Teil 1: Fol. 1–60. 1320–1410, bearb. von Horst-Diether SCHROEDER, Schwerin 1964 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Stralsund, Bd. V/1), Nr. 109 (1341).

⁵² A, Register, S. 246.

⁵³ BERLEKAMP, Probleme (wie Anm. 1), S. 38f.; HEYDEN, Zum Schadegard-Problem (wie Anm. 3), S. 59; SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 53; FRITZE, Gründung (wie Anm. 13), S. 134f.

Gebäude als *theatrum* bezeichnet;⁵⁴ wir wissen allerdings nicht, ob es einen Rat oder – was weniger wahrscheinlich scheint – nur einen Vogt gab. Sicher bestand das Neustädter Gericht, und zwar bis 1595.⁵⁵ Rechtlich scheint die Neustadt nicht weniger privilegiert gewesen zu sein als die Altstadt. Das Gleiche betrifft auch die Wirtschaft. Am Marktplatz gab es Fleischbänke und Verkaufsbuden. Von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, dass dort auch der Gewandschnitt erlaubt war.⁵⁶ Das zeigt, dass die Gemeinde nicht nur im Handwerk, sondern auch im Fernhandel aktiv sein sollte. Die kirchlichen Strukturen waren zwar bescheidener als bei dem älteren Nachbarn, weil es hier kein Spital gab. Immerhin hatte die Neustadt eine eigene Pfarrei und sogar eine Schule, und das älteste Mendikantenkloster lag zwischen den beiden Städten.

Die Neustädter Gründungsurkunde ist erhalten, von der Forschung als solche aber nicht anerkannt worden⁵⁷. Das Privileg aus dem Jahre 1240 wurde jedoch ausdrücklich – im Gegensatz zu dem sechs Jahre älteren – der *nova civitas* in Stralsund gegeben und auch dort ausgefertigt: *In nova civitate Stralesund, ubi hec facta sunt et definita*.⁵⁸ Ansonsten wird die Stadt in dieser Urkunde einfach als *civitas* oder *dicta civitas* bezeichnet. Die neue Gemeinde hat wahrscheinlich die gleichen Rechte bekommen, wie die Altstadt sie hatte, sie wurden nur viel genauer beschrieben. Nur ihre Feldmark war offensichtlich viel größer. Die Altstädter Feldmark kann man nur hypothetisch rekonstruieren, weil die Güter der beiden Gemeinden infolge der baldigen Vereinigung miteinander verschmolzen. In den siebziger Jahren des 13. Jahrhunderts wurden die Transaktionen in der Gegend zwischen Vogelsang und Leprosenhaus wohl separat registriert.⁵⁹ Sie ist also vermutlich mit der ursprünglichen Altstädter Feldmark zu

⁵⁴ Siehe Anm. 32.

⁵⁵ BERLEKAMP, Probleme (wie Anm. 1); S. 40.

⁵⁶ *Pannoces supra theatrum uendentes panno de quadlibet tabula dant 4. sol. annuatim in antiqua civitate. similiter ec in noua* (A II 1); ... *quattuor bodis in Teatro Nove Civitatis* ... (B 2966); ... *macellum in nouo foro* ... (A II 125); *Bernardus cernifex stauit bodam suam videlicet macellum in noua ciuitate* ... (A IV 187); ... *3 bodas carnificium in noua ciuitate* ... (A IV 251); ... *macellum in noua ciuitate* ... (A IV 553); ... *macellum suum supra nouam ciuitatem* ... (A V 61); ... *maszellam in Novo Foro* ... (B 80).

⁵⁷ Jens Christian HOLST, Stand und Aufgaben der Hausforschung des Mittelalters in der Hansestadt Stralsund. Beobachtungen eines Lübeckers, in: Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum. Festschrift für Günther P. Fehring, hg. von Manfred Gläser, Rostock 1993 (Schriften des kulturhistorischen Museums in Rostock), S. 398, fragt, ob die Urkunde aus dem Jahre 1240 sich nicht auf die Neustadt bezieht. Diese Idee wurde bisher in der Forschung nicht bemerkt. Die Ursache liegt vielleicht darin, dass er seine Vermutung mit allen möglichen Hypothesen über die Anfänge Stralsunds vermischt hat: 1240 soll ein slavisches Suburbium zwischen Neuem Markt und Hafen, namens Schadegard, angelegt worden sein; ebd., S. 406.

⁵⁸ PUB, Bd. 1 (wie Anm. 5), S. 449f., Nr. 375.

⁵⁹ Siehe Anm. 64.

identifizieren. Warum Herzog Wizlaw die jüngere Gemeinde reicher als die ältere ausgestattet hat, kann man nur vermuten. Vielleicht wollte er, dass sie sich schneller entwickelte und in kurzer Zeit so stark wie die Altstadt oder noch stärker würde. So war es in Hamburg und auch in Rostock, wo die Mittelstadt zum Hauptzentrum der vereinigten Agglomeration geworden ist. In Stralsund ist das wohl nicht gelungen: In dem gemeinsamen Rat hat die Neustadt nur ein Drittel der Plätze erhalten.⁶⁰

Schadegard

Um Lage und Charakter der Stadt Schadegard festzustellen, müssen wir uns von einem Missverständnis verabschieden. Schon 1964 hat Teodolinus Witkowski bewiesen, dass ihr Name keinen Hinweis auf eine Warte enthält und dass er wahrscheinlich eine „kleine Stadt“ bezeichnet.⁶¹ Es ist hinzuzufügen, dass sich der Name nicht eingebürgert hat und mitsamt der gescheiterten Gründung bald verschwand. Er existierte also wohl vor der Gründung noch nicht und wurde erst für die neue Gemeinde geprägt. Wir wissen, dass Schadegard ein bescheidendes Städtchen war, und genau das bedeutete sein Name. Es gibt also keinen Grund, nach einer Burg, deren Lage und Funktion zu suchen. Ebenso wenig muss man nach einer vorstädtischen Siedlung Ausschau halten, die dann nur mit dem entsprechenden Recht ausgestattet wurde. Aller Wahrscheinlichkeit nach wurde Schadegard von dem Herrscher „auf grüner Wiese“ angelegt. Genauso ist es mit der Vermutung, dass die Handelstätigkeit Schadegards den Widerstand der Altstädter wecken musste und dass diese Gründung über einen Hafen verfügte.⁶² Keine Stadt sah gern eine unabhängige Gemeinde in ihrer unmittelbaren Nähe, und es konnte auch zusätzliche Gründe für den Zorn der Bewohner der Altstadt geben. Solange wir jedoch keine unabhängigen Quellenbelege oder Argumente dafür kennen, kann die Annahme einer Handelstätigkeit Schadegards bei der Lokalisierung des Städtchens nicht nützlich sein.

Die Notiz aus dem ersten Stadtbuch bleibt also der wichtigste Hinweis für die Lage der untergegangenen Stadt. Die Tatsache selbst, dass eine Transaktion dort registriert wurde, beweist, dass dieses Grundstück zur

⁶⁰ A. D. 1334 in octava Epiphania Domini (Jan. 13.) universi domini consules Sund[is] tam non residentes quam residentes unanimi consilio communiter decreverunt, quod non plures consules in consilio debent residere quam 21, quorum due partes sint de antiqua civitate et tertia pars de nova civitate (B 3686); wahrscheinlich wurde somit ein alter Brauch präzisiert und bestätigt.

⁶¹ WITKOWSKI, Stręła (wie Anm. 10), S. 66.

⁶² BERLEKAMP, Probleme (wie Anm. 1), S. 41; FRITZE, Gründung (wie Anm. 13), S. 142f.; SCHROEDER, Schadegard (wie Anm. 2), S. 46.

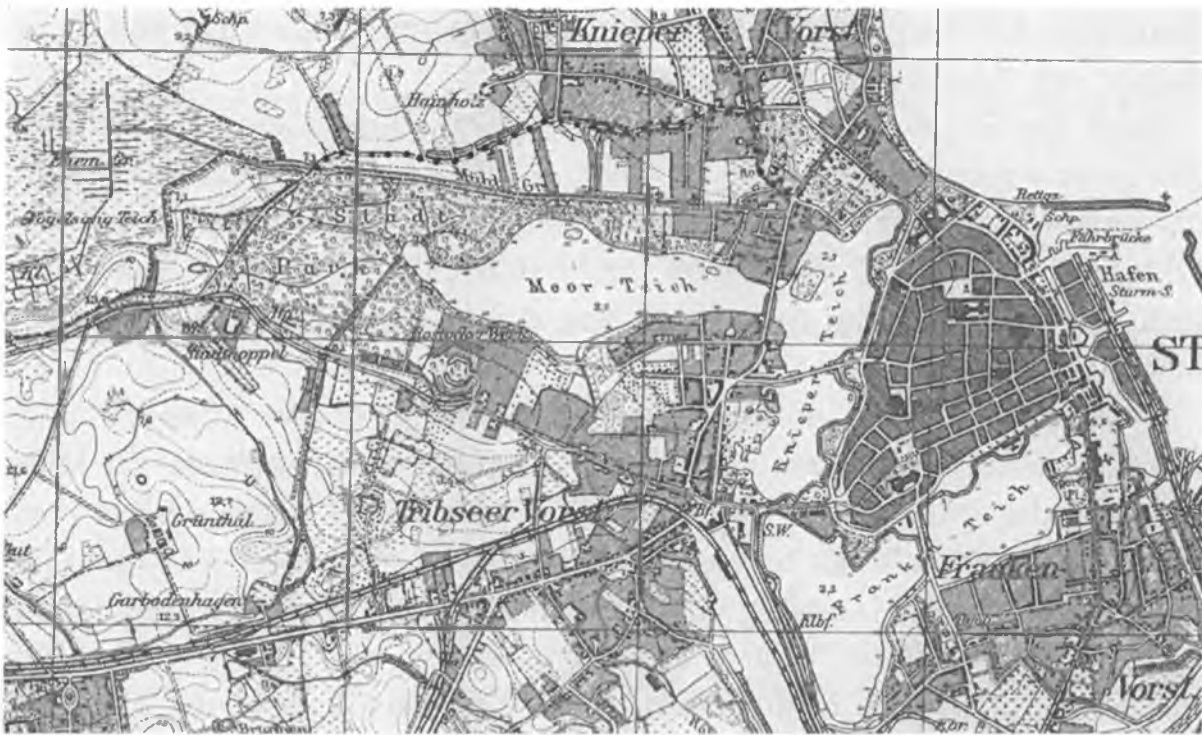


Abb. 3: Der Friedhof von Schadegard lag bei der Straße, die vom Kniepertor nach Vogelsang führte und die auf diesem Plan von 1886/1925 noch sichtbar ist; das untergegangene Städtchen ist wohl in der Nähe des östlichen Endes der hier mit Punkten gekennzeichneten Abschnitte zu suchen. Topographische Karte, Maßstab 1 : 25000 („Herausgegeben von der Preußischen Landesaufnahme 1886. Reichsamt für Landesaufnahme, berechtigt 1925“).

städtischen Feldmark gehörte. Das wird auch durch den Titel dieses Teils des Stadtbuchs bestätigt: *Hii sunt agri expositi*.⁶³ Alle dort eingetragenen Grundstücksgeschäfte betrafen das Gelände zwischen Leprosenheim und Vogelsang.⁶⁴ Wie schon angedeutet, man kann es mit der ursprünglichen Altstädter Feldmark identifizieren. Dort, an ihrem Rand oder in ihrem Umkreis, lag also wohl die neue herzogliche Gründung.⁶⁵ Das wäre für die Altstadt ein weiterer Grund, um gegen sie aufzutreten. In der Urkunde aus

⁶³ A I 340.

⁶⁴ Alle 10 Eintragungen ab der Überschrift *Hii sunt agri expositi* (A I 340) bis zur Notiz *Civitas Stralessunt habet 53 balistas* (A I 346) betreffen Grundstücke außerhalb der Stadt – bis auf eine Ausnahme: *Conrad Knif sui que posteri de buda sua dabunt civitati singulis annis et hoc perpetuo 2,5 mrc.; si platea ad cimiterium coniungatur, dabit 2 mrc.* – Man kann hier wieder den Friedhof Schadegard vermuten, also wieder eine Transaktion, die das gleiche Gelände betrifft. Vier Notizen lassen sich lokalisieren: zwei in Vogelsang und zwei *apud leprosos*. Obwohl nicht alle Eintragungen von derselben Hand geschrieben sind, scheint dieser Teil des Stadtbuches thematische Ordnung zu haben.

⁶⁵ Für die Anlage einer Stadt würde eine Erhöhung passen, da das ganze Gebiet sumpfig war. Eine solche gab es dort: *... duo iugera sita apud Voghelsang ... In hiis iugeribus est mons situatus* (B 2335).

dem Jahre 1269 wird übrigens betont, dass besonders die Lage von Schadegard den Altstädtern nicht gefallen hat.⁶⁶

Auch die Schadegarder Feldmark lag wohl in dieser Gegend. 1326 werden zwei verschiedene Areale erwähnt, auf denen das lübische Recht galt: der *campus civitatis* und der *campus Vogelsang*.⁶⁷ Das Rätsel eines Terrains, das unter dem städtischem Recht stand, das jedoch der Stadt nicht gehörte, lässt sich am einfachsten mit der gescheiterten Gründung von Schadegard lösen.

Warum der Herzog dieses Städtchen gründete, erklärt seine Urkunde aus dem Jahre 1273. Darin vereinbarte er mit der Stadt Stralsund die Höhe der alljährlichen Abgabe von 200 Mark. Er fügte aber hinzu, dass er noch eine Stadt außerhalb der Stralsunder Befestigungen gründen und dann mit der Hauptgemeinde vereinigen könne; in diesem Fall dürfe er die städtischen Lasten erhöhen.⁶⁸ Einen ähnlichen Schritt, wie 1269 Wizlaw II. in Stralsund, unternahm 1248 Nikolaus von Werle in Güstrow und beschrieb ihn genauer. Die Einwohner der aufgelösten Neustadt sollten in die Altstadt umziehen und sie mit Gebäuden füllen. Die Stadt sollte auch erweitert werden können, wenn es dem Herzog und dem Rat sinnvoll erschien.⁶⁹ Die Zusammenstellung dieser drei Urkunden (1248, 1269, 1273) lässt uns hypothetisch die Geschichte von Schadegard rekonstruieren: Der Herzog gründet eine neue Gemeinde mit der Absicht, sie später mit der alten Stadt zu vereinigen. Das Unternehmen hatte begonnen, es gab schon einige Ansiedler und eine Kirche, was die Existenz eines Friedhofs beweist. Der

⁶⁶ Die aufgehobene Stadt sollte in der Zukunft wieder angelegt werden, und zwar ... *in loco magis apto, vbi nostri fidelibus necnon consulibus nostris dilectis expedire videbitur* ... (PUB, Bd. 2 (wie Anm. 14), S. 227, Nr. 903).

⁶⁷ *Omnes excessus campi civitatis et campi Vogelsang debent iudicari iure Lubicen[si], ceteri et alii excessus ubique in villis et aliis locis debent iudicari iure Sewerinen[si]. Actum a. D. 1326 circa f. b. Johannis Baptiste [24. Juni] (B 3675).*

⁶⁸ *Nomine autem uille Sundensis hic intelligi uolumus id solum, quod tempore huius nostre concessionis intra septa munitiois eiusdem uille dinoscitur comprehensum, vnde si communicato discretorum consilio aliquo tempore extra prenominata uille munitiois ambitum uillam de nouo fundatam tamquam priori annexam edificari contingerit, per concessionem pretactam nobis seu nostris heredibus nolumus in hac parte aliquod preiudicium generari, quo minus in illa plantatione adiecta pensionem huiusmodi, prout uisum fuerit rationabiliter et secundum toleranciam, exigere ac recipere ualeamus* (PUB, Bd. 2 (wie Anm. 14), S. 275, Nr. 973).

⁶⁹ ... *quod ciuibus nostris in Guzstrowe commorantibus pro dono quondam contulimus nouam ciuitatem funditus destruendam, eis in rerum suarum dispendio adiacentem, et antiquam ciuitatem, quam hactenus diuina cooperante gratia per munitiois reparationes et noctis exubias in custodia habuerunt, edificiis honestis repleant et subleuent, tali tamen prehabita conditione, quod, si nostro, consulum eorumque placuerit consilio, oppidum nostrum Guzstrowe scilicet per munitiois ampliores possumus ampliare* (Mecklenburgisches Urkundenbuch, hg. von dem Verein für Mecklenburgische geschichte und Alterthumskunde, Bd. 1, Schwerin 1863, S. 575, Nr. 607).

Unterschied zwischen der Neustadt Güstrow und Schadegard weist jedoch darauf hin, dass die Gemeinde sich kaum entwickelte und keinen Erfolg versprach. Man brauchte nicht die Siedlung zu zerstören und über das Schicksal der Einwohner zu entscheiden; es reichte aus, auf die Fortsetzung des Projekts zu verzichten. So deutet das Verb *adnihilare*, wie Hellmuth Heyden zu Recht argumentierte,⁷⁰ auf das spurlose und schnelle Verschwinden des Städtchens, ebenso wie die Bedingungen des Vertrags von 1273. Der Herzog hat offensichtlich dieses Mal die Abgaben der Stralsunder noch nicht erhöht, er hat nur ein solches Vorhaben für die Zukunft vorgesehen. Zu dieser Zeit sollten die neuen Ansiedler wohl, wie in Güstrow, noch die Alt- und Neustadt verstärken.

Die Stufen der Stralsunder Stadtgründung

Fassen wir die Ergebnisse unserer Überlegungen zu den Stufen der städtischen Entwicklung zusammen, dann ergibt sich das folgende Bild:

1. Die Gründung der Altstadt im Jahre 1234 erfolgte wohl an ihrer heutigen Stelle. Das heißt jedoch nicht, dass die erste Siedlung bis zur Böttcherstraße im Süden und bis zum späteren Mauerring im Osten reichte. Sie entwickelte sich sehr schnell, was den Herrscher zum nächsten Schritt ermutigte.

2. Wahrscheinlich schon sechs Jahre später, 1240, legte der Herzog neben der Altstadt eine neue Gemeinde an. Sie lag auf dem Südrand derselben Erhöhung, um den Neuen Markt und die Pfarrkirche St. Petri herum, hatte dieselben oder noch umfangreichere Privilegien (unter anderen den Gewandschnitt und Zollfreiheit im ganzen Herzogtum) und eine viel größere Feldmark. Man kann also vermuten, dass sie zur Hauptgemeinde werden sollte.

3. Zerstörungen und hohe finanzielle Belastungen nach dem Angriff der Lübecker 1249 bremsten für einige Jahre die Entwicklung der Doppelstadt.

4. Vor 1261 wurden die zwei Kerne mit einer gemeinsamen Befestigung umschlossen und wohl gleichzeitig rechtlich vereinigt und räumlich erweitert. Das neu angelegte Gelände umfasste sicher die Langen- und Frankenstraße und vielleicht den südwestlichen Teil der Altstadt.

5. Kurz vor 1269 versuchte der Herzog durch die Gründung Schadegards, eines kleinen Städtchens nordwestlich vor dem Knieperton, die vierte Stufe in der Entwicklung Stralsunds einzuleiten. Allerdings hatte er damit wohl die Grenzen der Entwicklungsmöglichkeiten erreicht. Die

⁷⁰ HEYDEN, Zum Schadegard-Problem (wie Anm. 3), S. 57f.

Bebauung des neuen Stadtviertels in Alt- und Neustadt war noch nicht beendet und hatte sich infolge der Konkurrenz in unmittelbarer Nähe noch verlangsamt. Das Unternehmen wurde also vorerst aufgegeben und in die Zukunft verlegt. 1273 hoffte der Herrscher immer noch auf die Möglichkeit einer Neugründung. Die Konjunktur, die den hervorragenden Aufschwung der mecklenburgischen und pommerschen Städte ermöglichte, war jedoch schon vorbei, und dieses Projekt wurde nie verwirklicht.

Schlussfolgerungen

Die meisten der hier dargestellten Ergebnisse müssen in der Zukunft durch archäologische Ausgrabungen verifiziert werden. Dendrodaten erlauben es, die Zeit der Anlage der einzelnen Stadtviertel festzulegen. Die Reste der Petrikirche und vielleicht der Straßen von Schadegard, samt Kirche und Friedhof, sind vielleicht auch zu finden. So lange wir jedoch über solche Daten nicht verfügen, müssen wir uns auf die Analyse der schriftlichen Quellen verlassen. Ich hoffe, dass ich ein in sich schlüssiges und nachvollziehbares Bild der frühen Entwicklung Stralsunds vorge schlagen habe.

Ich bin Stralsund bei meinen Forschungen über Doppel- und Vielstädte begegnet. Die Kenntnis der anderen komplexen Agglomerationen hat klar gemacht, dass die bisherigen Meinungen über die Frühgeschichte Stralsunds nicht haltbar sind. Hier wurde das Material aus den vergleichbaren Zentren nur ausnahmsweise verwendet. Eine einschlägige Untersuchung ist in Vorbereitung. Hier ging es um eine Einzelstudie, eine Analyse der lokalen Quellen und Verhältnisse. Doch auch dieses Beispiel zeigt, dass eine allgemeine Erforschung der Neustädte auch für die lokale Geschichte fruchtbar sein kann.

DOMINUS TYRUS DE WALDE WIPPERVORDIENSIS –
EIN GROSSER KAUFMANN UND EINE
„KLEINE STADT IN DER HANSE“*

von Joachim Deeters

I. Tyro von dem Walde und seinesgleichen

Wipperfürth ist eine kleine bergische Stadt, gelegen am Übergang einer Straße zwischen Köln und Westfalen über die Wupper. In den 30er Jahren des 12. Jahrhunderts ist der Ort zum ersten Mal belegt in der Überlieferung Kölner Stifter, bald begegnet dann der Ortsname als Bei- und Familienname Kölner Einwohner. 1251 ist ein Arnold von Wipperfürth als Mitglied des Kölner Stalhofes in London, also als Kaufmann, belegt.¹ Ein Jahrhundert später trifft man in Köln und in England einen Wipperfürther, von dem ein Lebensbild zu zeichnen möglich erscheint.

Tyro genannt van dem Walde² von Wipperfürth: so lautet sein Name in der ersten Urkunde, mit der er in Köln bezeugt ist und die aus dem Jahr 1344 stammt.³ Als Titel wird ihm das Epitheton *discretus vir*, ehrenwerter Mann, beigelegt. Tyro kaufte damals von einem Schöffen ein Haus, ja mehr, ein Anwesen in der Johannisstraße, nördlich unweit des Domes gelegen, mit dem Namen „Zur Pforte“.⁴ Ein Hauskauf in Köln ist eigent-

* Vortrag vor dem Heimat- und Geschichtsverein Wipperfürth e. V. unter der Überschrift „Köln und die Hanse – Wipperfürths Tore zur Welt“; für den Druck leicht geändert.

¹ HUB I 405.

² Der Name Tyro ist äußerst ungewöhnlich, in keinem namenkundlichen Werk erwähnt, auch nur Ansätze zu seiner Deutung sind nicht zu finden. Oft auch Tyrus oder Thyros benannt, aber die Kölner Quellen, die allein ich nachprüfen konnte, schreiben überwiegend Tyro. In Köln bevorzugte man für den Nachnamen die Form Walde, mitunter mit einem Dehnungszeichen für ein langes –a-, in den englischen Quellen scheint aber Wolde zu überwiegen. Es findet sich sowohl van Walde wie van dem Walde, während Tyro selbst für sein Siegel (nur fragmentarisch erhalten, s.u. Anm. 21) anscheinend die lateinische Namensform de Silva gewählt hat.

³ Historisches Archiv der Stadt Köln (im Folgenden HASTK) Best. 160 U Nr. 1/396 d.d. 1344 Sept 23. Die Kenntnis dieses Zeugnisses ist einem Hinweis des Kölner Archivleiters Höhlbaum zu danken, den er zu Karl KUNZE (Bearb.), *Hanseakten aus England 1275 bis 1412*, Halle 1891, Nr. 181 S. 130 Anm. 2 beisteuerte. Kunzes Interpretation, Tyrus sei 1344 in Wipperfürth „ansässig“ gewesen, ist vom Text der Urkunde nicht gedeckt.

⁴ Hermann KEUSSEN, *Topographie der Stadt Köln im Mittelalter*, 2 Bde, Bonn 1910, II

lich eine ganz normale Sache, aber das Grundstück, das Tyro erwarb, lässt darauf schließen, dass, vorsichtig gesagt, er nicht unbemittelt war.

Tyro von dem Walde gehört zu der Gruppe von Hansekaufleuten, die berühmt geworden sind durch Kredite an den englischen König Eduard III. in den Jahren 1338 bis 1350. Eduard benötigte das Geld für seinen Krieg gegen Frankreich, den er 1337 begonnen hatte und der 100 Jahre dauern sollte. Die hansischen Kaufleute, die nicht als einzige den königlichen Geldbedarf bedienten, erhielten für ihre Darlehen keine Zinsen, die von der Kirche ja verboten waren. Möglichkeiten zur Umgehung dieses Verbots gab es aber viele, und im englischen Kreditgeschäft waren es überwiegend Vergünstigungen für das eigentliche Basisunternehmen der hansischen Kaufleute, für den Handel mit englischer Wolle. Das konnten Zollermäßigungen sein, aber auch zeitweilige Vorrechte gegenüber anderen Kaufleuten, letztlich alles, was die Geschäfte beförderte und sich als Rückzahlung einschließlich der Unkosten berechnen ließ. Der englische König benötigte das Geld auf dem Kontinent. Die Hansen, die ihre Waren aus dem Ostseeraum in Flandern zu Geld machten, um damit in England Wolle zu kaufen, verfügten also auf dem Kontinent über Bargeld. Wenn sie es hier dem König liehen, aber in England Rückvergütungen, in welcher Form auch immer, erhielten, konnten sie diese für den Einkauf von Wolle verwenden. Der Transport von Bargeld selbst nach England, höchst gefährlich und entsprechend teuer, konnte zudem entfallen. Letztlich wurde auch das geliehene Geld auf diese Weise dem Handel nicht entzogen, sondern ihm wieder zugeführt – gesamtwirtschaftlich also für alle Seiten vorteilhaft. Die dem König geliehenen Beträge waren hoch, die Abwicklung der Rückzahlung bzw. der Vergütung kompliziert und langwierig. Sie sind auf englischer Seite durch die königliche Verwaltung außerordentlich gut in schriftlicher Form dokumentiert, sodass die Vorgänge den Gegenstand der 1978 erschienenen Monographie von Inge-Maren Peters bilden, durch die wir nun bestens unterrichtet sind.⁵

Tyro arbeitete nicht alleine. Zunächst sind seine Brüder zu nennen: der wohl ältere Gottschalk ist schon 1325 in Boston in der Grafschaft Lincoln als Wollexporteur belegt.⁶ Ein weiterer Bruder mit Namen Johannes wird unter den Brüdern derjenige, der an den Kreditgeschäften in England unmittelbar und am stärksten beteiligt ist, während Tyro selbst anscheinend meist in Brügge in Flandern tätig war. Es hat also eine gewisse Auf-

S. 92a 25–30. Das Grundstück ist heute durch die Anlage der Altenberger Str. verschwunden, s. Hans VOGTS, *Das Kölner Wohnhaus*, [2. Aufl.] Köln 1966, S. 527 und Abb. Nr. 287.

⁵ Inge-Maren PETERS, *Hansekaufleute als Gläubiger der englischen Krone (1294–1350)*, Köln 1978.

⁶ Ebd. S. 167.

gabenteilung zwischen den Brüdern stattgefunden Nachweislich beteiligt waren die Brüder – ich setze hier die Gesamtheit, auch wenn meist Johannes von Walde allein in den Quellen genannt wird –, an folgenden Transaktionen mit der englischen Krone.

1. Im Juli 1338 ein Darlehen über 750 £, zurückgezahlt bis 1340 März.⁷

2. Schon im September des selben Jahres 1338 folgte ein weiteres Darlehen, ausgezahlt an den Kustos der königlichen Wardrobe, in Höhe von 1600 £.⁸

3. Im November 1338 wurde wieder Geld benötigt und auch hergeliehen, diesmal 600 £.⁹

(Insgesamt haben hansische Kaufleute dem englischen König im Jahr 1338 7110 £ geliehen.)

4. Im Sommer des Jahres 1339 wurde ein Kredit über 6000 £ bedient.¹⁰

5. Im Mai 1340 wurde ein neuer Darlehensvertrag abgeschlossen, der auch Rückstände aus älteren Geschäften beinhaltete und über insgesamt 26.400 £ lautete.¹¹ Als Rückzahlung wurden königliche Zolleinnahmen verpfändet, Zollbefreiung genügte nicht mehr.

Das 6. und letzte Geschäft unter nachweislicher Beteiligung der Brüder Walde betraf die große Krone des englischen Königs. Sie war 1339 dem Trierer Erzbischof verpfändet worden und befand sich 1343 in Köln in den Händen dortiger Kaufleute. Am 23. Mai 1343 schlossen Tidemann Lemberg, Johann von Walde und Genossen einen Vertrag mit dem König über 45.000 Goldgulden, die sie ihm zur Auslösung liehen. Als Sicherheit durften die Kaufleute die Krone bis zur Rückzahlung des Darlehens verwahren.¹² Für dieses Geschäft möchte ich einmal aus der Arbeit von Frau Peters zitieren: „Abgesehen von der Tatsache, dass das Darlehen für die Auslösung der *magna corona* den deutschen Kaufleuten bei der Abrechnung über die Zolleinnahmen einen Vorteil brachte, [...] haben sie zusätzlich zu der vereinbarten Vergütung 562 £ 10 Schilling dadurch verdient, dass sie die Schuldsomme von 45.000 Goldgulden, die für die Rückzahlung nach einem Kurs von 43 d pro Gulden berechnet worden war, auf dem Kontinent zu einem Kurs von nur 40 d pro Gulden verauslagt hatten.“ Dieser Wechselgewinn allein erbrachte somit 6,9 %, die man als Zinsen bezeichnen darf.

⁷ Ebd. S. 104.

⁸ Ebd. S. 108.

⁹ Ebd. S. 113.

¹⁰ Ebd. S. 159. In den englischen Quellen ist hierbei ein Thomas von Wolde als Gläubiger genannt, vermutlich falsch für Thyrus.

¹¹ Ebd. S. 177ff.

¹² Ebd. S. 213ff.

Die Brüder arbeiteten aber nicht nur als Familie zusammen, sondern gingen mehr oder weniger regelmäßig Verbindungen mit anderen Hansekaufleuten ein. In der Frühzeit sind Verbindungen zu Lübeck wahrscheinlich, die Mehrzahl der Hansen, mit denen die Waldes zusammenarbeiteten, stammte aber, soweit wir überhaupt über ihre Heimat unterrichtet sind, aus Dortmund. Andere Gruppen vereinten Lübecker, Attendorner und Kölner Kaufleute, so die Familien Revele und Aflen – aber auch hier sind wir keineswegs über alle Heimatformen im Bilde.

Der anfangs erwähnte Hauskauf des Tyro fand 1344 statt, also gegen Ende der englischen Aktivitäten der Brüder, und man darf daraus auf das Anlegen mindestens eines Teils der Gewinne schließen. Übrigens gehörte das Kölner Anwesen dem Johann und dem Tyro zu gleichen Teilen, denn 1350 wurde Tyro das ungeteilte Eigentum zugesprochen, da Johann verstorben war.¹³ Tyro hat anschließend für die Zukunft seiner Familie gesorgt, indem er vor der Schreinsbehörde, sozusagen dem Grundbuchamt, erklärte, dass sein Hof Zur Pforte nach seinem Tode an seine Schwester Greta fallen solle, nach deren Tode dann an Johannes und Tyro, die Söhne seines Bruders Gottschalk, und weiter fort an deren Erben. Sollten keine legitimen Erben mehr vorhanden sein, dann solle der Hof zu seinem, Tyros Seelenheil und zum Nutzen der Armen durch den Rat verkauft werden.¹⁴ Die Sicherung des Grundbesitzes für die Familie ist aber aus uns unbekanntem Gründen hinfällig geworden: Tyro hat 1365 die Erklärung von 1350 widerrufen.¹⁵ Vermutlich gab es keine Nachkommen mehr, – oder sie waren anderweitig versorgt. Für letzteres spricht, dass unter den Rentengläubigern der Stadt Köln seit 1371 – ältere Aufzeichnungen gibt es nicht – ein Johannes Tyros von Wipperfürth, Kanoniker an St. Aposteln in Köln, begegnet.¹⁶ Es könnte sich um einen Verwandten, vielleicht einen Neffen des Tyro handeln, dem sein Onkel die Pfründe an St. Aposteln verschafft und den er zusätzlich mit der Rente der Stadt Köln in Höhe von 26 Mark jährlich ausgestattet hatte.¹⁷ Dass Tyro zu seiner Heimat Wipperfürth noch in Verbindung stand – oder er diese Verbindungen nun endgültig kappte? –, zeigt eine Urkunde, die St. Aposteln betrifft. Dieses

¹³ HASTK Best. 101 Nr. 270f. 87v zweiter Eintrag d.d. 1350 Aug. 16 und Nr. 257f. 81v erster Eintrag d.d. 1350 Okt. 5.

¹⁴ HASTK Best. 101 Nr. 257f. 81v dritter Eintrag d.d. 1350 Okt. 14.

¹⁵ Ebd. vierter Eintrag, ersichtlich nachgetragen, d.d. 1365 Sept. 16.

¹⁶ HASTK Best. 70 Nr. 2f. 2v, Nr. 11f. 3v ohne den Zusatz Kanoniker; Richard KNIPPING (Bearb.), Die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters, 2 Bde, Bonn 1897/98, I S. 226 Nr. 175.

¹⁷ Rentengläubiger der Stadt Köln erhielten auf Lebenszeit jährlich eine Rente, d. h. eine Verzinsung in Höhe von rund 5 %. Der Rentenkauf war eine beliebte Möglichkeit, einerseits sein Geld anzulegen und andererseits zugleich Verwandten, die vielleicht nicht in der Lage waren, selbst für ihren Lebensunterhalt zu sorgen, ein sicheres Einkommen zu gewähren.

Stift war in Wipperfürth mit der Verwaltung der Pfarre ausgestattet worden. 1353 hat Tyro zusammen mit anderen eine Urkunde ausgestellt, in der er bekundet, gewisse Einkünfte, die ihm in Wipperfürth aus dem Hof des Stifts zustanden, an das Stift selbst verkauft zu haben. Als Mitaussteller hätte er eigentlich siegeln müssen, aber er ließ sich vertreten durch Adolf Hunoldi, über den wir nichts weiter wissen.¹⁸

Im Jahre 1359 wurde Tyro Bürger in Köln.¹⁹ Ein Haus besaß er hier ja schon seit 15 Jahren, ist aber in den 40er Jahren noch als aktiver Kaufmann in Flandern nachzuweisen und wird sich vermutlich erst seit rund 1350 mehr oder weniger dauernd in Köln niedergelassen haben. Nach allem, was wir über das Bürgerrecht der Stadt Köln wissen, erhielten diejenigen, die nicht in Köln geboren waren, das Bürgerrecht erst nach einer Wartezeit und dann auch nur gegen eine hohe Gebühr, die die geborenen Kölner nicht zahlen mussten. Wir wissen aber ebenfalls, dass für reiche und einflussreiche Leute, an deren Niederlassung in der Stadt ein Interesse bestand, durchaus Ausnahmen von den Regeln gemacht wurden. Viele Beispiele zeigen übrigens, dass das Bürgerrecht von Leuten wie Tyro funktional gehandhabt wurde. Man gab es auf, wenn es einem schaden konnte und wurde andernorts Bürger. Das tat man vor allem dann, wenn alle Bürger der „Heimatstadt“ in einer anderen Stadt stellvertretend für einen ihrer Mitbürger, dem etwas vorgeworfen wurde, haftbar gemacht wurden durch Arrest der Person und bzw. oder Beschlagnahmung der Waren. War so etwas ähnliches voraussehbar, dann konnte die Niederlegung des Bürgerrechts durchaus im Einvernehmen mit dem Stadtrat erfolgen. Dass Tyro sich mit dem Erwerb des Bürgerrechts zur Ruhe gesetzt hätte, kann man nicht mit Sicherheit behaupten. Die Epoche der hansischen Kredite an den englischen König war zwar vorüber, doch was wissen wir schon über die vielfältigen Möglichkeiten für einen Großkaufmann des 14. Jahrhunderts, sich neue Geschäftsfelder zu eröffnen?

Das seit 1344 besessene Haus in der Johannisstraße schenkte Tyro 1370 an das Heilig-Geisthaus, die älteste und angesehenste Armeneinrichtung in Köln, nahm die Schenkung aber wieder zurück, das gleiche wiederholte sich 1373²⁰. Hier muss man fragen, ob es eine Laune des reichen Mannes war oder die Folge einer Fehlkalkulation. Sie hat ihm vielleicht entgegen erster Absicht nicht gestattet, sich von seinem Grundstück zu trennen, weil dies nachhaltig Kredit und Ansehen geschädigt hätte. Erst 1379 ist es zu

¹⁸ HASTK Best. 204 U Nr. 1/202, Abschrift ebenda RH Nr. 2f. 206v neu.

¹⁹ Kölner Neubürger 1356–1798, bearb. von Hugo STEHKÄMPER, Gerd MÜLLER, Joachim DEETERS u. a., 4 Bde, Köln 1975–1983, I Nr. 1359/79.

²⁰ KEUSSEN, Topographie (wie Anm. 4), II S. 92a 25–30.

der endgültigen Übereignung an das Geisthaus gekommen.²¹ Tyro lebte damals noch und behielt sich sein Wohnrecht vor. Er hat es vermutlich bis zu seinem Tod im Jahr 1383 ausgeübt.²²

Das Geisthaus war nicht die einzige karitative Einrichtung, der Tyro etwas zukommen ließ. Vielmehr ist er seit 1372 Provisor, ehrenamtlicher Verwalter, des Hospitals Allerheiligen gewesen.²³ Nicht allein, dass dieses Hospital in unmittelbarer Nähe zur Wohnung Tyros, an der Ecke Eigelstein / Maximinenstraße, lag, machte es für ihn interessant, vielmehr traf er dort alte Freunde und bewegte sich in vertrautem Kreise. Denn das Hospital war eine Gründung der Familie Revele aus dem Jahre 1308,²⁴ und die Familie stellte auch das ganze 14. Jahrhundert hindurch zumindest einen der drei Provisoren. Tyro aber kannte die Reveles aus seiner aktiven Zeit der 40er Jahre, als er wie sie am Wollhandel mit England und ebenso an den Krediten für den englischen König beteiligt gewesen war.

Aber noch weitere Wohltaten sind von Tyro von dem Walde bezeugt. Der Orden der Kartäuser hat über seine Gönner recht genau Buch geführt, um sie im Bewusstsein des jeweiligen Hauses zu bewahren und ihr Andenken im Gottesdienst zu feiern. So auch die Kölner Kartause, von der zwei Wohltäterbücher überliefert sind und eine Chronik, deren Angaben jedoch mitunter in Widerspruch zum Wohltäterbuch stehen. In dem erstem Wohltäterbuch findet sich zu Tyro, hier mit vollem Namen und mit Herkunftsort Wipperfürth aufgeführt, eine der längsten Eintragungen überhaupt.²⁵ Die Reihe der erwiesenen Wohltaten bestand aus Geld- und Getreidespenden, sowohl zweckgebunden wie auch frei, und ihre Summe ist schon von den Kartäusern selbst errechnet worden mit 1250 Schilden – einer hochwertigen Münzsorte –, 2952 Mark und 10 Schilling – die übliche Recheneinheit in Köln – und 200 Malter Roggen.²⁶ So ist es denn auch nicht überraschend, dass Tyro anlässlich seines Todes im Jahre 1383

²¹ HASTK Best. 160 U Nr. 1/439 d.d. 1379 Juni 23, Abschrift ebenda B 372 Bl. 61. An der Urkunde befindet sich auch das Siegel Tyros, das eine Hausmarke zeigt. Die lateinische Umschrift ist nur noch in geringen Resten erhalten.

²² Klaus MILITZER, Ursachen und Folgen der innerstädtischen Auseinandersetzungen in Köln in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, Köln 1980, S. 288 Nr. 18 nach HASTK Best. 101 Nr. 275f. 26v siebter Eintrag, in dem es unterm Datum 1385 Dez. 5 um einen Nachfolger für Tyro im Amt des Provisors zu Allerheiligen geht.

²³ HASTK Best. 160 U Nr. 1/79, weitere Belege ebenda U 1/80 und 1/82 zu 1380, Best. 101 Nr. 275f. 26v 3. Eintrag zu 1382.

²⁴ Die Kunstdenkmäler der Stadt Köln, hg. von Paul CLEMEN u. a., 2. Bd. 3. Abt. Ergänzungsband, Düsseldorf 1937, S. 358.

²⁵ Joachim DEETERS, Wolfgang HERBORN, Wolfgang SCHMID, Hiltrud WALLENBORN, Quellen zur Geschichte der Kölner Kartause, in: Die Kölner Kartause um 1500, hg. von Werner SCHÄFKE, Köln 1991, S. 10–121, Nr. 490.

²⁶ Streichungen am Rande der Eintragung weisen auf Unsicherheiten bei der Summierung hin.

in der Chronik der Kölner Kartause mit eben der genannten Summe ehrend verewigt worden ist, auch hier mit dem vollen Namen *dominus Tyrus de Walde Wippervordiensis*. Er starb am 19. Oktober und fand sein Grab in der Vorhalle des größeren Kreuzgangs.²⁷

Doch nicht genug damit: unmittelbar vor der Eintragung Tyros im Wohltäterbuch findet sich der folgende Satz – ich übersetze: „Die folgenden Wohltäter und großen Förderer sind gleichsam Säulen und Gründer dieses unseres Klosters St. Barbara, ihre Wohltaten sollen häufig gelesen und beachtet werden, und weil sie es verdienen und es ihnen versprochen worden ist, soll auch reichlich für sie gebetet werden“.²⁸ Leider ist nicht vermerkt, für wie viele der folgenden Namen dieser Satz gilt. Geht man die Reihe durch,²⁹ so findet man bald zwei Personen, die wegen fehlenden Nachnamens und geringer Höhe der Schenkung ganz heraus fallen.³⁰ Die anschließenden Namen erweisen sich wieder als Kaufleute, meist aus Westfalen, mit Ausnahme einer adligen Dame aus Dortmund mit ihrem Sohn.³¹ Erst nach 34 Seiten werden Wohltäter angeführt, die wir nicht mehr mit Kaufleuten wie Tyro in Verbindung bringen können, die also sicher nicht mehr zu den „Säulen“ gezählt werden dürfen. Ich rechne mit 27 Wohltätern, die fast alle als Hansekaufleute in England zur Zeit des Tyro und meist auch in geschäftlicher Verbindung zu ihm nachzuweisen sind. Bei wenigen ist dieser Nachweis nicht zu erbringen,³² wahrscheinlich noch nicht, jedoch spricht eigentlich nichts dagegen, dass auch sie in die Gruppe um Tyro gehören. Ob ich mit dieser Gruppierung der „Säulen“ die Vorstellung der Kartäuser wirklich getroffen habe, ist aber nicht sicher.³³

²⁷ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), S. 28.

²⁸ Ebd. S. 108, die dort angegebene Zahl von 13 Personen ist zu revidieren. Luise VON WINTERFELD, Tidemann Lemberg. Ein Dortmunder Kaufmannleben aus dem 14. Jahrhundert, Bremen o. J., S. 65 ff.

²⁹ Die Reihenfolge der Wohltäter von Bl. 49r bis Bl. 64Ar ist die folgende: DEETERS u. a. (wie Anm. 25), Nr. 490 (Tyro), 33 (Beke), 32, 31, 389, 226, 454, 289 (Lemberg), 472 (Suderman), 153, 475, 116, 333, 552, 572, 318, 177, 370, 45 (Berswordt), 46, 48, 458, 459, 74, 247 (Klepping), 342, 393, 386 (Revele), 385, 387, 388, 243.

³⁰ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 552 und 572.

³¹ Ebd. Nr. 458 und 459. Allerdings könnte das Gelübde in Seenot, das den Sohn zum Eintritt in den Orden veranlasste, auf Seefahrt und kaufmännische Vergangenheit hinweisen.

³² Ebd. Nr. 177, 243, 318, 370, 393.

³³ Die Abgrenzung der „Säulen“ wird erschwert durch nachträgliche Blatteinschiebung und Textänderung, wohl unmittelbar nach der ersten Niederschrift. Das Doppelblatt 57+60 ist ein Nachtrag, die Recto-Seite von Bl. 61 ist mit einem Blatt mit neuem Text überklebt worden. Auch lässt sich nicht entscheiden, nach welchen Gesichtspunkten der Verfasser des Wohltäterbuches die Namen ordnete. Ständische Ordnung ist teilweise offenkundig – das Buch beginnt mit den fürstlichen und hochadligen Stiftern –, scheint aber mit geographischer zu kämpfen. Unverkennbar ist das Bestreben, alle Mitglieder einer Familie an ein und derselben Stelle des Buches zu versammeln.

Alle 27 Wohltäter und vermutliche Bekannte Tyros einzeln zu vorstellen, ist nicht angebracht, aber einige dürfen nicht übergangen werden. Unmittelbar nach Tyro sind drei Angehörige der Familie Beke oder von der Beke aus Attendorn eingetragen.³⁴ Johann von der Beke hat für weitere Wohltäter des Kreises, die auch noch eigens aufgeführt werden, deren Schenkungen übermittlelt, für Northolt, Kaldewelle, Lemberg und einen *Johannes dictus Rex*.³⁵ Letzterer wird in der Chronik in Verbindung zu Lemberg genannt³⁶ und kann deshalb als der Kaufmann Johann Conyng identifiziert werden. Seine Nennung zeigt einerseits Zusammenhänge auf und lässt andererseits die Chronik als problematische Quelle erkennen. Sie stellt *Rex* bzw. Conyng als *principalis benefactor* in eine Reihe mit *Johannes de Tyro* und *Ropertus Anglicus*. Der *Anglicus*, der Engländer, ist identisch mit dem im Wohltäterbuch an sechster Stelle der „Säulen“, gleich hinter *Rex* bzw. König, aufgeführten Robert Kaldewelle, einem Geschäftspartner Johanns von dem Walde und Lembergs.³⁷ Wer ist aber Johannes de Tyro? Sollte hier eine Erinnerung an Johannes, den Bruder unseres Tyro auftauchen? Die Chronik nennt die drei Personen zum Jahr 1380 anlässlich einer ordensinternen Bestätigung ihres Gedenkens, Johannes war aber seit 1350 verstorben – war vielleicht eine Stiftung des Tyro zum Andenken an seinen Bruder Johannes gemeint? Davon weiß aber das Wohltäterbuch nichts, das die ausführlichere Quelle ist. So bleibt Johannes de Tyro einstweilen ungeklärt.

Nicht unerwähnt darf bleiben, dass auch Heinrich Sudermann aus Dortmund unter den Wohltätern und vermutlichen „Säulen“ der Kölner Kartause zu finden ist.³⁸ Er war einer von mehreren Sudermann-Brüdern oder -Vettern,³⁹ die seit Anfang des 14. Jahrhunderts in Flandern und England tätig waren und einen großen Namen besaßen, der auf reichen frommen Stiftungen, vor allem durch Heinrich selbst in Antwerpen, beruhte. Eine seiner Spenden an die Kölner Kartause übermittelte Heinrich Groenepape aus Dortmund, später selbst in Köln.⁴⁰ Die Überlieferung der Kartäuser stellt somit einen Zusammenhang vor Augen, den die Quellen zum hantischen Englandhandel bestätigen. Als weitere Dortmunder treten uns

³⁴ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 31 bis 33 mit dem latinisierten Namen de Rivo und jedes mal Herkunftsangabe. Bei PETERS (wie Anm. 5), tritt anscheinend nur Johann auf: S. 246, 273, 278, 295.

³⁵ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 389.

³⁶ Ebd. S. 28.

³⁷ Ebd. Nr. 226, PETERS, Gläubiger (wie Anm. 5), S. 202, 225, 270 mit Anm. 132.

³⁸ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 472.

³⁹ Bruno MEYER, Die Sudermanns von Dortmund, in: Beitr. zur Gesch. Dortmunds und der Grafschaft Mark 38 (1930) S. 1–77, kann ihn nicht sicher genealogisch verknüpfen.

⁴⁰ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 153, MILITZER, Auseinandersetzungen (wie Anm. 22), S. 284 Nr. 5, PETERS, Gläubiger (wie Anm. 5), S. 138, 140.

Angehörige der bekannten Familien Klepping⁴¹ und Berswordt⁴² entgegen, die natürlich auch in England mit den Waldes aus Wipperfürth zusammen gewesen waren. Sollte jemand die berechtigte Frage stellen, warum so viele Dortmunder für die Kölner Kartause stifteten und schenkten, so ist die eine sichere Antwort, dass es in Westfalen damals im 14. Jahrhundert kein Kartäuserkloster gab und daher die Kölner Niederlassung wohl die nächste war, wenn man nun einmal diesem strengen Orden etwas zukommen lassen wollte. Eine zweite, weniger gesicherte Antwort ist eher eine generelle Überlegung: dass nämlich ein in seinen Kreisen bekannter und maßgebender Stifter weitere nach sich zu ziehen vermochte, eine Art Mode unter den Stiftern begründete, die natürlich auch einmal ihr Ende nahm. Es sei hier aber auch gesagt, dass nicht alle Dortmunder Hansekaufleute, die in England an den Woll- und Kreditgeschäften beteiligt gewesen sind, als Wohltäter dem Vorbild Tyros folgten, wenn gleich sie ihn sicher gekannt haben. Die Namen Brake, Arest, Muddepenning und Smithusen sind in Köln unbekannt geblieben.

Der interessanteste aus der „Säulen-Gruppe“ ist unbestritten Tideman Lemberg, der achte in der Reihe.⁴³ Über diesen Dortmunder, der seit den 50er Jahren des 14. Jahrhunderts Köln als Heimat wählte,⁴⁴ sind nicht viele Worte zu machen, da ja die bekannte Monographie von Luise von Winterfeld vorliegt.⁴⁵ Lemberg hat mit seinen ersten Kreditgeschäften, in denen Johan von dem Walde, der Bruder Tyros, sein engster Partner war, soviel verdient und solch ein Ansehen bei König Eduard gewonnen, dass er um 1350 zeitweilig zu einer Art Privatbankier des Königs wurde. Als Sicherheit erwarb er umfangreichen Grundbesitz und Bergwerksunternehmen in England, die er zwar bald aufgeben musste, aber anscheinend ohne

⁴¹ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 246–247.

⁴² Ebd. Nr. 44–48. Der zur Zeit jüngste Beitrag zu dieser Familie von Martina B. KLUG, Die Berswordts: Mobilität und sozialer Aufstieg einer Familie der patrizischen Führungsschicht Dortmunds, in: Matthias OHM u. a. (Hg.), Ferne Welten – Freie Stadt. Dortmund im Mittelalter, Bielefeld 2006, S. 95–100, scheint die Kölner Stiftungen nicht zu kennen.

⁴³ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 289; MILITZER, Auseinandersetzungen (wie Anm. 22), S. 286 Nr. 12; WINTERFELD, Tidemann Lemberg (wie Anm. 28); Volker HENN, Tidemann Lemberg – ein Dortmunder Hansekaufmann des 14. Jahrhunderts, hg. von Detlef KATTINGER, Horst WERNICKE, Ralf-Gunnar WERLICH, Akteure und Gegner der Hanse – Zur Prosopographie der Hansezeit [Konrad – Fritze – Gedächtnisschrift] (Hansische Studien IX / Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 30). Weimar 1998, S. 37–52.

⁴⁴ Kölner Neubürger (wie Anm. 19), I Nr. 1358/8.

⁴⁵ Von PETERS, Gläubiger (wie Anm. 5), in Einzelheiten korrigiert; so weist sie z. B. S. 297 Anm. 222 nach, dass nicht Lemberg in einen Mordfall in England verwickelt war, wie bisher angenommen, sondern sein Bevollmächtigter (*attornatus*) in England H. Munter. Dieser war auch eine der „Säulen“ der Kölner Kartause: DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 333. Die Winterfeldsche Arbeit bleibt aber weiterhin wichtig durch ihre profunde Quellenkenntnis.

größere Verluste. Im Alter in Köln war er mit jährlich 680 Mark Zinseinkünften der bei weitem größte Gläubiger der Stadt.⁴⁶ Seine Spenden an die Kartause sind überwiegend gedacht für bestimmte Baumaßnahmen und Ausstattungsgegenstände, sogar theologische Bücher hat er geschenkt.⁴⁷ Seine Gabe im Jahr 1370 wird auch nochmals eigens in der Chronik des Klosters erwähnt.⁴⁸ Auch war er Testamentsvollstrecker des Heinrich Northolt aus Westfalen, der nach den mageren sonstigen Belegen ein Gehilfe Lembergs gewesen zu sein scheint.⁴⁹ Unter den letzten Namen der „Säulen“ trifft man auch noch die Reveles,⁵⁰ die schon als Gründer des Kölner Allerheiligen-Hospitals, als dessen Provisor Tyro fungierte, zu nennen waren.

Abschließend ist noch auf eine der „Säulen“ hinzuweisen, weil es hier um Wipperfürth geht. Tylmann Spitznagel wird an siebter Stelle aufgeführt, war also sicherlich eine „Säule“, und wird im Wohltäterbuch noch zusätzlich ausgezeichnet durch die Überschrift: „Der folgende hat auch ein spezielles Gedenken in der Messe des Konvents“.⁵¹ Tylman war einer von mehreren Brüdern, deren Namen in den Quellen nicht immer übereinstimmen.⁵² Die Gleichsetzung von Tidemann und Tilmann ist aber sicher berechtigt, und einem Tidemann Spitznagel ist zum Jahr 1345 in einer englischen Quelle der Ortsname Wipperfürth beigelegt.⁵³ Dieser eine Beleg aus England wäre nachzuprüfen, denn immerhin sind Spitznagels schon seit 1303 in England bezeugt⁵⁴ und es gibt den Namen auch in Rostock.⁵⁵

II. Die kleinen Städte in der Hanse

Am 8. September 1469 hat die Stadt Wipperfürth eine Urkunde ausgestellt und besiegelt,⁵⁶ in der sie – modern gesagt – folgendes Statement abgibt: sie, die Stadt Wipperfürth, sei nicht überzeugt, dass die Rezesse, mit denen das Brügger Kontor die Verpflichtung zur Schoßzahlung beweisen wolle, von allen Hansestädten einmütig beschlossen worden seien, Wip-

⁴⁶ KNIPPING, Stadtrechnungen (wie Anm. 16), I S. 224 Nr. 111. Die nächste Zinssumme der Höhe nach betrug 308 Mark.

⁴⁷ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 289.

⁴⁸ Ebd. S. 28.

⁴⁹ Ebd. Nr. 342, PETERS, Gläubiger (wie Anm. 5), S. 298ff.

⁵⁰ DEETERS u. a., Quellen (wie Anm. 25), Nr. 385–388.

⁵¹ HASTK Best. 233 RH Nr. 9f. 53v: *hic sequens habet etiam memoriam in missa conventuali specialem.*

⁵² Vgl. PETERS, Gläubiger (wie Anm. 5), S. 165 Anm. 343 mit Namensindex von HUB II.

⁵³ HUB III 65.

⁵⁴ PETERS, Gläubiger (wie Anm. 5), S. 364 Anm. 339.

⁵⁵ Namensindex bei KUNZE, Hanseakten (wie Anm. 3).

⁵⁶ HUB IX 655.

perfürth habe jedenfalls solche Rezesse nicht bewilligt und habe auch nicht um die Sühne, die das Kontor anstrebe, gebeten. Der zunächst etwas rätselhafte erscheinende Text erklärt sich daraus, dass die Stadt Köln ihn vorgegeben hat Sie benötigte die Urkunde in dem sog. Schoßprozess.⁵⁷

Die Wipperfürther Urkunde sollte beweisen, dass Köln zu einer Schoßzahlung durch keinen Beschluss eines Hansetages, eines Rezesses, verpflichtet worden sei. Die darin bekundete Behauptung, Wipperfürth habe den Rezessen über die Schoßzahlung nie zugestimmt, ist nicht falsch, – aber nur deshalb, weil Wipperfürth nie auf einem Hansetag vertreten gewesen ist. Wer das nicht wusste, konnte die Urkunde als Zeugnis einer Köln benachbarten Hansestadt ansehen. So ist sie damals im Prozess verwertet worden – Köln hat ihn übrigens gewonnen – und sie ist dann viel später, in unserer geschichtsbewussten Neuzeit, lange als das Zeugnis für Wipperfürths Eigenschaft als Hansestadt herangezogen worden. Damit ist sie aber überfrachtet. Die Urkunde ist punktgenau in einer bestimmten Situation zu einem ganz bestimmten, eng begrenzten Zweck gefertigt worden. Sie war eine Gefälligkeit, die Wipperfürth der großen Metropole Köln erwies.

Wie in Wipperfürth, so hat Köln mit wörtlich demselben Text die entsprechenden urkundlichen Erklärungen noch von Ratingen, Düsseldorf, Solingen und Lennep⁵⁸ eingeholt und im Prozess vorgelegt⁵⁹ – alles zur höheren Gewichtung des Kölner Vorbringens. Wipperfürth war also kein Einzelfall – hier wie in der hansischen Geschichte überhaupt.

Denn die genannten Orte kann man den sog. kleinen Städten in der Hanse – ein Begriff aus den Verhandlungen des 15. Jahrhundert – zurechnen. Man verstand damals diejenigen Städte darunter, die die Hanse nutzten, aber aus Kostengründen nicht zu den hansischen Tagfahrten kamen. Über ihre Probleme hat man seit 1430 diskutiert. Wer dazu zählte, entschied sich von Fall zu Fall, eben ob ein Tag besucht oder nicht besucht wurde, es gab aber keine Liste, die die Hansestädte klassifizierte. Erst seit 1469 – zufällig das selbe Jahr wie das der Wipperfürther Urkunde – begann solche Klassifizierung Gestalt anzunehmen, indem man die Hanse in vier Bereiche, sog. Quartiere, aufteilte. Innerhalb der Quartiere sollten die Hauptorte Lübeck bei der Einladung zur hansischen Tagfahrt unterstützen. Sie sollten sicherstellen, dass alle Hansestädte in ihrem Quartier beschickt und, falls an der Teilnahme verhindert, eine andere Stadt zum bevollmäch-

⁵⁷ Die beste Darstellung findet sich immer noch in der Einleitung Walther STEINS zu HUB IX.

⁵⁸ HUB IX 649, 650, 651, 654. Breckerfeld weigerte sich.

⁵⁹ Der Vorgang ist geschildert im Schreiben Kölns an seine Prozessvertreter in Brabant HR 2 VI 267.

tigten Vertreter ernannten. Diese Organisationsform entwickelte im 16. Jahrhundert ein Eigenleben und eine wachsende Differenzierung, die Luise von Winterfeld zu ihrer bekannten eindrucksvollen Darstellung des Aufbaus der Hanse in Westfalen verleitete.⁶⁰ Doch hat sich von lokaler und regionaler Seite her in den letzten Jahren zunehmend Widerspruch gegen die Ergebnisse Winterfelds erhoben. Kürzlich noch hat Fahlbusch – und nicht nur dieses eine Mal – die Hinfälligkeit der winterfeldschen Darstellung nachgewiesen am Beispiel der Stadt Rüthen im Sauerland. Die nächste größere Stadt, Soest, hielt Rüthen für eine Hansestadt, die nicht selbst Hansetage besuchte, sondern dort von Soest vertreten wurde – eben eine „kleine Stadt in der Hanse“. Rüthen hat sich das gefallen lassen, auch Soest einmal – nur einmal! – Unkosten erstattet, blieb aber ansonsten völlig passiv. Allerdings nahm Rüthen in sinngemäßer Übertragung der Rolle Soests seinerseits die winzigen Städte Belecke, Warstein und Kaltenhardt in Anspruch.⁶¹ Kaufleute aus den genannten sauerländischen Städten sind im 16. Jahrhundert als Hansekaufleute, ja überhaupt als Kaufleute, die über den lokalen Markt hinaus tätig werden, völlig unbekannt und auch unwahrscheinlich. Das Interesse der echten Hansestadt Soest war es, sich eine Gefolgschaft zuzulegen, die aber nicht auf echter hansischer Tätigkeit der Städte und deren Einwohner beruhte, sondern vielmehr die regionale, politische wie administrative Struktur abbildete. Für Hamm und Unna hat Ehbrecht eine ähnliche Untersuchung vorgenommen. Ihre einsichtigen Schlüsse erklären das Winterfeldsche Werk zu einem letztlich wirklichkeitsfremden Konstrukt.⁶²

Das Problem der kleinen Städte, die nicht auf der Tagfahrt erschienen und deshalb den ihnen ferneren Städten unbekannt blieben, verknüpfte sich mit einem weiteren Problem. War die Hanse bzw. waren die ursprünglich vielen Hansen im 12. bis 14. Jahrhundert Vereinigungen von Kaufleuten, also personale Zusammenschlüsse gewesen, so machten die Einung der vielen zu einer Hanse, deren wachsender Erfolg und die nun stärkere interne Konkurrenz der Kaufleute eine Steuerung von höherer Warte aus nötig. Das konnten damals nur die Räte der Städte sein, in denen Kaufleute heimisch waren. Damit wandelte sich der hansische Personenverband, die sog. Kaufleutehanse, zu einer Städtehanse, der berühm-

⁶⁰ Durch Kriegsumstände sehr verspätet veröffentlicht im Raumwerk Westfalen 1955.

⁶¹ Friedrich Bernward FAHLBUSCH, Eine kurkölnische Landstadt als Hansestadt?, in: Geschichte der Stadt Rüthen, hg. von Wolfgang BOCKHORST und Wolfgang MARON, Paderborn 2000, S. 190f.

⁶² Wilfried EHBRECHT, Luise von Winterfelds Untersuchung „Das westfälische Hansequartier“ im Lichte der Forschung mit besonderer Berücksichtigung der kleinen Städte, in: Der Raum Westfalen. Band 6, 1. Teil. Fortschritte der Forschung und Schlussbilanz, hg. von Franz PETRI u. a., Münster 1989, S. 255.

ten deutschen Hanse. Sie fand ihren sichtbaren Ausdruck in der hansischen Tagfahrt unter Vorsitz von Lübeck, der Versammlung, die alles, was Kaufmannschaft und Schifffahrt betraf, im Einvernehmen aller beteiligten Städte glauben zu müssen. War einmal die Stadt und nicht mehr der Kaufmann entscheidend, war es konsequent, den einzelnen Kaufmann nach seiner Heimatstadt als hansischen zu definieren. Das wurde zum ersten Mal formuliert auf der hansischen Tagfahrt von 1366 mit den Worten: niemand soll sich der Privilegien und Freiheiten der Deutschen freuen, er sei denn Bürger einer Stadt von der deutschen Hanse.⁶³ Gerichtet war dieser Satz an das Kontor in Brügge, rund 20 Jahre nach der Zeit, da Tyro und seine Genossen dort agiert hatten. Wir wissen aber, dass die darin enthaltene Forderung nur allmählich und unter Widerständen sich verwirklichen ließ, und schon die Tatsache der Formulierung muss als ein Zeichen dafür verstanden werden, dass in Wirklichkeit in Brügge anders vorgegangen wurde. Eine Verlautbarung der Älterleute des Brügger Kontors aus dem Jahr 1392 ist dafür ein eindeutiger Beleg. Sie äußerten einer Gesandtschaft der Städte gegenüber, dass sie diejenigen zu Älterleuten wählten, die gute Gesellen wären, ob sie nun aus Dörfern oder aus Schlössern kämen, und das hätten sie seit alters so gehalten.⁶⁴ 30 Jahre nach der ersten Formulierung des Grundsatzes, dass jeder Hansekaufmann Bürger einer Hansestadt zu sein habe, hielt man in Brügge aufgrund von Erfahrung und bewährter Praxis dagegen. Auch die Aufnahme Duisburgs in die Hanse 1407 weist auf die Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis hin. Man behauptete damals, Duisburg sei schon in der Hanse gewesen und begehre jetzt nur die Wiederaufnahme – richtig daran ist allein, dass Duisburger Kaufleute durchaus schon vor 1407 als Hansekaufleute in Flandern tätig waren.⁶⁵ Dem 1366 formulierten Grundsatz widersprach auch die Nutzung des Bürgerrechts entsprechend den handelspolitischen Gegebenheiten, die wir im 14. Jahrhundert bei Tyro und seinesgleichen schon beobachten konnten. Eben diese Gepflogenheit spiegelt sich wieder in einer Anfrage des Brügger Kontors 1417 an die kommende Tagfahrt: wie es mit denen zu halten sei, die nirgends Bürger sind und gleichwohl des Kaufmanns Recht genießen wollen.⁶⁶ Daraufhin hat der Hansetag des Jahres 1418 den 1366 gefundenen Grundsatz, jeder Hanse müsse Bürger einer

⁶³ HR I I 376 § 11: *Ceterum decretum et statutum est per civitates, quod nullus debet gaudere privilegiis et libertatibus Theutonicorum, nisi fuerit civis alicuius civitatis de hansa Theutonice.*

⁶⁴ Ingo DIERCK, Die Brügger Älterleute des 14. Jahrhunderts, in: HGBl. 113 (1995), S. 58.

⁶⁵ Renée RÖSSNER, Zur Frage der Zugehörigkeit Duisburgs zur Hanse, in: Hansekaufleute in Brügge Teil 4 Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996, Frankfurt a. M. 2004, S. 337–339.

⁶⁶ HR I VI 475 § 11.

Hansestadt sein, noch einmal verkündet und präzisiert.⁶⁷ Wie die stete Wiederholung dieses Grundsatzes in den Rezessen des 15. Jahrhunderts zeigt, war die Praxis aber wohl lange noch anders. Von einem anderen Ausgangspunkt kommt Ehbrecht in seiner Untersuchung über Unna und Hamm als Beispiel kleiner Städte in der Hanse zu folgendem Urteil: „Vielfach genügte die Bezeichnung „aus Westfalen“, um an den hansischen Privilegien auf den Märkten im Ausland teilzuhaben.“⁶⁸

Für Wipperfürth ist daraus die Folgerung zu ziehen, dass die Wipperfürther Kaufleute, wenn sie denn am hansischen Handel teilnehmen wollten, im 14. Jahrhundert entweder ihren Heimatort ohne Scheu und ohne Nachteil nannten oder sich als Kölner, vielleicht auch als Dortmunder, bezeichnen ließen. Jedenfalls kann man aus der Tatsache, dass in den hansischen Quellen nur wenige Kaufleute aus Wipperfürth begegnen, keineswegs den Schluß ziehen, Wipperfürther hätten nicht zur Hanse gehört, sich nicht an ihr beteiligt. Vielmehr kann das in weit mehr Fällen als uns bekannt geschehen sein, da der Heimatort eines Kaufmanns ja nicht benannt werden musste. Oder, wie am Beispiel Tyros zu ersehen, wurde aus dem Wipperfürther ein Kölner Einwohner, dann auch ein Kölner Bürger.

Das Beispiel der Familie von dem Walde dürfte allein schon Wipperfürth das Recht geben, sich als eine Hansestadt zu verstehen, deren Kaufleuten die anderen Städte das Recht zubilligten, im Ausland die hansischen Privilegien zu nutzen und die Kontore in Anspruch zu nehmen.⁶⁹ 1469 wird Tyro von dem Walde vermutlich vergessen gewesen sein. Man darf aber unterstellen, dass Köln damals nicht willkürlich Wipperfürth und die anderen bergischen Städte als Zeugen aufgerufen hat, sondern aus billiger Kenntnis der Praxis, dass Städte wie diese zwar nicht an den Tagfahrten teilnahmen, ihre Kaufleute aber innerhalb der Hanse gegebenenfalls unter dem Namen Kölns oder einer anderen Nachbarstadt auftraten. Die „kleinen Städte in der Hanse“ lebten ihre hansische Existenz gleichsam im Verborgenen.

⁶⁷ HR I VI 557 § 6.

⁶⁸ EHBRECHT, Untersuchung (wie Anm. 62), S. 255.

⁶⁹ Diese Formulierung lehnt sich an FAHLBUSCH, Landstadt (wie Anm. 61), S. 178f., an.

DER KAPERFAHRER JOHANN STORTEBEKER AUS DANZIG

BEOBSACHTUNGEN ZUR GESCHICHTE DER „VITALIENBRÜDER“

von Gregor Rohmann

1. Zwischen Mythos und Wissenschaft: Die Vitalienbrüder als Forschungsproblem

Sujets der alltäglichen Geschichtswahrnehmung erfüllen vielfach identitätsstiftende Funktionen, sie dienen als Mythen.¹ In diesen Fällen treten Wissenschaft und Alltagswahrnehmung in ein komplexes Wechselverhältnis: Einerseits erwartet die Gesellschaft von den Historikern Aufklärung, andererseits hat ein kritischer Impetus gegen die Wirkmacht der Legenden in aller Regel schlicht keine Chance. Dennoch wird im Forschungsbetrieb das Pathos der Rationalität gern bemüht, um den eigenen Explikationen Autorität zu verschaffen. Allerdings erweckt die Beschäftigung mit Themen von populärem Interesse in weiten Kreisen der Fachwissenschaft oft auch den Verdacht mangelnder Seriosität. Der Ruch des Legendären belastet jede fachliche Auseinandersetzung, sodass Wissenschaftler sich etwa mit dem historischen Hintergrund von Sagengestalten entweder gar nicht oder eher abseits ihrer hauptsächlichen Forschungsfelder befassen. Man mag dies auf die traditionelle Scheu des Gelehrten vor dem Publikum zurückführen. Man mag auf die in den Medien gern kolportierten und von der Philologie in aller Regel zu Recht als unhaltbar kritisierten Versuche verweisen, populäre Erzählstoffe (natur-)wissenschaftlich zu erklären. Dies alles jedenfalls führt zu einer Stagnation der Forschung gerade in Bereichen, in denen die alltägliche Mythenproduktion immer neue Blüten treibt. Und die Abneigung der Fachwissenschaft gegenüber einer mehr als anekdotischen Auseinandersetzung verhindert eine konsequente Bereinigung des Forschungsstandes von Versatzstücken der Legende.

¹ Für zahlreiche Anregungen danke ich Volker Verhoff, Tobias Klüter, Michael Zozmann und Christian Fieseler. Mein besonderer Dank gilt Jörgen Bracker, der den Anstoß gab für meine Beschäftigung mit den Vitalienbrüdern und diese in vielen Gesprächen begleitet hat.

Mit großer Prägnanz lassen sich diese Beobachtungen belegen am Beispiel der „Vitalienbrüder“: Klaus Störtebeker und seine Kumpanen füllen allemal die Kassen, sei es als populäres Sachbuch,² als Roman oder Freiluftschauspiel, sei es als TV-Dokumentation oder Fernsehfilm. In aller Regel wird dabei entweder das Faszinosum des brutalen Gewaltmenschen oder das des Sozialrebellens bedient, oft auch beide zugleich. In die Gazetten – freilich wiederum weniger ins seriöse Feuilleton als vielmehr ins „Vermischte“ – brachte es etwa der zweifelhafte Versuch, auch diesen Mythos forensisch zu „entschlüsseln“, konkret: der Legendengestalt eine Gesichtsrekonstruktion und schließlich sogar eine DNA-Analyse zu verabfolgen.³ Geschichtswissenschaftlich jedoch sind die „Vitalienbrüder“ bis heute ein in beinahe jeder Hinsicht unverstandenes Phänomen der spätmittelalterlichen Geschichte.

Wer und was nämlich waren sie? Woher kamen sie? Waren sie organisiert, und wenn: wie? Welche Funktionen erfüllten sie? Wie war Ihre rechtliche und soziale Stellung? Für all diese Fragen stützt sich die Literatur nach wie vor weitgehend auf den Forschungsstand der Wende zum 20. Jahrhundert.⁴ Fruchtbare Impulse gingen seit den Achtziger Jahren von Jörgen Bracker⁵ und Wilfried Ehbrecht⁶ aus. Insgesamt jedoch hat das

² Mangels wissenschaftlicher Konkurrenz können diese eine erhebliche Breitenwirkung entfalten, so etwa: Harm BENTS, Störtebeker. Dichtung und Wahrheit, Norden ¹1990 (²2003); Dieter ZIMMERLING, Störtebeker und Co. Die Blütezeit der Seeräuber in Nord- und Ostsee, Frankfurt am Main ¹1988.

³ „Der Kopf des Freibeuters – Das Geheimnis des Störtebeker-Schädels“, Spiegel TV 2004/2005, Sendeplatz: VOX; dazu: Klaus Störtebeker. Ein Mythos wird entschlüsselt, hg. von Ralf WIECHMANN, Günter BRÄUER, Klaus PÜSCHEL, München 2003. Der Verf. war an diesem Unternehmen am Rande beteiligt – eine Erfahrung, auf die auch vorstehende Anmerkungen zurückgehen.

⁴ Karl KOPPMANN, Der Seeräuber Klaus Störtebeker in Geschichte und Sage, in: HGBll. 1877, S. 37–58; DERS., Die Vitalienbrüder, in: HR I,4, S. V–XXIII; Hans-Christian CORDBEN, Beiträge zur Geschichte der Vitalienbrüder, Halle 1907; vgl. weiterhin: Fritz TEICHMANN, Die Stellung und Politik der hansischen Seestädte gegenüber den Vitalienbrüdern in den nordischen Thronwirren 1389–1400, Diss. phil. Berlin (1928) 1931; Josef WANKE, Die Vitalienbrüder in Oldenburg, 1395–1433, Oldenburg 1910; Hans NIRRHEIM, Hamburg und Ostfriesland in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur hansisch-friesischen Geschichte, Hamburg 1890; aus jüngerer Zeit: Ute SCHEURLEN, Über Handel und Seeraub im 14. und 15. Jahrhundert an der ostfriesischen Küste, Diss. phil. Hamburg 1974; als Überblick: Matthias PUHLE, Die Vitalienbrüder. Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit, Frankfurt am Main ¹1992.

⁵ Zusammengefasst in: Jörgen BRACKER, Klaus Störtebeker – Nur einer von ihnen. Die Geschichte der Vitalienbrüder, in: WIECHMANN u. a. (Hg.), Mythos (wie Anm. 3), S. 9–59; vgl. die Beiträge in: Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos, Katalog, Hamburg/Rostock 1989/1990 (²1998), hg. von Jörgen BRACKER; und in: „Gottes Freund – Aller Welt Feind“ Von Seeraub und Konvoifahrt. Störtebeker und die Folgen, hg. von Jörgen BRACKER, Hamburg 2001.

⁶ Wilfried EHBRECHT, Hansen, Friesen und Vitalienbrüder an der Wende zum 15. Jahrhundert, in: Niederlande und Nordwestdeutschland. Studien zur Regional- und Stadtge-

1973 von Friedrich Benninghoven eingeforderte Forschungsprogramm nichts von seiner Aktualität eingebüßt.⁷

Mit Blick auf den Quellenbefund hatte er eine Untersuchungszeit von 1389 bis 1435 eingefordert – ein Postulat, dass von der Forschung unter dem Eindruck der Störtebeker-Erzählung mit ihrem Endpunkt 1400/1401 beinahe regelmäßig ignoriert wird.⁸ Als Untersuchungsraum schlug er ganz Nordeuropa vom Ärmelkanal bis zur Newa-Mündung vor – während sich die Literatur nach wie vor gern mit der westlichen Ostsee und Ostfriesland bescheidet. Für diesen weiten Bereich schwebte ihm eine grundlegende Erfassung auch der ungedruckten Quellen vor – vielleicht der einzige Weg, der präjudizierenden Wirkung der Editions- und Forschungspraxis des späten 19. Jahrhunderts zu entgehen. Den größten Ertrag versprach sich Benninghoven von einer umfassenden Prosopographie – angesichts der großen Zahl überlieferter Beteiligter und des geringen sozialgeschichtlichen Erschließungsgrades auch dies sicher zu Recht. Als Ziel sah er mit Michel Mollat⁹ eine vergleichende Geschichte des spätmittelalterlichen Kaperwesens, insbesondere bezüglich der geographischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen, der sozialen Strukturen, der politischen Rahmenbedingungen, der rechtlichen Grundlagen und schließlich des mentalitätsgeschichtlichen Hintergrunds.¹⁰

Die von Benninghoven benannten Desiderate werden nun auch in den folgenden Ausführungen nicht erfüllt. Umso mehr aber soll auf Ihre Berechtigung hingewiesen werden. Mit Michel Mollat soll die Geschichte der „Vitalienbrüder“ als entscheidender Schritt in der Entwicklung des Kaperrechts und damit im Prozess der Staatsbildung begriffen werden (Kap. 2 und 4).¹¹ Zumindest in Umrissen notwendig ist dazu eine Einord-

schichte Nordwestkontinentaleuropas im Mittelalter und in der Neuzeit, hg. von Wilfried EHBRECHT, Heinz SCHILLING, Köln 1983, S. 61–98; DERS., Von Seeräubern, Hansen und Häuptlingen im 15. Jahrhundert. Ein Beitrag zum Verständnis der friesischen Geschichte des Spätmittelalters als Teil und Spiegelbild frühmoderner Staatsbildung im kontinentalen Nordwesteuropa, in: Herrschaft und Verfassungsstrukturen im Nordwesten des Reiches, Franz Petri zum Gedächtnis, hg. von Bernhard SICKEN, Köln 1993 (Städteforschung, Bd. A 35), S. 47–88; zuletzt der Sammelband: DERS. (Hg.), Störtebeker. 600 Jahre nach seinem Tod. Seeraub an der südlichen Nordseeküste vom 14. bis zum 16. Jahrhundert (Hansische Studien, Bd. 15), Trier 2005.

⁷ Friedrich BENNINGHOVEN, Die Vitalienbrüder als Forschungsproblem, in: Kultur und Politik im Ostseeraum und im Norden 1350–1450. Visby Symposium för historiska Vetenskaper 1971 (Acta Visbyensia IV), Visby 1973, S. 41–52.

⁸ Vgl. etwa PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 143–145. Dagegen grundlegend: EHBRECHT, Seeräuber (wie Anm. 6).

⁹ Michel MOLLAT, Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Age: Aspects économiques et sociaux. Position de problèmes, in: HGBll. 90, 1972, S. 1–14.

¹⁰ BENNINGHOVEN, Vitalienbrüder (wie Anm. 7), S. 43–49.

¹¹ MOLLAT, Guerre de course (wie Anm. 9), S. 10–12.

nung des Phänomens in die politischen Konfliktlinien innerhalb der Hanse, zwischen den Städten und den umliegenden Mächten, wie auch diesen untereinander (Kap. 3). Vor allem jedoch soll die von Benninghoven als Schlüssel zu einem vertieften Verständnis der „Vitalienbrüder“ vorgeschlagene prosopographische Erschließung vorgeführt werden am Beispiel der in der Alltagswahrnehmung prominentesten quellenmäßig belegten Figur aus dem Umkreis von Piraterie bzw. Kaperfahrt in der Zeit um 1400 (Kap. 5). Ich möchte also eine neue Hypothese zum historischen Hintergrund und zur Entstehung der Störtebeker-Legende entwickeln (Kap. 6). Und ich möchte damit zumindest andeuten, wie viel Erkenntnisgewinn eine kritische Erforschung der „Vitalienbrüder“ für die Zukunft verspricht. Die Geschichtswissenschaft könnte hier nicht nur im Wettbewerb mit Liebhabern aller Couleur ihre Relevanz beweisen. Sie könnte auch zu einem besseren Verständnis eines der zentralen Probleme der spätmittelalterlichen Kriegs- und Wirtschaftsgeschichte kommen.

Als *vitalienses*, „Vitalienbrüder“ und ähnliches bezeichnen die Quellen seit 1390 Gruppen von Seeleuten, die sich an verschiedenen Konflikten im Ost- und Nordseeraum beteiligten.¹² Zurückgeführt wird ihre Existenz in der Regel auf die seit den 1370er Jahren von den Mecklenburgern im Kampf um die schwedische Königskrone gegen Dänemark mobilisierten Truppen. Bereits Albert Krantz vergleicht die Vitalienbrüder 1517 mit den an Land operierenden Söldnerkompanien.¹³ Und schon der Lübecker Chronist Reimar Kock führt Mitte des 16. Jahrhunderts ihren Namen darauf zurück, dass sie sich ihren Lebensunterhalt, ihre „Vitalien“, selbst hätten verdienen müssen.¹⁴ Hans-Christian Cordsen hat 1907 die Bezeichnung *vitalienses* überzeugend auf französische Vorbilder im Seekrieg gegen England zurückgeführt.¹⁵ Die „Vitalienbrüder“ lebten also von der

¹² Vgl. CORDSEN, Beiträge (wie Anm. 4), S. 16–20; David K. BJORK, Piracy in the Baltic, 1375–1398, in: *Speculum* 18 (1943), S. 39–68, hier: S. 59f.; PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 41; EHBRECHT, Hansen (wie Anm. 6), S. 66; BRACKER, Jörgen. Von Seeraub und Kaperfahrt im 14. Jahrhundert, in: DERS. (Hg.), *Gottes Freund* (wie Anm. 5), S. 6–35, hier: S. 16; Constantin HRUSCHKA, *Kriegsführung und Geschichtsschreibung im Spätmittelalter. Eine Untersuchung zur Chronistik der Konzilszeit (Kollektive Einstellungen und sozialer Wandel, N.F., Bd. 5)*, Köln 2001, S. 167ff. (über Hermann Korner).

¹³ Hier zitiert nach der deutschen Ausgabe: Albert KRANTZ, *WANDALIA, oder Beschreibung Wendischer Geschicht*, Lübeck 1601, S. 324: [...] *das sein Kriegsleute die nicht vmb soldt, sondern nur vmb die Beute auff ir eigen gefahr vnd gewinn außziehen*. Vgl. Jörgen BRACKER, *Störtebeker – Der Ruhm der Hanseaten*, in: DERS. (Hg.), *Die Hanse* (wie Anm. 5), Bd. 1, S. 661–666, hier: S. 663.

¹⁴ Vgl. Matthias PUHLE, *Die Vitalienbrüder – Söldner, Seeräuber?* In: EHBRECHT (Hg.), *Störtebeker* (wie Anm. 6), S. 15–22, hier: S. 17f.

¹⁵ CORDSEN, Beiträge (wie Anm. 4), S. 24. Dennoch wird auch in wissenschaftlichen Literatur immer noch gern die Herleitung der Bezeichnung aus den angeblich oder tatsächlich ins belagerte Stockholm transportierten „Vitalien“ kolportiert, vgl. etwa: A. ERLER, (Art.) *Seeräuberei*, in: HRG IV (1990), Sp. 1592–1596, hier: Sp. 1593.

Beute, die sie machten. Haben wir es demnach – um den Forschungsstand kurz zu resumieren – mit „rechtmäßige[n] Unternehmer[n] im Handelskrieg auf fürstliche Veranlassung“ zu tun,¹⁶ mit „Söldner[n] zur See mit der Berechtigung zur Selbstentlohnung“,¹⁷ die sich von den Mecklenburgern und späterhin von anderen Fürsten mit „Kaperbriefen“ ausstatten ließen?¹⁸ Und waren die Vitalier eine Bruderschaft, eine genossenschaftliche Organisation wie die zeitgenössischen Söldnerkompanien, aber auch wie die Gilden und Fahrgesellschaften der Städte?¹⁹ Hatte diese Bruderschaft gar einen sozialrevolutionären Impetus, und wurden sie deshalb von der Hanse „kriminalisiert“?²⁰ Oder kam es neben der legitimen Kaperfahrt zumindest auch zu räuberischen Übergriffen gegen Dritte?²¹ Waren sie nur bis zum Frieden von Skanör und Falsterbo 1395 legitime Kombattanten, denen dann die Kapererlaubnis entzogen wurde, weshalb sie aus Gründen der Existenzsicherung ihr Handwerk als Seeraub weiter betrieben?²² Oder handelt es sich schließlich nicht doch schlechterdings um „nichts als grausame und habgierige Räuber“,²³ waren die Vitalienbrüder also „ganz gewöhnliche Kriminelle“?²⁴ Bezeichnet die Literatur sie also vielfach zu Recht als „Piraten“?²⁵ Waren sie als solche ein Phänomen der Krise des späten Mittelalters, rekrutiert aus Leidtragenden der notorischen Kata-

¹⁶ BENNINGHOVEN, Vitalienbrüder (wie Anm. 7), S. 47.

¹⁷ EHBRECHT, Hansen (wie Anm. 6), S. 71; vgl. DERS., Seeräuber (wie Anm. 6), S. 48f., S. 65f., S. 71.

¹⁸ So schon der Lübecker Chronist Reimar Kock Mitte des 16. Jahrhunderts, vgl. PUHLE, Söldner (wie Anm. 14), S. 33f.; vgl. BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 13–16; DERS., Seeraub (wie Anm. 12), S. 20; vgl. schon: LISCH, G. C. F., Beitrag zur Geschichte der Vitalienbrüder und Landstädte am Ende des 14. Jahrhunderts, in: Jahrbuch des Vereins für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde 15 (1850), S. 51–69, hier: S. 54f.

¹⁹ EHBRECHT, Seeräuber (wie Anm. 6), S. 69f.; PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 153–155; vor allem aber: BRACKER, Seeraub (wie Anm. 12), S. 13, 17; DERS., Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 20–22; vorsichtiger: BENNINGHOVEN, Vitalienbrüder (wie Anm. 7), S. 50–52.

²⁰ BRACKER, Ruhm (wie Anm. 13), S. 662f.; DERS., Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 29f.; vgl. POSTEL, Rainer, Der Pirat, der Volksheld und der Kopf unter dem Arm, in: WIECHMANN u. a. (Hg.), Mythos (wie Anm. 3), S. 61–77, hier: S. 75.

²¹ BENNINGHOVEN, Vitalienbrüder (wie Anm. 7), S. 47; Andreas KAMMLER, Up eventur. Untersuchungen zur Kaperschiffahrt 1471–1512, vornehmlich aus Hamburger und Lübecker Quellen, St. Katharinen 2005, S. 48.

²² So schon CORDSEN, Beiträge (wie Anm. 4), S. 16; PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 85f.; Karin CIESLIK, Der Mythos vom Außenseiter. Klaus Störtebeker, Pirat und Volksheld des Nordens, in: Herrscher, Helden, Heilige, hg. von Ulrich MÜLLER, Werner WUNDERLICH (Mittelalter-Mythen, Bd. 1), St. Gallen 1996, S. 451–466, hier: S. 453.

²³ So Erich HOFFMANN 1997, zitiert nach: POSTEL, Pirat (wie Anm. 20), S. 63.

²⁴ Jann M. WITT, Ein ganz gewöhnlicher Krimineller, in: Damals. Das Magazin für Geschichte und Kultur 4 (2006), S. 19.

²⁵ So etwa: BJORK, Piracy (wie Anm. 12); ERLER, (Art.) Seeräuberei (wie Anm. 15), Sp. 1593.

strophen, Epidemien, Glaubenskämpfe und sozialen Verwerfungen ihrer Zeit?²⁶

2. „Seeräuber“ und „Auslieger“: Kriegsführung und Kaperrecht im späten Mittelalter

Die Diskussion dieser Fragen ist maßgeblich geprägt durch ein für Nord-europa um 1400 anachronistisches Verständnis des See- und Fehderechts. Geht sie doch von einer klaren Unterscheidung zwischen kriminellem Raub und legitimer Entnahme von Konterbanden aus, wie sie erst im Kaperrecht des 16. und 17. Jahrhunderts juristisch ausformuliert wurde.²⁷ Nicht nur feindliche Schiffe und Ladungen wurden demnach in der frühen Neuzeit als legitime Angriffsziele gesehen, sondern auch neutrale Schiffe mit feindlicher oder für den Feind bestimmter Ladung oder neutrale Ladungen auf feindlichen Schiffen, de facto also jeder Transport kriegswichtiger Güter zu oder von einer kriegführenden Macht.²⁸ Durchgeführt wurden diese Prisen durch beauftragte Gewaltprofessionelle. Da die frühneuzeitlichen Mächte keine stehende Marine unterhielten, beschränkte sich die Seekriegführung weitestgehend auf diese privatwirtschaftliche Form. Die genau geregelte Aufteilung der Beute (nach vorheriger priserechtlicher Überprüfung) ersetzte zum Teil oder vollständig die Bezahlung – ein für den Auftraggeber attraktives Modell, das freilich fast zwangsläufig konfliktverschärfend wirkte. Notwendige Voraussetzung für die legitime Prisennahme war eine ausdrückliche, schriftliche Ankündigung des Kaperkriegs gegenüber dem Feind und den neutralen Mächten und ebenso eine schriftliche, formal präzise normierte Bestätigung des Kaperrechts gegenüber dem Ausführenden.²⁹ Es liegt freilich auf der Hand, dass diese

²⁶ PUHLE, Söldner (wie Anm. 14), S. 19; Zur angeblichen Krise des späten Mittelalters vgl. Peter SCHUSTER, Die Krise des Spätmittelalters. Zur Evidenz eines sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Paradigmas in der Geschichtsschreibung des 20. Jahrhunderts, in: HZ 269 (1999), S. 19–55.

²⁷ Darauf weist zurecht hin: PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 31f., der freilich, S. 86f., daraus unrichtig schließt, die Frage der Rechtmäßigkeit sei letztlich unerheblich gewesen.

²⁸ BENNINGHOVEN, Vitalienbrüder (wie Anm. 7), S. 47f.

²⁹ MOLLAT, Guerre de course (wie Anm. 9), S. 1; KAMMLER, up eventur (wie Anm. 21), S. 32–36; Ulrich ANDERMANN, Spätmittelalterlicher Seeraub als Kriminaldelikt und seine Bestrafung, in: EHBRECHT (Hg.), Störtebeker (wie Anm. 6), S. 23–37; Karl-Heinz BÖHRINGER, Das Recht der Prise gegen Neutrale in der Praxis des späten Mittelalters, Diss. jur. Frankfurt am Main 1970 (Das geltende Seerecht in Einzeldarstellungen, Bd. 7), Frankfurt am Main 1972, S. 1ff.; DERS., (Art.) Kaperei, in: HRG II (1978), Sp. 620–623; KULSRUD, Carl J., Maritime Neutrality to 1780. A History of the Main Principles Governing Neutrality and Belligerency to 1780, Boston 1936; Max WIEGNER, Die Kriegskonterbande in der Völkerrechtspraxis und der Staatenwissenschaft, Berlin 1904; nicht zugänglich war mir: Hermann HARTMEYER, Zum Recht der Kriegscontrebande, Diss. jur. Berlin 1903.

formaljuristische Regulierung in der Praxis des Handelskrieges Konflikte ebenfalls weniger löste als vielmehr generierte.³⁰

Kriegsrecht und Seerecht in diesem Sinne jedoch waren Produkte und zugleich maßgebliche Medien der Formierung der neuzeitlichen Staatlichkeit in Europa. Michel Mollat hat schon 1972 nachdrücklich darauf hingewiesen, dass neben den Auseinandersetzungen des Hundertjährigen Krieges gerade die Konflikte im Einzugsgebiet der Hanse an der Wende zum 15. Jahrhundert eine entscheidende Wegmarke dieses Prozesses darstellen.³¹

Am Beispiel Hamburgs und Lübecks hat Andreas Kammler nachgezeichnet, wie in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts schriftliche Regulierung und vertragliche Verbindlichkeit in die Praxis der hansestädtischen Seekriegsführung eindringen.³² Denn wie die Städte zu Lande auf eine Delegitimierung der adeligen Fehdeführung, des *ruten[s]* und *roven[s]*,³³ hinarbeiteten, so war ihnen auch auf See an der Freiheit des Handels gelegen. Allerdings: Wie an Land selbstverständlich nie die eigenen, sondern immer nur die Fehden der anderen illegitim waren,³⁴ so betrieben auch auf See die gleichen Städte auch selbst die Kriegführung vermittels der sogenannten „Auslieger“, die vielfach privatwirtschaftlich geführt und mit Söldnertruppen besetzt waren.³⁵ Wie an Land waren Fehdeführer und Fehdehelfer also als Kombattanten legitimiert. Das hieß jedoch nicht, dass sich daraus für sie ein unzweifelhafter Schutzanspruch etwa auf schonende Behandlung abgeleitet hätte. Gefangene wurden daher von der Gegenseite schlicht als Räuber bzw. Seeräuber behandelt, wenn dem nicht politische oder taktische Erwägungen entgegen standen.³⁶ Vielmehr zielte die beginnende Regulierung des Kaperrechts vor allem auf einen Schutz neutraler Dritter vor Übergriffen.³⁷ Schadensersatzforderun-

³⁰ Robert BOHN, Die Piraten, München 2003, S. 13–16.

³¹ MOLLAT, *Guerre de course* (wie Anm. 9), S. 2, S. 10–13.

³² KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21); ebenso – rechtsgeschichtlich präziser – schon: BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29).

³³ Wilfried EHBRECHT, *Ruten, roven, dat is gheyn schande, Dat doynt de besten van dem lande. Bemerkungen zu adligem Land- und Seeraub im spätmittelalterlichen Nordwesten*, in: DERS. (Hg.), *Störtebeker* (wie Anm. 6), S. 253–273, hier: S. 269f.; Ulrich ANDERMANN, *Ritterliche Gewalt und bürgerliche Selbstbehauptung. Untersuchungen zur Kriminalisierung und Bekämpfung des spätmittelalterlichen Raubrittertums am Beispiel norddeutscher Hansestädte*, Frankfurt am Main u. a. 1991, S. 39–46.

³⁴ BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 2f.

³⁵ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 3, S. 31f.

³⁶ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 98–100; zur ritterlichen Fehde an Land und ihrer Behandlung durch die Städte vgl.: ANDERMANN: *Ritterliche Gewalt* (wie Anm. 33), S. 251f.

³⁷ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 38–40; Kammlers Argumentation ist leider nicht frei von Widersprüchen und Kurzschlüssen. So schreibt er, S. 2f., dass es im späten

gen wurden daher in der Regel eher zuvorkommend behandelt, wollte man doch die wirtschaftlichen und diplomatischen Verbindungen zu neutralen Mächten (und ebenso zu vormaligen Gegnern) nicht belasten.³⁸ Folglich sind auch aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts im Hanseraum keine schriftlichen Kapererlaubnisse zur Mitführung an Bord von „Ausliegern“ überliefert. Die bekannten „Ausliegerbriefe“ waren keine „Kaperbriefe“ im späteren Sinne, sondern dienten allein der vertraglichen Vereinbarung zwischen Auftraggeber und Kriegsunternehmer.³⁹

Überhaupt gab es um 1400 offenbar verschiedene rechtliche Formen der legitimen Seekriegsführung: Die Städte und Herren rüsteten im konkreten Bedarfsfall vereinzelt auf eigene Kosten *vredekoggen* bzw. *shepe van orloghen* aus, mit Söldnern besetzte und von Ratsherren bzw. Höflingen befehligte Kriegsschiffe. Häufiger waren die in der Hoffnung auf Beute von den Obrigkeiten gemeinsam mit Bürgern bzw. Untertanen finanzierten „Auslieger“. Daneben konnten privatwirtschaftliche Kriegsunternehmer mit der Ausliegerfahrt beauftragt werden, die dann auf eigene Kosten Kämpfer und Seeleute anwarben. Es existierte offenbar ein erhebliches Rekrutierungsreservoir aus gewerbsmäßigen Kämpfern, der sogenannten *losen parthey*.⁴⁰ Da auch die Handelsschiffe sich mit Bewaffneten schützten, waren die Grenzen diesbezüglich freilich fließend.

Neben den hoheitlichen Ausliegerbriefen existierte zudem noch eine privatrechtliche Form der legitimen Besitzwegnahme: Um einen Rechtsanspruch gegen den Bürger einer fremden Stadt, bzw. Untertan eines fremden Fürsten durchzusetzen, konnte man sich von seiner eigenen Obrigkeit einen „Markebrief“ (*letter of marque*) ausstellen lassen. Durch Arrestierung von Gütern des Kontrahenten oder von Gütern eines seiner Mitbürger konnte ein Kläger die Rechtssprechung in seinem Fall erzwin-

Mittelalter eine Unterscheidung illegitimer und legitimer Aufbringung von Schiffen nicht gegeben habe, verweist, S. 38, jedoch zum Verständnis des entstehenden Prisenrechts auf das spätmittelalterliche Fehderecht. S. 32, Anm. 111, meint er, dass die Unterscheidung von feindlichem und neutralem Gut, Schiff oder Fahrtziel vor der kaperrechtlichen Normierung letztlich gegenstandslos gewesen sei, um dann, S. 34f., auf zahlreiche Konflikte unter Rekurs auf diese Unterscheidung zu verweisen. Dass in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts alle Besatzungen gegnerischer Schiffe unterschiedslos als *seerovere* o. ä. bezeichnet wurden, S. 49, heißt nicht unbedingt, dass man sie auch als Piraten im kriminellen Sinne gesehen hätte, folgt man seiner eigenen These von der sukzessiven Verschiebung der seerechtlichen Normen. Denn in deren Verlauf musste doch auch der alte Terminus „rover“ erst seine neue, eindeutig kriminelle Bedeutung erhalten, vgl. BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 14f.; allg.: EHBRECHT, *Ruten* (wie Anm. 23); zur präjudizierenden Wirkung des Begriffs „Raubritter“ in der Forschung vgl. auch: ANDERMANN: *Ritterliche Gewalt* (wie Anm. 33), S. 46–56.

³⁸ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 56.

³⁹ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 32f., S. 35f., S. 99; BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 42–44.

⁴⁰ BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 39–42, S. 68.

gen und vor allem einen Wechsel des Gerichtsstandes von der Schuldnerseite in seine Heimat erreichen. Es war dies ein privatrechtlicher, von der Obrigkeit lediglich genehmigter Vollstreckungsakt. Daher liegt auf der Hand, dass durch diese „Markebriefe“ das Konfliktpotential auf See potenziert wurde. Zudem beauftragte man mit der Ausführung der Arrestierung vielfach die professionellen „Auslieger“, die so auch zu Friedenszeiten eine legitime Geschäftsgrundlage bekamen.⁴¹ Zudem konnte jeder fehdeberechtigte Mann auch eigene Rechtsstreitigkeiten und Ehrenhändel austragen – und dabei war es sicherlich nicht ungeschickt, sich auf hoheitlichen Auftrag oder privatrechtliche Vereinbarungen zu stützen.

Schon für die Zeitgenossen war die fehderechtliche Grundlage einer Operation dann nur noch schwer zu durchschauen. Der Vorwurf willkürlicher Gewalt war daher allgegenwärtig.⁴² Dennoch bleibt festzuhalten, dass etwa mit dem Frieden von Skanör und Falsterbo 1395 die Rechtsstellung der „Vitalienbrüder“ in mecklenburgischen Diensten nicht grundsätzlich eine andere wurde: Sie wurden nicht zu „Piraten“, sondern blieben, was sie gewesen waren: bezahlte Kämpfer und Eintreiber, denen es nicht schwer gefallen sein dürfte, Aufträge und damit eine ausreichende Legitimation für ihr Geschäft zu finden.

Der Kampf zur See war bis weit in Neuzeit in aller Regel ein direkter Kampf Mann gegen Mann. Als Distanzwaffen kamen im frühen 15. Jahrhundert Bogen, Armbrust und vereinzelt Feuerwaffen zum Einsatz. Sie konnten jedoch nur durch Schädigung der gegnerischen Besatzung das Entern vorbereiten. Die Entscheidung musste in der direkten Auseinandersetzung fallen. Die Besatzungen der Kaperschiffe werden daher aus ausgebildeten und gewaltbereiten Kämpfern und Seeleuten bestanden haben, nicht aber, wie vielfach kolportiert, aus Unterprivilegierten aller Art.⁴³ Jeder Kampf bedeutete auch für den Überlegenen eine ganz erhebliche Gefährdung seiner Gesundheit, für den Kriegsunternehmer also eine Belastung seiner Ressourcen. Schon aus ökonomischem Kalkül also mussten Kaperfahrer ihre Gewaltbereitschaft möglichst oft nachhaltig repräsentieren, zugleich jedoch so selten wie möglich zur Anwendung bringen.⁴⁴ Der Alltag der Kaperfahrt dürfte also eher durch latente Gewaltandrohung als durch ihre Anwendung geprägt gewesen sein.

⁴¹ Zum Vorhergehenden: BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 44–51.

⁴² BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 50–52.

⁴³ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 185–187, 191f.; zur Rekrutierung der „Vitalienbrüder“ vgl.: BRACKER, *Nur einer von ihnen* (wie Anm. 5), S. 9–11, 57–59; BENNINGHOVEN, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 7), S. 48f.; EHBRECHT, *Hansen* (wie Anm. 6), S. 67f.

⁴⁴ Dies gegen KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 191f.

Hatte ein „Auslieger“ ein Handelsschiff gesichtet und erreicht, so wurde Kontakt aufgenommen. Der Kaperfahrer hatte sich namentlich zu erkennen zu geben, das Handelsschiff seinen Status im jeweiligen Konflikt, den Status seiner Ladung und seines Zielortes zu klären. Dazu wurden anhand der Frachtpapiere oder durch Beschau an Bord Untersuchungen durchgeführt – freilich angesichts der Ladeverhältnisse nur mit begrenzter Aussicht auf gesicherte Ergebnisse.⁴⁵ Es konnte dann zu Verhandlungen über die Entnahme von Ladung, über die Übernahme des Schiffes oder über die Stellung von Geiseln durch den Kauffahrer kommen. Wenn dieses Verfahren scheiterte, wenn der Kauffahrer Anstalten zur Gegenwehr oder Täuschung machte, konnte und musste der „Auslieger“ seine Gewaltandrohung symbolisch, exemplarisch oder im offenen Kampf wahr machen.⁴⁶ Zu beachten war dabei immer, dass erstens Schiff und Ladung nicht gefährdet werden durften, zweitens gefangene Gegner für potentielle Lösegeldverhandlungen erschlagenen vorzuziehen waren.⁴⁷ Auch in den Prisenordnungen des späteren 15. Jahrhunderts war dieses Verfahren allerdings noch nicht schriftlich normiert.⁴⁸

Dass es freilich gewohnheitsrechtliche Normen der Kaperei bereits um 1400 gegeben hat, legen die jahrelangen Schadensersatzverhandlungen zwischen dem englischen Hof und den Hansestädten bis 1407 nahe: So dokumentieren die für diese Verhandlungen angelegten Schadensverzeichnisse regelmäßig Namen und Herkunft der beteiligten Kaperfahrer, die sich also zu erkennen gegeben hatten. Beschrieben wird dann nicht etwa ein allgemeines Kampfgetümmel. Vielmehr dokumentieren die Geschädigten minutiös die ungerechtfertigte Entnahme bestimmter Güter bzw. die ungerechtfertigte Übernahme des ganzen Schiffes, etwaige ungerechtfertigte Gewaltanwendung gegen Besatzung und Schiff bzw. die unangemessene Behandlung von Geiseln.⁴⁹ Die Geschädigten wussten auch genau, in welche Häfen ihre Schiffe gegebenenfalls verbracht worden waren

⁴⁵ Für das späte 14. Jahrhundert: BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 34–39.

⁴⁶ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 183–185.

⁴⁷ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 188–191.

⁴⁸ KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 183.

⁴⁹ Richard HAKLUYT, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, New York 1969 (1589), Bd. II, S. 55–71, z. B. S. 64: *Item, in the yeere of our Lord 1395. Godekin Mighel, Clays Scheld, Stertebeker, and others their accomplices of the Hans, unlawfully tooke upon the sea a certaine ship of one William Bets of Cley called the Margaret (wherein Robert Robines was master) and conveyed the ship it self unto Mawstrond in Norway, and there robbed the master and his partners of divers commodities, namely of artillerie, furniture, and salt fishes, to the value of 400. nobles, and one of the said masters mates they maliciously drowned. Vgl. dazu BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 46–50.*

– weil es sich nicht um offenen Raub, sondern zumindest formell um Arrestierungen handelte.⁵⁰

Der ihnen eigenen Logik nach überliefern diese „Klageakten“ also nicht den Alltag des Kaperwesens, sondern all die Fälle, in denen die Geschädigten eine Möglichkeit sahen, einen Erstattungsanspruch zu erlangen. Freilich sind sie noch nicht Zeugnisse eines elaborierten Kaperrechts. Sie dokumentieren vielmehr den Übergang vom fehdetypischen und erlaubten „Schadentrachten“ gegen den Feind und seine Helfer zur regulierten Prisenahme. Nach Böhringer galt im Zuge einer rechtmäßigen Fehde in Nordeuropa grundsätzlich jedes Schiff, das entweder dem Feind gehörte, irgendwelches feindliches Gut transportierte oder einen feindlichen Zielhafen hatte, als legitimes Ziel.⁵¹ Das Prinzip der „infection hostile“ führte dazu, dass – anders als im mediterranen Raum – jedes noch so kleine Frachtstück für den Gegner ein Schiff in seiner Gesamtheit der Neutralität beraubte.⁵² Die Schadensverzeichnisse der englisch-hansischen Verhandlungen legen allerdings den Eindruck nahe, dass von Fall zu Fall durchaus Konterbande von neutralem Gut unterschieden wurden.⁵³

Vor dem letzten Drittel des 15. Jahrhunderts scheint es im Nord- und Ostseeraum überhaupt keine schriftliche Normierung der Ausliegerfahrt gegeben zu haben, anders als etwa im englischen und holländisch-flandrischen Raum, wo schon um 1400 zahlreiche Dienstverträge zwischen Fürsten und Kaperfahrern überliefert sind.⁵⁴ Dass mecklenburgische „Kaperbriefe“ für die Vitalienbrüder nicht bekannt sind, liegt demnach vermutlich daran, dass dergleichen im Ostseeraum offenbar noch nicht üblich war. Dies heißt aber nicht, dass man nicht schon zwischen Raub und Fehdeführung unterschieden hätte, dass die Unterscheidung legitimer und illegitimer Gewaltanwendung bzw. legitimer und illegitimer Güterentnahme vor der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts nicht bekannt gewesen wäre.⁵⁵ Vielmehr gab es ganz offensichtlich einen ungeschrie-

⁵⁰ HAKLUYT, *Principal Navigations* (wie Anm. 49), Bd. II, S. 55–71.

⁵¹ BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 8–10.

⁵² BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 10–13.

⁵³ HAKLUYT, *Principal Navigations* (wie Anm. 49), Bd. II, S. 62: *Item in the yeere of our Lord 1398. about the moneth of September, one Godekin Wisle [...] wickedly and unjustly took out of a ship of Prussia [...].*

⁵⁴ Vgl. nur die zahlreichen Beispiele bei: KUNZE, Karl (Hg.), *Hanseakten aus England, 1275–1412* (Hansische Geschichtsquellen, Bd. 6), Halle 1891, passim; Dieter SEIFERT, *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter* (QDhG, NF. 43), Köln 1997, passim; vgl. außerdem: Jan Folkert BAKKER, *Groningen, Zeeroof en Kaapvaart*, in: EHBRECHT (Hg.), *Störtebeker* (wie Anm. 6), S. 63f.

⁵⁵ Dies gegen PUHLE, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 4), S. 86f. und KAMMLER, *up eventur* (wie Anm. 21), S. 32. Ein deutliches – leider nurmehr als Regest greifbares – Zeugnis für diese Unterscheidung ist das Schreiben des ostfriesischen Häuptlings Edo Wiemken an die Stadt

benen Kodex von zumindest impliziten Rechtsvorstellungen, die sich aus der beginnenden Rezeption des mediterranen Seerechts oder aus gewohnheitsrechtlichen Konventionen speisten.⁵⁶ So verwendeten die Städte Rostock und Wismar 1391 für ihren „Warschau“, die Ankündigung ihrer Fehdehandlungen gegen Dänemark gegenüber den preußischen Hansestädten, Formulierungen, die denen in späteren dänischen und holländischen Kapervereinbarungen ähneln. Es handelte sich dabei aber noch um ein neues Verfahren, dessen Akzeptanz gerade in diesem Fall umstritten blieb.⁵⁷

Ein grundsätzliches Problem der spätmittelalterlichen Rechtsgeschichte verschärfte die Dynamik der Verhältnisse: Schriftliche Verträge beanspruchten zwar theoretisch Gültigkeit. In der Praxis galten sie jedoch in aller Regel weniger als Konfliktabschluss, sondern als Etappe bei der Durchsetzung der je eigenen politischen Ansprüche.⁵⁸ Sie wurden daher als taktisches Mittel geschlossen und spätestens bei einer Änderung der Rahmenbedingungen früher oder später gebrochen. Dass etwa das Haus Mecklenburg 1395 die Niederlage gegenüber Dänemark eingestehen und Frieden schließen musste, hieß nicht, dass es den Konflikt anschließend nicht weiter betrieben hätte!⁵⁹ In dieser Situation war die Fortführung des

Hamburg, in dem er sich für die 1401 gefangenen „Vitalienbrüder“ einsetzt: Er nennt sie namentlich und bittet unter Hinweis auf ihren Kombattantenstatus um gute Behandlung, vgl. HR I,5, 44; J. C. M. LAURENT, Klaus Störtebeker, in: ZHGV 2 (1847), S. 43–99, hier: S. 98; derartige Gnadengesuche für gefangene Fehdeführende waren an Land offenbar ein häufiges Phänomen, vgl. ANDERMANN: Ritterliche Fehde (wie Anm. 33), S. 271f., 307ff.

⁵⁶ KAMMLER, up eventur (wie Anm. 21), S. 35.

⁵⁷ BÖHRINGER, Prise (wie Anm. 29), S. 13f., S. 64f.; zu Begriff und Rechtsinstitut des „Warschau“ allg. vgl. BÖHRINGER, Prise (wie Anm. 29), S. 18–34, S. 64–66. Zum Fall 1391 vgl. hingegen: BJORK, Piracy (wie Anm. 12), S. 58, Anm. 2; CORDSEN, Beiträge (wie Anm. 4), S. 13–16; diesem folgend EHBRECHT: Hansen (wie Anm. 6), S. 64, Anm. 14, der von der Existenz mecklenburgischer Kaperbriefe ausgeht; EHBRECHT, Wilfried, Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod. Einführung, in: DERS., Störtebeker (wie Anm. 6), S. 1–14, hier: S. 3, vermutet, die Kaperbriefe der Vitalienbrüder seien nicht erhalten, da sie an Bord der Schiffe mitgeführt worden seien, was eine geringe Überlieferungswahrscheinlichkeit in hansestädtischen Archiven zur Folge habe. Freilich wären bei einer schriftlichen Vereinbarung doch Zweitausfertigungen oder andere Gegenüberlieferungen bei den Auftraggebern zu erwarten, vgl. BÖHRINGER, Prise (wie Anm. 29), S. 42–44.

⁵⁸ Dass zumal auf politischer Ebene eine Änderung der Machtverhältnisse mit gewissen Verzögerungen eine Neuaushandlung vertraglicher Bindungen zur Folge haben wird, gilt wohl auch heute noch. Unter vormodernen Rechtsbedingungen dürfte dies umso mehr zutreffen, sind diese doch gekennzeichnet durch das Nebeneinander nicht nur konkurrierender Rechtsansprüche, sondern auch konkurrierender Rechtsstrukturen und Rechtsverfahren; vgl. dazu: Dietmar WILLOWEIT, Deutsche Verfassungsgeschichte. Vom Frankenreich bis zur Wiedervereinigung Deutschlands, München ⁵2005, S. 3f.

⁵⁹ Vgl.: Mats MOGREN, Die Vitalienbrüder und der Burgenbau im nördlichen Ostseeraum, in: BRACKER (Hg.), Hanse (wie Anm. 5), S. 627–633; KOPPMANN, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. XVII–XXII.

Handelskrieges durch die mecklenburgischen Kaperfahrer zwar fehde-rechtlich nicht mehr eindeutig gedeckt. Damit hatte der Gegner ein Argument für Verhandlungen. Dies wurde aber erst dann zum Problem, wenn der politische und militärische Erfolg ausblieb. Alle Konfliktparteien bewegten sich also in einem weiten Spielraum, in dem das sich formierende Prisenrecht einer von vielen mobilisierbaren Faktoren war.

Tendenziell autonom operierende Kaperfahrer konnte man dabei mehr oder weniger klandestin unterstützen, ohne seinen diplomatischen Kredit vollständig zu verspielen – eine Entlastungsfunktion, die den Hansestädten mit ihren eigenen „Ausliegern“ weniger offen stand. So leugneten die Mecklenburger nach der Niederlage auf Gotland 1398 die Verantwortung für die Operationen ihrer eigenen Truppen – weshalb die Insel unter ihrer Herrschaft in den Jahren zuvor bis heute gern als „Piratennest“ dargestellt wird.⁶⁰ Die Unterscheidung zwischen Seeraub und Prisennahme war also grundsätzlich durchaus schon den Zeitgenossen bewusst. Sie war aber noch nicht normativ fixiert, weshalb politische Spielräume bestanden, welche die Akteure gern nutzten. Will man diese politische Praxis verstehen, darf man jedenfalls nicht die normativen Maßstäbe des 16. oder 17. Jahrhunderts anlegen.⁶¹

In den Konflikten zwischen den konkurrierenden Mächten Nordeuropas hatte sich ein reiches Betätigungsfeld für Gewaltprofessionelle gebildet, die teils mit Duldung oder im Auftrag wechselnder Herren, teils für ihren Lehnsherren oder ihren Herkunftsort Kaperfahrt betrieben, teils mit privatem Auftrag oder gar in eigener Sache. Sie bewegten sich dabei, auch wenn sie für unterschiedliche Herren fuhren und sich unterschiedlich rekrutierten, rechtlich, aber auch räumlich und organisatorisch unter gemeinsamen Rahmenbedingungen. Und ganz offensichtlich gab es unter ihnen eine erhebliche Fluktuation, was die Tätigkeit, die Auftraggeber und die soziale Stellung anging. Professionelle Söldner, Kaperunternehmer etwa aus dem flandrisch-holländischen Raum, ritterliche Gefolgsleute kriegsführender Herren, lokale Adelige der Küstenregionen, hansestädtische Kaufleute und Würdenträger als Kommandeure von Ausliegerschiffen – sie alle betrieben in wechselnden Koalitionen ihr Geschäft.

Schon als die wendischen Städte 1385 den Stralsunder Wulf Wulflam mit der Bekämpfung der „Seeräuber“ beauftragten, enthielt sein Vertrag die vielsagende Klausel: *Ok schall he nemende to sik nehmen van den*

⁶⁰ Zur Eroberung Gotlands durch die Vitalienbrüder bzw. mecklenburgischen Truppen vgl. PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 90–102; BRACKER, Nur einer von Ihnen (wie Anm. 5), S. 24–32.

⁶¹ In diesem Sinne soll daher auch hier von „Kaperung“ und „Kaperfahrt“ bzw. „Seeraub“ gesprochen werden.

*seerovern by sinen wetende, it ensy mit volbort der stede, sunder argelist.*⁶² Die „Seeräuber“ sind hier offenbar ein großes Reservoir von Kriegern auf der Suche nach Aufträgen. Die Städte verbieten dem privatwirtschaftlich arbeitenden Kriegerunternehmer Wulflam noch nicht einmal, seine Truppen aus diesem Reservoir zu rekrutieren. Sie beanspruchen aber ein Mitspracherecht – vielleicht, um sicher zu stellen, dass das Unternehmen wirksam zu einer Verringerung des Gefahrenpotentials beiträgt.

Man denke auch an Gerrit Jakobszon aus Enkhuizen, der sich 1401 auf Seiten der Hamburger im Kampf gegen Gödecke Michels verdient machte, noch ein Jahr zuvor aber vom Grafen von Holland gegen die Elbestadt in Dienst genommen worden war.⁶³ Sein Landsmann Simon von Utrecht war bekanntlich als Kaperunternehmer nach Hamburg gekommen – und sollte es hier als Held der Kämpfe gegen die „Vitalienbrüder“ bis zum Bürgermeister bringen.⁶⁴ Der Danziger Eggherd Schoeff, 1398 Opfer und Nachrichtenüberbringer der „Vitalienbrüder“,⁶⁵ wurde später selbst als Angreifer gegen englische Schiffe gerichtsnotorisch.⁶⁶

Der Däne Sven Sture kämpfte ab 1395 mit seinen Truppen zunächst gegen die Eroberer Gotlands, wechselte aber 1397 die Seiten und wurde zum Oberbefehlshaber der mecklenburgischen Truppen.⁶⁷ Nach deren Vertreibung durch den Deutschen Orden zog er sich wie viele „Vitalienbrüder“, etwa Otto Peccatel und Arndt Stuke, in den Bottnischen Meerbusen zurück. Gemeinsam wechselten die ehemaligen Gegner nun erneut die Seite, um sich 1403/04 an einer dänischen Invasion Gotlands gegen den Deutschen Orden zu beteiligen.⁶⁸ Arndt Stuke stammte aus mecklenburgischem Niederadel und war seit 1380 im Seekrieg seines Herzogshauses gegen die Dänen aktiv gewesen.⁶⁹ Seinesgleichen wird in der Forschung gern als Beispiel für einen ritterlichen „Vitalienbruder“ der frühen Zeit angeführt, die sich nach 1395 gesetzestreu aus dem Kapergeschäft zurückgezogen hätten.⁷⁰ Arndt Stuke jedoch hatte lediglich im richtigen Moment

⁶² HR I,2, 300.

⁶³ LAURENT, Störtebeker (wie Anm. 55), S. 85f., S. 98f.; KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 47f.

⁶⁴ BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 40–42; BRACKER, Seeraub (wie Anm. 12), S. 26f.; NIRRNEIM, Hamburg und Ostfriesland (wie Anm. 4), S. 76.

⁶⁵ HR I, 4, 453, dazu BRACKER, Seeraub (wie Anm. 5), S. 33.

⁶⁶ Richard HAKLUYT, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation*, London/Toronto/New York 1927, Bd. 1, S. 163–170, als Opfer: S. 167, 168; als Täter: S. 169.

⁶⁷ PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 90–95.

⁶⁸ MOGREN, Burgenbau (wie Anm. 59), S. 632f.; Ernst DAENELL, *Die Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des 14. bis zum letzten Viertel des 15. Jahrhunderts*, Berlin 2001, Bd. 1, S. 145.

⁶⁹ PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 59; CORNSEN, Beiträge (wie Anm. 4), S. 60.

⁷⁰ So schon bei LISCH, Beitrag (wie Anm. 18), S. 61.

die Seiten gewechselt: 1416 jedenfalls hatte er das Amt eines Hauptmanns im schwedischen Nyköpinghus inne.⁷¹

Es ist nun nicht überraschend, dass professionelle Kämpfer des späten Mittelalters nicht an modernen Maßstäben persönlicher oder gar nationaler Loyalität zu messen sind. Es ist auch ein in der Forschung viel diskutierter Umstand, dass die Gruppen, die wir als „Vitalienbrüder“ identifizieren, immer neue Auftraggeber fanden. Da zudem jeder fehdefähige Mann immer auch seine eigenen Händel ausfocht, konnte etwa einen mecklenburgischen Adeligen eine unbeglichene Rechnung aus den Kämpfen gegen den Deutschen Orden 1396–1398 mit gutem Grund dazu bringen, 1403 auf dänischer Seite Gotland zu erobern.

Und die zitierten Beispiele zeigen deutlich, dass die Gewaltprofessionellen der Zeit um 1400 dabei nicht grundsätzlich gesellschaftlich marginalisiert waren. Sie waren zumindest nicht von vornherein „Outlaws“, die allenfalls noch ihre Verrohung zum Geschäft machen konnten, sondern Mitglieder einer Gesellschaft, in der die gewerbsmäßige Gewaltandrohung und Gewaltanwendung nicht an sich entehrend war. Darum blieb den Erfolgreichen unter ihnen der Wechsel in andere Tätigkeitsfelder (und zurück) durchaus offen. Ihren Status büßten sie um 1400 nur dann ein, wenn sie auf Seiten der Verlierer in Gefangenschaft gerieten, die Gewinner keinen taktischen Gewinn aus ihrer Fortexistenz mehr ziehen konnten und niemand sich fand, für sie einzustehen. Selbst dann aber war Ihre Tätigkeit nicht grundsätzlich entehrend: Bekannt ist der Fall des Otto von Thyne, der vor 1400 längere Zeit im Dienst des Grafen von Oldenburg gestanden und wohl mit Gödeke Michels sein Ende gefunden hatte. Um sein Erbe – ausdrücklich: *want unde ander ghut, de uppe der see gherovet was* – führte sein Bruder von 1416 bis mindestens 1425 einen langjährigen Rechtsstreit.⁷²

3. Wer gegen wen?

Die machtpolitische Gemengelage im Nord- und Ostseeraum um 1400

Neben einem tendenziell anachronistischen Verständnis der rechtlichen und gesellschaftlichen Voraussetzungen des Kaperwesens wird unser Bild von den „Vitalienbrüdern“ noch von einem zweiten Faktor verdunkelt: von einer vielfach stark eindimensionalen Reduktion der zeitgenössischen machtpolitischen Konstellation. Demnach hätte die Hanse als Einheit und

⁷¹ MOGREN, Burgenbau (wie Anm. 59), S. 632f.

⁷² R. EHMCK, W. VON BIPPEN, (Hg.), Bremisches Urkundenbuch, Bd. 5, Bremen 1902, Nr. 178, Nr. 274; vgl. BRACKER, Seeraub (wie Anm. 129), S. 25; BRACKER; Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 34, S. 38f.

tendenziell neutrale Macht in der Ostsee der Auseinandersetzung zwischen Dänemark und Mecklenburg gegenüber gestanden. Im Westen sei sie – selbst wiederum neutral und homogen – mit den Machtkämpfen an der südlichen Nordseeküste konfrontiert gewesen. Bei alledem sei es ihr letztlich nur um die Sicherung des Handels gegangen. In der Literatur zu den „Vitalienbrüdern“ werden so Argumentationsmuster der hansestädtischen Quellen reproduziert, obwohl die Forschung die machtpolitischen Konfliktlinien im nordeuropäischen Raum längst mit großer Präzision nachzeichnen kann.

Im Krieg um die Krone Schwedens standen innerhalb der Hanse nicht etwa nur die mecklenburgischen Landstädte Wismar und Rostock gegen den Rest. Vielmehr bedingten die je eigenen strategischen Erwägungen, aber auch die Loyalität gegenüber den jeweiligen Stadtherren ganz unterschiedliche Positionen. Hamburg etwa agierte zumindest nach 1400 in den nordischen Konflikten deutlich erkennbar als holsteinische Landstadt, und damit de facto als Verbündete des Hauses Mecklenburg – und der von ihm und den Holsteinern engagierten „Vitalienbrüder“.⁷³ Man wird die Politik der Hansestädte also nur verstehen, wenn man sie zugleich als autonome Akteure, als Mitglied ihres Hansequartiers und als Landstädte begreift – ein Bündel von Loyalitäten, das erkennbar schon zeitgenössisch Schwierigkeiten bereitete.

Ebenso sind die Operationen vor allem der Hamburger und Bremer im ostfriesischen Raum selbstverständlich nur zu verstehen auf dem Hintergrund ihrer divergierenden machtpolitischen Interessen in diesem Gebiet und gegenüber dem nach Osten ausgreifenden Grafen von Holland, aber auch dem Grafen von Oldenburg, mit Braunschweig-Lüneburg und dem Bischof von Münster als Machtfaktoren im Hintergrund.⁷⁴ So standen die

⁷³ Vgl. etwa KRANTZ, *Wandalia* (wie Anm. 13), Buch X, Kap. 34, zum Krieg zwischen Erich von Dänemark und dem Herzog Heinrich von Schleswig, mit dem der Holsteiner verbündet war (ca. 1420): *Die Hamburger namen sich irer Fuersten mit an, wie billich, vnd fertigten zwoelff grosse Schiffe ab nach der See, deren igliches fuhr auff sein selbst eigen verlust vnd gewinn, hatten von niemandt Soldt noch bestallung, vnd trachteten allein irer beut nach, was sie bekaemen, wollten sie fuer sich haben, schifften damit vnter Juetlandt vnd erzeugten sich als Feinde, schlugen auch mit den Daehnischen Schiffen, die inen entgegen setzten, vnd senckten dauon drey zugrunde, darauff nicht weiniger denn zweyhundert Menschen waren.* Ebenda, Buch XI, Kap. 19, S. 389f., kommt es zum Friedensschluss zwischen den wendischen Städten und Dänemark, an dem sich Hamburg aus Loyalität gegenüber dem Stadtherren nicht beteiligt.

⁷⁴ So schon EHBRECHT, *Hansen* (wie Anm. 6), S. 62; Ute SCHEURLÉN, *Bremen und die Seeräuber*, in: BRACKER (Hg.), *Die Hanse* (wie Anm. 5), Bd. 1, S. 620–626; grundlegend: SEIFERT, *Kompagnons* (wie Anm. 54); vgl. NIRRHEIM, *Hamburg und Ostfriesland* (wie Anm. 4), besonders S. 11–13; BRACKER, *Nur einer von ihnen* (wie Anm. 5), S. 30–32, 52f.; PUHLE, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 4), S. 105–128; KOPPMANN, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 4), S. XX–XXIII; WANKE, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 4), S. 27–34.

legendenumwobenen Kämpfe der Hamburger gegen die „Vitalienbrüder“ in holländischen und ostfriesischen Diensten im Zusammenhang eines auch von der Elbestadt mit härtesten Bandagen gefochtenen Kaperkrieges von 1399 bis 1403.⁷⁵ Nicht zu Unrecht mussten sich die Hamburger 1400 von den preußischen Städten vorwerfen lassen, sie betrieben in Ostfriesland unter dem Deckmantel der Seeräuberbekämpfung schlicht Machtpolitik.⁷⁶ Und die Bündnispolitik gegenüber einigen ostfriesischen Häuptlingen führte zwangsläufig dazu, dass auch den Bremern und Hamburgern der Vorwurf gemacht wurde, „Seeräuber“ zu unterstützen.⁷⁷ Dass die Hamburger die Fehdehelfer des Grafen Albrecht reihenweise als Seeräuber hinrichteten, ist also tatsächlich als Ausdruck einer politisch motivierten Kriminalisierung zu verstehen.

Der Konflikt zwischen den wendischen Hansestädten und Holland steht wiederum im weiteren Kontext der Machtkämpfe im ganzen nordwesteuropäischen Raum, mit England, Frankreich, den Wittelsbachern – Graf Albrecht von Holland war ein Sohn Kaiser Ludwigs des Bayern⁷⁸ – und später Burgund als maßgeblichen Faktoren.⁷⁹ England unterstützte einerseits Dänemark, befand sich andererseits seit den 1380er Jahren in einem mehr oder weniger offenen – und zumal ab etwa 1400 eskalierenden – Handelskrieg mit den preußischen Hansestädten.⁸⁰ Die in der Forschung

⁷⁵ NIRRNHEIM, Hamburg und Ostfriesland (wie Anm. 4), S. 19; SCHEURLEN, Handel (wie Anm. 4), S. 117f.; SEIFERT, Kompagnons (wie Anm. 54), S. 158–163.

⁷⁶ HR I, 4, 607, § 11, 608, § 2, 7; vgl. SEIFERT, Kompagnons (wie Anm. 54), S. 159.

⁷⁷ Am bekanntesten ist wohl das einschlägige Bekenntnis der „Vitalienbrüder“ im Dienst Widzel tom Brokes im Mai 1398: HR I,4 (wie Anm. 4), 453; vgl. PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 107; EHBRECHT, Hansen (wie Anm. 6), S. 79; SEIFERT, Kompagnons (wie Anm. 74), S. 150f.; BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 30f. Es handelte sich dabei wohl schwerlich um „ein[en] Hohn sondergleichen“, so WANKE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 19, sondern um eine Dokumentation der eigenen fehderechtlichen Stellung, vgl. unten, S. 98f.

⁷⁸ Vgl. SEIFERT, Kompagnons (wie Anm. 54), S. 83–86; zur dynastischen Situation: Laetitia BÖHM, Das Haus Wittelsbach in den Niederlanden, in: Zeitschrift für Bayerische Landesgeschichte 44 (1981), S. 93–130.

⁷⁹ Allgemein grundlegend. SEIFERT, Kompagnons (wie Anm. 54); C. J. FORD, Piracy or Policy. The Crisis in the Channel, 1400–1403, in: Transactions of the Royal Historical Society, 5th Series, Bd. 29 (1979), S. 63–77.

⁸⁰ Karl KOPPMANN, Die preußisch-englischen Beziehungen der Hanse 1375–1408, in: HGBll. 1883, S. 111–137; Friedrich SCHULZ, Die Hanse und England von Eduard III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit (Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, Bd. 5), Berlin 1911, S. 49–68; Stuart JENKS, England, die Hanse und Preußen: Handel und Diplomatie, 1377–1474, Köln u. a. 1992 (QDhG, NF. 38), 3 Bde., hier: Bd. 2, S. 473–533; DERS., Die preußischen Hansestädte und England, in: Zenon Hubert NOWAK, Januz TANDECKI (Hg.), Die preußischen Hansestädte und ihre Stellung im Nord- und Ostseeraum des Mittelalters, Torun 1998, S. 113–131; T. H. LLOYD, England and the German Hanse, 1157–1611. A Study of their Trade and Commercial Diplomacy, Cambridge 1991, S. 50–119; Michel M. POSTAN, The Economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400 to 1475, in:

den „Vitalienbrüdern“ zugeschriebenen Angriffe auf englische Schiffe in der Nordsee und im Sund konnten also gleichermaßen im Zusammenhang mit der mecklenburgischen Kriegsführung gegen Dänemark wie mit den preußisch-englischen Konflikten stehen.

Die Situation wird nicht übersichtlicher, zieht man in Betracht, dass gerade die Angriffe auf englische Schiffe weniger, wie vielfach angenommen, von Ostfriesland, sondern vielmehr von der südnorwegischen (bzw. heute schwedischen) Küste aus unternommen wurden. Jedenfalls nennen die Klageakten mehrmals den Hafen Marstrand (heute nördlich von Göteborg) als Basis der Kaperei.⁸¹ Nach „Norwegen“ sollte sich 1400 auch Gödeke Michels mit seinen Leuten retten. Offensichtlich gab es also wie im Bottnischen Meerbusen,⁸² so auch an der Sundküste Rückzugsmöglichkeiten für Gruppen, die wir eher bei den Gegnern der Königin Margarethe vermuten würden.

Im Einzelfall bleiben für den heutigen Betrachter die Verantwortlichkeiten in einem Bündel von Beziehungen undeutlich. Jedenfalls waren diese Konflikte in der Praxis vor allem Handelskriege: Auf allen Seiten operierten Kaperfahrer, sei es im direkten Auftrag, sei es als privatwirtschaftliche Unternehmer oder in nur vager Anbindung an einen Herren.

Dass schon die Beteiligten darüber im Zweifelsfall sprichwörtlich jahrelang streiten konnten, zeigen die Friedens- und Schadensersatzverhandlungen zwischen England und den wendischen und preußischen Hansestädten von 1405 bis 1409.⁸³ Aus dem umfangreichen Schriftgut dieser mit allen diplomatischen Feinessen geführten Beratungen lässt sich unschwer die Allgegenwart der Kaperei erschließen. Deutlich wird aber ebenso, dass sie nicht nur auf einem gewohnheitsrechtlichen *Procedere* beruhen, sondern auch auf intensiver Informationssammlung durch die betroffenen Kaufleute, durch Parlament und Hof einer- bzw. die hansestädtischen Instanzen andererseits. Es galt, der jeweils anderen Seite möglichst viele

Studies in English Trade in the 15th Century, hg. von E. POWER und Michel M. POSTAN, London ²1966 (¹1933), S. 91–153.

⁸¹ Das englische Schadensverzeichnis von 1405 bei HAKLUYT, *Principal Navigations* (wie Anm. 49), Bd. 2, S. 61–69, verzeichnet für 1394–1395 vor allem Übergriffe vor der norwegischen Küste, darunter die Häfen *Courtbutressow* (1x), *Longsoud* (2x), *Selaw* (1x), *Norbern* (1x) und Marstrand (4x, alle in 1395); vgl. HR I,4 (wie Anm. 4), 698; EHBRECHT, Einführung (wie Anm. 57), S. 3; Rudolf HOLBACH, *Hanse und Seeraub. Wirtschaftliche Aspekte*, in: EHBRECHT (Hg.), *Störtebeker* (wie Anm. 6), S. 131–153, hier: S. 131; Marstrand als Stützpunkt für Übergriffe auf englische Schiffe ist ebenso erwähnt in einem weiteren Schadensverzeichnis von 1407: KUNZE (Hg.), *Hanseakten* (wie Anm. 54), Nr. 324.

⁸² MOGREN, *Burgenbau* (wie Anm. 59).

⁸³ JENKS, *England* (wie Anm. 80), S. 534–549; John L. KIRBY, *Sir William Sturmy's Embassy to Germany. An Episode in Anglo-Hanseatic Relations* in: *History Today* 15 (1965), S. 29–47; SCHULZ, *England* (wie Anm. 80), S. 64–67; LLOYD, *England* (wie Anm. 80), S. 117–126; KOPPMANN, *Beziehungen*, S. 135–137.

Übergriffe nachzuweisen, um sie bei der Berechnung der Ausgleichszahlungen auszustechen.

Den Engländern kam dabei zugute, dass sie gegen die Städte eben jene Rechtsfiktion einer einheitlichen Korporation „Hanse“ als Gesamtschuldner in Stellung bringen konnten, die diese sonst nur aus taktischen Gründen behaupteten.⁸⁴ Jedenfalls gelang es den englischen Gesandten, die Hansequartiere gegeneinander auszuspielen.

Dazu beanspruchten sie nun gegenüber dem dänisch-mecklenburgischen Konflikt Neutralität, wie auch die Hanse als Korporation sie für sich postulierte. Demgegenüber musste die englische Klage notwendig davon ausgehen, dass die beanstandeten Übergriffe Teil einer hansischen Kriegführung gewesen waren. Insofern setzen die Klageakten ihrer Logik nach voraus, dass die beschriebenen Taten eben nicht krimineller „Seeraub“, sondern Überschreitungen des Fehderechts durch Kombattanten waren. Und auch im Kontext der preußisch-englischen Auseinandersetzung machten die Verhandlungen nur Sinn, wenn man für die Übergriffe den Gegner verantwortlich machte, die Täter also nicht als gesetzlose Piraten, sondern als Kombattanten sah.⁸⁵ Doch was sagt dies über den realen Status der Akteure aus? Die Verhandlungsstrategie der Hansestädte lief jedenfalls nicht darauf hinaus, die Angreifer als herrenlose Kriminelle zu identifizieren und so eine eigene Beteiligung zu verneinen. Vielmehr akzeptierten sie die grundsätzliche Zuschreibung der Verantwortlichkeit. Wenn die Städte letztlich also einen erheblichen Teil der Schäden anerkannten, ist dies wohl zumindest auch ein Indiz für tatsächliche Verbindungen. Eine Rolle spielte freilich das auch bei Fehden an Land häufig zu beobachtende Bedürfnis, für die Wiederherstellung des Handelsfriedens eher mehr als weniger zu zahlen. Dennoch lassen sich einzelne Kaperfahrer anhand der Klageakten recht deutlich bestimmten Herkunftsorten und Vernetzungen zuordnen: Ihre Spuren weisen, nicht überraschend, nach Preußen und in die mecklenburgischen Seestädte.⁸⁶

Wenn die Hansestädte also gegenüber England eine Mitverantwortung für den Kaperkrieg dieser Jahre übernehmen mussten, so wurde dabei eine

⁸⁴ HRUSCHKA, Kriegführung (wie Anm. 12), S. 166 mit Anm. 519. Schon ab 1395 hatte die Hanse über englische Beschwerden wegen Förderung von Übergriffen beraten müssen, vgl. KOPPMANN, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. XVIII; DERS., Beziehungen (wie Anm. 80), S. 123; EHBRECHT, Seeräuber (wie Anm. 6), S. 67; zugleich waren diese Übergriffe englischen Schiffen eine willkommene Legitimation für eigene Prisennahmen; vgl. LLOYD, England (wie Anm. 80), S. 52f.

⁸⁵ Zur juristischen Bewertung der Schadensersatzverhandlungen vgl. BÖHRINGER, Prise (wie Anm. 29), S. 52–63.

⁸⁶ EHBRECHT, Wilfried, Die Ereignisse von 1400/1401/1402 in den Quellen, in: DERS. (Hg.), Störtebeker (wie Anm. 6), S. 37–56, hier: S. 37f.

schon den Zeitgenossen vielfach kaum durchschaubare Konfliktlage nachträglich auf einen klaren Nenner gebracht. Es wurde also eine juristische Klärung erzwungen, wo zuvor viele Beteiligte mit unklaren Verantwortlichkeiten wohl gut hatten leben können.

Inwiefern sich gerade in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts im Hanseraum die rechtlichen Maßstäbe und die schriftliche Praxis der Prisennahme veränderten, könnte etwa eine vergleichende Untersuchung der Handelskriege um 1400 mit denen ab den 1420er Jahren verdeutlichen: Zumindest die in den „Hanserecessen“ edierten Quellen legen den Eindruck einer ungleich verstärkten Absicherung der Ausliegerfahrt durch schriftliche Korrespondenzen nahe.⁸⁷

4. *Godes vrende unde al der werlt vyande:*

Die „Vitalienbrüder“ zwischen Zuschreibung und Selbstwahrnehmung

Der einheitliche Kampf „der Hanse“ gegen „die Vitalienbrüder“ ist demnach ein Konstrukt, freilich nicht allein eines der Forschung, sondern schon in den hansischen Quellen der Jahre um 1400 angelegt: Innerhalb wie außerhalb der Hanse trugen verschiedene Akteure ihre Interessengegensätze unter Rückgriff auf autonom agierende Gewaltprofessionelle aus. Um die unterschiedlichen politischen Positionen überbrücken zu können, um verhandlungsfähig zu bleiben, und da dies für die einzelnen Akteure eine Möglichkeit war, ihre je eigenen Interessen als Gemeininteressen zu formulieren, diente in dieser Situation die Idee der „Seeräuber“-bekämpfung als kleinster gemeinsamer Nenner. Die Städte konnten sich über eine gemeinsame Linie in den machtpolitischen Konflikten der Zeit schwerlich einig werden. Dass aber der Handel geschützt werden müsse, war protokollfähig und ließ sich auch als Position gegenüber den kriegführenden Mächten vertreten. Unter dem Rubrum „Seeräuberbekämpfung“ konnte letztlich jede der Städte ihre je eigenen Interessen verfolgen (und auf einen Vorteil gegenüber den Konkurrenten hoffen), ohne den die Hanse konstituierenden Konsensanspruch aufs Spiel zu setzen. Die „Vitalienbrüder“ und ihre Bekämpfung dienten für die Hanse also als gemeinsame Sprachregelung, innerhalb derer interne und externe Konfliktlagen überbrückbar wurden.⁸⁸ Gleichzeitig ermöglichten jedoch die fortgesetzten Konflikte

⁸⁷ Vgl. etwa die Belege zum Kaperfahrer Marquard Stortebeker aus Wismar: Karl KUNZE (Hg.), HUB, Bd. 6, Leipzig 1905, Nr. 762 mit Anm. 2, Nr. 868; HR I,8, 512, 758, 779. Einen entscheidenden Schritt zum Schutz von Nichtbeteiligten im Kriegsfall markierte 1427/28 der Beschluss der Städte, beedigte Schiffspapiere für die neutrale Schifffahrt einzuführen; vgl. BÖHRINGER, *Prise* (wie Anm. 29), S. 66.

⁸⁸ Vielleicht in diesem Sinn hat Rolf Sprandel die Bekämpfung der Vitalienbrüder als

auch die Existenz von Kaperunternehmern immer neu. Dies führte auf absehbare Zeit zu einem sich selbst erhaltenden Wechselspiel: Die postulierte „Seeräuberbekämpfung“ reproduzierte das Problem, statt es zu beseitigen.

In diesem Sinne kann man um 1400 also durchaus einen Prozess der „Kriminalisierung“ beobachten. Dabei wurde jedoch nicht eine etwa zuvor legitime Kaperfahrt zur Piraterie umgewidmet. Vielmehr wurde das fehdetypische unterschiedslose Schadentrachten gegen den Feind und seine Helfer als „Seeraub“ kriminalisiert. Das Kaperrecht als Legitimation der Prisennahme stand erst am Ende dieses Umdeutungsprozesses. Geht es bei der Prisennahme um präzise definierte Konterbande, so will die Fehde den Gegner schlicht durch Schädigung seiner wirtschaftlichen Lebensbedingungen zu einem Einlenken zwingen. Die „Vitalienbrüder“ bewegten sich mitten in diesem Wandlungsprozess – und vielfach fielen sie ihm zu Opfer. Die Delegitimierung der Fehdehilfe als Seeraub führte nämlich in der Summe nicht unbedingt zu einem Zugewinn an Rechtssicherheit oder gar zu einem Rückgang der Gewalt: Man könnte vielmehr umgekehrt annehmen, dass ein zuvor funktionierendes gewohnheitsrechtliches System durchbrochen wurde durch eine neue Differenzierung, die für die jeweils Unterlegenen unmittelbar zu einer Verschärfung der Bedrohung führen musste: Fehdehelfer konnten Opfer von Strafen werden, sie fielen aber nicht notwendig aus der Gesellschaft heraus. Die „Seeräuber“-Terminologie jedoch bedeutete zwangsläufig eine Ausgrenzung des Gegners und damit seine Auslieferung gegenüber ungezügelter Gewalt durch die Sieger.

Professionelle Kämpfer zur See waren also um 1400 nicht grundsätzlich gesellschaftlich marginalisiert. Sie befanden sich aber in einem Wandlungsprozess, in dessen Verlauf sich die Begrifflichkeiten, rechtlichen Kategorien und sozialen Positionen verschoben. Was sich auf der diskursiven Ebene als Durchsetzung der Unterscheidung von illegitimem Seeraub und legitimer Kriegsführung darstellt, bedeutete in der Praxis die Spaltung der Gewaltprofessionellen in zwei Gruppen: Wer militärisch Erfolg hatte und dauerhafte Bindungen an eine Schutzmacht aufbauen konnte, konnte weiter als Kaperer einem ehrbaren Broterwerb nachgehen. Wer langfristig ohne Patronage blieb, dem drohte die Marginalisierung und im Fall der Niederlage die Bestrafung als Seeräuber.

„Propaganda“ aufgefasst: Rolf SPRANDEL, Neuralgische Punkte in der Strafrechtswirklichkeit des Spätmittelalters, in: Dietmar WILLOWEIT (Hg.), Die Entstehung des öffentlichen Strafrechts: Bestandsaufnahme eines europäischen Forschungsproblems, Köln u. a. 1999 (Konflikt, Verbrechen und Sanktion in der Gesellschaft Alteuropas: Symposien und Synthesen, Bd. 1), S. 177–213, hier: S. 196f.

Der französische Söldnerführer Jean de Gouges hatte sich schon 1362 als *l'ami de Dieu et l'ennemi de tout le monde* bezeichnet.⁸⁹ Im Mai 1398 nun gaben Vitalienbrüder im Dienst des ostfriesischen Häuptlings Widzel tom Broke – nach einem beeindruckenden Angriff auf die Schifffahrt auf dem Swin – dem von ihnen gekaperten Danziger Eggherd Schoeff eine Botschaft an das Brügger Hansekontor mit auf den Weg: Sie seien *Godes vrende unde al der werlt vyande*, mit Ausnahme der Bremer und Hamburger.⁹⁰ Dass sie letztere damit innerhalb der Hanse in eine unangenehme Situation brachten, ist überliefert.⁹¹ Doch was sagt dieser Satz über sie selbst? Er war verbunden mit einem Verhandlungsangebot an die Hansestädte, gegen freies Geleit die Schädigung des Kaufmanns einzustellen. Es handelt sich offenbar um einen Versuch Widzel tom Brokes und seiner Leute, mit einem entscheidenden politischen Faktor zu einer Kooperation zu kommen. In fehderechtlichen Begriffen jedoch übernahmen die hier beteiligten Kämpfer – sicherlich nicht die Gesamtheit der „Vitalienbrüder“, sondern nur die Einheiten im Dienst tom Brokes – für sich eine Position allgemeiner Friedlosigkeit. Denn „aller Welt Feind“, das hieß: Wir befinden uns in Fehde mit Jedermann.

Wer erwerbsmäßig prinzipiell für Jeden zu kämpfen bereit ist, der muss wissen, dass er sich damit zugleich prinzipiell Jeden zum Feind macht. Wer im hart umkämpften Seekriegsgeschäft keine langfristigen Loyalitäten aufzubauen im Stande ist, der wird beinahe zwangsläufig in einer marginalen Position enden. Die Professionalisierung der Fehdeführung bedingte also in ihrer eigenen Logik das Moment der Marginalisierung, nicht unmittelbar als Ehrverlust, sondern als Akkumulation von Schadensansprüchen und Anfeindungen. Dieser Mechanismus freilich greift umso stärker, je schwächer die politische und ökonomische Position eines Akteurs ist: Es war die sogenannte „lose parthey“, man könnte sagen: das Dienstleistungsproletariat des Fehdewesens, das sich die ganze Welt zum Feind machen musste. Wer seinem Herren oder seiner Stadt verbunden blieb, wer sich dauerhaft die politische Deckung eines Fürsten, einer Stadt oder gar der Hanse sicherte, der behielt Freunde, und damit eine Rechtsstellung.

Das von Eggherd Schoeff übermittelte Verhandlungsangebot wäre demnach ein Versuch, genau diesem Mechanismus der Ausgrenzung zu ent-

⁸⁹ CORDSEN, Beiträge (wie Anm. 4), S. 26.

⁹⁰ HR I,4 (wie Anm. 4), 453.

⁹¹ BRACKER, Seeraub (wie Anm. 5), S. 33; SCHEURLLEN, Handel (wie Anm. 4), S. A25; WANKE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 19f.; PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 107; EHBRECHT, Hansen (wie Anm. 6), S. 79; BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 30f.

gehen. Dass die Städte es nicht annahmen, war allerdings sicherlich keine grundsätzliche Entscheidung, es war eine Frage der politischen Opportunität – und im Fall der Bremer und Hamburger wohl auch des Opportunismus.

Der Begriff „Vitalienbrüder“, soviel lässt sich vor einer genaueren semantischen Untersuchung vermuten, steht im Kontext des hier beschriebenen Differenzierungsprozesses. Die „Vitalienbrüder“ als Phänomen sui generis im weiteren Kontext der spätmittelalterlichen Seekriegsführung waren so zumindest zunächst eine konsens- und identitätsstiftende Fiktion ihrer Gegner. Ob es sie auch als selbständige Gruppenbildung mit einem spezifischen Selbstverständnis und zumindest dem Anspruch nach klarer Abgrenzung gegenüber anderen Gewaltprofessionellen gegeben hat, müssten weitere Untersuchungen erweisen. Vielleicht führte gerade der beschriebene Prozess der kategorialen Umwertung zur Entstehung der „Vitalienbrüder“ als abgrenzbarer Gruppe von Kämpfern. Ob und zu welchen Zeiten sie sich insgesamt oder zumindest in kleineren Einheiten als Rechtsgemeinschaft begriffen, bliebe zu klären.

Grundsätzlich war jede Schiffsbesatzung genossenschaftlich organisiert.⁹² Im Rahmen der Kriegführung übertrug sich diese institutionelle Struktur sicher auch auf größere Gruppen, die dann mehr oder weniger langfristige Loyalitätsbindungen ausbildeten. Man kann vermuten, dass es zwischen verschiedenen Gruppen, die ja alle dem gleichen Broterwerb nachgingen, auch durchaus engere Kommunikation gegeben haben dürfte.⁹³ Vor 1391 hatten die Kapertruppen mehrmals selbständig Waffenstillstandsverträge geschlossen, waren also als autonomer politischer Faktor greifbar geworden.⁹⁴ Seit den Neunziger Jahren hingegen operierten „Vitalienbrüder“ bei allen kriegführenden Parteien auch gegeneinander, ohne dass eine überwölbende genossenschaftliche Integration erkennbar würde.

⁹² Klaus FRIEDLAND, Schiff und Besatzung. Seemännische Berufsgemeinschaften im spätmittelalterlichen Nordeuropa, in: DERS., Mensch und Seefahrt zur Hansezeit (QDhG, N.F., Bd. 42), Köln 1995, S. 256–267, hier: S. 260f.

⁹³ Zum korporativen Gruppenbewusstsein von Söldnern bzw. Landsknechten im 16. Jahrhundert vgl. etwa: Matthias ROGG, „Ein Kriegsordnung neu gemacht“ – Die Entstehung, Aufgabe und Bedeutung militärischer Funktionseliten im 16. Jahrhundert, in: Sozialer Aufstieg. Funktionseliten im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit, hg. von Günther SCHULZ (Deutsche Führungsschichten in der Neuzeit, Bd. 25), München 2002, S. 357–386, hier: S. 377.

⁹⁴ BRACKER, Seeraub (wie Anm. 12), S. 10; im Gegensatz zum hier Gesagten stellt PUHLE, Söldner (wie Anm. 14) die These auf, dass es gerade nach 1395 zu einer Gruppenbildung gekommen sei.

5. Die Fakten hinter der Fiktion: Zum historischen Hintergrund der Störtebeker-Legende

In der wissenschaftlichen Forschung, ebenso in der populären Geschichtswahrnehmung abseits der besonders kruden Legendenbildungen, sind die „Vitalienbrüder“ eine mehr oder weniger organisierte Bruderschaft von Kaperfahrern bzw. Seeräubern. Und zumindest ab etwa 1395 gilt als einer ihrer wichtigsten, wenn nicht der wichtigste Anführer Klaus Störtebeker. Er wird in der Regel zu einer zweiten Generation der Vitalienbrüder gezählt, die nach dem Frieden von Skanör und Falsterbo die zumeist aus dem mecklenburgischen Adel stammenden Schiffsführer ersetzt hätte. Da 1380 ein *Nicola[us] Stortebeker* im Verfestungsbuch der Stadt Wismar als Opfer einer Prügelei erwähnt wird,⁹⁵ geht man davon aus, dass er durch die Beteiligung seiner Heimatstadt am mecklenburgischen Kaperkrieg gegen Dänemark zu den „Vitalienbrüdern“ gestoßen und dann zu einem Anführer geworden sei.⁹⁶ Von 1394 bis 1399 erwähnt das bereits erwähnte englische Schadensverzeichnis von 1405 neben anderen Kapitänen mehrmals auch *Storbiker, one called Strotbeker* bzw. *Stertebeker*.⁹⁷

Im August 1400 urkundet Graf Albrecht von Holland über einen mit Vitalienbrüdern geschlossenen Vertrag: Acht Schiffsführer nehme er in Geleit, darunter einen *Johan Stortebeker*, dazu 114 Mann Besatzung *van hore gemeenre vitaelgebrodere wegen*. Diese *voerscreven vitaelgebroeders* sollen, so die Urkunde, *vyant wesen alle de genre, die onse vyande siin*, nämlich den Ostfriesen von Westergo und Ostergo, den Groningern, den Hamburgern und allen anderen, die jenseits der Lauwers wohnen und gegen die er, der Graf, mit Recht Fehde führe. Schiffe und Gut, das sie von den Feinden nähmen, dürften sie in die Grafschaft einführen und frei darüber verfügen. Von seinen Untertanen sollen sie nicht verfolgt werden. Gültig solle diese Kaperlaubnis für ein Vierteljahr sein, bei vorzeitiger Kündigung für 14 Tage nach einem schriftlichen Widerruf. Dies alles schließlich wurde *om der meere zekerheit willen* besiegelt vom Grafen und diversen seiner Lehnsleute.⁹⁸ Dieser ausdrücklich als „Vitalienbruder“ be-

⁹⁵ Stadtarchiv Wismar, Verfestungsbuch der Stadt Wismar, zu 1380: *Item Balhorst, Bol-delaghe et Craan eo, quod Gherardo seruo Poppen et Nicolao Stortebeker cuilibet ossis fracturam cum v. blaiiis [...] intu[1]erunt tempore nocturno*. Vgl. dazu PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 23f., S. 88; BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 16f., KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 18.

⁹⁶ PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 72ff., S. 88f.

⁹⁷ HAKLUYT, *Principal Navigations* (wie Anm. 49), Bd. 2, S. 59–71; vgl. BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 46–49; PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 10; und schon LAURENT, Störtebeker (wie Anm. 55), S. 70.

⁹⁸ HR I,4 (wie Anm. 4), 605: Haarlem, 1400 Aug. 15.

zeichnete *Johan Stortebeker* nun wird in der Forschung heute mehrheitlich als identisch mit dem „Klaus Störtebeker“ der weiteren Überlieferung und der Legende gesehen.⁹⁹

Denn abseits dieser drei archivalischen bzw. urkundlichen Belege hat sich die Literatur bisher nur auf chronikalische Überlieferungen stützen können. Herangezogen wurde dabei als angeblich älteste Überlieferung in der Regel die sogenannte Lübecker Rufus-Chronik, entstanden zwischen 1430 und 1438.¹⁰⁰ Sie schreibt zum Jahr 1402:

*In deme sulven jare vochten de Engelandesvarer van der stad Hamborch uppe der zee myt den zeeroveren, de syk vitalyenbroder nomeden, unde behelden den seghen jeghen se. Se slughen erer beh den 40 doet by Hilghelande unde vinghen erer by 70. De brachten se myt syk to Hamborch, unde leten en allen de hovede afslan; ere hovede setten se by de Elve up eyne wisch, to eyne tekene, dat se de zee gherovet hadden. Desser vitalien hovetlude weren ghenomet Wichman und Clawes Stortebeker.*¹⁰¹

Kurze Zeit später, so Rufus, hätten die Hamburger auch noch *Godeke Michels unde Wygbold, ein meyster an den seven kunsten* mit 80 Mann geschlagen, nach Hamburg gebracht und hingerichtet. Das Ende des Godeke Michels ist denn auch in den Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, im hansischen Schriftverkehr und durch verschiedene Auseinandersetzungen um die Beute gut dokumentiert.¹⁰² Und auch die von „Rufus“ beschriebene erste Schlacht hat in den Hamburger Kämmereirechnungen ihren Niederschlag gefunden.¹⁰³ Allein: Die Namen der unterlegenen „Vitalienbrüder“ werden in diesem Fall nicht genannt. Die Erwähnung bei „Rufus“ und die Urkunde des Grafen von Holland werden jedoch in aller Regel als sichere Indizien gewertet für die grundsätzliche Authentizität der ja auch in der populären Überlieferung konkurrenzlosen Annahme, dass die Hamburger Klaus Störtebeker bei Helgoland besiegt und am Ufer der Elbe hingerichtet hätten.¹⁰⁴ Und obwohl zumeist nicht verschwiegen wird,

⁹⁹ BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 52; SCHEURLLEN, Handel (wie Anm. 4), S. 117f.

¹⁰⁰ PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 130f.; KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 39–42, POSTEL, Pirat (wie Anm. 20), S. 61.

¹⁰¹ Karl KOPPMANN (Hg.), Die Chroniken der niedersächsischen Städte, Lübeck, Bd. III (Die Chroniken der Deutschen Städte, Bd. 28), Leipzig 1902 Nr. XVI: Der sog. Rufus-Chronik 2. Theil, 1395–1430, S. 1–342, hier: § 1150, S. 25f.

¹⁰² Vgl. KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 39f., S. 45–48; PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 139–142; BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 33f., 44–52; BRACKER, Seeraub (wie Anm. 12), S. 31f.

¹⁰³ PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 10; BRACKER, Seeraub (wie Anm. 12), S. 27–29.

¹⁰⁴ KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 39–49; zusammenfassend: EHBRECHT, Ereignisse (wie Anm. 86), S. 37–57; PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 134–142; BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 41–43, S. 53–56; BRACKER, Seeraub (wie Anm. 12), S. 28f.

dass offenbar zu Lebzeiten etwa einem Gödeke Michels viel größere Bedeutung zugekommen sei,¹⁰⁵ lassen die meisten Darstellungen mit dem Tod Störtebekers auch die Geschichte der Vitalienbrüder enden – ein deutlicher Reflex der Legende in der Forschungsliteratur.¹⁰⁶ Umstritten bleibt bei alledem allenfalls die korrekte Datierung der Ereignisse.¹⁰⁷

Nun stimmen die bei „Rufus“ genannten Namen der vier Schiffsführer nicht mit denen in der Urkunde Albrechts von Holland überein. Zumindest Gödeke Michels und Wigbold allerdings waren im Vorfeld beim Grafen von Oldenburg untergekommen und hatten sich dann nach Norwegen zurückgezogen.¹⁰⁸ Eventuell waren sie später in den Dienst des Holländers getreten.¹⁰⁹ Die zuerst von Albrecht engagierten acht Hauptleute mit ihren 114 Leuten jedenfalls müssen nicht identisch sein mit den Gegnern der Hamburger vor Helgoland.

War also *Johan Stortebeker* nicht unter den in Hamburg Hingerichteten? Es könnte sich ja um eine zweite Person neben Klaus Störtebeker gehandelt haben.¹¹⁰ Und tatsächlich hat die Forschung früh auf weitere Träger des markanten Nachnamens hingewiesen: 1439 steht ein *Hermen Stortebeker* als Söldner im Dienst der Stadt Hamburg.¹¹¹ 1470 lebt in Wismar ein *Hans Stortebeker*, später ist hier eine Familie dieses Namens nach-

¹⁰⁵ So schon LAURENT, *Störtebeker* (wie Anm. 55), S. 70; PUHLE, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 4), S. 149.

¹⁰⁶ PUHLE, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 4), S. 143–145; vgl. auch Überblicksdarstellungen wie etwa: BOHN, *Piraten* (wie Anm. 30), S. 11 f.; Philippe DOLLINGER, *Die Hanse*, ⁵1998, S. 114; Heinz STOOB, *Die Hanse*, Graz/Wien/Köln 1994, S. 209; anders: DAENELL, *Blütezeit* (wie Anm. 68), S. 355; dagegen jetzt: HRUSCHKA, *Kriegsführung* (wie Anm. 12), S. 260f.

¹⁰⁷ Für den Tod Störtebekers: 1400: BRACKER, *Nur einer von ihnen* (wie Anm. 12), S. 54 (Herbst); KOPPMANN, in: DERS., *Rufus-Chronik* (wie Anm. 101), S. 25, Anm. 7; 1401: KOPPMANN, *Seeräuber* (wie Anm. 4), S. 40–45 (Gefangennahme im Februar, Hinrichtung im Oktober); NIRRNHEIM, *Hamburg und Ostfriesland* (wie Anm. 4), S. 18f. (Frühjahr); BENTS, *Dichtung* (wie Anm. 2), S. 53 (Frühjahr); CIESLIK, *Mythos* (wie Anm. 22), S. 453; SCHEURLEN, *Handel* (wie Anm. 4), S. 118; PUHLE, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 4), S. 135 (Herbst); EHBRECHT, *Seeräuber* (wie Anm. 6), S. 67 (Frühjahr); DAENELL, *Blütezeit* (wie Anm. 68), S. 355 (Frühjahr); STOOB, *Hanse* (wie Anm. 106), S. 209; 1402: LAURENT, *Störtebeker* (wie Anm. 55), S. 79f.; vgl. zusammenfassend EHBRECHT, *Ereignisse* (wie Anm. 86), S. 46.

¹⁰⁸ Johann Martin LAPPENBERG, in: LAURENT, *Störtebeker* (wie Anm. 55), S. 96.

¹⁰⁹ HR I, 4, 606: Im November 1400 nimmt Albrecht weitere Vitalienbrüder, die sich in Oldenburg aufhalten, in sein Geleit und erlaubt ihnen den Aufenthalt in Staveren, um dieselben Feinde zu schädigen, in diesem Fall ausdrücklich unbefristet, aber mit Kündigungsfrist: *Dit sal gedueren een maent lang na onsen wederseggen*. Auffällig ist, dass diese große Truppe ohne Führungspersönlichkeiten erscheint, weshalb auch die gräfliche Kanzlei sie nur *vage* zu bezeichnen vermochte.

¹¹⁰ So KOPPMANN, *Seeräuber* (wie Anm. 4), S. 39: „[...] wahrscheinlich ein Verwandter oder Namensvetter [...]“; ihm folgend: WANKE, *Vitalienbrüder* (wie Anm. 4), S. 35; ebenso EHBRECHT, *Seeräuber* (wie Anm. 6), S. 67, Anm. 92.

¹¹¹ LAURENT, *Störtebeker* (wie Anm. 55), S. 86; Carl WALTHER, *Über den Namen Störtebeker*, in: *Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte* 1 (1878), S. 89–94, hier: S. 91.

weisbar.¹¹² 1473 kaperte ein *Stortebeke* ein Schiff aus Middelburg und gab sich dabei als Hamburger Auslieger aus, was von der Stadt jedoch zurückgewiesen wurde.¹¹³ 1566 wurde in Schwerin gar ein *Clauß Stortebeker* Neubürger.¹¹⁴ Hinzuzufügen wäre der – bisher in der Forschung nicht berücksichtigte – Kaperfahrer *Marquard Stortebeker* aus Wismar, der 1428 im Zusammenhang mit Auseinandersetzungen zwischen den wendischen Städten und Dänemark, bzw. den preußischen Städten und England, mehrfach überliefert ist.¹¹⁵

In dem bei Hakluyt überlieferten Schadensverzeichnis werden zu einem Übergriff des Jahres 1399 die Verantwortlichen wie folgt aufgezählt: [...] *certaine malefactors of Wismer & Rostok, and others of the Hans, namely, Godekin Mighel, Henrie van Hall de Stertebeker, with others of their confederates* [...]. Wilfried Ehbrecht hat daher *de Stertebeker* als – unter adeligen „Rovern“ üblichen – Beinamen des *Henrie van Hall* verstehen wollen.¹¹⁶ War dieser also die historische Person, aus der die Legende einen „Klaus Störtebeker“ machte? Als Indiz dient einzig ein fehlendes Komma bei Hakluyt. Transkription, Übersetzung und Drucklegung dieser Edition sind jedoch Produkte des 16. Jahrhunderts, man wird also schwerlich philologische Details wie dieses aus ihr ablesen können. Hinzu kommt, dass der *Henrie van Hall*, der 1399 mit Gödeke Michels und *de Stertebeker* unterwegs war, sich vielleicht mit einem *Hinrik Holle* identifizieren lässt, der im Mai 1400 in Emden von den Hamburgern hingerichtet wurde.¹¹⁷

Die Kapervereinbarung Albrechts von Holland und die Namensnennungen in den englischen Schadensverzeichnissen bei Hakluyt wurden bisher also ausschließlich mit einem „Klaus Störtebeker“ identifiziert, für den es ansonsten nur einen archivalischen Beleg gibt: Die Notiz im Wismarer Verfestungsbuch von 1380, die sich zwar pittoresk in unser Bild fügt, aber letztlich nur eine geringen Quellenwert für die Suche nach einem Kaper-

¹¹² LAURENT, Störtebeker (wie Anm. 55), S. 86f.; WALTHER, Namen (wie Anm. 111), S. 91; CIESLIK, Mythos (wie Anm. 22), S. 455.

¹¹³ HUB 10, 218, 228; EHBRECHT, Einführung (wie Anm. 57), S. 11. CIESLIK, Mythos (wie Anm. 22), S. 457, nennt ihn „Klaus Störtebeker“; nach BENTS, Dichtung (wie Anm. 2), S. 121 nehmen CIESLIK und POSTEL, Pirat (wie Anm. 20), S. 63, an, es handele sich um einen bewusst gewählten Kampfnamen, also ein Zeugnis der Heldenverehrung in Seeräubernkreisen; ZIMMERLING, Störtebeker (wie Anm. 2), S. 321ff., behauptet zudem, ein Hamburger Schiff sei das Opfer gewesen; ebenso PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 161.

¹¹⁴ EHBRECHT, Ereignisse (wie Anm. 86), S. 37.

¹¹⁵ HUB 6, 762, 868 (ohne Vornamen); HR I, 8, 512, 758, 779.

¹¹⁶ EHBRECHT, Ereignisse (wie Anm. 86), S. 37, Anm. 5; das fehlende Komma stillschweigend emendiert haben: LAURENT, Störtebeker (wie Anm. 55), S. 70, Anm. 45; BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 12), S. 49.

¹¹⁷ HR I, 4, 591, 638; vgl. dazu Carl WOEBCKEN, Störtebeker, in: Archiv für Landes- und Volkskunde von Niedersachsen 3 (1942), S. 129–156, hier: S. 140.

fahrer der Jahre um 1400 hat. Vor allem aber hat die Forschung schon früh auf die Existenz eines Danziger Schiffers *Johann Strotebeker* hingewiesen. Freilich wurde er, da er nach den traditionsstiftenden Helgoländer und Hamburger Ereignissen des Jahres 1400/01 noch mehrmals überliefert ist, für die Suche nach der historischen Person hinter der Legende nicht herangezogen.¹¹⁸ Nicht beachtet wurde dabei, dass *Johann Strotebeker* nicht nur als Kauffahrer, sondern auch als Kaperkapitän archivalisch überliefert ist: Im November 1405, so eine weitere englische Klageakte aus dem Jahr 1407, kaperten *Johannes Strotebeker de Danczik* und sieben Genossen im norwegischen *Sellowe* das Schiff *le Petre* aus King's Lynn und entnahmen daraus – *injuste ceperunt, spoliaverunt et asportaverunt* – diverse Waren verschiedener Kaufleute.¹¹⁹ Es ist nun quellenkritisch kein Grund ersichtlich, die Operationen des *Storbiker / one called Strotbeker / Stertebeker* von 1394 bis 1399 gegen englische Schiffe nicht diesem 1405 im gleichen Seegebiet gegen die gleichen Gegner und teilweise mit den gleichen Kompagnons¹²⁰ tätigen Kaperfahrer zuzuschreiben, zumal beide Quellen im Kontext der gleichen diplomatischen Auseinandersetzung stehen. Es ist weiterhin nur zu augenfällig, dass dieser *Johannes Strotebeker de Danczik* auch der gleichnamige Empfänger der holländischen Kapererlaubnis vom August 1400 gewesen sein dürfte, da er vorher und hinterher im gleichen Operationsraum nachweisbar ist.

Gegen diese Zuschreibung spricht – außer der traditionsstiftenden Bedeutung der Legende – nur der Bericht über die angebliche Hinrichtung eines „Klaus Störtebeker“ in der chronikalischen Überlieferung. Freilich ist doch für ereignisgeschichtliche Fragen grundsätzlich von einem höheren Quellenwert archivalischer Quellen gegenüber den Produkten der späteren Geschichtsschreibung auszugehen. Die Schadensverzeichnisse der englischen Kaufleute zeichnen sich zudem durch eine große Präzision der Angaben aus, wollte man doch in fehde- und seerechtlich offenbar sehr umstrittenen Verhandlungen einen diplomatischen und pekuniären Erfolg erreichen. Daher ist etwa ein Nebeneinander zweier gleichnamiger Akteure ohne spezifizierende Identifikation zumindest unwahrscheinlich, zumal

¹¹⁸ So schon WALTHER, *Namen* (wie Anm. 111), S. 91, Anm. 1; KOPPMANN, *Beziehungen* (wie Anm. 80), S. 126; vgl. EHBRECHT, *Ereignisse* (wie Anm. 86), S. 37; neuerdings: Stuart JENKS, *Das Danziger Pfundzollbuch von 1409 & 1411* (Edition auf CD-Rom), dazu: Anleitung und Einleitung in: HGBll. 124 (2006), S. 115–158, hier: Personenregister, s. v.: „Storczebecher, Hannes“: „Wohl nicht mit dem Vitalienbruder Johan Stortebeker identisch [...]“.

¹¹⁹ KUNZE (Hg.), *Hanseakten* (wie Anm. 54), Nr. 325: Neue Klageartikel der Engländer (vom Jahr 1407).

¹²⁰ So ist 1405 auch Klaus Scheld noch nachweisbar, KUNZE (Hg.), *Hanseakten* (wie Anm. 54), Nr. 324, der schon vor 1400 als Kompagnon Gödeke Michels' und Störtebekers überliefert ist, vgl. etwa HAKLUYT, *Principal Navigations* (wie Anm. 49), S. 61.

die Überlieferung den Schluss zulässt, dass unser Protagonist einen erheblichen Bekanntheitsgrad erworben hatte.¹²¹ Vor allem aber lässt sich im vorliegenden Fall präzise nachzeichnen, wie die verderbte Benennung der historischen Person und damit der Ursprung der Legende in die Überlieferung eingedrungen sind.¹²²

So bleibt nur eine Möglichkeit: Der *Nicola[us] Stortebeker*, der 1380 in Wismar Opfer einer Prügelei wurde, ist nicht identisch mit dem späteren Kaperfahrer. Das Schadensverzeichnis zu den Jahren 1394–1399 nennt diesen durchweg ohne Vornamen und im Zusammenhang mit den mecklenburgischen Kaperfahrern aus Wismar und Rostock.¹²³ Schon diese Übergriffe gegen den englischen Handel mit dem Reich Margarethes könnten freilich auch von den preußischen Städten gedeckt worden sein. Denn nach 1400 erscheint er als Danziger. Da er sich 1398 und 1399 (nicht aber 1397) in der Nordsee nachweisen lässt, ist eine Teilnahme etwa an den Kämpfen um Gotland eher unwahrscheinlich.¹²⁴ Wenn doch, so könnte er freilich gleichermaßen auf Seiten seiner vormaligen mecklenburgischen Auftraggeber oder auf Seiten seiner (späteren?) preußischen Heimatstadt, d.h. auf Seiten der Deutschordensflotte teilgenommen haben.¹²⁵ Er ist jedenfalls in den Jahren ab 1394 archivalisch nicht in Ostfriesland, wohl aber an der norwegischen (heute schwedischen) Sundküste nachweisbar – er kann freilich unschwer auch in Ostfriesland aktiv gewesen sein. Immerhin hat er im Herbst 1400 im Auftrag des Grafen von Holland gegen die Hamburger kämpfen sollen. Ob er an der Niederlage des Jahres 1400 oder 1401 beteiligt war, wissen wir nicht. Sicher aber ist, dass er nicht in Hamburg hingerichtet wurde.

Stattdessen betätigte er sich noch mehr als ein Jahrzehnt später als Kauffahrer und Kaperunternehmer auf Nord- und Ostsee. Bevor er im November 1405 mit seinen Genossen die *le Petre* kaperte, war er schon mit einem anderen Delikt gerichtsnotorisch geworden: Im April 1405

¹²¹ So wird in der Klageschrift zu 1405 bei den einzelnen Punkten statt der Liste der acht Täter nur noch wiederholt: [...] *dictus Johannes Strotebeker et socii sui predicti* [...], KUNZE (Hg.), *Hanseakten* (wie Anm. 54), Nr. 325. Freilich wird der letzte der Liste unter Nr. 1 bezeichnet als: *Nicholaus van der Selle de eadem, principalis malefactor et omnium spoliacionum gubernator*. Er hatte also sicherlich eine größere Prominenz erworben, während *Johannes Strotebeker* vielleicht eher als erster der Namenseinträge mechanisch wiederholt wurde.

¹²² Siehe unten, S. 108–117.

¹²³ HAKLUYT, *Principal Navigations* (wie Anm. 49), S. 61: [...] *one Goddekin Mighel, Clays Scheld, Storbiker, and divers others of Wismer and Rostok, and of the Hans* [...].

¹²⁴ Dies wird insbesondere in populären Verarbeitungen immer wieder angenommen.

¹²⁵ Zur Beteiligung der preußischen Städte an der Invasion Gotlands durch den Deutschen Orden vgl. Friedrich BENNINGHOVEN, *Die Gotlandfeldzüge des Deutschen Ordens 1398–1408*, in: *ZfO* 13 (1964), S. 421–477, hier: S. 433.

nämlich hatten die preußischen Städte auf der Marienburg über die Einhaltung eines Boykotts gegen England verhandelt.¹²⁶ Zwei Danziger Kapitänen warf man vor, die Handelssperre durchbrochen zu haben, nämlich Claus Cordis und dem *schipherre Stortzebechir*. Für Letzteren bürgte Arnold Rogge, *borger czu Danczk*, bis er von einer in der Zwischenzeit angetretenen Wallfahrt nach Rom wieder heimgekehrt sei.¹²⁷ Es könnte sich dabei um eine vom Danziger Gericht verhängte Strafwallfahrt handeln,¹²⁸ oder auch um einen Versuch, bis zu einer Abkühlung der Situation in Deckung zu gehen. Im August 1405 jedenfalls waren beide Boykottbrecher noch nicht wieder aufgetaucht.¹²⁹

Ob er die beschwerliche Reise überhaupt angetreten hatte, bleibt zweifelhaft, da er ja in der Zwischenzeit auch vor der norwegischen Küste aktiv wurde. Im Frühjahr war er wieder in Danzig: Im März 1406 musste der *schiphere Stortzebechir* neben anderen Schmugglern 25 Mark Strafe an die Städte und 23 englische Nobel an seine Heimatstadt zahlen.¹³⁰ Sie standen mit ihrem Vergehen nicht allein: Immerhin hatte sogar Johann Gotke, Sendbote der Städte in England, während der Handelssperre auf seiner diplomatischen Reise Tuchhandel betrieben.¹³¹

Ein Kaperunternehmen gegen englische Schiffe und der Bruch einer Handelssperre gegen England – das war offensichtlich kein Widerspruch. Erst recht sprach offenbar nichts gegen eine Tätigkeit als Kauffahrer: Zwischen Mai und August 1409 zahlte *Sthorczebecher* bzw. *Hannes Storczebecher* insgesamt viermal den Danziger Pfundzoll, jeweils für große Schiffe von 100 bzw. 120 Last. Zweimal verzollte er vor allem Holz und Wachs, zweimal Tuche (*terling*).¹³² Der gerade erschienenen Edition des Pfundzollbuches von Stuart Jenks verdanken wir auch die Information,

¹²⁶ KOPPMANN, Beziehungen (wie Anm. 80), S. 125f.

¹²⁷ HR I, 5, 241, §12 und 13: Recess zu Marienburg, 1405 Apr. 5: *Unde deme ez tag gegeben bys czum nesten tage, das dy stete wider czusampne komen werden, denne Stortzebechir czu stellen, ab her bynnen des von de[r] Romeschen reyse wirt komen, adir czu lyden denne, was em dy stete werden czusprechen.*

¹²⁸ SPRANDEL, Neuralgische Punkte (wie Anm. 88), S. 192f.; L. CARLEN, (Art.) Strafwallfahrten, in: HRG V (1998), Sp. 17–19.

¹²⁹ HR I, 5, 260: Recess zu Marienburg, 1405 Aug. 10: *Item Claus Cordis und Stortebeker sullen zelbir adir ire borgen czu dem nesten taghe komen, ire sache denne tzu enden.*

¹³⁰ HR I, 5, 308: Recess zu Danzig.

¹³¹ HR I, 5, 308: Recess zu Danzig, 1406 März 22, Nr. 9; vgl. HR I, 5, 170; und KOPPMANN, Beziehungen (wie Anm. 80), S. 126.

¹³² JENKS (Hg.), Pfundzollbuch (wie Anm. 118), Nr. 140 (Tuche verschiedener Kaufleute), Nr. 256 (Asche, Holz, Wachs verschiedener Besitzer), Nr. 1029 (Tuch), Nr. 1424 (Asch, Teer, Holz); nach JENKS, S. 140, Tabelle 8, lassen sich die Einträge wie folgt datieren: Nr. 140: ca. 07. Mai; Nr. 256: 14. Mai; Nr. 1029 und 1424: zwischen 14. Mai und 10. August; vgl. die Erläuterungen Jenks', S. 140ff., zu den saisonalen Schwerpunkten des Danziger Handels; zum Begriff *terling* vgl. ebenda, Sachregister, s.v. „terling“.

dass in Danzig gleichzeitig ein *George Storzbecher* im Salzhandel aktiv war.¹³³ Und Jenks ergänzt aus englischen Quellen, dass *Hannes Storzbecher* mit seinem Schiff *Marienknyght de Dansk* – also wohl: „Marienknecht“ oder „Marienritter“ – Handel mit London und Scarborough getrieben habe.¹³⁴

Tatsächlich war unser Schiffer mit den Marienrittern des Deutschen Ordens im Geschäft: Im Jahr 1411 hielt die Großschäfferei Königsberg Anteile *an dem schiffe, das Sto[e]rtzbechir furt*. Außerdem hatte er Geld bei der Schäfferei aufgenommen, das er bis Weihnachten 1419 zurückzahlen musste.¹³⁵

Freilich müssen diese Nachrichten nicht einen Rückzug ins Zivilleben bedeuten: Nahm doch im September 1413 König Heinrich V. von England *Joh. Stortebeker*, Kapitän eines Holks aus Danzig, mit seinen 40 Männern für den Verkehr mit England auf ein Jahr in Schutz und Geleit.¹³⁶ Eine Besatzung von 40 Leuten war nun für die Führung eines Holks nicht notwendig.¹³⁷ Waren hier neben dem nautischen Personal auch Kämpfer an Bord? Und der Ausstellung eines Geleitbriefes könnte ein Konflikt vorhergegangen sein. War Johann Stortebeker bei einem Kaperunternehmen in englische Gefangenschaft geraten, hatte er Urfehde schwören müssen, um sich auszulösen, und wurde er nun unter königlichen Schutz gestellt, um gegen etwaige Vergeltungsbestrebungen abgesichert zu sein? Oder musste er sich für seine Fahrten in englischen Gewässern mit militärischer Bemannung und Geleitschutz absichern, weil er sich in den Jahrzehnten zuvor Gegner gemacht hatte?

Das bewegte Leben des Johann Stortebeker aus Danzig steht so exemplarisch für die Grauzone, in der sich Seefahrt und Seekriegsführung an der Wende zum 15. Jahrhundert bewegten. Das Meer war de facto noch ein rechtsfreier Raum. Wer sich in ihm bewegte, hatte große Chancen, aber auch große Risiken zu gewärtigen, er hatte gewohnheitsrechtliche

¹³³ JENKS (Hg.), Pfundzollbuch (wie Anm. 118), Nr. 1278 (als Besitzer eines Ladungsanteils); vgl. ebenda, Personenregister, s.v. „Storzbecher, George“.

¹³⁴ JENKS (Hg.), Pfundzollbuch (wie Anm. 118), Personenregister, s.v. „Storzbecher“ bzw. „Hannes Storzbecher“. Weiteren Aufschluss könnten ohne Zweifel die von Jenks angeführten Londoner Quellen bieten. Die Bezeichnung „Marienknecht“ könnte sich ebenso auf den Serviten-Orden (*Ordo Servorum Beatae Mariae Virginis*, „Marienknechte“) bezogen haben, vgl. *LexMa* 7, Sp. 1793–1795. Bei einem Danziger Schiff ist freilich die Assoziation zum Deutschen Orden naheliegender.

¹³⁵ Carl SATTLER (Hg.), *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens*, Leipzig 1887: *Rechnungen der Großschäfferei Königsberg* (S. 99–316): *Rechnungsbuch von 1411–1423*, S. 293.

¹³⁶ KUNZE (Hg.), HUB 5, 1109 (Regest): 1413 Sept. 21, Westminster.

¹³⁷ Detlev ELLMERS, *Die Schiffe der Hanse und der Seeräuber um 1400*, in: EHBRECHT (Hg.), *Stortebeker* (wie Anm. 6), S. 153–168, hier: S. 160f., geht von etwa zehn Mann nautischer Besatzung für ein durchschnittliches Handelsschiff aus, für die größeren Holke von unwesentlich mehr.

Normen einzuhalten, die sich zusehends verfestigten. Er wurde dadurch aber nicht selbst zum Rechtlosen: Auch Verstöße gegen die ungeschriebenen Regeln der Schifffahrt waren an Land verhandelbar, ohne einen Ehrverlust nach sich zu ziehen. Je mehr jedoch die Städte und Fürsten das Meer als Rechtsraum durchdrangen, je mehr sie die Unterscheidung von Raub und Prisennahme etablierten, desto mehr entstand für die Seefahrer die Gefahr, wirklich zu „Outlaws“ gemacht zu werden: Je weniger die See rechtsfrei war, desto mehr drohte den Gewaltprofessionellen die Rechtlosigkeit. Johann Stortebeker betraf dieser Prozess noch nicht. Bald nach seinem letzten überlieferten Auftreten jedoch begann die Legendenbildung um seine Person. An ihr lässt sich ablesen, wie sich im hansestädtischen Wahrnehmungshorizont die Gewichte verschoben: Professionelle Kämpfer wurden bei gleicher Tätigkeit je nach Konstellation einerseits als reguläre Kaperfahrer in die Ausbildung frühmoderner Staatlichkeit integriert, andererseits als kriminelle Seeräuber ausgeschlossen. Aus Johann Stortebeker wurde in der hanseatischen Legende der gefürchtete Pirat, aus seinem Kollegen Simon von Utrecht der gefeierte Seeheld.

6. Die Legende als Produkt der Geschichtsschreibung: Zur Entstehung des Störtebeker-Mythos

In seinen für die Forschung bis heute maßgeblichen Quellenstudien hatte Karl Koppmann zunächst die Chronik des sogenannten „Rufus“ als erste Überlieferung für den Namen „Klaus Störtebeker“ angenommen.¹³⁸ Die Wissenschaft ist ihm darin gefolgt,¹³⁹ obwohl Jakob Schwalm schon 1895 darauf hingewiesen hatte, dass die Chronik des „Rufus“ zum allergrößten Teil auf einer Fassung der „Chronica novella“ des Hermann Korner (sogenannte Fassung KC) beruht.¹⁴⁰ Karl Koppmann hat dies in seiner Edition der Rufus-Chronik 1902 übernommen und detailliert nachgewiesen – allerdings im Kleingedruckten, wo es die weitere Störtebeker-Forschung übersehen hat.¹⁴¹

Hermann Korner, um 1365 in Lübeck geboren, 1386 bei einer Fehde seiner Stadt als Führer eines Söldnerhaufens erstmals aktenkundig geworden, war vor 1400 in den Dominikanerorden eingetreten. Nach Stationen in Halberstadt, Hamburg und Magdeburg wurde er 1417 Lesemeister im Lübecker Burgkloster. 1431 begann er an der Erfurter Schule seines Or-

¹³⁸ KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 39–42; zur Verfasserfrage vgl. Jakob SCHWALM (Hg.), Die Chronica Novella des Hermann Korner, Göttingen 1895, S. XXXII–XXXIV.

¹³⁹ Mit Ausnahme von: PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 162.

¹⁴⁰ SCHWALM (Hg.), Korner (wie Anm. 138), S. 345, Anm. 2.

¹⁴¹ KOPPMANN (Hg.), Rufus-Chronik (wie Anm. 101), S. 2, Anm. 6.

dens ein Studium, das er 1435 – also im Alter von ca. 70 Jahren – mit dem Doktor der Theologie abschloss. 1438 starb er in Lübeck.¹⁴² Schon in seiner Magdeburger Zeit (ca. 1410–1414) hatte er mit chronikalischen Arbeiten begonnen. Auf dieser Grundlage verfasste er 1416 eine erste Fassung seiner „Chronica“ (Ká). Bis 1420 überarbeitete er diese zur „Chronica novella“ (KA). Um 1423 entstand eine weitere Redaktion (KB), um 1430 eine heute nicht mehr erhaltene (KC), 1435 schließlich die „Chronica novella de quarto opere“ (KD). Auf dieser beruht auch eine deutsche Fassung (KH), deren Bearbeitung Korner kurz vor seinem Tod beendete. Überliefert sind einige weitere Abschriften und Redaktionen von der Hand des Verfassers. Denn die Chronik des Dominikaners war schon zu seinen Lebzeiten ein beliebter Lesestoff in der Lübecker Oberschicht. Sie wurde so zu einer der wichtigsten Grundlagen für die Geschichtsschreibung der Stadt und ihrer Umgebung.¹⁴³ Man bat Korner um Abschriften, und dieser nutzte jede Gelegenheit zu ändern, zu ergänzen, zu redigieren. Ältere Fassungen und seine Materialsammlungen wurden dabei immer neu herangezogen. Mit fortschreitender Zeit gewann die erzählerische Stilisierung vielfach die Oberhand über die Vorlagen. Der ereignisgeschichtliche Quellenwert also verringert sich in dem Maße, in dem die literarische Ausgestaltung zunimmt.¹⁴⁴ Mit seinen Vorlagen – vor allem anderen klösterlichen Geschichtsschreibern – ging Korner dabei mit der zeittypischen literarischen Freiheit um. Zur Geschichte seiner Heimatstadt und ihrer Umgebung lagen ihm offenbar bis auf die Chronik des Franziskanerlesemeisters Detmar wenige Unterlagen vor, vielmehr verarbeitete er in erster Linie orale Überlieferungen. Zugang zu Archivalien des Rates dürfte er nicht gehabt haben.¹⁴⁵

Für Hermann Korners Berichte zu den Vitalienbrüdern jedenfalls sind schriftliche Vorlagen nicht erkennbar.¹⁴⁶ Zweimal erwähnt die „Chronica

¹⁴² SCHWALM (Hg.), Korner (wie Anm. 138), S. III-VII; HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 31–35.

¹⁴³ Klaus WRIEDT, Bürgerliche Geschichtsschreibung im 15. und 16. Jahrhundert. Ansätze und Formen, in: Peter JOHANEK (Hg.), Städtische Geschichtsschreibung im Spätmittelalter und in der Frühneuzeit (Städteforschungen, Bd. A 47), Köln 2000, S. 19–50, hier: S. 34f.; HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 32f.

¹⁴⁴ Zur Überlieferungsgeschichte: SCHWALM (Hg.), Korner (wie Anm. 138), S. XVI-XVIII; KOPPMANN (Hg.), Rufus-Chronik (wie Anm. 101), S. XI-XII; HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 31, 165; Hruschka bietet im Anhang, S. 339–407, eine umfangreiche Edition bisher unveröffentlichter Abschnitte aus der deutschen Fassung (KH bzw. KW).

¹⁴⁵ SCHWALM (Hg.), Korner (wie Anm. 138), S. XIX-XXXI; WRIEDT, Bürgerliche Geschichtsschreibung (wie Anm. 143), S. 31; vgl. hingegen: HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 34.

¹⁴⁶ HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 168 mit Anm. 524; vgl. MÖHRING-MÜLLER, Helga, Die „Chronica Novella“ des Lübecker Dominikanermönchs Hermann Korner. Untersuchungen zu Gattung, Sprache, Publikum und Inhalt der lateinischen und mittelnie-

novella“ einen *Stortebeker*: zum Frieden zwischen Albrecht und Margarethe 1395 und zum Kampf gegen die Hamburger, bei Korner im Jahr 1402. Zu 1395 sind in den ersten Fassungen Ká, KA und KB (1416, 1420, 1423) noch keine Angaben enthalten. Erst in KD von 1435 gibt Korner an, dass ein Teil der Vitalienbrüder sich nach Friesland zurückgezogen habe: *Quorum capitanei fuerunt Wigboldus, Godfridus Michaelis et Stortebeker ac ceteri*.¹⁴⁷ Die mittelniederdeutsche Fassung KH von 1438 verweist bereits auf das (angebliche) weitere Geschehen: [...] *unde sochten dar na wedder de Elve unde worden to deme lesten ghegrepen van den van Hammeborg unde worden dar gekoppert. Desser hovetlude weren genomet Wigbolt, Godeke Micheles unde Stortebeker*.¹⁴⁸ Denn zum Jahr 1402 schildert Korner mit zunehmender Ausführlichkeit den Kampf der Hamburger *cum pyratis qui in mari remanserunt ex maledicta colleccione raptorum, quam civitates Rostok et wismer fecerant pro liberacione alberti eorum ducis, licet protunc essent per eos licenciati*. Schon Korner also versucht, den Unterschied zwischen legitimer Fehdehilfe bzw. Kaperfahrt und illegitimer Seeräuberei zu erklären, und wertet den Fortbestand der Vitalienbrüder nach 1395 als Verstoß gegen das Fehderecht.

Zunächst jedenfalls seien *Wichmannus et Stortebeker* mit ihren Leuten den Englandfahrern ins Netz gegangen, dann *Gotfridus Michaelis et Wigboldus magister in artibus*.¹⁴⁹ In der letzten lateinischen Fassung (KD, 1435) hat unser Kandidat einen Vornamen: *Nicolaus Stortebeker*.¹⁵⁰ Der unbekannte Verfasser der Rufus-Chronik stützte sich für seine Berichte über diese Ereignisse auf die verlorene Fassung KC Korners.¹⁵¹ Da er unseren Kaperfahrer *Clawes Stortebeker* nennt, muss Korner diesen Vornamen schon in KC, also etwa 1430, eingeführt haben.¹⁵²

derdeutschen Fassungen, in SPRANDEL, Rolf (Hg.): Zweisprachige Geschichtsschreibung im spätmittelalterlichen Deutschland (Wissensliteratur im Mittelalter, Bd. 14), Wiesbaden 1993, S. 27–121, hier: S. 116f.

¹⁴⁷ SCHWALM (Hg.), Korner (wie Anm. 138), S. 345; vgl. KOPPMANN (Hg.), Rufus (wie Anm. 101), S. 2, Anm. 6.

¹⁴⁸ KOPPMANN (Hg.), Rufus (wie Anm. 101), S. 2, Anm. 6; vgl. HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 364f. (aus der Wiener Handschrift KW): *De ouerst van dossen Vitalien Broderen jn de Westerse gheseghelt weren, de quemen in Hispanien vnde schinden dar den kopman vnde sochten dann wedder de Elve vnde worden to deme lesten ghegrepen van den van Hamborch vnde worden dar ghekoppert. Dopper houetlude weren ghenomet Wigolt, Godeke [Mechnels gestr.] Micheles vnde Stortebeker*.

¹⁴⁹ SCHWALM (Hg.), Korner (wie Anm. 138), S. 98, S. 363f.

¹⁵⁰ Ebenda; KOPPMANN (Hg.), Rufus (wie Anm. 101), S. 25, Anm. 7; vgl. HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 368 (aus der Wiener Handschrift KW): *Clawes Stortebeker*. Im Bericht zum Jahr 1395 behält Korner die Benennung allein mit dem Nachnamen bei – vielleicht ein Indiz für eine eher akzidentielle Ergänzung?

¹⁵¹ KOPPMANN (Hg.), Rufus (wie Anm. 101), Einleitung, S. XI f., S. XVII f.

¹⁵² KOPPMANN (Hg.), Rufus (wie Anm. 101), S. 2, S. 25 f.; vgl. KOPPMANN, Einleitung ebenda, S. XI f., S. XVIII.

Im Kern wird man Korners Informationen nicht als reine Phantasie abtun können, zumal sie ja durch die archivalische Überlieferung gestützt werden: Johann Stortebeker und einige andere Kaperkapitäne¹⁵³ waren demnach nach 1395 in der Nordsee aktiv; vielleicht kämpften sie auftragsgemäß gegen die Hamburger; ob sie freilich die Verlierer der Schlacht vor Helgoland waren, bleibt unklar.

Den Vornamen *Nicolaus* bzw. *Clawes* jedoch fügte Korner erst ca. 30 Jahre nach den Geschehnissen in den Bericht ein. Zu dieser Zeit waren mit Hermann und Marquard Stortebeker zwei „Auslieger“ ähnlichen Namens im Hanseraum aktiv.¹⁵⁴ Der Danziger Johann Stortebeker war vielleicht nicht mehr am Leben. Wie gut Hermann Korner in Erfurt oder bereits wieder in Lübeck über die Kleinkriege seiner Zeit informiert war, bleibt unklar. Jedenfalls hatte er Grund, seine Angaben zu präzisieren, und der hansestädtische Allerweltsname „Nikolaus“ legt den Verdacht nahe, dass er sich dabei nicht mit skrupulöser Quellenkritik aufhielt.

Wie steht es aber um die Hinrichtung der Gefangenen? Nach der Erwähnung der Schiffsführer heißt es da (KB): *Et hammeburgenses ex eis interfecerunt CCXL prope insulam Terre Sancte, LXX vero secum duxerunt in suam urbem et ibidem decollati sunt [...]*.¹⁵⁵ Die Formulierung *ex eis* kann nun die genannten Kapitäne einschließen, sie muss dies aber nicht. Klarer ist die Sache hingegen für Gödeke Michels und seine Leute formuliert, dessen Tod ja auch in den Hamburger Kämmereirechnungen überliefert ist: *Hii omnes ut primi in urbem Hammeburg sunt ducti pariter et decapitati*.¹⁵⁶ Zufall oder ganz bewusste Stilisierung – eine genaue Lesart des Berichts Korners bietet zumindest keinen sicheren Beleg für eine Hinrichtung des *Stortebeker*. Und auch die Rufus-Chronik, geschrieben zwischen 1430 und 1438 ebenfalls in Lübeck, spricht nicht ausdrücklich für den Tod Störtebekers: *Se slughen erer beh den 40 doet by Hilghelande unde vinghen erer by 70. de brachten se myt syk to Hamborch, unde leten en allen de hovede afslan; [...] desser vitalien hovetlude weren ghenomet Wichman und Clawes Stortebeker*.¹⁵⁷

¹⁵³ Zumindest die Namen Gödeke Michels und Störtebeker tauchen auch in den Klageakten auf, vgl. KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 39.

¹⁵⁴ Vgl. oben, Kap. 5.

¹⁵⁵ Vgl. HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 368 (aus der Wiener Handschrift KW): *Dar slughen de Hamborgher dot der Likendelere by verthigen vnde vinghen erer by souentighen*.

¹⁵⁶ In der deutschen Fassung weniger klar, vgl. HRUSCHKA, Kriegsführung (wie Anm. 12), S. 368 (aus der Wiener Handschrift KW): *Do grepen de van Hamborch by achtentich see rouers vnde brochten se mede tho hamborch vnde setten ere houede by de anderen vppe dat werder buten deme schare*.

¹⁵⁷ KOPPMANN (Hg.), Rufus (wie Anm. 101), S. 25f.

Ausdrücklich von einer Hinrichtung Störtebekers hingegen sprechen mehrere Hamburger Chroniken, die zum Umfeld der sogenannten „Wendischen Städtechronik“ gehören. Die ältesten Teile dieses Werks datiert der Herausgeber Johann Martin Lappenberg schon in das erste Viertel des 15. Jahrhunderts. In mehreren Redaktionen sei sie zunächst bis 1470, dann bis 1530 bzw. 1534 geführt worden. Alle überlieferten Handschriften stammen aus dem 16. Jahrhundert.¹⁵⁸ Daher hat Heinrich Reincke die „Wendische Chronik“ insgesamt erst als Produkt des 16. Jahrhunderts sehen wollen.¹⁵⁹ Solange eine moderne Edition mit präziser Differenzierung der Redaktionen nicht vorliegt, wird man also zum Entstehungshorizont einzelner Abschnitte, und ebenso zu möglichen Abhängigkeiten von Korner und „Rufus“, keine abschließenden Aussagen treffen können.

Die von Lappenberg kollationierte Edition jedenfalls erwähnt zu 1402: *Item dessuluen iars 2 do grepen de van Hamborch im ersten de Berouers, alße Wichman vnde Stortebecker, dede worden gerichtet tohant na Feliciani.*¹⁶⁰ Den Kampf gegen Wichbolt und Gödeke Michels verlegt sie ins Jahr 1403. Eine der Quellen der Wendischen Chronik, die sogenannten „Hamburgischen Jahrbücher“ (von 1457) wiederholt diese Angaben:

Anno xiiii^c twe ward Wichman vnde Stortebecker afghehouwen altohand na Feliciani; --lv.

*Anno xiiii^c dre iar ward Wikbolt vnde Godeke Michael afghehouwen; --liij.*¹⁶¹

Eine stark abweichende Variante der „Wendischen Städtechronik“ (bei Lappenberg HS 4: Hannover) hingegen gibt für beide Schlachten das gleiche Jahr, und sie erwähnt den schon bekannten Vornamen unseres Protagonisten: *Anno Domini 1402 do haleden de Hamborger tor ersten tit Wichman vnd Claus Stortebecker. Dar bleuen in der see 40 man vnd 70 wurden vor Hamborch enthouedet. Vnd im suluen iare wurt gekoppet Gotke Michel vnd Wichbolt bei 80 personen.*¹⁶² Die Abweichungen im Text, neben der Datierung insbesondere die Zahlenangaben zu den Opfern, erinnern nun wohl nicht von ungefähr an die Rufus-Chronik. Man wird also auch den Namen *Claus* als Übernahme aus der Lübecker Überlieferung ansehen können. Und im Gegensatz zur Hauptüberlieferung der „Wendi-

¹⁵⁸ Johann Martin LAPPENBERG (Hg.), *Hamburgische Chroniken in niedersächsischer Sprache*, 1861, S. 229f.

¹⁵⁹ Heinrich REINCKE, *Untersuchungen über Hamburgs mittelalterliche Geschichtsschreibung*, in: ZVHG 24 (1931), S. 1–31, hier S. 11f.

¹⁶⁰ LAPPENBERG (Hg.), *Hamburgische Chroniken* (wie Anm. 158), S. 240f.

¹⁶¹ LAPPENBERG (Hg.), *Hamburgische Chroniken* (wie Anm. 158), S. 227; vgl. ebd., S. XXIII; Lappenberg sah in den „Jahrbüchern“ einen Auszug aus der „Wendischen Chronik“; REINCKE, *Untersuchungen* (wie Anm. 159), S. 11f., hingegen identifiziert sie als Vorlage.

¹⁶² LAPPENBERG (Hg.), *Hamburgische Chroniken* (wie Anm. 158), S. 240f.

schen Chronik“ spricht auch diese Handschrift nicht ausdrücklich von einer Hinrichtung der Schiffsführer aus dem ersten Gefecht.

Einen quellenmäßigen Beleg für die Hinrichtung Störtebekers in Hamburg bietet also auch die „Wendische Chronik“ nicht. In jedem Fall stehen gegen die unsichere chronikalische Überlieferung die sehr konkreten archivalischen Belege für den lebenden Störtebeker nach 1400/01.

Doch abseits philologischer Details wurde in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts die von Hermann Korner und der „Rufus“-Chronik vorgeprägte Sicht der Helgoländer und Hamburger Ereignisse zum Allgemeinut. Die 1486 in Lübeck gedruckte „Chronica Slavica“ erwähnt den fraglichen Vornamen nicht, wohl aber das Ereignis: *Anno D[omini] 1402 Hamborgenses decapitaverunt plures piratas, scil[icet] Wigboldum, Godfridum Michaellem, Stortebeker cum suis complicibus.*¹⁶³ Schon mit diesem Druck könnte die Erzählung über den heldenhaften Sieg der Hamburger weitere Verbreitung auch außerhalb der Rezipientenkreise handschriftlicher Chroniken gefunden haben.

Ungleich größere Wirkung jedoch hatte Albert Krantz (1448–1517), Syndikus des Lübecker und Hamburger Rats, Lektor an der Domschule und Dekan des Hamburger Domkapitels, mit seiner „Wandalia“.¹⁶⁴ Er schildert in epischer Breite, wie die Hamburger kämpften, *biß vber die Viertzig von den Freybeutern vmb kahmen, vnd in die Siebentzig gefangen wurden, deren Capitain waren Wichman vnnnd Claus Stoertebeker, die brachte man saemptlich gehn Hamburg, aldar sie mit dem schwertde ihren verdienten lohn empfinden.*¹⁶⁵ In seinem Bericht flossen nun offensichtlich die Kornersche Tradition, eventuell Informationen aus städtischen Archivalien und orale Überlieferungen, die sich in der Zwischenzeit angelagert hatten, zusammen.¹⁶⁶ Und Albert Krantz gab auch den lokalpatriotischen Ton vor, der in Zukunft die hamburgische Wahrnehmung der sich entwickelnden Legende bestimmen sollte: *Vnter andern lob vnd ruehmblichen thaten der Stadt Hamburg ist diese der fuernemsten eine, das sie weidlich den seehanen auff die federn zu greiffen, vnd dieselben auff haertest vnd schaerffeste verfolgen. Denn sie wissen auch wol, wenn der Schiffmann keinen freyen paß zur See hat, das ihnen ihr gewinn allßdan auch abgehet.*

Mit Krantz' „Wandalia“, einem in deutscher und lateinischer Sprache vielfach aufgelegten Bestseller der Geschichtsschreibung, hatte der

¹⁶³ Zitiert nach: LAURENT, Störtebeker (wie Anm. 55), S. 74.

¹⁶⁴ Vgl. allg. zuletzt: Ulrich ANDERMANN, Albert Krantz. Wissenschaft und Historiographie um 1500 (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte, Bd. 38), Weimar 1999.

¹⁶⁵ KRANTZ, Wandalia (wie Anm. 13), Buch X, Cap. 6, S. 344f.

¹⁶⁶ KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 49.

Mythos sein Medium gefunden. Die Vitalienbrüder waren in der Legende längst zu reinen Seeräubern mutiert, während in der Wirklichkeit der Kriegsführung aus den bezahlten Fehdehelfern des späten Mittelalters die Söldnerkompanien des 16. und 17. Jahrhunderts geworden waren. Störtebeker und Gödeke Michels galten nun als die mächtigsten Anführer der berüchtigsten Seeräuber, und wo immer historische Fakten, landschaftliche Gegebenheiten, gesellschaftliche Bedürfnisse oder schlicht die Phantasie dies zuließen, wurden sie in die schriftliche und mündliche Überlieferung integriert.

Ein prominentes Beispiel: Im ostfriesischen Marienhafe etwa erinnerte man sich zu Recht an die Anwesenheit von Vitalienbrüdern zur Zeit Widzel und Keno tom Brokes.¹⁶⁷ Eggerik Beninga (1490–1562) jedoch hatte sicher Krantz' „Wandalia“ vor Augen, vielleicht auch schon eine lokale Legende im Ohr, als er der Kirche von Marienhafe ihren Gründungsmythos verschaffte:

*Darna im sulven jaere is de toren to Marienhove in Broeckmerlandt vordan in den hoege upgetimmert, to welcker karcke, toeren und poerten mit der muren Stortebeker und Goedeke Michaell itliche dusende vorhen (dat welcke se in der zee mit roeven erovert) gegeven, overmitz, dat se ore scepe an de muren mit ketten bevestigen kunden. Dusse beiden synnen to Hamborch (wo hir vorgeroert) gefencklich angenamen und na ore vordenste oe loen untfangen.*¹⁶⁸

Beningas Chronik wurde zur Vorlage für Ubbo Emmius und seine *Rerum Frisicarum Historiae* (1616),¹⁶⁹ und wohl auch für Bernhard Elsenius' *Chronicon Rerum Frisicarum Orientalis* (bis 1631).¹⁷⁰ So entwickelte sich eine Tradition, die noch heute die Störtebeker-Legende prägt – und den ostfriesischen Fremdenverkehr ebenso.

Außerhalb Ostfrieslands jedoch wurde eine andere Tradition maßgeblich: Um 1550 erschienen erstmals Flugblätter mit dem berühmten Störtebeker-Lied, ausgerechnet in Nürnberg, bzw. Regensburg und in frühneuhochdeutscher Sprache. Es handelt sich dabei wohl um die Überset-

¹⁶⁷ Mit vielen suggestiven Mutmaßungen: WOEBCKEN, Störtebeker (wie Anm. 117), S. 136–140.

¹⁶⁸ Eggerik BENINGA, *Cronica der Fresen*. Bearb. von Louis HAHN. Aus d. Nachlaß hg. von Heinz RAMM (Quellen zur Geschichte Ostfrieslands), Aurich 1961 Bd. 1, S. 345 (zu 1459); zu 1396–1402 enthält die Chronik keine Angaben über Störtebeker oder Michels. Zur Person vgl. ebenda, S. 1–10, zur Entstehung und Überlieferung der Chronik, S. 72–79, S. 93f.; zu Albert Krantz als Vorlage für die Behandlung der Vitalienbrüder, S. 100.

¹⁶⁹ BENINGA, *Cronica* (wie Anm. 168), S. 67f.; WOEBCKEN, Störtebeker (wie Anm. 117), S. 144f.

¹⁷⁰ BENTS, *Dichtung* (wie Anm. 2), hier: ²2003, S. 70, nennt diesen als Quelle für die Anwesenheit Störtebekers in Marienhafe.

zung eines niederdeutschen Originals.¹⁷¹ Dieses ist jedoch nicht überliefert, erst im 19. Jahrhundert kamen niederdeutsche Fassungen zum Druck. Stattdessen gewann das hochdeutsche Störtebeker-Lied in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts eine breite Wirkung, fand Aufnahme etwa im „Ambraser Liederbuch“, wurde zitiert in Johannes Fischarts „Gargantua“ für andere Lieder als „Ton“ zur Melodievorlage genommen. In manchem, etwa der Erwähnung des Schiffes „Bunte Kuh“, erinnert das Lied an Albert Krantz, ebenso in der Heroisierung der Hamburger und der moralisierenden Verurteilung der „Seeräuber“.

Aus anderen Quellen schöpft der Dichter jedoch mit der Einführung eines Gegenspielers für Störtebeker und Gödeke Michels: Simon von Utrecht. Er war 1399 aus Harlem als „Auslieger“ in die Hansestadt gekommen, und sollte später bis zum Bürgermeister aufsteigen. An den Kämpfen gegen die Fehdehelfer des Grafen von Holland 1400/01 war er tatsächlich beteiligt, freilich nur als Kommandant einer Schnigge, eines Schnellbootes also. In den Zwanziger und Dreißiger Jahren jedoch hatte er sich als Oberkommandierender bei diversen Kriegszügen um die Stadt verdient gemacht.¹⁷² Vor allem jedoch hatte er testamentarisch seiner Stadt Renten überschrieben für den Unterhalt von „Barsen“, Patrouillenbooten für die Kontrolle der Unterelbe. So konnte er in der Traditionsbildung der Hansestadt zum Retter des Vaterlandes werden. Als 1566 sein Grab in der Nikolaikirche zum Wiederverkauf anstand, konnte der Rat die Kirchengeschworenen davon überzeugen, wenigstens ein neues Epitaph an Stelle des verwitterten alten aufzustellen. Im Jahr 1661 schließlich bekam unser Held wiederum ein neues Denkmal, mit einer Inschrift, die seine legendären Verdienste prägnant zusammenfasst:

*ANNO DOMINI 1437 IN DIE CALIXTI OBIIT VENERABILIS VIR
DOMINVS SIMON DE VTRECHT HVIVS CIVITATIS [P]ROCONSVL /
[P]IRATAS STORTBECK QVI CE[P]IT GÖTKE MICHAEL / HIC SITAE*

¹⁷¹ Hartmut BECKERS, (Art.) Störtebeker, in: Die deutsche Literatur des Mittelalters. Verfasserlexikon, 2. Auflage, Bd. 9 (1995), Sp. 364–366; PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 161f.; POSTEL, Pirat (wie Anm. 20), S. 63f.; LAURENT, Störtebeker (wie Anm. 55), S. 99f., S. 595–598 (LAPPENBERG); WALTHER, Namen (wie Anm. 111), S. 90; KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 49f.; WOEBCKEN, Störtebeker (wie Anm. 117), S. 150ff.; Dieter MÖHN, Störtebeker und die Folgen. Von der Faszination eines Stoffes in der deutschen Literaturgeschichte, in: Niederdeutsches Jahrbuch 118 (1995), S. 99–120, hier: S. 107f.

¹⁷² Heinrich REINCKE, Simon von Utrecht. Eine Lebensskizze, in: Forschungen und Skizzen zur hamburgischen Geschichte, hg. von Heinrich REINCKE (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Hansestadt Hamburg), Hamburg 1951, S. 221–240; BRACKER, Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 33, 40–42; POSTEL, Pirat (wie Anm. 20), S. 63; BRACKER, Seeraub (wie Anm. 12), S. 26–28; NIRRHEIM, Hamburg und Ostfriesland (wie Anm. 4), S. 76; KAMMLER, Andreas, Die Hamburger Expedition von 1433 nach Emden und gegen die Sibetsburg vor dem Hintergrund der Ausstattungsliste, in: DSA 25 (2002), S. 223–237, hier: S. 225.

*SIMONIS OSIIS AVIDES / DISCAT [P]OSTERITAS MAIORVM FORTIA FACTA SECTARI [P]ATRAE NE CADAT VRBIS HONOS.*¹⁷³

Mitte des 17. Jahrhunderts waren es die Korsaren aus den sogenannten Barbareskenstaaten Nordafrikas, die auch die hamburgische Schifffahrt bedrohten. 1662 sollten zwei neue Konvoischiffe, schwer bewaffnet zum Schutz der Handelsflotten, in Dienst gehen. Für Bau und Ausrüstung brauchte die Stadt das Geld ihrer Bürger, so wird es kein Zufall sein, wenn man im Jahr zuvor dem sagenhaften Helden der Vorzeit und edlen Stifter ein neues Denkmal setzte.¹⁷⁴

Denn längst war Störtebeker im deutschen Sprachraum als größter Pirat der Geschichte bekannt. Bekam er andernorts häufiger Züge eines „guten Räubers“, eines „Sozialrebellen“ zugeschrieben, so wurde er in Hamburg zum Inbegriff eines Staatsfeindes.¹⁷⁵

Zum dreihundertjährigen Jubiläum der legendären Hinrichtung sollte Klaus Störtebeker dann endgültig zum exemplarischen Bösewicht der Hamburger Geschichte werden: Seit 1696 tauchten französische Kaperfahrer unter dem Befehl Jean Baerts, die in Nordsee und Kanal eine Handelssperre gegen die Niederlande durchzusetzen trachteten, wiederholt vor der Einfahrt in die Unterelbe auf. Erneut diente der Kampf gegen Störtebeker nun als historisches Vorbild: Zwei Medaillen mit spöttischen Porträts des großen Seeräubers wurden 1700 und 1701 geprägt – eine auf der Rückseite mit einem Bildnis Jean Baerts. Spätestens damit wurde das auch heute noch bekannte angebliche Störtebeker-Porträt kanonisch.¹⁷⁶ Ein Flugblatt erinnerte im selben Jahr an das Seegefecht vor Helgoland und die angebliche Hinrichtung in Hamburg.¹⁷⁷ Und Reinhard Kaiser, einer der Begründer der deutschen Barockoper, komponierte die Oper *Störtebeker und Jödge Michael*.¹⁷⁸

¹⁷³ Heute im Museum für Hamburgische Geschichte. „B“ zu „P“ emendiert; die Transkription folgt: REINCKE, Simon von Utrecht (wie Anm. 172), S. 239; vgl. BRACKER, Seeraub (wie Anm. 12), S. 26–28; DERS., Nur einer von ihnen (wie Anm. 5), S. 39f.; DERS. (Hg.), Die Hanse (wie Anm. 5), Nr. 24.57, Bd. 2, S. 617f.

¹⁷⁴ BRACKER, Ruhm (wie Anm. 13), S. 661f.

¹⁷⁵ Matthias PUHLE, Hinrichtung ohne Prozeß? Die Hanse um 1400 im Kampf gegen die Seeräuber Klaus Störtebeker und Godeke Michels, in: Große Prozesse. Recht und Gerechtigkeit in der Geschichte, hg. von Uwe SCHULTZ, München 1996, S. 77–88, hier: S. 87; grundlegend: KOPPMANN, Seeräuber (wie Anm. 4), S. 51–58; WOEBCKEN, Störtebeker (wie Anm. 117), S. 144–150; MÖHN, Folgen (wie Anm. 171), besonders S. 111f.

¹⁷⁶ Vgl. Gregor ROHMANN, Vier Männer und ein Bild. Was verbindet Kunz von der Rosen, Gonsalvo di Cordova, Klaus Störtebeker und Florian Geyer? Über das sogenannte Störtebeker-Porträt, in: BRACKER (Hg.), Gottes Freund (wie Anm. 5), S. 36–51.

¹⁷⁷ Abb.: PUHLE, Vitalienbrüder (wie Anm. 4), S. 164.

¹⁷⁸ LAURENT, Störtebeker (wie Anm. 55), S. 598; MÖHN, Folgen (wie Anm. 171), S. 116–118.

Die Legende war längst historisch wirksam geworden, insofern viel „wirklicher“ als die historischen Fakten. Bis heute, ja: in den letzten Jahrzehnten multimedial ungleich verstärkt, treibt sie immer neue Blüten. Die Geschichte Johannes Stortebekers aus Danzig nimmt sich ihr gegenüber eher unscheinbar aus. Ihr fehlt auch sicher das vielfältige Identifikationspotential der Legende. Für eine Erforschung der Geschichte der Vitalienbrüder jedoch ist sie augenscheinlich ungleich fruchtbarer.

7. Fazit

Die quellenmäßig nachweisbaren Angaben über einen Beteiligten an den Seekriegen der Zeit um 1400 mit dem Namen „Störtebeker“ (und Varianten) lassen sich am ehesten dem Danziger Schiffer Johann/Johannes Stortebeker zuweisen. Er ist von 1394 bis 1413 als Schiffsführer im Kapergeschäft, aber auch im zivilen Handel nachweisbar. Die Namensangabe „Klaus Störtebeker“ ist hingegen eine arbiträre Zugabe der Chronistik. Ebenso erst Produkt der späteren Geschichtsschreibung ist die Behauptung, „Störtebeker“ sei im Jahr 1400 bzw. 1401 in Hamburg hingerichtet worden. Dies gilt umso mehr für alle weiteren Zutaten dieses beinahe unüberschaubaren narrativen Komplexes.

Die Geschichte Johann Stortebekers, soweit sie sich uns anhand der Quellen erschließt, wird nur verständlich vor dem Hintergrund einer grundsätzlichen Revision unserer Sicht auf Fehderecht und Kriegsführung an der Wende zum 15. Jahrhundert. Professionelle Kämpfer und ihre Führungspersonen konnten im Auftrag ihrer eigenen Stadt bzw. Herrschaft Krieg führen. Sie konnten sich auf privatwirtschaftlicher Basis an den Kämpfen ihrer Obrigkeit beteiligen, oder auch in kommerziellem Interesse für fremde Herren kämpfen. In den vielfältigen Konfliktlinien im gesamten Nord- und Ostseeraum boten sich hierfür so zahlreiche Möglichkeiten, dass in der Rückschau kaum festzustellen ist, wann welche Auseinandersetzung bestimmend war. Ebenso konnten Kaperfahrer in Friedenszeiten aber auch Arrestierungen in privatrechtlichen Vollstreckungsverfahren durchführen. Schließlich verfolgten sie vielfach ihre eigenen Interessen und Händel. Es gab folglich beinahe immer einen legitimen oder zumindest legitimierbaren Grund zur Ausübung von Gewalt oder Entwendung von Gütern.

Im immer noch graduell rechtsfreien Raum der See trafen sich dabei Kämpfer unterschiedlicher Herkunft und sozialer Stellung: städtische Würdenträger als Kommandanten von Kriegsschiffen, Handelsschiffer als Teilzeit-Kaperfahrer in eigener oder fremder Sache, professionelle Kriegsunternehmer, dazu ein großes Reservoir an armen, ungebundenen

Mannschaften. Bei ihren Operationen kam es offenbar immer wieder zu den verschiedensten kurzfristigen Verbindungen. Dieses Geschäft zwischen Handel, Fehdehilfe und Kriegsführung war grundsätzlich alles andere als ehrenrührig. Eine gesellschaftliche Marginalisierung drohte aber alle jenen, die ohne langfristige Loyalitätsbindungen allein auf die erwerbsmäßige Gewaltausübung angewiesen waren.

Denn in den Jahrzehnten zwischen den Kriegen der Hanse gegen Waldemar Atterdag und den Auseinandersetzungen der Zwanziger und Dreißiger Jahre des 15. Jahrhunderts kam es im nordeuropäischen Raum zu einem grundsätzlichen Wandel der seekriegsrechtlichen Rahmenbedingungen. Aus dem durch das Fehderecht gedeckten Schadentrachten gegen den Feind und seine Helfer entstanden die Grundzüge der zumindest gewohnheitsrechtlich regulierten Prisennahme im Unterschied zur damit kriminalisierten Piraterie. Die Bezeichnung „Vitalienbrüder“ in den hansischen Quellen verweist, so scheint es, auf jene Gruppen unter den Gewaltprofessionellen ihrer Zeit, die im Zuge dieses Umwertungsprozesses in die Gefahr gerieten, ihre Ehre und ihre soziale Stellung zu verlieren.

Der Danziger Johannes Stortebeker war offenbar zumindest zeitweise eng mit diesen „Vitalienbrüdern“ verbunden. Während einige seiner Kooperationspartner jedoch nach militärischen Niederlagen tatsächlich auch sozial ausgegrenzt wurden und den Tod fanden, konnte er offenbar auf intakte Beziehungen in seiner Stadt und ihrem Umfeld bauen. Zu keinem für uns ersichtlichen Zeitpunkt war er ein „Outlaw“. Eher schon dürfte er für die Bemanning seines Schiffes auf das große Rekrutierungsreservoir der „losen parthey“ zurückgegriffen haben. Vielleicht war er also eher ein Kriegsunternehmer, der „Vitalienbrüder“ anstellte, als dass er selbst als solcher zu sehen ist. Zum Oberkommandierenden einer angeblichen Piratenarmee, zur Inkarnation eines Seeräubers machte ihn erst die Legende, deren Dynamik auch und besonders von jenem rechtlichen Wandlungsprozess lebt, der sich anhand seines Lebens beschreiben lässt.

Diese Umwertung von der spätmittelalterlichen Fehdepraxis zum frühmodernen Kaperrecht ist in ihrer frühen Phase nach wie vor kaum erforscht. Eine Untersuchung von Fehde- und Seekriegsführung im Hanse-raum um 1400 könnte in drei komplementären Schritten erfolgen: 1. Ein unbedingtes Desiderat ist die schon von Benninghoven angemahnte Prosopographie zu Kaperfahrt bzw. Fehdehilfe bzw. Seeraub im Einzugsgebiet der Hanse, etwa für die Zeit von 1370 bis 1435, zunächst wohl anhand der edierten Quellen. 2. Ebenso könnte bei den Hanserezessen und Urkundenbüchern eine begriffsgeschichtliche bzw. historisch-semantiche Untersuchung zum Wandel der Terminologie und Konzeptionen von Fehde, Krieg, (See-) Raub etc. ansetzen. 3. Anknüpfend an die Forschungen

Böhringers und Kammlers zum späteren 15. Jahrhundert wäre rechtshistorisch eine genauere Erforschung der seerechtlichen und politisch-administrativen Praxis der beteiligten Mächte, insbesondere natürlich der Hansestädte seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, notwendig. Eine weitere Forschung anhand dieser Leitlinien könnte das hier nur umrisshaft aufscheinende Bild von der Geschichte der „Vitalienbrüder“ und ihrer Zeit aufklären. Sie könnte den irritierenden Befund zur Person „Störtebeker“ verständlicher machen. Und sie könnte die Geschichtswissenschaft aus den Verstrickungen der Mythologie befreien.

DEUTSCHE HANDELSVERBINDUNGEN MIT MOSKAU IM 15. UND 16. JAHRHUNDERT

von Norbert Angermann

Bei der Beschäftigung mit dem deutschen Russlandhandel des Mittelalters und der beginnenden Neuzeit gelangen vor allem drei osteuropäische Partnerstädte in das Blickfeld. Es sind dies Novgorod mit dem hansischen St. Peterhof, des weiteren Pleskau/Pskov, das als Handelszentrum lange Zeit hinter Novgorod zurückstand, jedoch um 1500 an die erste Stelle trat, sowie Smolensk, das im 13.–14. Jahrhundert große Bedeutung besaß. Weitet man den Blick auf das gesamte ostslavische Gebiet – gemäß der Quellsprache: die *Ruś* – aus, dann wäre besonders noch Polozk im heutigen Weißrussland zu nennen.

Während es über den Warenverkehr mit diesen Zentren eine Fülle an Literatur gibt,¹ liegt über deutsche Verbindungen mit der Stadt Moskau, von Beiträgen über den Hamburger Handel des 17. Jahrhunderts abgesehen,² keine Spezialarbeit vor. Die Erklärung dafür liegt in der Tatsache, dass Moskau für den deutschen Handel bis einschließlich zum 16. Jahrhundert an der Peripherie lag, weshalb es dafür auch an einem leicht faßbaren Quellenfundus fehlt. Bereits seit der zweiten Hälfte des 13. Jahr-

¹ Die grundlegende Darstellung der Geschichte des Hansehandels mit der *Ruś* ist weiterhin das Werk von Leop[old] Karl GOETZ, *Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters* (Hansische Geschichtsquellen, N.F. Bd. V), Lübeck 1922. Aus der neueren Literatur seien genannt E[lena] A[leksandrovna] RYBINA, *Torgovlja srednevekovogo Novgoroda. Istoriko-archeologičeskie očerki* (Der Handel des mittelalterlichen Novgorod. Historisch-archäologische Studien), Velikij Novgorod 2001; Norbert ANGERMANN, *Torgovlja Pskova s Ganzoju i livonskimi gorodami vo vtoroj polovine XVI v.* (Der Handel Pleskaus mit der Hanse und den livländischen Städten in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts), in: *Pskov v rossijskoj i evropejskoj istorii*, t. 1, Moskau 2003, S. 305–309; N. I. ASTAŠOVA, *Torgovye svjazi srednevekovogo Smolenska* (Die Handelsverbindungen des mittelalterlichen Smolensk), in: *Trudy VI Meždunarodnogo Kongressa slavjanskoj archeologii*, t. 4, Moskau 1998, S. 161–167; Anna Leonidovna CHOROŠKEVIČ, *Der Handel Rigas mit Polock im 14./15. Jahrhundert. Nach den Polocker Urkunden*, in: *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit*, hg. von Norbert ANGERMANN und Paul KAEGBEIN, Lüneburg 2001, S. 137–155.

² Norbert ANGERMANN, *Hamburger Kaufleute im alten Moskau*, in: *Das alte Hamburg (1500–1848/49). Vergleiche – Beziehungen*, hg. von Arno HERZIG, Berlin/Hamburg 1989, S. 39–50; Anke MARTENS, *Hamburger Kaufleute im vorpetrinischen Moskau*, Lüneburg 1999.

hunderts kam es aber zu Warenlieferungen aus dem Hansegebiet nach Moskau, wobei vor allem die Novgoroder eine aktive Vermittlerrolle spielten. Doch besuchten auch Moskauer Händler die Austauschzentren in der nordwestlichen Ruß, und seit dem späten 15. Jahrhundert erschienen hansische und mittel- bzw. süddeutsche Kaufleute in der russischen Hauptstadt. Diesen Handelsstrukturen ist die vorliegende Problemskizze gewidmet.

Moskau wurde in den Quellen erstmals 1147 erwähnt.³ Nach der Zerstörung der Stadt im Mongolensturm (1238) erholte sie sich relativ rasch und wurde im späten 13. Jahrhundert Sitz eines russischen Teilfürsten. Bereits im 14. Jahrhundert residierten dessen Nachfolger als Großfürsten im Moskauer Kreml, und auch die Metropolen als höchste kirchliche Würdenträger der Ruß ließen sich dort nieder. Nach der Einverleibung fast aller anderen Teilfürstentümer des großrussischen Gebiets, darunter 1478 auch Novgorods, war Moskau gegen Ende des 15. Jahrhunderts die Hauptstadt des neuen Russischen Staates.

Der europageschichtlich höchst bedeutsame Aufstieg der Moskauer Dynastie hatte viele Ursachen, zu denen eine enge Kooperation mit den Tataren und die Unterstützung durch die Kirche gehören. Wirtschaftliche Gründe spielten keine herausragende Rolle, denn die Fruchtbarkeit des Moskauer Gebiets und die Verkehrssituation der Stadt lassen sich nur eingeschränkt positiv bewerten, auch wenn der schiffbare Fluss Moskva, an dem Moskau liegt, durch die Oka mit der Wolga verbunden ist. Die Sicherheit, die die Stadt dank großer umliegender Waldgebiete und dank des Bündnisses ihrer Fürsten mit den Tataren bot, sowie die zunehmenden Funktionen einer Hauptstadt trugen aber dazu bei, dass Moskau schließlich auch an Bevölkerungszahl und Wirtschaftskraft alle anderen russischen Städte überragte. Spätestens war dies um die Mitte des 16. Jahrhunderts der Fall.

Auf den ersten Blick überraschend ist nun die Tatsache, dass wir für die Zeit bis gegen Ende des 15. Jahrhunderts keinen Aufenthalt eines Deutschen in Moskau nachweisen können, während im Novgoroder Kontor mitunter gleichzeitig etwa 200 Hansen anwesend waren. Zur Erklärung ließe sich auf die große Entfernung der zentralrussischen Metropole vom Hansegebiet und auch von den nordwestrussischen Zentren hansischer Aktivität hinweisen (die Länge der heutigen Chaussee zwischen Moskau

³ Vgl. zum Folgenden u. a. Wolfgang KNACKSTEDT, *Moskau. Studien zur Geschichte einer mittelalterlichen Stadt*, Wiesbaden 1975; *Istorija Moskvy s drevnejšich vremen do našich dnei*, t. I: XII-XVIII veka (Geschichte Moskaus von den ältesten Zeiten bis in unsere Tage, Bd. I: 12.–18. Jahrhundert), Moskau 1997; M[ikhail] N[ikolaevič] TICHOMIROV, *Trudy po istorii Moskvy* (Arbeiten zur Geschichte Moskaus), Moskau 2003.

und Novgorod beträgt nicht weniger als 540 km), doch ist zugleich damit zu rechnen, dass die Kaufleute der nordwestlichen Ruß im Interesse ihres Gewinns gegen eine Weiterreise der Hansen ins Landesinnere eingestellt waren.

Im 13. Jahrhundert gab es aber mitunter Fahrten deutscher Kaufleute in das russische „Unterland“ (*Nizovskaja zemlja*), d. h. in das Großfürstentum Vladimir, in dem auch Moskau lag. An der Lieferung von Luxuswaren aus dem Westen waren sogar die Tataren, die Oberherren der Ruß, interessiert, was dazu führte, dass der Chan Mengu-Temir zwischen 1266 und 1271 dem Großfürsten Jaroslav Jaroslavič befahl, den deutschen Gästen für seinen Herrschaftsbereich Reise- und Handelsfreiheit zu gewähren.⁴ Da der Aufstieg Moskaus aber erst noch bevorstand, werden für den frühhansischen Kaufmann in jenem Gebiet eher die bedeutenderen Städte Vladimir und Suzdal' anziehend gewesen sein. Dementsprechend ist im Rigischen Schuldbuch zu 1286 ein deutscher Kaufmann *Lubbertus de Susdale* verzeichnet.⁵

Der damit in das Blickfeld gelangte Verkehr zwischen Riga und dem „Unterland“, den der Smolensker Vertrag von 1229 erlaubt hatte, war jedoch bereits 1250 von der Zustimmung des Smolensker Fürsten abhängig gemacht worden,⁶ und später war das näher bei Riga gelegene Polozk sogar bemüht, die deutschen Fernhändler nicht einmal mehr bis Smolensk weiterreisen zu lassen, um den Handel in den eigenen Mauern zu konzentrieren.⁷ Was Novgorod betrifft, liegen keine direkten Zeugnisse über einen Widerstand gegen die Reisen der Deutschen ins Innere Russlands vor, doch gewährten die hansisch-Novgoroder Verträge den Deutschen nur Schutz für die Fahrt von der Ostsee bzw. von Livland bis zur Stadt am Volchov. Hier zeigten sich außerdem insofern Tendenzen zu einer Monopolisierung des Handels mit den Deutschen, als die Novgoroder Maßnahmen zur Einschränkung des Gästehandels ergriffen. Dazu kann man zählen, dass bereits ab 1270 in allen Verträgen der Volchovstadt mit ihren Wahlfürsten die Bestimmung enthalten war, dass der Fürst nur unter Einschaltung „unserer Brüderschaft“ mit den Deutschen Handel treiben dürfe.⁸

⁴ Gramoty Velikogo Novgoroda i Pskova (Die Urkunden Groß-Novgorods und Pleskaus), Moskau – Leningrad 1949 (im Folgenden: GVNP), Nr. 30, S. 57.

⁵ Das Rigische Schuldbuch (1286–1352), hg. von Hermann HILDEBRAND, Riga 1872, Nr. 1019 und 1024, S. 69.

⁶ Leop[old] Karl GOETZ, Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters, Hamburg 1916, S. 316f.

⁷ Norbert ANGERMANN, Die Hanse und Russland, in: Nordost-Archiv 20 (1987), S. 57–92, hier S. 83f.

⁸ GVNP, Nr. 3, S. 13; Nr. 6, S. 16 u. ö.

Neben dem Eigeninteresse der Kaufleute und der vom Handel profitierenden Fürsten und Bojaren der nordwestlichen Ruß dürften zwei weitere Faktoren auf deutscher Seite zur raschen Abnahme der Weiterfahrt ins „Unterland“ beigetragen haben. Gemeint sind das Abklingen der frühhansischen, durch besonderen Wagemut gekennzeichneten Mentalität und das Streben der Hanse nach Kontrolle und Sicherheit des Handels, die im Inneren Russlands nicht zu gewährleisten waren.

Obwohl also der Besuch von Deutschen in Moskau weitestgehend oder völlig ausblieb, gelangten bereits seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts Waren des hansischen Osthandels dorthin, wie im folgenden gezeigt werden soll. Die Vermittlung muß vor allem durch die Novgoroder Fernhändler erfolgt sein, zu denen im Zuge des Wachstums der zukünftigen russischen Hauptstadt auch Moskauer Kaufleute hinzutraten. Auf der Hauptlinie von Novgorod über Tver nach Moskau war der Verkehr rechtlich gut gesichert: Novgorod wählte zu seinen Fürsten wohlbedacht jeweils jene Tverer oder Moskauer Herrscher, die von den Chanen der Goldenen Horde gleichzeitig als Großfürsten von Vladimir eingesetzt waren (und sich am Volchov dann durch Statthalter vertreten ließen). In den Verträgen, die Novgorod mit diesen „Wahlfürsten“ schloß, waren die Zollsätze fixiert, die für die Kaufleute aus der Volchovstadt im Erbland der Fürsten und im „Suzdaler Land“ galten, und das Recht der Novgoroder auf den Handel in letzterem wurde jeweils noch in einem zusätzlichen Passus festgehalten.⁹ Mit dem „Suzdaler Land“ war hier vermutlich das gesamte Großfürstentum Vladimir (auch: Vladimir-Suzdal') gemeint. Daneben schlossen die Fürsten von Moskau und Tver untereinander Verträge ab, die den Fernhändlern (*gosti*) „reinen Weg“ (*put' čist*) sicherten.¹⁰

Während über den Handel mit Moskau aus der Zeit bis zum späten 15. Jahrhundert nur wenige weitere schriftliche Quellen verfügbar sind, bietet die Spatenforschung sehr beachtenswerte Erkenntnisse. Seit kurzem liegt dazu eine zusammenfassende Darstellung des Moskauer Archäologen Aleksandr Kolyzin vor, in der unter Heranziehung auch der schriftlichen, vor allem aber der archäologischen Zeugnisse der Handel Moskaus für die

⁹ GVNP, Nr. 2, S. 11; Nr. 3, S. 12f. u. ö.

¹⁰ Duchovnye i dogovornye gramoty velikich i udel'nych knjazej XIV-XVI vv. (Testamente und Verträge der Groß- und Teilfürsten aus dem 14.–16. Jahrhundert), Moskau – Leningrad 1950, Nr. 9, S. 27f.; Nr. 15, S. 42; Nr. 63, S. 203f., 206; Nr. 79, S. 298, 300. Im hier an erster Stelle angeführten Vertrag von 1375 wurde auch den Kaufleuten Novgorods und der im Novgoroder Land liegenden Stadt Toržok das Recht zur Reise durch das Fürstentum Tver ausdrücklich zugesprochen (Nr. 9, S. 27). In den weiteren Verträgen sind die Novgoroder unter den begünstigten *gosti* vermutlich mitgemeint (neben den Moskauer und Tverer Fernhändlern).

Zeit bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts untersucht wird.¹¹ Allerdings gelangt der Autor zu dem Ergebnis, dass der Verkehr mit dem Tatarenchanat der Goldenen Horde und seiner Hauptstadt Saraj an der Wolga für Moskau am intensivsten war – von dorthier wurde u. a. kostbare Keramik, auch solche aus Mittelasien, eingeführt, und bezeichnenderweise orientierte sich die Moskauer Münzprägung, die im späten 14. Jahrhundert einsetzte, zunächst an tatarischen Vorbildern. Das Buch von Kolyzin enthält aber in seinem archäologischen Teil auch einen Abschnitt mit der Überschrift „Westlicher Import“, in dem in jeweils eigenen Unterabschnitten Glaswaren, Keramik, Metalle und Bernsteinerzeugnisse behandelt werden.¹² Was die Metalle betrifft, geht es hier um Silber, Kupfer, Blei, Zinn und Eisen bzw. um entsprechende Erzeugnisse. Am stärksten vertreten waren unter den Metallgegenständen solche aus Kupfer und dessen Legierungen Bronze und Messing. Nachgewiesen sind auch Überreste von Werkstätten, in denen Kupfer gegossen wurde. Die Erklärung für diese Importstruktur liegt in der Tatsache, dass es in der Ruß bis zum 17. Jahrhundert an einer eigenen Edel- und Buntmetallgewinnung fehlte. Das Fundmaterial zeigt stärkste Ähnlichkeit mit der Situation in Novgorod, auch wenn in dieser größten und reichsten Handelsstadt der spätmittelalterlichen Ruß die Menge der freigelegten Importgegenstände sehr viel größer ist.¹³ An diesem quantitativen Verhältnis ändert auch die Tatsache nichts, dass Kolyzin unpubliziertes Material aus Funden der letzten Jahrzehnte noch nicht benutzen konnte.¹⁴

Zweifellos trifft es zu, wenn der Autor darlegt, dass die genannten Metalle sowie Tuche vor allem aus Novgorod nach Moskau gelangten. Für die Zufuhr von Erzeugnissen aus „Westeuropa“ (das nach verbreitetem russischen Sprachgebrauch westlich der Grenzen der Ruß beginnt) zieht der Moskauer Autor aber auch eine Vermittlung von Litauen her und vor allem südliche Verbindungen mit den genuesischen Kolonien Soldaia (Sudak, altrussisch Surož) und Kaffa in Betracht. Was den ersten Weg betrifft, stoßen wir in den Verträgen zwischen den Großfürsten von Litauen und Moskau in der Tat auf die Gewährung von Handelsrechten,¹⁵ doch

¹¹ A[leksandr] M[ichajlovič] KOLYZIN, *Torgovlja drevnej Moskvy (XII – seredina XV v.)* (Der Handel des alten Moskau vom 12. bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts), Moskau 2001.

¹² Ebd., S. 84–98.

¹³ Vgl. E[lena] A[lekandrovna] RYBINA, *Archeologičeskie očerki istorii novgorodskoj trgovli X-XIV vv.* (Archäologische Beiträge zur Novgoroder Handelsgeschichte des 10.–14. Jahrhunderts), Moskau 1978.

¹⁴ V. Ju. KROVAL', N. A. KRENKE, [Rez. zu] A. M. KOLYZIN, *Torgovlja drevnej Moskvy (XV – seredina XV v.)*. M., 2001, in: *Rossijskaja archeologija* 2003, 4, 159–162. hier S. 160.

¹⁵ *Duchovnye i dogovornye gramoty* (wie Anm. 10), Nr. 6, S. 22; Nr. 54, S. 162; Nr. 83, S. 331.

profitierten davon in der fraglichen Zeit offenbar vor allem die politisch zu Litauen gehörigen Städte Polozk und Smolensk, womit wir uns wieder im Wirkungsbereich der Hanse befänden. Generell litt der potentielle Moskauer Festlandhandel mit und durch Litauen an den politisch-militärischen Gegensätzen zwischen den beiden Großfürstentümern. In der Literatur führt man als Grund für eine Erschwerung des russischen Festlandhandels mit Mitteleuropa auch die hinderlichen Stapelrechte polnischer und litauischer Städte an.¹⁶

Relevant war dagegen die Zufuhr aus den italienischen Kolonien auf der Krim, ehe sie in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts von den Türken erobert wurden. Diese Stützpunkte des zunächst venezianischen und dann genuesischen Fernhandels dienten vor allem dem Verkehr mit dem Orient, und auf dem Gebiet der Ruß waren ihre Beziehungen zu Lemberg (Lviv) besonders eng. Italienische und russische Kaufleute realisierten aber auch einen Warenverkehr mit Moskau, wobei, was Güter westlicher Herkunft betrifft, Gewebe, Juweliererzeugnisse, Glas, Papier und anderes mehr gegen die üblichen Waldprodukte ausgetauscht wurden.¹⁷ Gegen Ende des 15. Jahrhunderts wurden westliches (u. a. Londoner) Tuch bzw. Kleidungsstücke aus solchem umgekehrt aus Moskau an die Türken auf der Krim vermittelt, wovon diplomatische Schriftstücke zeugen.¹⁸ Dieser „Re-export“ wurde ohne Zweifel durch hansische Lieferungen nach Russland möglich.

Interesse weckt in diesem Zusammenhang, dass in archäologischen Spezialuntersuchungen für einige gewerbliche Erzeugnisse aus Moskauer Funden mit einer mitteleuropäischen bzw. deutschen Herkunft gerechnet wird, während sich Kolyzin in seiner Darstellung mit der (im allgemeinen leicht erkennbaren) Zuordnung des Fundmaterials zu „Westeuropa“ begnügt. So hören wir, dass 36 von insgesamt 47 entdeckten Glasfingerringen, die Fundschichten der zweiten Hälfte des 13. und solchen des 14. Jahrhunderts zugehören, offenbar in mitteleuropäischen Werkstätten her-

¹⁶ M[ichail] M[ichajlovič] ŠUMILOV, *Torgovlja i tamožennoe delo v Rossii. Stanovlenie, osnovnye etapy razvitija. IX-XVII vv. (Handel und Zollwesen in Russland. Anfänge und hauptsächliche Entwicklungsetappen im 9.–17. Jahrhundert)*, St. Petersburg 2006, S. 133.

¹⁷ Vgl. KOLYZIN, *Torgovlja* (wie Anm. 11), S. 67–83. Hier wird der gesamte archäologisch bezeugte „südliche Import“ Moskaus behandelt, wozu die in der vormongolischen Zeit überwiegenden Funde Kiever und byzantinischer Herkunft gehören. – Grundlegend für die Kenntnis des Handels zwischen den italienischen Stützpunkten auf der Krim und Moskau war die Arbeit von V. E. SYROEČKOVSKIJ, *Gosti surožane (Die Surožkaufleute)*, Moskau – Leningrad 1935. Aus der neueren Literatur: A. G. EMANOV, *Sever i jug v istorii komercii: na materialach Kafy XIII-XV vv. (Nord und Süd in der Geschichte des Handels: aufgrund von Material zu Kaffa im 13.–15. Jahrhundert)*, Tjumeń 1995.

¹⁸ KNACKSTEDT, Moskau (wie Anm. 3), S. 112f., 120.

gestellt worden waren.¹⁹ Mit hoher Wahrscheinlichkeit stammen auch Messer mit markierten Klingen aus Schichten seit dem späten 14. Jahrhundert aus Deutschland.²⁰ Dies bestätigt die Tatsache der Wareneinfuhr aus dem Hanseraum nach Moskau.

Wenn nun die angeführten Importwaren auch von Moskauer Kaufleuten in ihre Heimatstadt gebracht wurden, wie oben angedeutet, stellt sich die Frage nach deren Begegnung mit den Hansen im Nordwesten der Ruß. Trotz des erwähnten Strebens der Novgoroder, den Handel mit den Deutschen zu monopolisieren, könnte eine solche eine zeitlang in Novgorod stattgefunden haben, rechnet doch die Schra, die Hofordnung des Hansekontors, noch in ihrer dritten Fassung von 1325 damit, dass auch nicht-novgorodische Gäste auf dem St. Peterhof weilen.²¹ Im Falle von Polozk erfahren wir gerade durch Nachrichten über Ver- und Behinderungen des direkten Handels zwischen Deutschen und Moskauern, dass es zumindest davor einen solchen gab. Am 10. November 1398 klagte der deutsche Kaufmann zu Polozk in einem Schreiben an den Rigaer Rat, man verbiete ihm den Handel mit den Moskauern und anderen Gästen, die mit ihren Waren deshalb wieder abziehen müssten.²² Um dasselbe Thema ging es bald darauf bei den Auseinandersetzungen um das Zustandekommen des 1406 abgeschlossenen Kopussa-Vertrages zwischen Riga und Polozk. Nachdem die deutsche Seite den Wunsch nach freiem Gästehandel in Polozk geäußert hatte, schlug das letztere in seinem Vertragsentwurf vom 21. Juni 1405 vor: „Und wenn Eure Deutschen mit den Moskauern handeln, soll unser Polozker dazwischen gehen und handeln, weil die Moskauer Zoll von uns erheben.“²³ Durch die gleichzeitige Beleuchtung der

¹⁹ E[katarina] K[arlenovna] STOLJAROVA, Proischozdenie i chronologija stekljannych izdelij Moskvj XII-XIV vv. [Herkunft und Chronologie der Glasgegenstände Moskaus aus dem 12.–14. Jahrhundert], in: Rossijskaja archeologija 1997, 4, S. 94–106, hier S. 94, 99f.

²⁰ D. A. BELEN'KAJA, L. S. ROZANOVA, Noži s klejmami iz Zarjad'ja (Messer mit Markierungen aus [dem Stadtteil] Zarjad'e, in: Drevnosti slavjan i Rusi, Moskau 1988, S. 18–25.

²¹ Die Nowgoroder Schra in sieben Fassungen vom XIII. bis XVII. Jahrhundert, hg. von W[olfgang] SCHLÜTER, Dorpat 1911, Nr. III, § 9, S. 65; s. auch Stuart JENKS, Die mittelalterlichen Nowgoroder Schraen als digitale Edition (Beilage CD-ROM: Die mittelalterlichen Schraen des hansischen Kontors in Nowgorod), in: Rolf HAMMEL-KIESOW, Michael HUNDT (Hg.): Das Gedächtnis der Stadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag. Lübeck 2005, S. 393–403 und CD-ROM, III, 9. – Hier wird lediglich für die St. Peterskirche der Handel sowohl mit Novgorodern als auch mit Gästen verboten, womit der Hofbesuch an sich also von hansischer Seite beiden Gruppen erlaubt war.

²² HUB V, Nr. 354, S. 178.

²³ Polockie gramoty XIII – načala XVI vv. (Die Polozker Urkunden aus der Zeit vom 13. bis zum frühen 16. Jahrhundert), vyp. 1, hg. von A[nna] L[eonidovna] CHOROŠKEVIČ, Moskau 1977, Nr. 35, S. 96. Im endgültigen Vertrag vom Sommer 1406 wird das Problem des Gästehandels übergangen. Vgl. ebd., Nr 37, S. 100–104.

Situation in Moskau ist diese Forderung nach einem Zwischenhandelsprofit für die Polozker besonders aufschlussreich.

Nur um einen Einzelfall handelte es sich bei der Ostseefahrt eines Moskauer Kaufmanns namens Dmitrij mit einem Danziger Schiffer im Jahre 1436. Er wurde in Reval festgehalten, vermutlich weil es keine rechtliche Grundlage für den Livlandverkehr von Moskauern gab. Die Verträge, die von der Hanse und von Livland mit dessen östlichen Nachbarn geschlossen wurden, betrafen stets ausdrücklich nur den Handel mit den Novgorodern und den Pleskauern. Im Fall jenes Dmitrij setzten sich aber die Novgoroder und in Novgorod anwesende hansische Sendeboten auf Drängen des Moskauer Großfürsten für eine Freilassung ein,²⁴ zweifellos mit Erfolg. Reicherer Material zu unserem Thema liegt erst aus dem späten 15. Jahrhundert vor; zugleich mit Kontinuitäten tritt uns dann überhaupt viel Neues entgegen.

Neue Rahmenbedingungen für den Hansehandel mit Russland ergaben sich aus der gewaltsamen Einverleibung Novgorods in den Moskauer Staat im Jahre 1478. Zunächst bestätigte Großfürst Ivan III. (1462–1505) jedoch die Handelsprivilegien der Deutschen, wobei allerdings die bisher weniger wichtigen Statthalter des Moskauer Herrschers als neue Rechtsinstanz für Fälle des Konflikts zwischen Novgorodern und Hansen präsentiert wurden.²⁵ Von Lübecker Seite wurde schon 1480 der wohlbedachte Vorschlag geäußert, man solle den Großfürsten beim künftigen Abschluß eines Vertrages mit Novgorod einbinden (*dar mede yn theen*), indem er ihn mitbeschwört.²⁶ Ivan und seine Nachfolger vermieden dies, gingen aber in anderer Richtung viel weiter: Alle für den Handel relevanten Fragen wurden hinfert im Moskauer Kreml entschieden. Die dort konzipierte Politik gegenüber der Hanse, zu der schon 1494 eine so gravierende Maßnahme wie die Schließung des Novgoroder Hansekontors gehörte, bildet ein großes Thema für sich und kann hier, wo es uns speziell um den Verkehr mit Moskau geht, grundsätzlich nicht weiterverfolgt werden.²⁷

Zu Vertragsverhandlungen, zum Erwerb von Privilegien und zur Klärung von einzelnen Handelsfragen reisten nun bis zum frühen 17. Jahr-

²⁴ HR II, 1, Nr. 589, S. 523; Liv-, est- und kurländisches Urkundenbuch (im Folgenden: LUB), Reihe I, Bd. 9, Nr. 69 und 70, S. 32f.; vgl. Karl Heinz SASS, Hansischer Einfuhrhandel in Reval um 1430. Marburg/Lahn 1955, S. 96f., 179.

²⁵ HUB 11, Nr. 95, S. 67; eine Umdatierung dieses Privilegs auf 1478 bei N[atal'ja] A[leksandrovna] KAZAKOVA, Russko-livonskie i russko-ganzejskie otnošenija. Konec XIV – načalo XVI v. (Russisch-livländische und russisch-hansische Beziehungen vom späten 14. bis zum frühen 16. Jahrhundert), Leningrad 1975, S. 180.

²⁶ HR III, 1, Nr. 277, § 13, S. 233.

²⁷ Dazu grundlegend KAZAKOVA, Otnošenija (wie Anm. 25), S. 180ff.; Erik TIBERG, Moscow, Livonia and the Hanseatic League 1487–1550, Stockholm 1995.

hundert immer wieder hansische Gesandte in die russische Hauptstadt. Zu beachten ist aber, dass die Verträge der Hanse mit Novgorod von 1487 und 1514 auf russischer Seite formal von den Repräsentanten der Volchovstadt geschlossen und in der letzteren ratifiziert wurden. Man hat darin die Wahrung einer gewissen Selbständigkeit Novgorods gesehen²⁸ oder aber – nicht weniger begründet – die Absicht der Großfürsten, einen Rangabstand gegenüber der Hanse zu demonstrieren.²⁹ Vielleicht ließe sich bei näherer Betrachtung erweisen, dass dieser auch gegenüber Livland und Schweden praktizierte Modus der Vortragsschließung der russischen Seite zusätzliche taktische Vorteile bot.

Wichtiger für uns aber ist, dass die genannten Verträge der Hanse mit Russland wie bisher nur den Handel der Deutschen in Novgorod und denjenigen der Novgoroder im *Dudeschen land* [real nur infrage kommend: Livland] sicherten. Keine anderen russischen Partner der Hanse sind in den Vertragstexten genannt.³⁰ Ebenso garantierten die Verträge, die Livland bis 1554 mit seinen östlichen Nachbarn schloß, ausschließlich den Handel mit den Novgorodern und den Pleskauern.³¹

Prinzipiell hielten also die bisherigen Beschränkungen der Handelskontakte an. Damit wurden die Interessen der Kaufmannschaft in den neu gewonnenen Ländern – Pleskau war 1510 dem russischen Einheitsstaat einverleibt worden – gewahrt. Bei der auf diese Weise gegebenen Behinderung der Fahrt von Deutschen nach Moskau ließ sich das letztere aber wohl auch von Xenophobie und Spionagefurcht leiten. Die Hanse berück-

²⁸ N[atal'ja] A[leksandrovna] KAZAKOVA, O položenii Novgoroda v sostave Russkogo gosudarstva v konce XV – pervoj polovine XVI v. (Über die Stellung Novgorods im Russischen Staat am Ende des 15. und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts), in: Rossija na putjach centralizacii. Sbornik statej. Moskau 1982, S. 156–159.

²⁹ Hedwig FLEISCHHACKER, Die staats- und völkerrechtlichen Grundlagen der moskauischen Außenpolitik (14.–17. Jahrhundert), Breslau 1938, S. 86–93.

³⁰ Vgl. den Text des Vertrages von 1487: HR III, 2, Nr. 136, S. 117–119; desjenigen von 1514: HR III, 6, Nr. 554, S. 517–520.

³¹ Über die livländisch-russischen Verträge als handelsgeschichtliches Material vgl. Norbert ANGERMANN, Zu den rechtlichen Grundlagen des Hansehandels in [soll heißen: mit] Pleskau, in: Recht und Alltag im Hanseraum. Gerhard Theuerkauf zum 60. Geburtstag, hg. von Silke URBANSKI, Christian LAMSCHUS, Jürgen ELLERMEYER. Lüneburg 1993, S. 17–30. – In diesem Zusammenhang sei bemerkt, dass in Verträgen des Habsburgers Maximilian I. mit Ivan III. und Vasilij III. sowie in einem Vertrag des letzteren mit dem Hochmeister des Deutschen Ordens Albrecht von Brandenburg, in einer Erklärung des Zaren Ivan IV. von 1582 und sicherlich noch öfter die gegenseitige Handelsfreiheit der Untertanen dieser Herrscher zugesichert wurde. Vgl. Hans UEBERSBERGER, Österreich und Russland seit dem Ende des 15. Jahrhunderts, Bd. 1, Wien/Leipzig 1906, S. 80; Kurt FORSTREUTER, Preußen und Russland von den Anfängen des Deutschen Ordens bis zu Peter dem Großen, Göttingen 1955, S. 83f.; ŠUMILOV, Torgovlja (wie Anm. 16), S. 192. Im Gegensatz zu den hansisch-russischen und livländisch-russischen Verträgen ist für jene Zusicherungen keine erhebliche Wirkung feststellbar.

sichtigte diese Lage, indem sie in der Novgoroder Schra von 1514 den St. Peterhof zum Endpunkt der deutschen Reise erklärte und die Weiterfahrt nach Moskau ausdrücklich verbot.³² Dass die Moskauer Großfürsten an ihrer restriktiven Haltung festhielten, bestätigt der kaiserliche Diplomat Sigismund von Herberstein, der 1517 und 1526 in der russischen Hauptstadt weilte. Nach seinem Bericht durften dort zwar Kaufleute aus Polen und Litauen Handel treiben, nicht aber Deutsche und Skandinavier, die auf Novgorod verwiesen blieben.³³

Gleichwohl hat der politische Anschluß des russischen Nordwestens an Moskau entsprechende Handelsverbindungen etwas erleichtert. In diesem Zusammenhang seien zwei Zeugnisse erwähnt, die Geschäfte im direkten Auftrage des Großfürsten betreffen. Und zwar hielt sich 1483 in Lübeck ein Italiener namens Antonio auf, der für Ivan III. Waffen kaufte.³⁴ Und Ende August 1489 schrieb Reval an Dorpat, dass *nu des grotforsten van Muszkouw merklich gud mit uns tor stede* sei.³⁵ Eine weitere Quelle aus dem Jahre 1495 – ein hansisches Verbot des Handels mit den Russen nach der Schließung des Novgoroder Kontors – konkretisiert, dass niemand kaufschlagen solle mit *den von Nowgarden, Musschower, Pleszkouwer unde andern under deme grotfursten beseten*.³⁶ Anscheinend waren Moskauer Kaufleute häufiger Handelspartner der Deutschen geworden.

Die Hansen hatten jetzt auch mit Kaufleuten aus Moskau zu tun, die nach der Einverleibung Novgorods und Pleskaus anstelle deportierter einheimischer Händler dort angesiedelt worden waren. Diese Umsiedlungsaktionen dienten der Herrschaftssicherung in den neuen Gebieten des Moskauer Staates und zerstörten selbstredend traditionelle Verbindungen mit den Deutschen. Wir wissen aber, dass Gosti Moskauer Herkunft seit dem frühen 16. Jahrhundert an der Ratifizierung der Verträge Novgorods mit der Hanse und Livland mitwirkten³⁷ und dass nach Pleskau Umgesiedelte bald an der von dort aus üblichen Handelsfahrt nach Riga teilnahmen.³⁸

³² Die Nowgoroder Schra (wie Anm. 21), Nr. VI, § 72, S. 194.

³³ Sigismund von HERBERSTEIN, *Moskowitz*, hg. von Friedemann BERGER, Weimar o. J., S. 90.

³⁴ Max NEUMANN, *Geschichte des Wechsels im Hansagebiete bis zum 17. Jahrhundert nach archivalischen Urkunden*, Erlangen 1863, S. 138, Anm. 158.

³⁵ HUB 11, Nr. 315, S. 230.

³⁶ HR III, 3, Nr. 500, S. 388.

³⁷ Vgl. V. A. VARENCOV, *Moskovskie gosti v Novgorode* (Moskauer Großkaufleute in Novgorod), in: *Voprosy istorii* 1982, 8, S. 31–42.

³⁸ A[nna] L[eonidovna] CHOROŠKEVIČ, *Russkie gramoty XV – pervoj poloviny XVI vv. (Po materialam Rižskogo gorodskogo archiva)* (Russische Urkunden aus dem 15. und der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts [aufgrund von Quellen des Rigaer Stadtarchivs]), in: *Metamorfozy istorii. Al'manach*, vyp. 3, Pskov 2003, S. 25–37.

Ein Beispiel für die Zunahme der Aktivität der Moskauer bildet ihr Auftreten in Wilna/Vilnius. Trotz eines in den 1460er Jahren eingeführten Gasthandelsverbots gelang es den Russen dort um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert, mit angereisten deutschen Kaufleuten – solche könnten aus Kowno/Kaunas, Preußen oder Livland gekommen sein – direkt in Verbindung zu treten. Darüber beklagten sich die Wilnaer beim litauischen Großfürsten, wobei sie von russischen Gästen aus Moskau, Novgorod, Pleskau und Tver sprachen. Die Wilnaer baten, dass zwecks Kontrolle der Fremden in der litauischen Hauptstadt ein Gästehof für sie erbaut werde. Dies wurde 1505 von Großfürst Alexander bewilligt.³⁹ Im erst 1536 fertiggestellten Hof wohnten dann die russischen und sonstigen nichtdeutschen Kaufgäste, während die Deutschen bei Wilnaer Bürgern Aufnahme fanden.

Seit dem späten 15. Jahrhundert kam es vereinzelt auch zu einer Handelstätigkeit von Deutschen in Moskau.⁴⁰ In einer Instruktion für eine Moskauer Gesandtschaft, die 1492 König Maximilian I. besuchte, heißt es, man habe vom habsburgisch-jagiellonischen Friedensschluß zu Preßburg vom 7. November 1491 durch „Leute“ aus Breslau, Lübeck und Reval erfahren.⁴¹ Bei letzteren dürfte es sich am ehesten um in Moskau erschienene Kaufleute gehandelt haben.

³⁹ Sobranie drevnich gramot i aktov gorodov: Vil'ny, Kovna. Trok, pravoslavnych monastyrej, cerkvej, i po raznym predmetam (Sammlung alter Urkunden und Akten der Städte Wilna, Kowno, Troki, von orthodoxen Klöstern und Kirchen sowie zu verschiedenen Gegenständen), čast' I. Wilna 1843, Nr. 13, S. 17; vgl. dazu die gehaltvolle Studie von Zigmantas KIAUPA, Das Recht des Gästehandels in Wilna/Vilnius im 15. und frühen 16. Jahrhundert, in: Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit (wie Anm. 1), S. 249–264.

⁴⁰ Nicht zu verwenden ist hier die bis heute oft unkritisch zitierte Angabe des Venezianers Ambrogio Contarini, der 1476/77 in Moskau gewesen war und der schrieb, im Winter träfen sich dort zahlreiche Kaufleute aus Deutschland und Polen zum Pelzeinkauf. Siehe: Barbaro i Kontarini o Rossii. K istorii italo-russkich svjazej v XV v. (Barbaro und Contarini über Russland. Zur Geschichte der italienisch-russischen Beziehungen im 15. Jahrhundert), bearb. von E. Č. SKRŽINSKAJA, Leningrad 1971, S. 205, 229. Für Deutschland wird an dieser Textstelle der in der italienischen Umgangssprache übliche Ausdruck „Magna“ verwendet, was hier aber eine überlieferungsbedingte Verkürzung darstellen und eigentlich das Großfürstentum Litauen meinen könnte. – Als Beispiel für die Irreführung der Literatur durch Contarini sei eine neue Gesamtdarstellung der altrussischen Handelsgeschichte angeführt, in der fest vom Handel der Deutschen im Moskau des 14.–15. Jahrhundert ausgegangen wird: ŠUMILOV, Torgovlja (wie Anm. 16), S. 125f. In einem sehr kurzen Abschnitt über „Moskauer Handel der Hanse“ rechnet übrigens auch Goetz für das Mittelalter mit Reisen deutscher Kaufleute nach Moskau, ohne dass sein Material überzeugend wäre. Siehe GOETZ, Handelsgeschichte (wie Anm. 1), S. 219f.

⁴¹ Pamjatniki diplomatičeskich snošenij drevnej Rossii s deržavami inostrannymi (Denkmäler der diplomatischen Beziehungen des alten Russland mit ausländischen Mächten), čast' I, St. Petersburg 1851, Sp. 90f.

Der Revaler Ratsherr Gottschalk Remmelinkrode, der im Herbst 1494 im Auftrage seiner Vaterstadt zu Verhandlungen in Moskau weilte, war bei seiner Reise von Peter Byss, einem Handelsdiener des Frankfurter Kaufmanns Wolf Blum d. J., begleitet.⁴² Wie für alle süd- und mitteldeutschen Kaufleute, die in der Folgezeit nach Moskau zogen, konnte die lange Reise auch für Byss nur sinnvoll werden, wenn er kostbares Gut anzubieten hatte. So überrascht es nicht, wenn wir zufällig hören, dass zu den von Byss mitgebrachten Waren Goldbrokat gehörte.⁴³

Die Tatsache, dass der Frankfurter Kaufmann Blum enge Beziehungen zu Lübeck unterhielt,⁴⁴ bietet für den Weg von Byss über die Ostsee und Livland nach Moskau eine nahe liegende Erklärung. Auf diesem Weg folgten ihm im 16. Jahrhundert aber weitere Nichthansen; südliche kontinentale Verbindungen waren also noch immer wenig etabliert.

Im Jahre 1513 kam ein litauischer Diener des berühmten Augsburger Hauses Fugger nach Riga. Der livländische Ordensmeister erteilte ihm die Erlaubnis, mit seinen Waren bis Narva, aber nicht darüber hinaus zu reisen; jener zog von dort aber sogleich weiter nach Moskau. Es wundert nicht, dass dies Aufsehen erregte und auf dem Livländischen Landtag zur Sprache kam.⁴⁵

Als „Fucker“ wird in den Quellen auch der nichthansische Kaufmann Abraham Greiszbeutel apostrophiert, über dessen Aufenthalt in Dorpat die dortigen Ratsprotokolle von 1552/53 Auskunft geben.⁴⁶ Seine Heimatstadt war Augsburg, was eventuell ausgereicht hatte, ihn als „Fucker“ (im Sinne von „Süddeutschen“) zu bezeichnen. Greiszbeutel hatte 1552 einen großfürstlichen *Paszport* für die Fahrt in die russische Hauptstadt erhalten, was in der Literatur zu der Auffassung geführt hat, dass er eine diplomatische Funktion erfüllen sollte.⁴⁷ Mit dem *Paszport* ist aber entweder ein gewöhnlicher Geleitbrief, russisch *opasnyj list*, gemeint oder eine *proezzaja gramota*, ein Reisedokument, wie es im 16. und 17. Jahrhundert für Geschäftsreisen in Russland üblich war. Nach den vorliegenden Quellenzeugnissen wollte Greiszbeutel in der Angelegenheit eines in Riga ent-

⁴² LUB II, 1, Nr. 717, S. 537f.; Alexander DIETZ, Frankfurter Handelsgeschichte, Bd. 1, Frankfurt/a. M. 1910, S. 264, 274f.

⁴³ HR III, 4, Nr. 50 und 51, S. 53.

⁴⁴ Ulrich MARCH, Der Handel Frankfurts mit Lübeck, in: Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe, Bd. 2, hg. von Patricia STAHL, Frankfurt a. M. 1991, S. 49–57, hier S. 54.

⁴⁵ HR III, 6, Nr. 522, § 14, S. 483.

⁴⁶ Vgl. (auch zum Folgenden) Jüri KIVIMÄE, Zur Handelsgeschichte der Fugger im spätmittelalterlichen Livland. Abraham Greiszbeutel in Dorpat 1552–1553, in: Scripta Mercaturae 14 (1980), S. 1–26; Wiedergabe der Stellen aus den Dorpater Ratsprotokollen über Greiszbeutel hier S. 14–23.

⁴⁷ Vgl. ebd., S. 9.

standenen Konflikts mit einem russischen Kaufmann nach Moskau fahren. Später weilte er aber auch zum Warenhandel in der russischen Hauptstadt: Im Herbst des Jahres 1559 kam er mit einer größeren Menge Wachs *ut der Mussco* nach Riga zurück.⁴⁸

Der Reichtum der russischen Herrscher, über den im Westen Sagenhaftes verbreitet wurde, und ihr tatsächliches Interesse an kostbaren Gegenständen, die ihrem Geltungsanspruch genügten, führte in der Folgezeit zu häufigen Reisen von mittel- und süddeutschen Kaufleuten nach Moskau, wo sie dem Hof kostbare Edelschmiedearbeiten anboten. Allein am Ende der 1560er und in den 1570er Jahren gehörten dazu aus Leipzig der Geldhändler Caspar König und einer seiner Söhne sowie Handelsdiener des führenden Kaufmanns Heinrich Cramer von Claußbruch, seines Vetters Georg und seines weiteren Gesellschafters Caspar Schelhammer, ferner aus Berlin Mitglieder der Familie Tempelhof und Beauftragte des Kaufmanns Georg Eckart, außerdem der Nürnberger Veit Seng.⁴⁹ Bei den zum Teil mehrfachen Reisen dieser Kaufleute nach Moskau wurde immer wieder der Weg über die Ostsee und Narva genutzt. Bezeichnend ist, dass auch die Brüder Markus und Mathäus aus der berühmten Augsburger Familie Welser am Ende des 16. Jahrhunderts mit Hilfe eines Lübecker Bürgers – Bartholomäus Tunemann – Fäden nach Moskau spinnen wollten; für ihn als ihren Beauftragten besorgten sie 1599 von Kaiser Rudolf II. einen Pass- und Empfehlungsbrief an den Zaren Boris Godunov.⁵⁰

Die prinzipielle Unzugänglichkeit der russischen Hauptstadt für Deutsche wirkte sich im 16. Jahrhundert für die Hansen lange Zeit wohl gravierender aus als für die nichthansischen Süd- und Mitteldeutschen, deren in Moskau erwünschte Kleinodien für die Ausstellung einer Reiseerlaubnis förderlich waren. Bereits zu Beginn des Jahres 1503 suchte allerdings der Danziger Kaufmann Gottschalk Zimmermann mit Hilfe von polnischen Gesandten beim Moskauer Großfürsten um Geleit für eine Handelsreise nach;⁵¹ dieses wurde ihm und seinen Begleitern rasch gewährt.⁵² Im

⁴⁸ Briefe und Urkunden zur Geschichte Livlands in den Jahren 1558–1562, hg. von Friedrich BIENEMANN, Bd. 3, Riga 1868, Nr. 523, S. 214.

⁴⁹ Vgl. Ernst KROKER, Heinrich Cramer von Claußbruch, ein Leipziger Handelsherr des 16. Jahrhunderts, in: Quellen zur Geschichte Leipzigs, Bd. 2, hg. von Gustav WUSTMANN, Leipzig 1895, S. 355–386; Hugo RACHEL, Johannes PAPRITZ, Paul WALLICH, Berliner Großkaufleute und Kapitalisten, Bd. 1, Berlin 1934, S. 247–253; FORSTREUTER, Preußen und Russland (wie Anm. 31), S. 116–136.

⁵⁰ Wieder zum Konzept gewordene Reinschrift im Österreichischen Staatsarchiv, Abteilung Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien. Russland I. Russica 1599, fol. 88r–89v. Nach der im Welserschen Archiv aufbewahrten Ausfertigung gedruckt bei Götz von PÖLNITZ, Fugger und Hanse. Ein hundertjähriges Ringen um Ostsee und Nordsee, Tübingen 1953, S. 227f.

⁵¹ LUB II, 2, Nr. 437, S. 329f.

⁵² Sbornik Imperatorskago Russkago istoričeskago obščestva (Sammelband der Kaiserlichen Russischen historischen Gesellschaft), t. 35, St. Petersburg 1882, Nr. 74, S. 363.

Jahre 1507 erhielt auch sein Bruder Matthias Zimmermann das Recht zum Handel in Moskau.⁵³ In beiden Fällen war dies infolge der Unterstellung Danzigs unter den polnischen König möglich.

Eine bekannte Persönlichkeit in der Geschichte der deutsch-russischen Beziehungen ist der Hansekaufmann Hans Schlitte aus Goslar. Bei einem missglückten Geschäft in Pleskau hatte er ohne Schuld einen erheblichen Verlust erlitten, weswegen er 1546 nach Moskau reiste, um zu seinem Recht zu kommen. Hier erhielt er den Auftrag, in Deutschland Fachleute verschiedener Art anzuwerben, ein zunächst erfolgreich verlaufendes Unternehmen, das schließlich an der Furcht der Livländer vor einer militärischen Erstarkung Moskaus scheiterte.⁵⁴ Neben dieser Aktivität als Werber suchte Schlitte auch beim Handel mit Russland weiterhin eine Rolle zu spielen. Am 13. Juli 1548 schloß er mit dem Grafen Wolfgang von Stolberg und Wernigerode einen Vertrag, der eine Gesellschaft zwischen beiden für zukünftige Geschäfte mit dem Moskauer Großfürsten begründete. Der unmittelbare Kontakt mit Moskau gehörte dabei zu den Verpflichtungen auf Schlittes Seite.⁵⁵ Bald darauf aber wurde der letztere auf Drängen der Livländer in Lübeck gefangengesetzt, und der Gesellschaftsvertrag blieb folgenlos.

Ein Kaufmann, der um die Mitte des 16. Jahrhunderts besonders intensive russische Verbindungen besaß, war Jochim Krumhusen, der aus der hinterpommerschen Hansestadt Greifenberg stammte, nach Narva übersiedelt war und dort seit 1548 dem Rat angehörte.⁵⁶ Als Narvaer Stadtvogt hatte er häufig mit Konflikten zwischen deutschen und russischen Kaufleuten zu tun, und eben dies brachte ihn mit der Moskauer Regierung in Kontakt. Dabei lernte er Sil'vestr, den zeitweilig sehr einflussreichen Berater des jungen Zaren Ivan IV., kennen. Dieser verschaffte ihm einen „Brief“ mit großfürstlichem Siegel, der Jochim Krumhusen und seine Söhne bei Aufhalten in Russland von der rechtlichen Zuständigkeit der Voevodenverwaltungen in den Provinzstädten befreite und direkt dem

⁵³ A[nna] L.[eonidovna] CHOROŠKEVIČ. *Russkoe gosudarstvo v sisteme mezhdunarodnyh otnošenij konca XV – načala XVI v.* (Der russische Staat im System der internationalen Beziehungen im späten 15. und frühen 16. Jahrhundert), Moskau 1980, S. 60, Anm. 275.

⁵⁴ Vgl. u. a. UEBERSBERGER, *Österreich und Russland* (wie Anm. 31), S. 288–307; Erik AMBURGER, *Die Anwerbung ausländischer Fachkräfte für die Wirtschaft Russlands vom 15. bis ins 19. Jahrhundert*, Wiesbaden 1968, S. 18f.

⁵⁵ Ed. JACOBS, *Zur Geschichte des harzischen Handels im 16. Jahrhundert*, in: *Zeitschrift des Harz-Vereins für Geschichte und Altertumskunde* 2 (1869), H. 3, S. 144–160, hier S. 148f.

⁵⁶ Arnold SÜVALEP, *Geschichte Narvas: Die Dänen- und Ordenszeit*, Narva 1936 [im J. G. Herder-Institut Marburg/Lahn vorhandene maschinenschriftliche Übersetzung aus dem Estnischen], S. 285.

großfürstlichen Gericht unterstellte.⁵⁷ Hier handelte es sich offenbar um ein frühes Beispiel einer individuellen Gnadenurkunde (*žalovannaja gramota*) für Ausländer, wie wir sie vor allem aus dem 17. Jahrhundert mit unterschiedlichen Vergünstigungen kennen. Während die bereits erwähnte *proezzaja gramota* nur für eine Fahrtstrecke galt, ermöglichte eine *žalovannaja gramota* dem ausländischen Besitzer beliebig häufige Einreisen nach Russland.

Jochim Krumhusen war mit Sil'vestrs Sohn Anfim befreundet,⁵⁸ der Handel trieb. Seit kurzem ist Näheres über ausländische Waren aus dessen Besitz bekannt. So stiftete Anfim den Mönchen des Dreifaltigkeitsklosters bei Moskau 1552 neben Glaserzeugnissen, Weihrauch und Kirchenwein auch 50 Fäßchen „deutscher“ Heringe.⁵⁹ Derartiges könnte ihm auch Krumhusen geliefert haben.

Die Zahl der Besuche von Deutschen aus dem Hanseraum in Moskau wird sich für die Zeit bis um die Mitte 16. Jahrhunderts im Ergebnis zukünftiger Spezialforschung sicherlich noch etwas erhöhen lassen. Es fällt aber ins Gewicht, dass die wenigen bisher ermittelbaren Kontakte hinsichtlich ihres Zustandekommens einen Ausnahmecharakter besitzen. So bestätigt sich die Wirksamkeit der restriktiven Haltung, die sowohl die russische Obrigkeit als auch die Hanse in der Frage der Handelsreise nach Moskau eingenommen hatten. Die Vermittlung von westlichen Waren in die russische Hauptstadt und von Moskauer Gütern in den Hanseraum muß also weiterhin im wesentlichen in russischer Hand gelegen haben. Die Verhältnisse werden schlaglichtartig durch Pleskauer und Dorpater Quellen erhellt. Und zwar sind in den Pleskauer Grundbüchern aus den 1580er Jahren Angaben über einen „Gästehof für anreisende Moskauer Gosti“ (*Dvor Gostin priëzzich gostej moskovskich*) zu finden, auf dem nicht weniger als 69 Speicherräume (*anbary*) platziert waren.⁶⁰ Im Text der Beschreibung dieses großen staatlichen Hofes wird erwähnt, dass er schon in den „alten Grundbüchern“ verzeichnet worden war, was die Existenz des Hofes und damit einen intensiven Handel von Moskauern in Pleskau für die 50er Jahre des 16. Jahrhunderts bezeugt. Nun stellt sich die

⁵⁷ Ergänzende Nachrichten zur Geschichte der Stadt Narva vom Jahre 1558. Mitteilungen von Augenzeugen und Zeitgenossen [hg. von Heinrich Johann HANSEN], Narva 1864. S. 52f.

⁵⁸ Vgl. Quellen zur Geschichte des Untergangs livländischer Selbständigkeit. Aus dem schwedischen Reichsarchiv zu Stockholm, hg. von Carl SCHIRREN, Bd. 1, Reval 1861, Nr. 43, S. 140 (Krumhusen erhielt hiernach von Anfim in Moskau eine interne politische Information.).

⁵⁹ *Istorija Moskvj* (wie Anm. 3), S. 129f.

⁶⁰ *Sbornik Moskovskago archiva Ministerstva justicii*, t. 5. Pskov i ego prigorody, kn. 1 (Sammelband des Moskauer Archivs des Justizministeriums, Bd. 5. Pleskau und seine Beistädte, Buch 1), Moskau 1913, S. 14f.

weitere Frage, ob diese Moskauer Kaufleute mit den deutschen Pleskafahrern in direkten Kontakt kamen. Dies ist im wesentlichen zu verneinen, denn obwohl es in der Stadt an der Pskova vermutlich kein offizielles Gästehandelsverbot gab, heißt es in einem Brief des Dorpater Rates aus dieser Zeit, dass „die Unseren“ in Pleskau mit niemand anderem als mit den Einheimischen handeln können; in diesem Zusammenhang führt der Rat an, dass man sofort *etzliche hinder sich her* habe, wenn man in Pleskau den Kaufhof der Novgoroder aufsuchen wolle, wodurch Geschäfte verhindert würden.⁶¹ Auch in den livländischen Städten werden nur recht selten Begegnungen zwischen den deutschen und Moskauer Kaufleuten zustande gekommen sein, werden doch beispielsweise in den reichen Quellen über die russischen Kaufleute in Reval immer wieder Novgoroder, Pleskauer und Ivangoroder erwähnt, aber nur vereinzelt Moskauer Gäste.⁶² Die hansischen Waren wurden also zumeist von den nordwestrussischen Kaufleuten an die Moskauer vermittelt.

Neben den Moskauer Hof in Pleskau ist der Tverer Hof (*Dvor gostinoj Tverskoj*) in Novgorod zu stellen, der für 1578 bezeugt, tatsächlich aber älter ist. Nach einer vorliegenden Quelle fanden auf ihm „Gosti aus allen Städten“ Unterkunft, zweifellos auch Moskauer.⁶³

Einen eigenen Abschnitt in der Geschichte der deutsch-russischen Handelsbeziehungen bildet die Zeit des Krieges um Livland von 1558–1583, während dessen Zar Ivan IV. einen großen Teil des Landes besetzt hielt, um am Ende alles seinen Gegnern Polen und Schweden überlassen zu müssen. Die bereits 1558 von den russischen Truppen eingenommenen Städte Narva und Dorpat fungierten während der Kriegszeit als Fernhandelszentren,⁶⁴ wobei das wichtigere Narva vor allem von hansischen, aber auch von niederländischen, englischen und sonstigen Kaufleuten aufgesucht wurde.

In dieser Zeit finden wir nun über die bisherigen Einzelbewilligungen hinaus das Recht deutscher Kaufgäste auf Handel in ganz Russland, also

⁶¹ Eesti Ajalooarhiiv (Estnisches Historisches Archiv), Tartu, fond 995, nim. 1, sü. 27847, fol. 2v (undatiert, aber eindeutig aus der Mitte des 16. Jahrhunderts).

⁶² Russkie akty Revel'skago gorodskago archiva (Russische Quellen des Revaler Stadtarchivs), hg. von Aleksandr BARSUKOV, St. Petersburg 1894; Erwähnung von Moskauer Kaufleuten in Reval dort in der undatierten, etwa in die Mitte des 16. Jahrhunderts gehörenden Beschwerdeschrift Nr. 49, Sp. 87–90.

⁶³ E[lena] A[leksandrovna] RYBINA, Inozemnye dvory v Novgorode XII-XVII vv. (Die ausländischen Höfe in Novgorod im 12.–17. Jahrhundert), Moskau 1986, S. 140.

⁶⁴ Vgl. Meike KÖHLER, Die Narvafahrt. Mittel- und westeuropäischer Russlandhandel 1558–1581, Hamburg 2000; Norbert ANGERMANN, Dorpat/Tartu als Handelszentrum während des Livländischen Krieges (1558–1582/83), in: Lebendige Sozialgeschichte. Gedenkschrift für Peter Borowsky, hg. von Rainer HERING, Rainer NICOLAYSEN, Wiesbaden 2003, S. 543–550.

einschließlich Moskaus, formuliert. Bereits bei den letzten livländisch-russischen Verhandlungen vor Ausbruch des Krieges bot die russische Seite an, für die Erlaubnis zur Seefahrt der Russen nach Lübeck den Livländern den Handel nicht nur wie bisher in Pleskau, Novgorod und Ivangorod, sondern auch in Moskau, Kasan und Astrachan freizugeben.⁶⁵ Die livländischen Unterhändler erklärten sich damals, im Dezember 1557, in der Frage der Ostseeschifffahrt der Russen als nicht bevollmächtigt. So wurde dieser Punkt offengelassen, von russischer Seite aber gleichwohl zugestanden, dass die livländischen Kaufleute in *allen ortheren* Russlands Handel treiben dürften. Wegen des Kriegsbeginns Anfang 1558 blieb dies freilich folgenlos.

Auf den 1. Mai 1558 ist das Privileg des Zaren für Narva datiert, das aus Verhandlungen mit Bürgern der Stadt resultierte, von denen viele auch nach deren Einnahme durch die Russen am 11. Mai dort blieben. Mit diesem Privileg gewährte der Zar den Narvaern das Recht auf freien Handel *inn aller vnserer Herrschaften*,⁶⁶ also auch in Moskau. Dasselbe wird in dem Privileg zugestanden, das der Zar später den Lübeckern erteilte,⁶⁷ die während des Livländischen Krieges besonders lebhaft an der Narvafahrt teilnahmen. Es kann nicht überraschen, dass die Russen dieses Recht auch in Aussicht stellten, als sie versuchten, die Revaler zur freiwilligen Unterwerfung unter die Herrschaft des Zaren zu veranlassen.⁶⁸

In der Praxis dürften nun namentlich von Narva her über das Hauptziel Pleskau und über Novgorod hinaus mehr deutsche Kaufleute nach Moskau gezogen sein als früher. Dazu gibt es wiederum ein Beispiel aus dem Geschäftsleben der Familie Krumhusen. Michel, einer der Söhne des oben erwähnten Jochim Krumhusen, war in der Russenzeit in Narva ansässig und schickte 1566 einen oder zwei Beauftragte in die russische Hauptstadt. Dabei ging es um dortige Außenstände seines auf der Reise zwi-

⁶⁵ Quellen (wie Anm. 58), Nr. 8 (Tagebuch und Bericht der livländischen Gesandten, 11. Dezember 1557 – 26. Januar 1558), S. 26. – Kasan und Astrachan, bisherige Hauptstädte von Tatarenchanaten, waren erst 1552 bzw. 1556 von den Russen erobert worden. Unsere Quelle zeigt deutlich, dass sich die Moskauer Regierung von der Inbesitznahme dieser Wolgastädte viel für den Handel versprach.

⁶⁶ Neue Quellen zur Geschichte des Untergangs livländischer Selbständigkeit. Aus dem dänischen Geh. Archive zu Kopenhagen, hg. von Carl SCHIRREN, Bd. 1, Reval 1883, Nr. 11, S. 50.

⁶⁷ Das Privileg Ivans für Lübeck ist offenbar nicht erhalten. In einem Brief des Zaren an den Lübecker Rat vom August 1580 erinnert jener aber daran, dass er ihnen mit seinem *Begnadiges Briff* erlaubt hatte, *in vnser Herrschaft zur Naruwe vnnnd Pleskauw vnd in anderer vnserer Herrschaften* zu ziehen und dort zollfrei zu handeln: Akty i pišma k istorii Baltijskago voprosa v XVI i XVII stoletijach (Akten und Briefe zur Geschichte der Baltischen Frage im 16. und 17. Jahrhundert), vyp. 2, hg. von G[eorgij] V[asil'evič] FORSTEN, St. Petersburg 1892, Nr. 14, S. 18f. (Moskauer Ausfertigung in deutscher Sprache).

⁶⁸ Russkie akty (wie Anm. 62), Nr. 70, Sp. 122; Nr. 94, Sp. 194.

schen Narva und Moskau verstorbenen Bruders Hans. Nach einer Abrechnung von Michel erhielt er *uth dem schatte*, d. h. aus der *kazna* (Kasse des Zaren oder, wenn man will, des Staates) 500 Rubel, was 1470 Talern gleichkam.⁶⁹ Erwähnt wurden oben bereits mittel- und süddeutsche Händler mit Kleinodien, die über Narva anreisten und in Moskau willkommen waren. In diesen Zusammenhang gehört auch eine Angabe Heinrich von Stadens, der von 1564 an etwa zehn Jahre lang in Russland gelebt hatte. Er berichtet, dass Kaufleute, die in die russischen Grenzstädte zum Handel kamen, mit ihren Waren per Post nach Moskau gebracht wurden, nachdem geklärt war, dass der Zar das Gut im Rahmen seines traditionellen Vorkaufrechts erwerben wollte.⁷⁰

Während des Krieges kam es zur Ansässigkeit von livländischen Kaufleuten in Moskau, allerdings nicht als Ergebnis intensiver Handelstätigkeit, wie es bei den Hamburger Firmen im 17. Jahrhundert der Fall war, sondern infolge von gewaltsamen Umsiedlungen namentlich der deutschen Untertanen des Zaren aus Dorpat und Narva, die des Verrats beschuldigt oder verdächtigt wurden. Heinrich von Staden berichtet, dass die meisten umgesiedelten livländischen Kaufleute an der Neglinnaja, einem Nebenflüßchen der Moskva, wohnten.⁷¹ Dies dürfte der Zustand bis zur Rückführung der Dorpater in ihre Heimatstadt 1569/70 gewesen sein. Später, um 1580 lebten erneut verschleppte Dorpater und jetzt hinzugekommene Narvaer in einer vorstädtischen Siedlung am Flüßchen Jauza.⁷² Der Danziger Martin Gruneweg, der 1585 als Diener eines armenischen Kaufmanns aus Lemberg nach Moskau kam, bestätigte, dass dort *fiele deutzenn woenen* und hob eine in der Stadt gelegene *Teutze gasse* mit livländischen Bewohnern hervor.⁷³

Den zeitgenössischen Berichterstattern fiel auf, dass die in Moskau lebenden Livländer im Gegensatz zu den Russen das Schankrecht besaßen, womit ihnen ein bürgerliches Privileg, das sie aus ihren Heimatstädten kannten, gewährt worden war. Wir wissen aber so gut wie nichts über eine spezifische kaufmännische Tätigkeit von ihnen. Dabei hatte Ivan Visko-

⁶⁹ Pierre JEANNIN, Lübecker Handelsunternehmungen um die Mitte des 16. Jahrhunderts, in: ZVLGA 43 (1963), S. 19–67, hier S. 63–66.

⁷⁰ Heinrich von STADEN, Aufzeichnungen über den Moskauer Staat, hg. von Fritz T. EPSTEIN, 2. Aufl. Hamburg 1964, S. 111.

⁷¹ Ebd., S. 147.

⁷² N. B. ŠELAMANOVA, K voprosu o poselenijach plennyh livoncev v Moskve vo vtoroj polovine XVI v. (Zur Frage der Siedlungsbezirke der gefangenen Livländer in Moskau in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts), in: Avstro-Vengrija i slavjano-germanskie otnošenija, Moskau 1965, S. 180–182.

⁷³ Martin GRUNEWEG, Erinnerungen. Danziger Bibliothek der Polnischen Akademie der Wissenschaften (Biblioteka Gdańska PAN), Manuskript 1300. Kopien aus dieser wichtigen Quelle verdanke ich Herrn Prof. Dr. Bogusław Dybaś, Toruń.

vatyj, der Leiter des Moskauer Außenamtes, schon 1559, im Zusammenhang mit einer ersten Umsiedlung von Dorpatern, geäußert, diese könnten ihren Handel in Russland ohne Einschränkungen weiterführen.⁷⁴ An dieser Stelle kann aber nur darauf hingewiesen werden, dass Hans Dreyer und Tileman Schrove, zwei in Moskau ansässige ehemalige Dorpater, 1580 und 1582 die Lieferung von Talg, Wachs und Häuten nach Hamburg finanzierten. Empfänger des Geldes waren zwei englische Kaufleute, die jene Waren in St. Nikolaus, als Hafenplatz ein Vorgänger von Archangelsk, verschifften. Andreas Witte, ehemaliger Untertan des Zaren in Narva und später hochprivilegiertes Moskauer Gost, empfing im Jahre 1585 ein Schiff aus Hamburg.⁷⁵

Um des Zusammenhanges willen haben wir damit die Schwelle zur letzten Etappe des langen 16. Jahrhunderts überschritten. Dieser Zeitabschnitt setzt mit dem Ende des Livländischen Krieges (1583) ein. Sinnvoll wäre, ihn bis zur Privilegierung Lübecks von 1603, seit der es keinen Gemeinschaftshandel der Hanse in Russland mehr gab, bzw. bis zur anschließenden Störung des Handels durch die russischen „Wirren“ dauern zu lassen.

Dank der Veröffentlichungen von Ortwin Pelc ist gut bekannt, dass der Lübecker Zacharias Meier seit 1586 mehrere Reisen nach Moskau unternahm, wo er Gnadenbriefe des Zaren Fedor Ivanovič (1584–1598) erwarb, die den Handel der Hansen in Russland begünstigten.⁷⁶ Für die Bemühungen Meiers war es vorteilhaft, dass sein Verhandlungspartner Andrej Ščelkalov, der Leiter des Moskauer Außenamtes, entschieden gegen die Monopolisierungstendenzen der englischen Kaufleute, die in Moskau bereits einen eigenen Hof besaßen, eingestellt und ein Befürworter des russischen Zusammengehens mit den Habsburgern war.⁷⁷ Von vornherein erstrebten die hinter den Missionen Meiers stehenden Lübecker auch die Erlaubnis zum Handel in Moskau, das im Gnadenbrief vom Juli 1588 neben Pleskau, Novgorod und Archangelsk denn auch ausdrücklich als vorgesehene Stätte

⁷⁴ Vgl. ANGERMANN, Dorpat/Tartu (wie Anm. 64), S. 545.

⁷⁵ Freundliche Auskunft von Anke Martens, gestützt auf: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Reichskammergerichtakten, K 44.

⁷⁶ Ortwin PELC, Zacharis Meier und der hansische Russlandhandel um 1600, in: Kollektivität und Individualität. Der Mensch im östlichen Europa. Festschrift für Prof. Dr. Norbert Angermann zum 65. Geburtstag, hg. von Karsten BRÜGGEMANN, Thomas BOHN, Konrad MAIER, Hamburg 2001, S. 47–70; DERS., Die Reisen des Zacharias Meier nach Russland 1586, in: ZVLGA 86 (2006), S. 23–39.

⁷⁷ Bestätigt wird diese Orientierung Ščelkalovs durch eine neue Dissertation über ihn. Vgl. Sergej Vladimirovič ŠIŠKOV, D' jak Andrej Jakovlevič Ščelkalov, opyt rekonstrukcii političeskoj biografii (D'jak Andrej Jakovlevič Ščelkalov, Versuch einer Rekonstruktion der politischen Biographie). Autoreferat einer Kandidatendissertation, Moskau 2002.

des Warenaustausches genannt ist.⁷⁸ In anderer Formulierung wurde diese Erlaubnis aber auch durch die sonstigen Gnadenbriefe erteilt. Die hansische Gesandtschaft, die 1603 speziell die Privilegierung Lübecks erreichte, hatte sogar um die Einräumung eines Hofes in Moskau gebeten,⁷⁹ der allerdings nicht bewilligt wurde. Der Handel der Lübecker und der wenigen weiteren norddeutschen Russlandfahrer blieb in dieser Epoche zwar auf Pleskau konzentriert, doch war die Weiterfahrt nach Moskau vielleicht keine absolute Seltenheit. Samuel Kiechel, der Pleskau 1586 aus Neugier aufsuchte, berichtet jedenfalls wie über etwas Übliches, dass die Reise von Pleskau zur russischen Hauptstadt aufgrund einer Erlaubnis, die der örtliche „Gubernator“ (Voevode) ausstellt, möglich war.⁸⁰ Näher bekannt ist aber nur, dass der Lübecker Kaufmann Caspar Kron in den 1580er Jahren Moskau besucht hat und in engen Beziehungen zum Regenten und zukünftigen Zaren Boris Godunov stand.⁸¹ Darüber hinaus ist bemerkenswert, dass die Lübecker Bartholomäus Tunemann, Jochim Meier – ein Sohn Zacharias Meiers – und Hans Berens zwischen 1598 und 1602 individuelle Gnadenurkunden erhielten, die ihnen auch das Recht auf den Handel in Moskau zusicherten.⁸² Im Falle der Kaufleute aus den livländischen Städten liegen ebenfalls Nachrichten speziell zum ausgehenden 16. Jahrhundert vor. Im Februar 1599 kamen *Arman Skrov* aus Narva und *Zacharij Vilielman* aus Reval nach Moskau, um dort bei russischen Schuldnern Außenstände einzutreiben.⁸³

Am 25. Januar 1599 erließ Zar Boris Godunov (1598–1605) einen Ukaz, durch den die Gruppe der „Moskauer handeltreibenden Deutschen“ (*Moskovskie torgovye nemcy*) gebildet wurde. Acht Kaufleute Dorpater und Narvaer Herkunft – darunter der bereits erwähnte Andreas Witte – empfingen damals den Gost-Rang, weiteren fünf wurde der Titel „Beste Kaufleute“ (*lučšie torgovye ljudi*) verliehen. Alle 13 erhielten Gnadenurkunden, die ihnen ungehindertes Reisen ins Ausland ermöglichten.⁸⁴

⁷⁸ Johann Peter WILLEBRANDT, *Hansische Chronik*, aus beglaubten Nachrichten zusammengetragen, Lübeck 1748, 3. Abt., S. 164.

⁷⁹ Ebd., S. 147.

⁸⁰ Die Reisen des Samuel Kiechel, hg. von K. D. HASZLER, Stuttgart 1866, S. 116. – Kiechel war ein Bürgersohn aus Ulm.

⁸¹ Russisch-livländische Urkunden, ges. von Karl Eduard NAPIERSKY, St. Petersburg 1868, Nr. 347, S. 397–400; PELC, Meier (wie Anm. 76), S. 53.

⁸² Rossijskij godudarstvennyj archiv drevnich aktov (Russländisches Staatsarchiv für altes Schriftgut, im Folgenden: RGADA), Moskau, fond 61, ed.chr. 17, fol. 1, 3; ed.chr. 16, fol. 64–66, 110–113.

⁸³ RGADA, fond 64, ed.chr. 9, fol. 1–37.

⁸⁴ A. V. DEMKIN, „Moskovskie torgovye nemcy“ v pervoj polovine XVII veka (Die „Moskauer handeltreibenden Deutschen“ in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts), in: *Voprosy istorii* 1984, 8, S. 171–174.

Rechtlich standen diese ehemals Deportierten zwischen der russischen und ausländischen Kaufmannschaft. Der Zar verfolgte mit dieser Maßnahme mehrere Ziele, darunter ein propagandistisches – es ging ihm um die Gewinnung der Sympathie der Livländer, deren freiwillige Unterwerfung unter das russische Zepter er erhoffte. Zugleich bezweckte diese Maßnahme einen sinnvollen Einsatz des Könnens und der Kontaktmöglichkeiten dieser Kaufleute, denen der Zar sogar Kredite gewährte. Die Chance, ins Ausland zu reisen, nutzten diese Moskauer rasch. Schon Ende 1599 war Andreas Witte in Riga anzutreffen,⁸⁵ und er gehörte neben dem ebenfalls privilegierten Reinhold Beckmann, der aus Dorpat stammte, zu einer Gruppe von Kaufleuten aus Russland, die 1601 mit Waren in Lübeck eintrafen.⁸⁶

Die Kategorie der „Moskauer handeltreibenden Deutschen“ oder später „... Ausländer“ existierte bis in die 20er Jahre des 18. Jahrhunderts.⁸⁷ Neben den Angehörigen dieser Gruppe und den Hamburgern waren im 17. Jahrhundert weiterhin Kaufleute aus den livländischen Städten und aus Lübeck in Moskau anzutreffen. Im Falle der letzteren lässt sich aber eine Fortsetzung der oben sichtbar gewordenen restriktiven Politik der Moskauer Regierung beobachten. Nach den Privilegien der Zaren für die Travestadt von 1636 und 1652 durften gleichzeitig nur fünf bis sechs Lübecker nach Moskau kommen.⁸⁸ Auf diese anhaltende Einschränkung könnte das im 17. Jahrhundert besonders deutlich hervortretende Interesse der russischen Kaufmannschaft an der Beherrschung des Binnenmarktes einen Einfluß gehabt zu haben. Die seit dem frühen 17. Jahrhundert über Archangelsk anreisenden Hamburger Kaufleute konnten sich gegenüber solchen Bestrebungen vor allem deshalb behaupten, weil sie als Hoflieferanten willkommen waren. Ebenso wie die Niederländer importierten sie unter anderem Edelschmiedearbeiten,⁸⁹ so dass die entsprechende Rolle

⁸⁵ B. N. FLORJA, *Pribaltijskie goroda i vnešnjaja politika russkogo pravitel'stva v konce XVI – načale XVII v. (Die baltischen Städte und die Außenpolitik der russischen Regierung am Ende des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts)*, in: *Meždunarodnye otnošenija v Central'noj i Vostočnoj Evrope i ich istoriografija*, Moskau 1966, S. 10–25, hier S. 20f.

⁸⁶ WILLEBRANDT, *Chronick* (wie Anm. 78), 3. Abt., S. 161.

⁸⁷ V[iktor] N[ikolaevič] ZACHAROV, *Zapadnoevropejskie kupcy v rossijskoj trgovle XVIII veka (Westeuropäische Kaufleute im russländischen Handel des 18. Jahrhunderts)*, Moskau 2005, S. 351–357.

⁸⁸ K[arl] R[einhold] MELANDER, *Die Beziehungen und Unterhandlungen betreffend den Handel zwischen Lübeck und Russland während der Jahre 1631–1652*, in: *Historiallinen Arkisto 18* (Helsinki 1903), S. 82–190, hier S. 115, 186.

⁸⁹ Dazu neuerdings Norbert ANGERMANN, Anke MARTENS, *Gamburg i Moskva v XVII veke: svjazi v oblasti serebrjanogo dela (Hamburg und Moskau im 17. Jahrhundert: Verbindungen auf dem Gebiet der Silberschmiedekunst)*, in: *Dekorativno-prikladnoe iskusstvo Zapadnoj Evropy*, red. von A. K. LEVYKIN, Moskau 2006, S. 70–77, hier S. 70–72, 76f.

der mittel- und süddeutschen Kaufleute, die wir oben berücksichtigt hatten, im wesentlichen auf das 16. Jahrhundert beschränkt blieb.

Alles in allem bieten die hier betrachteten Handelsverbindungen mit Moskau ein komplexes Bild aus indirekter und direkter Warenvermittlung, aus Hansischem und Nichthansischem. Wenn wir die gesamte behandelte Zeit überblicken, war Moskau für deutsche Kaufleute keine „verbotene Stadt“, aber es kam auch zu keiner regelmäßigen Handelsfahrt dorthin. Bei den direkten Kontakten der Deutschen mit Moskau fällt der starke Anteil des Hofes auf. In Anbetracht der generell sehr großen Rolle der Hanse für Russland und der wirtschaftlichen Bedeutung Moskaus dürfte das hier Dargelegte überraschen und mit manchem Fragezeichen versehen werden. In der Tat bedarf es für die Behandlung dieses Themas noch einer breiteren Materialbasis und weiterer Versuche der Erklärung.

RISIKEN DES FERNOSTGESCHÄFTS: PIRATENÜBERFÄLLE AUF NORDDEUTSCHE HANDELSSCHIFFE IM CHINESISCHEN MEER (1840–1870)

von Rolf-Harald Wippich

„Unter allen Unbilden, mit denen die Schifffahrt in den ostindischen und chinesischen Gewässern zu kämpfen hat“, wusste das einflussreiche „Bremer Handelsblatt“ im Oktober 1865 zu berichten, „ist zweifelsohne das Seeräuberunwesen eine der empörendsten [...]. Die Piraten der indischen Meere sind nicht mehr die dummen, leicht zu verscheuchenden Gesellen, die sie vor fünf und zwanzig Jahren und früher waren; nein, sie sind intelligent, verwegen und in weit höherem Grade ihrer Kräfte sich bewusst geworden.“¹

Piraten machten seit Menschengedenken die Weltmeere unsicher und schädeten dem Handel. In China galten Piraten als unvermeidliche, unausrottbare Begleiterscheinung der Seefahrt, wie der Meeresschaum eben, der auch unmöglich zu ergreifen war.²

Ein recht frühes Zeugnis für einen chinesischen Piratenüberfall überliefert Theodor Fontane in seinen Kindheitserinnerungen. Der Kauffahrer „Mentor“ aus Swinemünde war um 1830 durch Seeräuber in eine bedrohliche Lage geraten, weil diese augenscheinlich über die bessere Bewaffnung an Bord verfügten. Der Kapitän des pommerschen Seglers wusste sich jedoch dadurch zu helfen, dass er die gusseisernen Kanonen alle auf eine Seite rollen, die Fahrt verlangsamen und die Piraten herankommen ließ. Als der Angreifer neben der „Mentor“ lag und die Piraten Anstalten zum Entern machten, wurden die Kanonen von der höher gelegenen „Mentor“ auf die Piratenschunke gestoßen und „schlugen, durch die

¹ Bremer Handelsblatt v. 21.10.1865; Staatsarchiv Hamburg (im folgenden: StAH), Senatsprotokolle 111–I Cl. VI Nr. 14a Vol. 1 Fasc. 3.

² So der Titel von Robert J. ANTONYS anregender Studie: *Like Froth Floating on the Sea. The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*, Berkeley 2003. Vom 15.7.1999 bis 15.1.2000 fand im Bremer Überseemuseum die Ausstellung „Piraten. Die Herren der 7 Meere“ statt. Wertvolle Informationen zur Piraterie im allgemeinen, einschließlich der chinesischen, finden sich in dem von Hartmut RODER hrsg. Begleitband, *Piraten: Abenteuer oder Bedrohung*, Bremen 2002.

dünne Wandung hindurch, auf das unten haltende, schon siegessichere Boot, das nun, von der Wucht der schweren eisernen Kanonen in Stücke gebrochen, mit Mann und Maus zu Grunde ging“.³

Nicht alle deutschen Schiffe besaßen in der Glanzzeit der Segelschiffahrt (1840–1870) das Glück noch die Beherztheit des Kapitäns der „Mentor“. Erst im Juni 1865 war die oldenburgische Bark „Nubia“ auf der Fahrt von Singapur nach Hainan von Piraten angegriffen, ausgeplündert und verbrannt worden⁴ und danach hatte es die hamburgische Brigg „J. K. Bockelmann“ in der Nähe von Amoy getroffen; auch sie war völlig ausgeraubt worden. Im Juni 1864 war die schleswigsche Brigg „Chico“ nur etwa vier Seemeilen von Hongkong entfernt chinesischen Seeräubern zum Opfer gefallen. Kamen andere noch mit Schrecken und dem Leben davon, so endete die Begegnung der Brigg mit den Piraten tragisch: Kapitän, Steuermann und mehrere Besatzungsmitglieder der „Chico“ wurden ermordet.⁵ Dies waren nur einige wenige der angegriffenen und zerstörten deutschen Schiffe. Die erhalten gebliebenen Polizeiberichte aus dem besonders von Piraten heimgesuchten Hongkong (*Special Reports of Piracy*) wissen von weiteren Überfällen auf deutsche Handelsschiffe. Ende März 1864 traf es die holsteinische Brigg „Georg Andreas“, die mit einer Ladung Reis Richtung Swatow (*Shantou*) in See gestochen war. Im Kampf mit Piraten wurde Kapitän Ahrenholdt erschossen; der Erste Offizier sowie zwei Mannschaftsmitglieder wurden schwer verwundet.⁶ Dagegen konnte die Brigg „I. G. Trichte“ aus Hannover, die nach ihrem Auslaufen aus Newchwang (*Niuzhuang*) im November 1866 mit Kurs Singapore von einer obskuren chinesischen Dschunke verfolgt wurde, augenscheinlich größerem Schaden entkommen und dem vermuteten Angreifer, der auf dem Meer seine Pilotendienste angeboten hatte, davONSEGELN.⁷ Den Raubzügen der Piraten fielen Schiffe aller Handelsnationen entlang der chinesischen Küste zum Opfer. „Tagtäglich hört man von solchen Schandtha-

³ Theodor FONTANE, *Meine Kinderjahre*. Autobiographischer Roman, Berlin 1982, S. 58f. Zur chinesischen Piraterie vor dem Opiumkrieg siehe folgende Darstellungen: Dian H. MURRAY, *Pirates of the South China Coast, 1790–1810*, Stanford 1987 und ANTONY, *Like Froth* (wie Anm. 2).

⁴ Siehe dazu den persönlichen Bericht des Kapitäns A. Zedelius von der „Nubia“ in: *Hansa. Zeitschrift für Seewesen*, 52, 1865, S. 418f., sowie der oldenburgische Konsul in Singapur an das oldenburgische Staatsministerium, 19.8.1865; Niedersächsisches Staatsarchiv Oldenburg (im folgenden: NStAO) Best. 31–1544 Nr. 366.

⁵ Siehe Anm. 1. Vgl. Bernd EBERSTEIN, *Hamburg – China. Geschichte einer Partnerschaft*, Hamburg 1988, S. 134f., sowie *Hansa* (wie Anm. 4) v. 9.12.1866, S. 620ff. („Die deutschen Schiffe in China“).

⁶ Superintendent of Hong Kong Police an Colonial Secretary, 18.4.1864: National Archives Kew (im folgenden: NA) ADM 125/96.

⁷ Special Report, 26.11.1866; ebd.

ten“,⁸ stöhnte die Zeitschrift „Hansa“, das einschlägige Organ für das Seewesen, Ende 1866. Als Reaktion auf die Piratenüberfälle begannen die westlichen Nationen nach Möglichkeiten zu suchen, Handel und Schifffahrt in den fernöstlichen Meeren sicherer zu gestalten. Erwartungsgemäß waren es zunächst die unmittelbar betroffenen Schiffsführer und -eigner, die über ihre Interessenvertretungen politischen Einfluss zu gewinnen trachteten, um mit Hilfe der Medien die Allgemeinheit über ihre Notlage zu informieren und Druck auf die Regierungen auszuüben.

Die vom „Bremer Handelsblatt“ angeschnittene Zeitspanne von einem Vierteljahrhundert hatte mit dem Opium-Krieg Englands gegen China (1839–42) eingesetzt, der die gewaltsame Aufschließung des Reiches der Mitte zur Folge hatte. Im Vertrag von Nanking 1842 war die Öffnung von 5 Häfen (Kanton, Amoy, Foochow, Ningpo, Shanghai) für den internationalen Handel zugesagt worden, unter denen sich bald die exponierte wirtschaftliche Stellung Shanghais herauskristallisierte.

Die Öffnung Chinas bedeutete für die Schifffahrt und den Handel Deutschlands Chance und Herausforderung zugleich. Nicht zu übersehen war der rasante Anstieg der norddeutschen Küstenschifffahrt in den chinesischen Gewässern in den 1850er und 1860er Jahren nach dem Ende des Zweiten Opiumkrieges (1858–60). Insbesondere die Frachtfahrt hamburgerischer Schiffe in den dortigen Gewässern, hatte „einen außerordentlichen Aufschwung genommen“, wie aus Aufzeichnungen der Handelskammer der Hansestadt zu entnehmen ist.⁹ Die Zunahme der Hamburger Handeltonnage war zum Großteil die Folge der Trampfahrt, in der im Jahre 1854 13 Hamburger Schiffe engagiert waren; im Jahre 1865 – zu einem Zeitpunkt, als fast die Hälfte der Hamburger Handelsflotte in überseeischer Trampfahrt ihr Auskommen fand – waren es bereits 85 Schiffe!¹⁰ Bremen, das bei seinen überseeischen Wirtschaftsinteressen stärker auf Nordamerika setzte und folglich verglichen mit Hamburg im Gütertausch mit China etwas zurückfiel, gründete 1839 das älteste deutsche Asienhaus: T.A. Behn in Kanton.¹¹ Der Grund für den Erfolg der deutschen Schifffahrt im chinesischen Meer war nach Meinung eines Beteiligten „haupt-

⁸ Hansa v. 9.12.1866 („Die deutschen Schiffe in China“).

⁹ Aufzeichnung über Schifffahrt in Ostasien, 25.3.1859 (anonym); Archiv der Handelskammer Hamburg (im folgenden: AHH) 95.D.4.34.

¹⁰ Walter KRESSE, Die Fahrtgebiete der Hamburger Handelsflotte 1824–1888, Hamburg 1972, S. 247f. Ab der zweiten Hälfte der 1860er Jahre sank der Anteil Hamburgs an der chinesischen Küstenfahrt jedoch stetig. Vgl. dazu auch Ernst BAASCH, Die Anfänge des modernen Verkehrs Hamburgs mit Vorderindien und Ostasien, in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg 13, 1897, S. 92–130, hier: S. 115–119.

¹¹ Heide ZIEGLER, Bremens politische, ökonomische und soziokulturelle Beziehungen zu China bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Göttingen 2003, hier: S. 21.

sächlich dem humanen Wesen der Deutschen zuzuschreiben. Ein Chinese, welcher ein Schiff chartert, fährt gewöhnlich selbst mit, und er weiß, dass er von Deutschen besser behandelt wird, als von Engländern und Amerikanern, daher bezahlt er lieber etwas mehr, um sich eine gute Behandlung zu sichern.“¹²

Die Aufbruchstimmung in Ostasien erfasste nahezu alle norddeutschen Reeder- und Kaufmannskreise. So wurde dem Königreich Hannover von berufener Seite ein ähnlicher Aufschwung des Handels in China, wie ihn die Hansestädte erlebten, prophezeit, auch wenn dessen Handelstätigkeit noch in den „Kinderschuhen“ steckte.¹³ Oldenburg, Flensburg und die Küstenstädte der Ostsee waren ebenso aktiv im Chinageschäft tätig und schickten ihre kleinen, wendigen Segler häufig auf „große Fahrt“, wo sie oftmals jahrelang im Chinesischen Meer Beschäftigung fanden. Als Begleitmusik der frühen Handelskontakte kennen wir die ständigen Klagen über die höheren Abgaben der nicht privilegierten deutschen Schiffe¹⁴ – dies galt bis zum Abschluss von Handelsverträgen mit China im Jahre 1861 – sowie die vielfachen Verletzungen von Vertragsbestimmungen durch die Schiffskapitäne, die nicht geöffnete chinesische Häfen anliefen und sich damit der Gefahr der Konfiszierung von Schiff und Ware aussetzten.¹⁵ Eine erhalten gebliebene Übersicht über die Reisen Flensburger Schiffe in den Jahren zwischen 1867 und 1878 bietet anhand der „Catharina“ wie der „Adeline“ gute Beispiele für sogenannte Küstenfahrten zwischen China, Japan und Australien in den Jahren 1867 respektive 1870. Beide Schiffe pendelten zwischen China, Japan und Australien („Catharina“) bzw. beschränkten ihre Tätigkeit ausschließlich auf die chinesische Küste („Adeline“).¹⁶ Einzig der Kieler Kaufmannschaft blieben die Verhältnisse in Ostasien fremd. Sie schien aufgrund der starken Ausrichtung auf Nord- und Ostsee geradezu ein Desinteresse an Ostasien entwickelt zu haben, was sich in der strikten Ablehnung jeglicher Begünstigung für den Überseehandel niederschlug.¹⁷

Die insgesamt herausragende Stellung der westlichen Schifffahrt in der chinesischen Küstenfahrt – vor allem nach der Beendigung des Krim-

¹² Hansa v. 9.12.1866 („Die deutschen Schiffe in China“).

¹³ Konsul Probst an das hannoveranische Ministerium., 19.5.1858; NStA Aurich Rep. 15/6461.

¹⁴ Klage aus Rostock 1855; Landeshauptarchiv Schwerin Best. 5.12–2/1 Nr. 757.

¹⁵ Vgl. Konsul Menke an das oldenburgische Staatsministerium, 30.10.1862; StAO Best. 31–15–44 Nr. 104.

¹⁶ Stadtarchiv Flensburg III B. 45.

¹⁷ Walter HAAS, Bestrebungen und Maßnahmen zur Förderung des Kieler Handels in Vergangenheit und Gegenwart (1242–1914), Kiel 1922, S. 193ff.

kriegs 1854–56 –¹⁸ beruhte neben wirtschaftlichen und politischen Erwägungen vor allem auf der überlegenen Segeltechnik, die es westlichen Schiffen erlaubte, gegen den Monsun anzukreuzen, was die chinesischen Dschunken nicht vermochten.¹⁹ Bei diesem Küstenverkehr handelte es sich vorwiegend um einen reinen Trampverkehr mit relativ kleinen Schiffstypen. Dieser von Angebot und Nachfrage bestimmte Schiffsverkehr kam den kleinen, schnellen Seglern von Nord- und Ostseeküste naturgemäß entgegen, denn sie waren nach Überzeugung eines Konsularbeamten für die Chinesen „sehr paßlich“.²⁰ Allerdings beschränkte sich diese Küstenfahrt nicht allein auf die zunächst fünf geöffneten Vertragshäfen im Südchinesischen Meer, sondern sie erstreckte sich von Südostasien (Bangkok, Saigon) über Niederländisch-Indien (Batavia) und die spanischen Philippinen (Manila) bis hinauf in die nordpazifischen Häfen Sibiriens und sogar noch bis an die Ostküste Australiens.²¹ Auf allen diesen Meeren, besonders aber im Chinesischen Meer und in der malaiischen Inselwelt, lauerten Gefahren durch Piratenüberfälle für Menschen, Waren und Schiffe.²²

¹⁸ Walther MÜLLER, *Rostocks Seeschifffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Seestädte*, Rostock 1930, S. 59f. u. 65f. Vgl. in diesem Zusammenhang auch Dieter GLADE, *Bremen und der Ferne Osten*, Bremen 1966, S. 27f.

¹⁹ KRESSE, *Fahrtgebiete* (wie Anm. 10), S. 184ff.

²⁰ Hermann WÄTJEN, *Die deutsche Handelsschifffahrt in chinesischen Gewässern um die Mitte des 19. Jahrhunderts*, in: *HGbl.* 67/68 (1942/43), S. 222–250, hier: S. 232 u. 236 (Zitat).

²¹ Ganz konzis zur chinesischen Küstenschifffahrt: Frank STIELOW, *Deutsche Küstenschifffahrt in chinesischen Gewässern*, in: Hartmut RODER (Hrsg.), *Bremen – Ostasien. Eine Beziehung im Wandel. Veröffentlichung anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Ostasiatischen Vereins Bremen e. V. im Jahre 2001*, Bremen 2001, S. 188ff. Im Zeitraum von 1864–1880 belief sich der Anteil deutscher Schiffe am gesamten chinesischen Schiffsverkehr im Jahresdurchschnitt auf etwa 10 %, deren Anteil am Tonnagegehalt ca. 6 %. Der entsprechende prozentuale Anteil deutscher Schiffe am chinesischen Küstenverkehr lag geringfügig niedriger. Insgesamt bekleidete Deutschland im chinesischen Schiffsverkehr zwischen 1860 und 1880 nach Großbritannien und den USA den dritten Platz. Vgl. dazu Yü WEN-TANG, *Die deutsch-chinesischen Beziehungen von 1860–1880*, Bochum 1981, S. 108–114. Für Hamburgs Schifffahrt mit Ostasien vgl. BAASCH, *Anfänge* (wie Anm. 10); Karin BARTSCH, *Hamburgs Handelsbeziehungen mit China und Britisch-Ostindien (1842–1867)*, Phil. Diss. Hamburg 1956 (masch.), sowie EBERSTEIN, *Hamburg* (wie Anm. 5); für Bremen liegen drei Darstellungen vor: GLADE, *Bremen* (wie Anm. 18); RODER, *Bremen* (siehe oben) und ZIEGLER, *Bremens Beziehungen* (wie Anm. 11); zu Oldenburg siehe jetzt meine Studie: *Oldenburg und Ostasien. Der Schiffs- und Handelsverkehr eines norddeutschen Kleinstaates im Chinesischen Meer in der Mitte des 19. Jahrhunderts*, in: *Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte* 4, 2004, S. 33–62. Über andere am Ostasienhandel beteiligte deutsche Staaten bzw. Städte liegen keine Untersuchungen vor. Vgl. zum indisch-chinesischen Meer auch die instruktiven Ausführungen von Gerald S. GRAHAM, *Great Britain and the Indian Ocean. A Study of Maritime Enterprise*, Oxford 1967; hier vor allem: S. 329–346 (Singapore) und S. 362–382 (Piraterie in malaiischen Gewässern).

²² Vgl. dazu Christopher HOOI, *Piracy and its Suppression in Malayan Waters 1800–1867*,

Allen einschlägigen Berichten zufolge hatte die Piraterie an der südchinesischen Küste nach dem ersten Opiumkrieg in den 1840er Jahren rapide zugenommen. Insbesondere schien sich die britische Kronkolonie Hongkong, die zum Kommunikations- und Logistikzentrum der gesamten chinesischen Küste aufstieg, als wahres Schmuggler- und Räubernest zu entpuppen. Dies galt nicht nur für die Gewässer um Hongkong, sondern auch für den Hafen selbst, wo Kauffahrer immer wieder Opfer gezielter Attacken wurden.²³ Die Gewässer um die Insel Hongkong, die China im Vertrag von Nanjing (1842) an England abtreten musste, galten bereits 1843 als von Piraten verseucht. Deren Erwerbung trug eher zur Verschärfung des Problems der Kriminalität an Land und auf See bei, da die Felseninsel sich zum Hauptumschlagplatz für Opium entwickelte und damit geradezu einen idealen Nährboden für die Piraterie bildete.²⁴ Nur wenig später entwickelte sich die gesamte Küste von Guangdong bis Fujian zum bevorzugten Operationsgebiet der Piratenschunken.²⁵ Die „China Mail“ berichtete regelmäßig über bekannt gewordene Fälle von Piraterie, die der Polizei in Hongkong angezeigt wurden.²⁶ Im Jahre 1847 wurde in Hongkong das erste Gesetz gegen die Piraterie erlassen; die Royal Navy war seither gehalten, energischere Schritte gegen die Piraten zu unternehmen.²⁷ Aber erst im Jahre 1866 erfolgte mit der *Ordinance for the Suppression of Piracy* ein durchgreifender Erlass zur Unterdrückung der Piraterie in den Gewässern um die Kronkolonie, der von chinesischer Seite wenig später mit flankierenden, nicht immer erfolgreichen Maßnahmen (z. B. Dschun-

Singapore 1957; Alfred P. RUBIN, *Piracy, Paramountcy and Protectorates*, Kuala Lumpur 1974; Nicholas TARLING, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in the Nineteenth Century South East Asia*, ND Nendeln 1978.

²³ Robert Erwin JOHNSON, *Far China Station. The U.S. Navy in Asian Waters, 1800–1898*, Annapolis 1978, S. 126; Grace FOX, *British Admirals and Chinese Pirates 1832–1869*, London 1940, S. 38; N. B. DENNYS (Hrsg.), *The Treaty Ports of China and Japan. A Complete Guide to the Open Ports of those Countries etc.*, London – Hongkong 1867, S. 97. Vgl. dazu Frode HOLM-PETERSEN, *Kurs Hongkong*, Odense 1961, S. 76f. Ähnliches berichtete Commodore Matthew C. Perry von seinem Aufenthalt 1852 in Hongkong: „While the steamer („Mississippi“, Wi.) was at Hong Kong several piracies were committed almost under the guns of the vessels-of-war“; Commodore M. C. PERRY, *Narrative of the Expedition to the China Seas and Japan 1852–1854*, Washington 1856, ND Mineola/N.Y. 2000, S. 137.

²⁴ Gerald S. GRAHAM, *The China Station. War and Diplomacy 1830–1860*, Oxford 1978, S. 271.

²⁵ Hosea Ballou MORSE, *The International Relations of the Chinese Empire*, 3 Bde., Shanghai 1910, ND Taipei 1978, I, S. 404. Vgl. insgesamt GRAHAM, *China Station* (wie Anm. 24), S. 268–275.

²⁶ FOX, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 117f.

²⁷ BLUE, A. D.: *Piracy on the China Coast*, in: *Journal of Hongkong Branch of the Royal Asiatic Society* 5 (1965), S. 69–85, hier: S. 72. Vgl. FOX, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 91–97.

kenregister) begleitet wurde.²⁸ Segelanweisungen für europäische Schiffe warnten noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts ausdrücklich vor der Gefährlichkeit der südchinesischen Küste: „Ships approaching the Coast of China, particularly those of small size, ought always to have some guns ready, in order to repel any attacks that may be made by Ladrones (pirates), or other piratical boats, which are sometimes mistaken for fishing boats.“²⁹ Gleichzeitig erinnerten die *Sailing Directions for the Coast of China* die Schiffskapitäne an die Gefahren, die sich besonders vor der Küste Kantons einstellen konnten, wo eine Bevölkerung lebe, „ready at any time to lay aside their peaceful occupations for the sake of plunder.“³⁰

Das alte Handelszentrum Kanton (*Guangzhou*) am Perl-Fluss sowie die Insel Hainan in Südchina blieben noch lange nach der Verlagerung der internationalen Warenströme in den weiter nördlich gelegenen Vertrags-hafen Shanghai Schwerpunkte seeräuberischer Aktivitäten.³¹ Der preußische Legationssekretär Joseph Maria von Radowitz berichtete im Frühjahr 1863 über eine Dampferreise im Flussdelta von Kanton wie folgt: „Die Passage auf dem Ausfluss des Kantonstromes [...] ist stets durch Angriffe von Piratenbooten bedroht, so daß kein Segelschiff ohne Kanonen sie durchläuft. Dampfer sind natürlich weniger dem ausgesetzt, angehalten und ausgeraubt zu werden: dagegen gibt es für sie eine andere Gefahr, die von den Passagieren selbst ausgeht. Darum ist jetzt alles an Bord bewaffnet und in den Kajüten hängen geladene Gewehre.“³²

Auch trotz hartnäckiger militärischer Bekämpfung der Seeräuber konnte nicht verhindert werden, dass das maritime Unwesen sich metastasenartig ausbreitete und Reisen im Chinesischen Meer nichts an ihrer Gefährlichkeit einbüßten. Noch in den 1870er Jahren konstatierte Kapitän z. S. Carl Paschen, Kommandant der Kreuzerfregatte S.M.S. „Leipzig“, dass die Sicherheit fremder Schiffe in China bei Vernachlässigung strikter Vor-sichtsmaßnahmen „auch heute noch durch nichts gewährleistet“ sei. „Die

²⁸ FOX, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 158–160, 178–183 et passim. Viele Piraten entzogen sich dem englischen Zugriff in Hongkong, indem sie in kantonesische Küstengewässer und Flüsse auswichen, die außerhalb der Bestimmungen des Vertrags von Nanking lagen und somit von brit. Kriegsschiffen nicht aufgesucht werden durften. Andererseits schätzten Piraten die logistische Infrastruktur Hongkongs; Jonathan SPENCE, *God's Chinese Son. The Chinese Heavenly Kingdom of Hong Xiuquan*, London 1996, S. 82f. Zur chinesischen Piraterie in den 1840er und 1850er Jahren vgl. auch A. G. COURSE, *Pirates of the Eastern Seas*, London 1966, S. 156–172 u. S. 193.

²⁹ Zit. nach Hunt JANIN, *The India-China Opium Trade in the Nineteenth Century*, Jefferson, NC – London 1999, S. 131.

³⁰ Ebd., S. 142.

³¹ Ebd., S. 132.

³² Zit. nach Georg Adolf NARCISS (Hrsg.), *Im fernen Osten. Forscher und Entdecker in Tibet, China, Japan und Korea 1689–1911*, Tübingen 1978, S. 127f.

Gelegenheit macht eben jeden Chinesen der Küste zum Seeräuber, worin er eine ihm von der Vorsehung gebotene willkommene (!) Wahrnehmung berechtigter Interessen erblickt, nicht schlimmer als unser Strandrecht vor gar nicht langer Zeit.“³³

Vorurteile gegenüber der vermeintlich angeborenen kriminellen Energie der chinesischen Unterschichten in den Küstenregionen saßen tief und trugen bei Kaufleuten und Kapitänen in Ostasien mit dazu bei, besonders in den 1840er und 1850er Jahren so etwas wie eine Piratenhysterie entstehen zu lassen.³⁴ Da jede chinesische Dschunke ein gefährlicher Angreifer sein konnte und eine Unterscheidung zwischen Handels- und Piratendschunke kaum zu treffen war, mochte es durchaus vorkommen, dass auf chinesische Wasserfahrzeuge häufiger aus „Selbstschutz“ das Feuer eröffnet wurde.³⁵ Nach weit verbreiteter Ansicht war ja jede chinesische Dschunke ohnehin gut bewaffnet und ließ sich problemlos als „Piratenfahrzeug“ nutzen.³⁶

Seit etwa 1860 schien die chinesische Piraterie Augenzeugen zufolge in einem deutlichen Wandel begriffen zu sein. Nicht länger erschöpfte sich die Piraterie in blitzschnellen Attacken aus heiterem Himmel, wie sie noch in den 1840er und 1850er Jahren weitgehend die seeräuberischen Aktivitäten im Chinesischen Meer bestimmt hatten. Es waren nach der Jahrhundertmitte vielmehr gezielte, gut organisierte und offenbar auf Insiderkenntnissen beruhende Angriffe auf ausgewählte Zielobjekte, die den internationalen Handel und die Schifffahrt vor neue Herausforderungen stellten.³⁷ Die Gründe für das Ansteigen der chinesischen Seeräuberei nach 1842 lagen zum einen am lukrativen Opiumsmuggel, wie der US-Historiker Fairbank vermutet,³⁸ zum anderen an der Ausweitung des internationalen Warenverkehrs durch die geöffneten chinesischen Vertragshäfen. In beiden Fällen war die Verlockung groß, leichte Beute zu machen

³³ [Carl] PASCHEN, *Aus der Werdezeit zweier Marinen. Erinnerungen aus meiner Dienstzeit in der K. K. österreichischen und kaiserlich deutschen Marine*, Berlin 1908, S. 211.

³⁴ DENNYS, *Treaty Ports* (wie Anm. 23), S. 19, sowie Arnold Joseph MEAGHER, *The Introduction of Chinese Laborers to Latin America: The „Coolie Trade“, 1847–74*, Ph.D. University of California, Davis 1975 S. 170.

³⁵ J. K. FAIRBANK, *Trade and Diplomacy on the China Coast: The Opening of the Treaty Ports 1842–1854*, Stanford 1969 (O: Cambridge, Mass. 1953), S. 336–340.

³⁶ So der Tenor eines Schreibens des Chefs des Bundeskanzleramtes, Delbrück, an den Senat der Hansestadt Lübeck, 31.3.1870; Archiv der Hansestadt Lübeck, Altes Senatsarchiv (ASA), Externa Übersee 2.

³⁷ Der lange Zeit in der chinesischen Küstenfahrt tätige bremische Kapitän Haesloop nannte das Jahr 1863 als Wende für den merklichen Anstieg der chinesischen Piraterie; ZIEGLER, *Bremens Beziehungen* (wie Anm. 8), S. 286ff. Vgl. auch Staatsarchiv Bremen (im folgenden: StA Bremen) 2–M.6.b.4.c.2.a.

³⁸ FAIRBANK, *Trade* (wie Anm. 35). Vgl. WIPPICH, *Oldenburg und Ostasien* (wie Anm. 21).

beim risikoarmen Angriff auf kleine, relativ ungeschützte Segler in Küstennähe.³⁹

Seit dem Zweiten Opiumkrieg verwiesen die einschlägigen Artikel der Verträge Chinas mit dem Westen auf das Recht zur Bekämpfung der Piraterie durch westliche Kriegsschiffe, so auch der preußisch-chinesische Vertrag vom 2. September 1861.⁴⁰ Die preußische Marine war zwar gehalten, den Kauffahrern auf allen Meeren Schutz und Hilfe zu bieten,⁴¹ da es als mit der Würde Preußens unvereinbar betrachtet wurde, vom Schutz fremder Kriegsschiffe abhängig zu sein,⁴² doch entsprachen derartige offizielle Verlautbarungen nicht der Realität. Diese sah vielmehr so aus, dass deutsche Schiffe im Ernstfall weitgehend – zumindest bis Ende der 1860er Jahre – auf die Unterstützung anderer Nationen angewiesen waren, wenn sie sich nicht ganz auf sich allein gestellt aus der Bredouille befreien mussten. Eine durchgreifende Bekämpfung der Piratenplage ergab sich erst in den 1860er Jahren, als nach der Niederschlagung des Taiping-Aufstandes (1850–64) entsprechende Kräfte und Schiffseinheiten zu diesem Zweck abgestellt werden konnten.⁴³ Der Weg zur internationalen Kooperation gegen die chinesischen Piraten war damit gebahnt.⁴⁴

³⁹ J. L. ANDERSON, Piracy in the Eastern Seas, 1750–1850: Some Economic Implications, in: David J. STARKEY/E. S. VAN EYCK VAN HESLINGA/J. A. DE MOOR (Hrsg.), *Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Exeter 1997, S. 87–105, hier: S. 100.

⁴⁰ Vgl. zum Vertrag, der am 7.6.1862 ratifiziert wurde: YÜ, *Beziehungen* (wie Anm. 21), S. 44–88, sowie Bernd MARTIN, *Die preußische Ostasienexpedition in China. Zur Vorgeschichte des Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 2. September 1861*, in: Heng-yü KUO/Mechthild LEUTNER (Hrsg.), *Deutsch-chinesische Beziehungen vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart*, Berlin 1991, S. 209–240. Der Vertrag bezieht sich in Art. 30 und Art. 33 auf die Piratengefahr. Art. 30, Abs. 1, besagt: „Kriegsschiffe der contrahierenden Deutschen Staaten, welche zum Schutze des Handels kreuzen, oder mit Verfolgung von Seeräubern beschäftigt sind, soll es freistehen, alle chinesischen Häfen ohne Unterschied zu besuchen.“ Art. 33: „Sollten Schiffe, welche einem der contrahierenden Deutschen Staaten angehören, in Chinesischen Gewässern von Seeräubern geplündert werden, so soll es Pflicht der Chinesischen Behörden sein, alle Mittel zur Habhaftwerdung und Bestrafung der Räuber aufzubieten. Die geraubten Waaren sollen, wo und in welchem Zustande sie sich auch befinden mögen, in die Hände des betreffenden Consular-Beamten abgeliefert werden, welcher sie an die Berechtigten gelangen lassen wird. Kann man weder der Räuber habhaft werden, noch sämtliche geraubte Gegenstände wieder erlangen, so sollen die Chinesischen Behörden den Chinesischen Gesetzen gemäß bestraft werden, ohne zum Ersatz der geraubten Gegenstände verpflichtet zu sein.“ Der Vertrag ist abgedruckt in: Fritz VAN BRIESSEN, *Grundzüge der deutsch-chinesischen Beziehungen*, Darmstadt 1977, S. 171–177. Erstmals wurde die Piratenfrage angesprochen im englisch-chinesischen Vertrag von Tientsin 1858 (Art. 52 u. 53).

⁴¹ Roon an Bismarck, 19.12.1862; Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (im folgenden: BA-MA) RM 1/94.

⁴² Roon an OKM, 19.12.1862; ebd.

⁴³ G. B. ENDACOTT, *A History of Hong Kong, Hongkong*, Oxford, New York 1995 (O: 1958), S. 131f.

⁴⁴ FOX, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 127, 146f., 150.

Briefe norddeutscher Kapitäne aus Ostasien bestätigten nicht nur die Zunahme des Seeräuberunwesens („fast kein Tag ohne Überfall“), sondern beklagten auch die Untätigkeit der Regierungen angesichts dieses anhaltenden Missstandes. Nach einhelliger Meinung war es nicht mehr ratsam, im chinesischen Meer irgendwelche Wertsachen an Bord mitzuführen. Auch schienen einige Kapitäne bereits mit dem Gedanken zu spielen, aus Sicherheitsgründen auf die Dampfschiffahrt umzusatteln.⁴⁵

In einem „Die deutschen Schiffe in China“ betitelten Artikel der Zeitschrift „Hansa“ aus dem Jahre 1866, die wiederholt auf den Schutz des deutschen Handels gegen chinesische Piraten hingewiesen und die Selbstbewaffnung der Handelsschiffe sowie die Stationierung von Kanonenbooten angemahnt hatte, kam ein nicht näher genannter deutscher Seemann zu Wort, der aus eigener Erfahrung die Wirklichkeit auf den ostasiatischen Meeren schilderte. „In allen Häfen, vom Amur bis nach Aden, findet man Deutsche Schiffe, überall in diesen Gewässern rivalisieren wir mit den Engländern, Amerikanern und Holländern. Am stärksten jedoch ist unsere Flotte in Chinesischen Häfen vertreten“, wo die Küstenschiffahrt seit den frühen 1860er Jahren so gut wie in deutschen Händen sei. Allerdings barg die Chinafahrt nach Ansicht des Autors unübersehbare Beschwernisse: In den chinesischen Gewässern stellten die Beschaffenheit der Gewässer, ungenaue Seekarten sowie Wirbelstürme nicht zu leugnende Gefahren dar, denen der Seemann jedoch mit Vorsicht und Geschicklichkeit entrinnen könne. Ein ungleich größeres Übel aber, dem man kaum entrinnen könne, „ist die Unsicherheit dieser Küsten und Gewässer; viele Schiffe werden jährlich von Chinesischen Piraten genommen und zerstört, wobei oft die Seeleute auf fürchterliche Art zu Tode gemartert werden.“ Es sei nahezu aussichtslos, das Schiff gegen Hunderte von Seeräubern zu behaupten, zumal wenn dieses noch unzureichend bemannt und armiert sei. Der gesamte Küstenabschnitt zwischen der Insel Hainan und dem Chusan-Archipel stelle ein Gefahrengebiet erster Ordnung für Überfälle dar, die vielfach bei Windstille erfolgten oder wenn das Schiff vor Anker liege.⁴⁶ Die chinesischen „Raubfahrzeuge“ waren nach berufener Auskunft von verschiedener Größe, „bemannt mit 40–150 desperaten Banditen und führen 6–24 Kanonen [...]. Auch führen sie noch eine andere gefährliche Waffe, die sogenannten Stinktöpfe,⁴⁷ welche sie, wenn noch Widerstand geleistet

⁴⁵ AHH 95.D.4.4. (Auszüge aus Presseorganen und Briefen).

⁴⁶ Der Autor erwähnt eine Reihe von jüngst erfolgten Piratenattacken gegen westliche Handelsschiffe – inklusive solcher gegen gestrandete Schiffe – im Zeitraum zwischen Juni 1864 und Februar 1866.

⁴⁷ Bei den Stinktöpfen handelte es sich um kleine Tontöpfe mit Chemikalien (Schwefel etc.), die angezündet und dann auf Deck des angegriffenen Schiffs geworfen wurden. Beim

wird, auf Deck werfen. Diese explodieren und verbreiten einen solchen erstickenden Qualm, dass Alles von Deck flüchten muss.“ Der anonyme Autor verwies zum Schluss auf die 600 deutschen Schiffe, die im chinesischen Meer im Einsatz seien und ein Millionenkapital verkörperten, das sich lohne, nach dem Vorbild anderer Nationen geschützt zu werden. Er empfahl die Stationierung eines „Kriegsgeschwaders“ als wirksamste Abhilfe gegen die Piraten sowie die Reformierung und Vereinheitlichung des zerfransten deutschen Konsulatwesens – eines besonderen Schwachpunktes des deutschen China-Engagements –, um den Kampf gegen die „Frechheit des Gesindels“ effizienter zu gestalten.⁴⁸

Wenn Schiffsführer und -reeder auch gleichermaßen Forderungen nach dem Schutz von Handel und Schifffahrt erhoben, so vergaßen sie doch zumeist, dass sie selbst nicht wenig mit dazu beitrugen, dass die Überfälle auf die kleinen Handelsschiffe für die Piraten relativ gefahrlos blieben. Aus Kostengründen verzichtete nämlich so mancher Segler darauf, sich zu bewaffnen, auch wenn als unsicher geltende Weltgegenden angesteuert wurden. Ein Oldenburger Kapitän stellte klar: „Man schafft sich nicht gern die theuren Kanonen an (und wenn man gute haben will, so sind sie draussen sehr theuer), auch stellt man sich nicht immer gleich das Allerschlimmste, was einen überkommen könnte, vor, sonst gäbe es wahrlich wenig Seeleute.“⁴⁹ Das war eine Erklärung von berufener Seite; sie vermochte jedoch angesichts der bekannten Gefahren nicht zu befriedigen. Nicht zu leugnen ist, dass es den Schiffsbesatzungen zuweilen auch an Mut und Behertztheit fehlte, den Kampf gegen die zu allem entschlossenen Piraten aufzunehmen, denn oft blieb nur die lebensrettende Flucht unter Zurücklassung von Schiff und Ladung. Nicht alle besaßen die nötige Courage, Chuzpe und Ausdauer, wie die Mannschaft der österreichischen Bark „Baron Keller“, die sich eine Stunde lang mit vier angreifenden Seeräuberdschunken in der Formosa-Straße herumschlug, bis ihr ein holländischer Schoner zu Hilfe eilte und die Piraten das Weite suchten.⁵⁰ Selbst wenn ein Segelschiff bewaffnet war, was nicht unüblich war, so sah das oftmals nicht anders aus als wie bei der oldenburgischen Bark „Nubia“, die eine einzige 3-Pfünder-Kanone besaß und dazu nur noch einige kleine Taschenpistolen und Flinten; für letztere gab es allerdings keine Zündhütchen. Angesichts derartiger, wenig zuversichtlich stimmender Rahmen-

Aufprall entwickelten sich beißender Rauch und Dämpfe, die eine Gegenwehr durch Husten, Atembeschwerden und Brechreiz erschweren sollten. Vgl. COURSE, *Pirates* (wie Anm. 28), S. 156f.

⁴⁸ Hansa (wie Anm. 4) v. 9.12.1866 („Die deutschen Schiffe in China“).

⁴⁹ Hansa 52, 1865, S. 419.

⁵⁰ Vgl. Hansa v. 9.12.1866.

bedingungen ist es nur verständlich, dass die 15-köpfige Mannschaft der „Nubia“ vor dem maritimen „Gesindel“ Reißaus nahm und mit dem Schrecken davon kam. Der Kapitän der „Nubia“ erachtete „vier Kanonen, etwa 6pfünder“ als ausreichend zur Verteidigung jedes Schiffes, „eine hinten, eine vorn und eine an jeder Seite, die sich nach der andern Seite hinbringen lässt, weshalb also 2 Kanonenpforten an jeder Seite mittschiffs sein sollten.“ Letztlich waren aber auch die Größe der Mannschaft und die Bewaffnung keine Garantie für den Erfolg beim Abwehrkampf gegen Seeräuber, denn man konnte, wie sich Kapitän Zedelius verquast ausdrückte, nur „unter Umständen damit schon immerhin etwas ausrichten.“⁵¹

Die chinesische Piraterie in der Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgte zu meist in Küstennähe oder an Flussmündungen.⁵² Typisch für einen derartigen Überfall war die Attacke gegen die norddeutsche Bark „Senator“, die sich Ende des Jahres 1865 ereignete. Die Bark hatte am 13. Dezember früh morgens Hongkong mit Kurs Bangkok verlassen, als sie im Laufe des Vormittags eine chinesische Dschunke sichtete, welche unter der Lamma-Insel hervorstieß und in ca. 1 1/2 Meilen Entfernung auf die Bark zuhielt. Gegen Abend hatte die Dschunke die Bark überholt und das Vorsegel eingezogen, um die nachfolgende „Senator“ zu erwarten. Als der Kapitän der Bark dies sah, „schöpfte er Verdacht und setzte alle Segel bei, ließ zugleich aber auch die Kanonen laden.“ An Bord der Dschunke befanden sich gut ein Dutzend Piraten, die plötzlich „ein mörderisches Musketenfeuer“ eröffneten, „welches mehrere Matrosen verwundete und den Steuermann, dem eine Kugel in den Magen gefahren war, besinnungslos zu Boden streckte.“ Weiter heißt es in der zeitgenössischen Zeitungsmeldung: „Die Mannschaft ergriff ein panischer Schrecken und Alles flüchtete, den Capitain verlassend, theils unter Deck, theils in die Masten.“ Während dieser Verwirrung konnten die Piraten mühelos die Bark entern und das Schiff in ihre Kontrolle bringen. „Sie drohten den Capitain zu erschießen und ließen ihn ... von zwei Mann bewachen ...“ Nach zwei Stunden wurde der Kapitän befragt, „wo Seide und Opium verborgen seien. Als sie ihre Habgier befriedigt hatten, suchte sich der Anführer noch Einiges unter den Seekarten aus und um 2 Uhr Nachts verließen sie das ausgeplünderte Schiff und steuerten dem Lande zu.“ Die Bilanz des Raubüberfalls auf die Bark „Senator“ waren 2 Tote (einschließlich des Steuermanns), 2 Verwundete und geraubtes Gut im Wert von 10000 Dollars.⁵³ Der Ablauf des

⁵¹ Hansa 52, 1865.

⁵² Zum historischen, sozialen und ökonomischen Hintergrund der chinesischen Piraterie vgl. ANTONY, Like Froth (wie Anm. 2), sowie Dian MURRAY: Living and Working Conditions in Chinese Pirate Communities, 1800–1850, in: STARKEY et al., Pirates and Privateers (wie Anm. 39), S. 47–68.

⁵³ Der Freischütz v. 26.4.1866; AHH 95.D.4.4.

Überfalls war zum einen ein Beleg dafür, dass die Piraten gut über die Ladung westlicher Handelsschiffe informiert waren; zum anderen, dass sie sich für ihren eigenen Bedarf „gern“ der exakteren Seekarten und technischen Instrumente westlicher Provenienz bedienten.

Vielfach machten sich die Seeräuber die hilflose Lage eines Kauffahrteischiffes zunutze, das etwa infolge eines Unwetters auf ein Riff aufgelaufen und folglich manövrierunfähig war. Dieses Schicksal widerfuhr im gleichen Jahr der aus Flensburg stammenden Bark „Chin-Chin“ unter dem Kommando von Kapitän P. C. Sörensen. Die „Chin-Chin“, die zur damaligen Zeit mit 165 Kommerzlasten als größter Flensburger China-Segler galt, lief am 21. Februar 1865 aus Swatow (*Shantou*) mit einer Ladung Bohnenkuchen für Amoy (*Xiamen*) aus. Vier Tage später strandete das Schiff bei schlechtem Wetter auf einem in den Seekarten nicht ausgewiesenen Riff vor dem Bestimmungshafen Amoy. In dieser prekären Situation wurde der Segler von mehreren chinesischen Piratenbooten angegriffen, die das Schiff schon seit geraumer Zeit verfolgt hatten. Die kleine Mannschaft der „Chin-Chin“ vermochte die Übermacht der Angreifer nur ein paar Minuten abzuwehren; dann gelang es diesen, von allen Seiten an Bord zu kommen – „well armed with knives, pikes and hatchets“. Aus Kapitän Sörensens am 7. März auf dem dänischen Konsulat in Amoy niedergelegtem schriftlichen Protest geht weiter hervor: „In a few minutes the deck and cabin were filled with hundreds of Chinamen who immediately set about demolishing and throwing overboard into their boats everything moveable. To resist any longer was impossible and would have been a useless sacrifice of our lives.“ Nur unter großen Schwierigkeiten gelang es Kapitän Sörensen und der zehnköpfigen Besatzung, ein Beiboot klarzumachen und im Schutze des Nebels weiterem Ungemach zu entkommen, nachdem einige Mannschaftsmitglieder bereits ihrer Habseligkeiten beraubt worden waren. Ein englisches Kanonenboot, das kurz darauf die Gewässer um das Riff inspizierte, fand keinerlei Spuren der „Chin-Chin“, die offenbar durch die Seeräuber zerstört worden war.⁵⁴

Strand- und Küstenraub waren aber keineswegs allein die Spezialität organisierter, mehr oder weniger „professioneller“ Banden. In starkem Maße beteiligte sich auch die chinesische Küstenbevölkerung an Raub- und Plünderungsaktionen, zumal dann, wenn Aussicht auf ein risikoloses Unternehmen bestand.⁵⁵ Wie ein hilfloses Segelschiff zum einem geeig-

⁵⁴ F. HOLM-PETERSEN, Et Piratoverfald Pa Kinakysten. Da 3.mastet barkentine Chin-Chin af Flensborg gik tabt, Hamburg 1968 (Dänisch/Deutsch).

⁵⁵ Vgl. zur saisonalen Piraterie in China: MORSE, Relations, I (wie Anm. 25), S. 403; FOX, British Admirals (wie Anm. 23), S. 77.

neten Opfer wurde, dokumentiert der Fall der Bremer Bark „Fürst Bismarck“. Diese war am 3. Dezember 1874 abends auf der Reise von Chefoo (*Zhifu*) nach Swatow vor der Mündung des Swatow-Flusses bei Green Island auf ein Riff gelaufen. Das manövrierunfähige Schiff wurde am kommenden Tag zur Attraktion unzähliger chinesischer Sampans⁵⁶, verschiedener Lotsenkutter sowie eines offiziellen Zollbootes. Angesichts der aussichtslosen Lage übergab Kapitän Krause seine mitgereiste Frau und sein Kind einem chinesischen Sampan. Während die chinesische Mannschaft der „Fürst Bismarck“ sogleich von den zahlreichen chinesischen Booten übernommen wurde, blieb Kapitän Krause zusammen mit den ebenfalls aus Deutschland stammenden beiden Schiffsoffizieren allein auf dem Wrack zurück. Obgleich die drei deutschen Schiffsoffiziere bemüht waren, das Wrack zu sichern und etwaiges Plündern zu verhindern (u. a. wurde eine vom chinesischen Zollboot überbrachte chinesische Flagge gehisst zum Zeichen, dass das Wrack unter dem Schutz der chinesischen Behörden stand), „erstiegen viele Chinesen das Schiff, erbrachen gewaltsamer Weise seine drei Luken, raubten einen Theil der aus Bohnenkuchen bestehenden Ladung, schnitten, auf die Masten steigend, Segel und Taue ab, entwandten solche nebst Ketten, Bocken, Kochgeschirr, Tischgeräth und anderen Gegenständen, drangen in die Kajüte ein, raubten den größeren Theil der Privateffekten des Schiffers und eigneten sich überhaupt an, was beweglich war und ihnen in die Hände gerieth.“ Einige mit Messern bewaffnete Chinesen vermochte der Kapitän zwar mit einer Eisenstange aus der Kajüte zu vertreiben, doch gelang es den Anstrengungen der drei Schiffsoffiziere nicht, der mehrstündigen Plünderungsaktion Einhalt zu gebieten. Auf Ersuchen des deutschen Vizekonsuls in Swatow entsandten die Chinesen später eine Kriegsdshunke zur Bewachung des Wracks, um weiteren Diebstählen vorzubeugen. Der deutsche Konsul in Kanton verlangte die Ergreifung und Bestrafung der Missetäter sowie die Rückerstattung des gesamten Raubgutes bzw. eine volle Entschädigung. Da man auf chinesischer Seite offenbar nicht mit der gebotenen Entschlossenheit zur Sache ging, wurde Ende Januar 1875 die Korvette „Ariadne“ von Hongkong nach Swatow beordert, um dort den deutschen Ansprüchen Geltung zu verschaffen und „unserer Handelsflagge bei der unlenksamen Bevölkerung jener von einem deutschen Kriegsschiffe bisher nicht besuchten Gegend für die Folge Achtung und Sicherheit zu verschaffen.“⁵⁷

⁵⁶ Typisches kleines, schmales Boot der ostasiatischen Gewässer.

⁵⁷ Norddeutsche Allgemeine Zeitung Nr. 67 v. 20.3.1875; Bayerische Staatsbibliothek München.

Ähnlich gelagert war der Fall der Hamburger Bark „Fidelio“, die in der Weihnachtszeit 1878 auf der Reise von Takao (*Gaoxiong*) im Süden der Insel Taiwan nach Chefoo auf der Shantung-Halbinsel vor der chinesischen Küste auf ein Riff lief. Die „Fidelio“ wurde von Strandräubern geplündert und zerstört, wie wir aus den ausführlichen Aufzeichnungen ihres Kapitäns wissen, und erst nach langwierigen Notenwechseln willigte die chinesische Regierung im Februar 1880 in eine Schadensersatzzahlung und in die „Bestrafung der Piraten“ ein.⁵⁸

Wie der hanseatische Konsul in Hongkong, Woldemar Nissen, am 31. März 1866 an Syndikus Merck meldete, waren es besonders die kleineren europäischen Segelschiffe, wie sie etwa die hanseatischen Reedereien einsetzten, auf die die chinesischen Piraten ihr Augenmerk richteten. So war erst unlängst der Hamburger Schoner „Chin Chin“ unter Kapitän Puhmann außerhalb des Hongkonger Hafens attackiert und ausgeraubt worden, wobei der Kapitän und zwei Besatzungsmitglieder Verwundungen davontrugen und ein Mann über Bord ging.⁵⁹ Nissen listete sieben weitere westliche Segler auf, die in den letzten Monaten Ziel von Piratenüberfällen in Hongkong geworden waren. Darunter befand sich auch der Schoner „Albert Fürss“ aus Mecklenburg.⁶⁰ Der Konsul hielt militärischen Schutz der Handelsschiffe aufgrund der Piratenplage für dringend geboten. „Von großer Wichtigkeit für den Schutz der deutschen Schiffe würde es sein, wenn die deutschen Mächte, die Kriegsschiffe zur Verfügung haben, veranlasst werden könnten, ein paar kleinere Fahrzeuge, die für den Dienst der Küste am Besten geeignet, permanent in diesen Gewässern zum Schutze deutscher Schiffe kreuzen zu lassen ...“⁶¹

Nissen rannte mit seinem Vorschlag bei Reedern und Kaufleuten offene Türen ein, da diese seit längerem auf eine militärische Präsenz der deutschen Staaten zum Schutz der Handelsinteressen drängten. In einer mit aktuellen Zeitungsauszügen und Briefen hamburgischer Kapitäne aus Ostasien gespickten Eingabe an den Senat vom 11. April 1866 ging der Vorstand der Hamburger Kaufmannschaft gezielt auf das leidige Piraten-thema ein und warnte vor den Gefahren für Handel und Schifffahrt, wenn

⁵⁸ Das StA Hamburg enthält zum „Fidelio“-Vorfall einen gesamten Aktenband unter dem Titel: „Acta betr. die Plünderung und Zerstörung der an der chinesischen Küste gestrandeten hamburgischen Bark „Fidelio“ 1879/80“; 111–1 Senatsprotokolle Cl. VI Nr. 14a Vol. 1 Fasc. 12b Inv. 1.

⁵⁹ Erwähnt bei EBERSTEIN, Hamburg (wie Anm. 5), S. 134.

⁶⁰ Die „Albert Fürss“ wurde am 23.1.1866 im Hafen von Hongkong überfallen; lt. Bericht im China Overland Trade Report, Hongkong, 1.2.1866, in: Vorstand der Hamburger Kaufmannschaft an Hamburger Senat, 11.4.1866, Anlage; AHH 95.D.4.4.

⁶¹ Nissen an Syndicus Merck, 31.3.1866; StAH 111–1 Cl. VI Nr. 14a Vol. 1 Fasc. 3. Vgl. dazu auch ZIEGLER, Bremens Beziehungen (wie Anm. 11), S. 282.

energische Schritte der Handelsmächte unterblieben. Seit 1865, so die Eingabe, habe sich die Piraterie an Chinas Küste, die im übrigen seit langem bestünde, sich bisher jedoch vornehmlich „nur gegen die Fahrzeuge der Eingeborenen“ gerichtet habe, „spürbar“ gewandelt. Nun werde „auch die fremde Schifffahrt an jenen Küsten aufs empfindlichste beeinträchtigt und gefährdet.“ Da sich die deutsche Schifffahrt insgesamt eine starke Stellung im Handel mit China, zumal im Küstenverkehr, erobert habe, „(bedroht also) das Piratenunwesen an der chinesischen Küste gerade die deutschen Schifffahrtsinteressen verhältnismäßig stärker als diejenigen irgend eines anderen Staates, mit alleiniger Ausnahme Englands.“ Der Hamburger Senat wurde aufgefordert, zum Schutz der deutschen Interessen in Berlin und Wien – es existierte noch der Deutsche Bund! -vorstellig zu werden, um diese zur Stationierung von Kriegsschiffen zu veranlassen, sobald dies die politische Lage zulasse. Dabei glaubte man auf Seiten der Kaufmannschaft, dass „(es) der preußischen Kriegsmarine offenbar nur willkommen sein (könnte), wenn regelmäßig einige Schiffe derselben im Kreuzen gegen die chinesischen Seeräuber sich praktisch zu üben und dem deutschen Verkehr direkt zu nützen Gelegenheit fänden.“⁶² Dem dringenden Bedürfnis nach Eindämmung der Piratenplage war mit der Stationierung deutscher Kriegsschiffe in Ostasien indes nicht Genüge getan. Die energische Bekämpfung der chinesischen Piraterie, das wusste auch die Hamburger Kaufmannschaft, ließ sich nur in Kooperation mit der Royal Navy bewerkstelligen. Insofern sollte ein Ersuchen an die britische Regierung gerichtet werden, „in Hongkong und sonst an der Küste Chinas ohne Verzug die geeigneten Maßregeln zu treffen, um das unerträglich gewordene Unwesen der dortigen Piraterie nachhaltig zu beseitigen ...“⁶³

Der hanseatische Ministerresident in London, Dr. Rudolf Schleiden, vermochte nur sechs Tage nach der Eingabe der Kaufmannschaft mitzu-

⁶² Bislang hatte es dazu aufgrund der nur sporadischen Entsendung von preußischen Kriegsschiffen nach Ostasien keine Gelegenheit gegeben. Die ersten längeren Erfahrungen in ostasiatischen Gewässern machte die preußische Marine in den Jahren 1859 bis 1862, als sie die Logistik für die preußische Ostasienmission unter Graf Eulenburg übernahm, die mit Japan, China und Siam Handels- und Schifffahrtsverträge abschloss. Direkte Begegnungen mit chinesischen Piraten gab es nicht bzw. kannte man lediglich vom Hörensagen oder malte sich den Zusammenstoß prahlerisch aus, wie der Kommandant der Gedeckten Korvette „Gazelle“, die 1864 vor Hongkong vergeblich auf Piratenjagd ging, nachdem sie erfahren hatte, dass ein hamburgisches Schiff in der Nähe von Hongkong überfallen und ausgeraubt worden war. „Wären es Piraten gewesen“, erklärte Korvettenkapitän v. Hacke später in Hongkong nach der ergebnislosen Durchsuchung von friedlichen Dschunken, „dann hätte er sie an den Rahen aufhängen lassen und wäre so in den Hafen von Hongkong eingedampft.“ Zit. nach Adolf MENSING, *An Bord der Gazelle nach Yokohama. Ein preußischer Marineoffizier erinnert sich*, hrsg. v. Horst AUERBACH, Rostock 2000, S. 134.

⁶³ Vorstand der Hamburger Kaufmannschaft an Hamburger Senat, 11.4.1866; StAH 111-1 Cl. VI Nr.14a Vol.1 Fasc.3.

teilen, dass die englische Regierung bemüht sei, energisch gegen die chinesischen Piraten vorzugehen. England erwarte dabei die Unterstützung aller Vertragsmächte und habe von Preußen zu diesem Zweck Anfang 1866 die Zusage erhalten, zwei Kriegsschiffe in die ostasiatischen Gewässer zu entsenden.⁶⁴ Schleiden wies auch darauf hin, dass England vertragsmäßig verpflichtet sei, alle innerhalb des chinesischen Seegebiets aufgebrachten Piraten den chinesischen Behörden zur Aburteilung zu überstellen, während für seeräuberische Akte außerhalb der chinesischen Hoheitsgewässer das englische Admiraltätsgericht in Hongkong zuständig sei.⁶⁵

Reeder, Kaufleute und Handelskammern machten ihrem Ärger über die Inaktivität der deutschen Regierungen angesichts des wuchernden Piratenunwesens lautstark Luft und führten Klage darüber, daß „die Unsicherheit in den Chinesischen Gewässern immer mehr überhand (nehme).“ Darin fanden sie Unterstützung von der nationalen wie regionalen Presse, wie der „Weser-Zeitung“, die eng mit Handel und Schifffahrt verbunden war. Hannoversche Schiffseigner standen etwa kurz davor, aus Verzweiflung über das Überhandnehmen der chinesischen Piraterie zu Selbsthilfeaktionen zu greifen, um ihre Regierungen zum Handeln zu bewegen. Am 14. April 1866 erschienen die Reeder Hinrich Gerdau, Hinrich Redmann und Peter Lehr auf dem Amt Jork in den Elbmarschen und führten bittere Klage darüber, dass die Unsicherheit in den chinesischen Gewässern immer mehr um sich greife. Gerdau, der Wortführer der drei hannoverschen Schiffseigner, zitierte zur Bestätigung aus dem Brief eines seiner Kapitäne, den dieser im vergangenen Februar aus Hongkong geschrieben hatte. „Mit den Piraten nimmt es grässlich überhand“, hieß es darin, „jeden Tag werden hier ausgeplünderte Schiffe eingebracht; in 4 Wochen sind 13 ausgeraubt.“ Von berufener kaufmännischer Seite sei ihm, Gerdau, vorgeschlagen worden, auf eine Art Selbsthilfeaktion zu drängen und durch eine publizistische Kampagne von den Hansestädten, Hannover und Oldenburg Kanonenboote zur gemeinsamen Gefahrenabwehr in Ostasien anschaffen zu lassen, denn „es sei jetzt soweit, dass ein deutsches Schiff fast keine Fracht mehr bekommen könne.“⁶⁶ In dem offiziellen „Protocolar-Antrag“ der drei Reeder wurde indirekt, aber deutlich genug, die Untätigkeit und das Unvermögen der deutschen Regierungen kritisiert, die ihre in Ostasien Handel treibenden Untertanen und Schiffe schutzlos den Gefahren der dort grassierenden Seeräuberei überließe, ohne an eine

⁶⁴ Vgl. Bismarck an Rehfues, 1866; Bundesarchiv Berlin (im folgenden: BAB) R 901/8917.

⁶⁵ Schleiden an Syndicus Merck, 17.4.1866; StAH 111-1 Cl. VI Nr. 14a Vol. I Fasc. 3.

⁶⁶ Amt Jork an Landdrostei Stade, 20.4.1866, Anlagen; Niedersächsisches Staatsarchiv Stade (im folgenden: NStAS) Rep. 80 Nr. 3756.

angemessene militärische Präsenz zu denken. Zielten derartige Eingaben auch auf die nachhaltige Unterstützung der deutschen Schifffahrt in Ostasien ab, so war doch kaum davon auszugehen, daß die Regierungen der norddeutschen Küstenstaaten die Anregung des Kaufmanns Pustau ernsthaft aufgriffen, Hamburg, Bremen, Hannover und Oldenburg sollten zum Schutz des Handels Kanonenboote anschaffen.⁶⁷ Immerhin wurden aber auch in der Hamburger Commerz-Deputation Stimmen laut, die den Einsatz von Kanonenbooten gegen die Piratengefahr verlangten.⁶⁸

Eine gewisse Unterstützung fand das Anliegen der besorgten norddeutschen Schiffseigner durch eine berufene Stimme vor Ort. Der preußische Gesandte in Peking, Guido von Rehfues, verwies in einem Bericht an Ministerpräsident Bismarck, der am 9. Juli 1866 in Berlin eintraf, dezidiert auf das besondere Interesse der deutschen Schifffahrt an einer Beseitigung der Seeräuberfahrt und unterstrich damit die Notwendigkeit zur maritimen Zusammenarbeit. Das Interesse der deutschen Schifffahrt an internationaler Kooperation war für Rehfues dadurch gegeben, „da dieselbe zu den an den Chinesischen Küsten fahrenden fremden Schiffen die kleinsten stellt, die meistens nur eine sehr kleine Besatzung haben, folglich den Angriffen der Seeräuber vorzüglich ausgesetzt sind.“⁶⁹

Durch die rapide Ausbreitung des Seeräuberunwesens in China in der Mitte des 19. Jahrhunderts ergab sich fast zwangsläufig die Notwendigkeit zu einer verstärkten internationalen Kooperation der Handel treibenden Nationen. So regte die englische Regierung im Jahre 1866 über ihre diplomatischen Vertretungen gemeinsame Maßnahmen zur Unterdrückung der Piraterie an. Preußen reagierte als erste Macht positiv auf die Initiative und stellte – noch vor der Errichtung der Ostasiatischen Station – eine Korvette zur Piratenbekämpfung unter britischem Oberbefehl in Aussicht. Zwar reagierten alle anderen westlichen Mächte im Sinne der Solidarität der Interessen positiv auf den englischen Vorstoß und erklärte auch China seine Kooperationswilligkeit, doch schien sich ein Zusammengehen der Mächte in der Praxis als Instrument zur nachhaltigen Unterdrückung der Seeräuberei wegen divergierender Zielvorstellungen nicht zu bewähren.⁷⁰

Bismarcks Zusage zur Kooperation mit England war indes eine Sache,⁷¹ die Umsetzung der Kooperationszusage war eine andere Sache, denn es

⁶⁷ Bericht des Amts Jork betr. Schutz der hannoverschen Reederei in den chinesischen Gewässern an Landdrostei Stade, 14.4.1866; NStAS ebd.

⁶⁸ EBERSTEIN, Hamburg (wie Anm. 5), S. 135.

⁶⁹ Rehfues an Bismarck, (ohne nähere Datumsangabe) 1866; BAB R 901/8917.

⁷⁰ FOX, British Admirals (wie Anm. 23), S. 167–175. Die französische Seite liebäugelte mit dem extremsten Plan: Inspektion aller chinesischen Schiffe, was weder durchführbar noch wünschenswert war. Vgl. dazu ebd., S. 151 ff.

⁷¹ Vgl. Bismarck an Roon, 7.2.1866; BA-MA RM 1/94.

war bald abzusehen, dass sich infolge der bedrohlich aufziehenden Gewitterwolken über Berlin und Wien und der militärischen Auseinandersetzung um die deutsche Vormachtstellung die Entsendung der preußischen Schiffseinheiten auf unbestimmte Zeit verschieben würde.⁷² Aus diesem Grund verzichtete der Hamburger Senat darauf, offizielle Schritte in London wegen der chinesischen Piraterie zu unternehmen und ließ die Angelegenheit vorerst auf sich beruhen.⁷³

Auf Drängen des preußischen Konsuls in Japan, Max von Brandt, der im Jahre 1866 auf Heimaturlaub in Deutschland weilte, entschloss sich die preußische Regierung immerhin zur Entsendung der Korvette „Vineta“ nach Ostasien. Dies war ein einmaliger Vorgang für einen ganz bestimmten Zweck und sollte kein Präjudiz für die dauernde Stationierung deutscher Schiffe in Ostasien schaffen.⁷⁴ Das Kriegsschiff traf am 11. Dezember 1866 in Shanghai ein.⁷⁵ Schiffe von der Größe und dem Tiefgang der „Vineta“ waren freilich zur Piratenjagd an der chinesischen Küste völlig ungeeignet.⁷⁶ Der Gesandte Rehfues ließ bei seiner Kritik an der Präsenz der „Vineta“ denn auch durchblicken, dass „die Chinesischen Seeräuber ... weit sicherer am Lande denn zur See auszurotten sein (würden).“⁷⁷ Das Oberkommando der Marine unter Prinz Adalbert musste bald erkennen, dass die „Vineta“ kaum die erhoffte Wirkung gegen die Piraten entfalten konnte; sie sollte daher nicht mehr für diese Zwecke zum Einsatz kommen. „Das Kgl. Kommando hat es vielmehr von jetzt ab als seine Hauptaufgabe anzusehen, die bedeutendsten Hafenplätze in China, soweit dies noch nicht geschehen, und Japan zu besuchen, um allenthalben durch die Entfaltung der Königlichen Kriegsflagge die preußischen und deutschen Interessen zu fördern.“⁷⁸ Damit ruhte die Bekämpfung der Piraterie in China, wie zuvor, in der alleinigen Zuständigkeit der englischen See- und Handelsmacht.

Diese ohnehin nur sporadisch eingeleiteten und – auf lange Sicht betrachtet – wenig wirkungsvollen Polizeimaßnahmen zur Piratenabwehr bildeten die einzige Form einer Art kommerzieller Versicherung. Derartige Maßnahmen dienten vorzugsweise zur Beruhigung des Handels, waren also mehr Palliativ als durchgreifende Abhilfe. Man nahm wohl allgemein

⁷² Vgl. Merck an Nissen, 6.6.1866; StAH 111–1 Cl. VI Nr. 14a Vol. 1 Fasc. 3.

⁷³ Hamburger Senat an Bürgermeister Lutteroth, 23.4.1866; AHH 95.D.4.4.

⁷⁴ Vgl. dazu Ottmar FECHT, Die Wahrung wirtschaftlicher und politischer Belange in Ostasien durch die Norddeutsche Bundesmarine, in: Marine-Rundschau 42, 1937, S. 347–353, 420–429, 479–490.

⁷⁵ Generalkonsulat Shanghai an Bismarck, 22.12.1866; BAB R 901/8917.

⁷⁶ Von Rieben an Bismarck, 21.2.1867; BA-MA RM 1/94.

⁷⁷ Rehfues an Bismarck, 12.2.1867; BAB R 901/8917.

⁷⁸ Prinz Adalbert an Marine, 8.5.1867; ebd.

an, dass die Verluste durch Wind, Wellen und Piraten unvermeidliche Begleiter des Ostasienhandels waren und dass selbst die energischsten militärischen Anstrengungen es kaum vermochten, einem metastasengleichen Phänomen den Garaus zu machen, dass tief in die politischen wie sozio-ökonomischen Strukturen der Region eingebettet war.⁷⁹

Neuen Auftrieb erhielt die Frage des offiziellen Schutzes der Handels-schifffahrt in den ostasiatischen Meeren durch einen Brief des Kapitäns Lüder Haesloop an seine Reederei Friedrich M. Vietor & Söhne in Bremen, in dem dieser im Februar 1868 dezidiert über seine Erfahrungen mit chinesischen Piraten berichtete. Bis zum Jahre 1863 konnte man nach Meinung des Kapitäns „ziemlich ungehindert an der Küste fahren“. Haesloop sah die Wende für den Anstieg der Piraterie zu Beginn der 1860er Jahre. Für ihn lag klar auf der Hand, dass die Zunahme der Seeräuberei eine unmittelbare Folge des amerikanischen Bürgerkrieges (1861–65) war. Die Kriegswirren in Nordamerika hatten nach seiner Ansicht ein Überangebot von Fracht suchenden Schiffen im Chinesischen Meer ausgelöst, das das allgemeine Geschäft beeinträchtigte. Aus Kostengründen hätten daher viele Reeder und Kapitäne ihre Mannschaften ausgedünnt, was bei nicht wenigen der in den chinesischen Häfen freigesetzten Seeleute zu sozialer Not führte. Viele der gestrandeten europäischen Seeleute wurden dann als Schiffsführer oder Steuerleute mit Aussicht auf guten Verdienst von den Piraten angeheuert, wo sich deren Detailkenntnisse über die Verhältnisse an Bord der westlichen Segelschiffe einschließlich Ladung, Bewaffnung und Segeleigenschaften für Überfälle bestens bewährten. Über die Beschaffenheit der chinesischen Piratenschiffe wusste Haesloop folgendes zu berichten:

„Die Piratenfahrzeuge, durchgehend von der Größe, dass sie ca. 40 Last tragen können, sind scharf gebaut und segeln gut, dabei sind sie so eingerichtet, dass sie bei Windstille durch Ruder (Riemen) einen guten Fortgang machen können. Ein solches Fahrzeug ist mit ca. 50 bis 70 Mann bemannt, hat 6 bis 8 Kanonen von 4 bis zu 12 und 18 Pfünder, außerdem die sog. Stinköpfe, die sie beim Entern auf das zu nehmende Schiff werfen, dort explodieren und einen betäubenden Gestank verbreiten. Dass ein Kauffahrteischiff mit vielleicht ein Dutzend Menschen an Bord, und einige kleine Kanonen, gegen zwei oder auch nur eins von diesen Piratenschiffen sich nicht lange wehren kann, ist klar.“

Haesloop schloss seine Ausführungen mit einem Appell an Preußen bzw. den Norddeutschen Bund, die Kriegsmarine zum Schutz der deutschen Handelsschiffe heranzuziehen. Zwar patrouillierten zahlreiche gut

⁷⁹ Vgl. dazu GRAHAM, *Indian Ocean* (wie Anm. 21), S. 377ff.

bewaffnete englische Kriegsschiffe an der chinesischen Küste, doch könnten diese nicht überall sein und bei jedem Überfall sofort eingreifen. Das liege einmal an den hohen Kosten eines solchen Einsatzes, sei aber auch Ausdruck des ökonomischen Konkurrenzneids auf Deutschland, das England in der Küstenfahrt erfolgreich Paroli biete und vielfach verdrängt habe, so der erfahrene Bremer Kapitän. Zur gezielten Piratenabwehr wären „mindestens 2 oder 3 Kanonenboote mit je einem 80 Pfünder und einige kleinere Kanonen“ vonnöten, die jeweils „mit ca. 30 bis 45 Mann“ zu bemannen wären. Es müssten kleine Fahrzeuge mit geringem Tiefgang entsandt werden, deren Kommandanten aufgrund des erforderlichen flexiblen Vorgehens weitreichende Vollmachten erhalten müssten.⁸⁰

Kapitän Huhn, der Kommandant der „Vineta“, hatte während der kurzen Stationierung in Ostasien den Eindruck gewonnen, die chinesische Seeräuberei beschränke sich „lediglich“ auf das Plündern großer Schiffe „oder solcher Küstenfahrer, die in der nächsten Nähe des Landes auf flachem Wasser bei stillem Wetter überfallen werden.“⁸¹ Dem war aber nach einem Bericht der preußischen Gesandtschaft in Peking überhaupt nicht so. Denn es waren gerade die kleinen Segelschiffe, und hier insbesondere die kleineren deutschen Segelschiffe, die in stärkerem Maße als die vergleichsweise großen englischen Fahrzeuge unter Piratenangriffen litten.⁸²

Unter Bezugnahme auf Kapitän Haesloops Brandmeldung wies die bremische Handelskammer in einer Eingabe an den Senat vom 14. März 1868 auf die „Calamität“ hin, „welche seit längerer Zeit der Schifffahrt in den chinesischen und japanischen Meeren ... im höchsten Grade lästig wird“ und forderte ein beherztes staatliches Vorgehen gegen das Piratentum. Sie regte ferner an, dahin zu wirken, „dass die norddeutsche Bundeskriegsmarine zum Schutz der deutschen Handelsflotte in den ostasiatischen und besonders in den chinesischen Gewässern sobald wie möglich kräftigst verwendet werde ...“, denn „bekanntlich handelt es sich hierbei nicht um ein gewöhnliches Piratenwesen“, wusste man hinzuzufügen, „nicht um die Freibeuterei einzelner Strandbewohner, die von der Regierung nicht unterdrückt wird, vielmehr um eine systematisch betriebene Verfolgung der Europäer, die von der Priesterschaft in jeder Weise begünstigt wird ...“⁸³ Die Frontstellung der Piraten gegen den internationalen Handel und die Schifffahrt lag damit nach Ansicht der Handelskammer ursächlich im ideologisch-religiösen Bereich, was deren Bekämpfung nicht leichter

⁸⁰ Haesloop an Vietor & Söhne, Febr.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.a. Vgl. auch ZIEGLER, Bremens Beziehungen (wie Anm. 11), S. 286ff.

⁸¹ Huhn an Oberkommando der Marine, 29.4.1867; BA-MA RM 1/94.

⁸² Philippsborn an Bismarck, 12.6.1868; ebd.

⁸³ Handelskammer Bremen an Senat, 14.3.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.a.

machte. Die Piraterie habe, hieß es dann weiter, die Ausführungen Kapitän Haesloops aufgreifend, einen besonders gefährlichen Charakter durch den Umstand angenommen, „daß mit hohem Handgeld Seeleute der verschiedensten Nationen, die in chinesischen und ähnlichen Häfen entlassen worden, für die Raubschiffe in Dienst genommen worden sind, Abenteurer, welche mit den Einrichtungen europäischer Kauffahrteischiffe völlig bekannt, die gefährlichsten Führer für die kleinen und leichten Piratenfahrzeuge bilden.“ Da die deutsche Flagge in den ostasiatischen Gewässern stark vertreten sei, „erscheint es als eine der norddeutschen Kriegsmarine würdige Aufgabe, die Europäer und besonders die Deutschen vor den Räubereien der Chinesen und ihrer Partisanen (!) wirksam zu beschützen.“ Die Handelskammer hielt auch mit einer Empfehlung des passenden Schiffstyps zur Piratenabwehr nicht zurück: „Flachgehende Kanonenböte von geringem Tiefgang (sind) vielleicht am geeignetsten, weil Fahrzeuge von größerem Tiefgange die Schlupfwinkel der Piraten nicht zu erreichen vermögen.“⁸⁴

Noch im gleichen Monat erfolgte die Weisung an den bremischen Bevollmächtigten beim Bundesrat des Norddeutschen Bundes in Berlin, Gildemeister, im Sinne der Eingabe der Handelskammer beim Bundespräsidium vorstellig zu werden und die Frage aufzuwerfen, „ob nicht der Norddeutsche Bund, sei es für sich, sei es im Verein mit andern Seemächten, wirksamere Mittel zur Bekämpfung und Ausrottung der Seeräuberei in den bezeichneten Gewässern in Bewegung zu setzen vermöge.“⁸⁵

Ein spektakulärer Überfall auf einen norddeutschen Segler sollte für die Entscheidungsfindung, ob offizieller Schutz des Handels durch die Entsendung preußisch-deutscher Kriegsschiffe politisch vertretbar war, von maßgeblicher Bedeutung sein. Der Überfall auf die bremische Bark „Lesmona“ im Jahre 1868 war insofern bedeutsam, als er hinreichend Anlaß bot, sich in Deutschland mit konkreten Schutzmaßnahmen gegen Piratenangriffe auseinanderzusetzen und dies auch in die Seemannsordnungen einfließen zu lassen. Von daher besaß dieser Überfall Präzedenzcharakter. Der „Lesmona“-Fall ereignete sich während des Kommandos von Admiral Henry Keppel als Chef der britischen China Station. Keppel zeigte sich stolz, dass während seiner Amtszeit nur ein ausländisches Schiff Opfer von Piraten geworden war, eben die „Lesmona“ aus Bremen.⁸⁶

⁸⁴ Handelskammer Bremen an Senat, 14.3.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.a. Vgl. auch den Bericht des bremischen Bevollmächtigten beim Bundesrat, Gildemeister, an Bundeskanzler Bismarck, 27.3.1868; ebd.

⁸⁵ Bürgermeister Duckwitz an Gildemeister, 20.3.1868, Gildemeister an Bundeskanzler Bismarck, 27.3.1868 sowie Gildemeister an Bürgermeister Duckwitz, 4.4.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.a.

⁸⁶ FOX, *British Admirals* (wie Anm. 23), S. 183ff.

Im Mai 1868 stach die bremische Bark „Lesmona“ von Hongkong aus mit Kurs Saigon in See.⁸⁷ Fünf Tage nach dem Auslaufen wurde das Handelsschiff vor der Küste der südchinesischen Insel Hainan von einer chinesischen Dschunke beschossen; Kartätschen zerrissen Segel und Takelage. Kapitän Friedrich Steinicke reagierte beherzt auf die Bedrohung. „Ich ließ sofort die Feuerwaffen nebst Munition für die beiden Geschütze auf Deck heraufholen, während die Piraten mit Hülfe von langen Rudern sich rasch näherten.“ Da die beiden kleinen Kanonen der „Lesmona“ indes nicht weit reichend genug waren, um das Seeräuberschiff zu treffen und nur eine leichte Brise herrschte, hielten es Kapitän und Offiziere „für rathsam zu warten bis die Piraten entern würden, um sie dann durch Gewehrfeuer zurückzutreiben. Acht doppelläufige Hinterlader wurden vom Zimmermann geladen und unter die Mannschaft verteilt. Die Piraten kamen unter einem wohlgenährten Feuer näher ans Schiff. Die Mannschaft, mit Ausnahme des Vollmatrosen H. Winter, weigert (!) sich indeß, sich zu vertheidigen, obwohl der Steuermann ihnen auseinandersetzt (!), daß durch feige Ergebung sie ihr Leben nicht retten würden.“ Da nur der Kapitän, der Steuermann und ein Vollmatrose bereit waren, gegen die Piraten zu kämpfen, blieb dem Kapitän kaum eine andere Wahl, als sich in sein Schicksal zu ergeben. Sowie die Piraten das Schiff geentert hatten, sperrten sie Kapitän Steinicke und seine Mannschaft ein, raubten ein Teil der Ladung (Kupfer, Messing und Seide) und bohrten dann nach Vollendung des Raubzugs die „Lesmona“ an, so dass sie vor der Insel Hainan sank. Der gesamten Mannschaft war es zuvor gelungen, sich zu befreien und mit einem lecken Ruderboot das Ufer von Hainan zu erreichen, von wo sie, nachdem sie noch Strandräubern zum Opfer gefallen waren, sicher nach Hongkong zurückkehrten.⁸⁸

Die Piratenattacke gegen die bremische Bark und das als schmächtig angesehene Betragen ihrer Mannschaft, welches die „Weser-Zeitung“ bereits kritisiert hatte, boten dem Bundeskanzleramt einen willkommenen Anlass, sich prinzipiell mit der Frage auseinanderzusetzen, ob die Mannschaft durch den Heuervertrag verpflichtet sei, feindliche Angriffe auf ein Handelsschiff abzuwehren. Im Zentrum des Problems standen dabei für den Präsidenten des Kanzleramts und engsten Mitarbeiter Bismarcks, Rudolf Delbrück, Erwägungen der nationalen Ehre, die im vorliegenden Fall

⁸⁷ Letzte Erwähnung des Vorfalles bei ZIEGLER, *Bremens Beziehungen* (wie Anm. 11), S. 282–284.

⁸⁸ *Weser-Zeitung* v. 10.8.1868; StAB 2–M.6.b.4.c.2.d.1. Vgl. auch die *Weser-Zeitung* v. 2.9.1868, die unter der Überschrift „Noch einmal die ‚Lesmona‘“ einen offensichtlich von offizieller Seite lancierten ausführlichen Artikel enthält; ebd. Erwähnt wird der „Lesmona“-Zwischenfall auch bei WÄTJEN, *Handelsschiffahrt* (wie Anm. 20), S. 246f.

durch die „unrühmliche Preisgebung der Bundesflagge“ desavouiert worden war. Einer Wiederholung sollte mit Rücksicht auf das internationale Ansehen Deutschlands unter allen Umständen vorgebeugt werden. Indem Delbrück an die Pflicht des Bundes zum Schutz der norddeutschen Flagge erinnerte, bürdete er dem Seemann gleichzeitig die Verpflichtung auf, „daß er für die nationale Flagge sein Leben in die Schanze schlägt.“ Nach Abwägung in- und ausländischer Bestimmungen hoben seine Ausführungen zu einem Plädoyer zugunsten einer bundeseinheitlichen Fürsorgeregelung an, in der der Kampf gegen Piraten einen rechtlichen Anspruch auf Belohnung oder Entschädigung begründen sollte. Zwar stelle der „Kampf mit Sturm und Wellen“ für den Seemann „eine unbedingte Berufspflicht“ dar, „nicht aber auch der mit Kugel und Schwert.“ Insofern komme es darauf an, wie Delbrück abschließend betonte, „dem deutschen Seemann die Gewissheit zu geben, daß er im Kampfe für die Norddeutsche Flagge Gesundheit und Leben auf's Spiel setzen kann, ohne wegen seiner und der Seinigen Zukunft besorgt zu sein.“⁸⁹

In ihrer Stellungnahme auf das Promemoria vom 11. März ging die bremische Senatskommission für Bundes- und auswärtige Angelegenheiten nach ausgiebigen Beratungen mit bemerkenswerter Nonchalance über das zentrale Anliegen des Bundeskanzleramts – die Frage nationaler Ehre – hinweg. Man ließ die „Lesmona“-Affäre vielmehr als einen isolierten Fall nicht als Beweis für die Unzulänglichkeit der existierenden Seemannsordnungen gelten. Um die herbe Kritik von Seiten des Bundeskanzleramtes am mangelnden Pflichtgefühl zu entschärfen, legte die Senatskommission dar, dass von der ursprünglich in Bremen angeheuerten Mannschaft der „Lesmona“ zum Zeitpunkt des Piratenüberfalls nur noch fünf Mann übrig gewesen waren. Während sich der Rest der alten Mannschaft mit Ausnahme eines Leichtmatrosen geschlossen hinter den Kapitän gestellt hätte, hätten sich die in Hongkong zusätzlich angeheuerten Chinesen gegen eine Verteidigung ausgesprochen und sich damit gegen den Kapitän gestellt. Inzwischen seien bereits zwei Mann der alten Mannschaft nach Bremen zurückgekehrt; beide hätten Unterstützung aus der Seemannskasse erhalten.

Die Kommission verhehlte nicht, dass sie große Hoffnungen auf die „Bundesflagge“ setze, da sie das National- und Zusammengehörigkeitsgefühl verstärken könne und damit Ansporn wäre, sich besser gegen Piratenüberfälle zu wappnen. Gerade dafür sei die Gleichstellung der Matrosen in der Handelsschiffahrt mit den Bediensteten in der Kriegsmarine

⁸⁹ R. Delbrück an Senat Bremen, 18.2.1869 nebst Promemoria; StAB 2-M.6.b.4.c.2.d.1. Erst 1872 wurde eine reichseinheitliche Seemannsordnung geschaffen.

von zentraler Bedeutung. Zwar wahrte man gegenüber den von Delbrück angesprochenen Belohnungen für den Kampfeinsatz Skepsis, machte jedoch klar, dass, wenn Seeleute auf deutschen Handelsschiffen zur Gegenwehr verpflichtet würden, es nur recht und billig sei, ihnen eine gebührende Entschädigung aus der Bundeskasse zu zahlen. Als probate Sofortmaßnahme empfahl die Kommission eine genügende Bewaffnung, vermehrte Übungen im Waffengebrauch sowie eine Verschärfung der Disziplinarvorschriften der Seemannsordnungen.⁹⁰

Die preußische Regierung reagierte auf den öffentlichen Druck nach der Eröffnung des Suez-Kanals mit der Dislozierung von zwei hölzernen Korvetten nach Ostasien, vermochte jedoch dem Wunsch nach der Entsendung von Kanonenbooten, die für die von Piraten besonders stark frequentierten seichten Küstengewässer vorteilhafter gewesen wären, nicht nachzukommen.⁹¹ Mit dem Erscheinen der „Medusa“ in Singapur im Jahre 1869 galt die Ostasiatische Station als eröffnet. Als wichtigste Aufgabe der mit dem Eintreffen der „Hertha“ im Jahre 1870 auf zwei Schiffseinheiten angewachsenen Station war definiert worden: Wahrung der handelspolitischen Interessen und Schutz der Angehörigen des Norddeutschen Bundes sowie der Kampf gegen Piraten.⁹² Damit hatte sich in der „Neuen Ära“ unter maßgeblicher Beteiligung des in Marinefragen sehr aktiven Handelsministers v. d. Heydt der überseeische Handelsschutz als zentrales Moment der preußischen Flottenpolitik herauskristallisiert.⁹³ Einige Jahre später, im Jahre 1877, verabschiedete die Marine einen „Erlass betreffend das Verhalten der Kommandanten von Kriegsschiffen im Falle von Piraterie“,⁹⁴ womit erstmals eine konkrete Handlungsanweisung für derartige Polizeiaufgaben vorlag.

Mit der Eröffnung der Ostasiatischen Station im Jahre 1869 war dem Schutzbedürfnis der norddeutschen Handels- und Reederkreise durch eine politische Machtdemonstration Genüge getan. Gleichwohl vermochten die Stationierung von Kriegsschiffen in ostasiatischen Gewässern und die gelegentliche Patrouillierung von maritimen Brennpunkten die Piraterie in dieser Region weder einzudämmen noch gar auszurotten. Noch im Jahr,

⁹⁰ Bremische Senatskommission an Bundeskanzler Bismarck, 11.3.1869; StAB 2–M.6.b.4.c.2.d.1. Vgl. auch ZIEGLER, *Bremens Beziehungen* (wie Anm. 11), S. 282 ff.

⁹¹ Die preußische Marine war zum damaligen Zeitpunkt technisch nicht in der Lage, Kanonenboote nach Übersee zu überführen. Vgl. Udo RATENHOF, *Die Chinapolitik des Deutschen Reiches 1871 bis 1945*, Boppard 1987, S. 45, Anm. 108.

⁹² FECHT, *Wahrung* (wie Anm. 74), S. 421.

⁹³ Wolfgang PETER, *Die überseeische Stützpunktpolitik der preußisch-deutschen Kriegsmarine 1859–1883*, Diss. Freiburg/Br. 1975, S. 33 f., 162–168 et passim.

⁹⁴ Gesandtschaft Peking an AA, 6.4.1877, Anlage Erlaß v. 11.1.1877; BAB R 901/8918. Vgl. ebd. auch 8919 („Vorläufige Instruction für die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe in Betreff der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern“).

als die Ostasiatische Station eröffnet wurde, ereignete sich ein seeräuberischer Handstreich vor der Küste Macaos gegen die Bark „Apenrade“ aus Nordschleswig. Für das Bundeskanzleramt bewies dieser Vorfall von Neuem, „dass für die Sicherheit der in den ostasiatischen Gewässern handel-treibenden deutschen Schiffe eine Ausrüstung unerlässlich ist, welche zum Widerstande gegen feindliche Anfälle wenigstens soweit ausreicht, dass das Schiff nicht der ersten besten Piraten-Djunke wehrlos preisgegeben ist.“⁹⁵ Die „leidige Piratenfrage“ blieb, genau wie es Generalkonsul Guido von Rehfuës im Frühjahr 1870 prophezeite, für den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt in China auf lange Sicht das brennende Problem.⁹⁶ Ein Vorstoß von deutscher Seite in London noch im gleichen Jahr wegen eines gemeinsamen Vorgehens gegen die chinesische Seeräuberei führte durch den Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges ins Leere. Auch gestaltete sich die erwünschte Kooperation mit China in dieser Frage schwieriger als erwartet.⁹⁷ Es blieb damit bei eher temporären Maßregeln, die den Kommandanten der in China stationierten Kriegsschiffe weitgehend freie Hand in der Bekämpfung der Piraterie gewährten.

Für eine gezielte Bekämpfung bzw. Austrocknung der Piraterie fehlten aber alle Voraussetzungen. Erstens war die dortige Wasserwelt zu unübersichtlich und nicht kontrollierbar – auch wenn im Jahre 1876 eine erneute britische Initiative zum gemeinsamen Vorgehen in die richtige Richtung wies –⁹⁸ und zweitens war sie für diejenigen, die sie betrieben – sei es professionell oder „nur“ semi-professionell –, ganz offensichtlich zu verlockend. Und daran hat sich bis auf den heutigen Tag augenscheinlich nur wenig geändert.

⁹⁵ Bismarck an oldenburgisches Staatsministerium, 31.3.1870; NStAO Best. 136 Nr. 12560.

⁹⁶ FECHT, Wahrung (wie Anm. 74), S. 479f. Zu weiteren Überfällen auf deutsche Segelschiffe siehe meine Studie: Piraten, Kauffahrer und Piratenabwehr. Der Kampf gegen das chinesische „Meeresgesindel“ im 19. Jahrhundert, in: Barrieren und Zugänge. Die Geschichte der europäischen Expansion. Festschrift für Eberhard Schmitt zum 65. Geburtstag, hrsg. v. Thomas BECK, Marília DOS SANTOS LOPES u. Christian RÖDEL, Wiesbaden 2004, S. 276–299.

⁹⁷ Memorandum Graf Bernstorff v. 1.2.1870; NA Kew, FO 17/806. Vgl. auch Botschafter Münster an Earl of Derby, 24.1.1876; ebd., ADM 125/107.

⁹⁸ Zur brit. Initiative von 1876 vgl. Admiralty an Foreign Office, 18.12.1876; NA Kew, FO 17/807.

DER VERKEHR UND SEINE WEGE IM NORDWESTLICHEN OSTSEERAUM 10. BIS 14. JAHRHUNDERT – ALLES ÜBER SEE?

von Raoul Zühlke

Das Land der Dänen ist beinahe ganz in Inseln zerteilt, wie das auch im Leben des heiligen Ansgar (K. 25) zu lesen ist. Dieses Dänemark aber trennt von unseren Nordelbingern der Egdore, welcher in einem sehr tiefen Wald der Heiden, Isarnho genannt, entspringt, der sich längs des barbarischen Meeres bis an den Sliia-See erstrecken soll. Übrigens strömt der Fluß Egdore hinab bis an den friesischen Ozean, welchen die Römer britannischen nennen.¹

Mit diesen Worten beginnt der Bremer Domherr und Scholasticus Adam sein viertes Buch, in dem er eine geographische Beschreibung der nordischen Reiche unternimmt. Sein von den verschiedenen Gewässern dominiertes Weltbild für den Raum zwischen Bergen im Norden, dem Memeloberlauf im Süden, zwischen der Weser im Westen und Åland-Inseln im Osten ist auch uns noch eigen. Lässt man Probanden eine Mindmap dieses von Meerbusen und Seen, von Flüssen und Fjorden, von Inseln und Schären bestimmten Raumes zeichnen,² kann man feststellen, dass diese Bestandteile im Vergleich zu den letztlich flächenmäßig dominierenden Landmassen übermäßig viel Platz eingeräumt bekommen.

Gleiches gilt, freilich auf einer anderen Abstraktionsstufe, wenn man betrachtet, wie der Verkehr in diesem Raum von uns Geschichtswissenschaftlern für gewöhnlich beschrieben wird. Woran denken wir, was beschreiben wir, wenn wir den Handel der Friesen, der Waräger oder der Hansen thematisieren? Wir denken – zumindest in den Momenten, in denen wir uns nicht gleich wieder selbstkritisch hinterfragen – an Schiffe

¹ ADAM VON BREMEN, Hamburgische Kirchengeschichte. Geschichte der Erzbischöfe von Hamburg, übersetzt von J. C. M. LAURENT und W. WATTENBACH. Hg. von Alexander HEINE (Historiker des deutschen Altertums), Essen 1986, Kap. 1, S. 253. Vgl. auch Adam von BREMEN, Hamburgische Kirchengeschichte (Magistri Adam Bremensis Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum). Hrsg. von Bernhard Schmeidler (Monumenta Germaniae Historica in usum scholarum separati editi, Bd. [2]), Hannover ³1917.

² Proseminar „Städtegründungen an der Ostsee“ an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster im Sommersemester 2003.

und kühne Fahrten, vielleicht an Drachenboote und Koggen, letztlich an eine maritime Welt.

Dass auf den kommenden Seiten kein solches Bild gezeichnet wird, dürfte wenig überraschen. Aber es wird auch keine diametral andere Position vertreten. Die Ziele der folgenden Ausführungen sind andere. Es soll erklärt werden, was unter dem Terminus „Verkehr“ – modern definiert – verstanden werden kann. Ferner soll, Bezug nehmend auf die Verkehrstechnik, die Beschäftigung mit der so genannten Rückständigkeitshypothese Nord- und Osteuropas gegenüber West- und Mitteleuropa erfolgen.³ Anhand einiger recht bemerkenswerter Quellenbeispiele und -interpretationen soll dann der Gegenstand anders akzentuiert illustriert werden, um so Verkehr in einem anderen Licht erscheinen zu lassen. Mit anderen Worten soll das Bekannte ein Stück weit ausgeblendet werden, um sich so den Aspekten widmen zu können, die in der Regel weniger im Fokus des Interesses stehen.

1. Nun, was ist unter Verkehr zu verstehen? Dieser Frage muss sich letztlich jeder stellen, der bestrebt ist zu analysieren, wie sich eben jener im Ostseeraum im Vergleich zu anderen europäischen Großräumen entwickelt hat. In dem – von Frank Kämpfer einmal als „Denkmal gegenwärtiger Mediävistik“ bezeichneten⁴ – Lexikon des Mittelalters zeigt Thomas Szabo unter dem Stichwort Verkehr, -swege⁵ was der Mainstream meint, wenn er von Verkehr spricht. Zwar definiert Szabo den Terminus zunächst als „Gesamtheit der Bewegungen von Personen und Sachen im Raume“, doch dann folgen über zweieinhalb Spalten Ausführungen, die besser unter das Lemma Handel gepasst hätten, bevor am Ende des Artikels in genau 6 Zeilen darauf hingewiesen wird, dass es neben wirtschaftlich motiviertem Verkehr auch noch Pilgerreisen und Kreuzzüge ins Heilige Land gegeben habe.⁶

³ Zur Rückständigkeitsthese allgemein Marshall POE, Die mittelalterlichen Wurzeln der modernen Krise Russlands, in: Geschichte Politik und ihre Didaktik, Zeitschrift für historisch-politische Bildung. Beiträge und Nachrichten für die Unterrichtspraxis 29, 2001, S. 319–326, besonders S. 324. Vgl. Robert BARTLETT, Die Geburt Europas aus dem Geist der Gewalt. Eroberung, Kolonisierung und kultureller Wandel von 950–1350, München 1996, passim. Zur Rückständigkeit im Verkehrswesen besonders deutlich Peter MORAW, Reisen im europäischen Spätmittelalter im Licht der neueren Historischen Forschung, in: Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, hg. von Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (CHLOE. Beihefte zum Daphnis, Bd. 13), Amsterdam 1992, S. 113–139, S. 114f. und besonders S. 127f.

⁴ Frank KÄMPFER, Rezension Lexikon des Mittelalters Band IV, in: Bücher- und Zeitschriftenschau, in: Südost-Forschungen 49, 1990, S. 373.

⁵ Thomas SZABÓ, Verkehr, -swege, in: LexMA VIII, 1997, Sp. 1539–1541.

⁶ Ebd., Sp. 1541.

Diese sehr eindimensionale Reduzierung des vorliegenden Phänomens auf die Beiwortfunktion für das Begriffspaar „Handel und Verkehr“ kann einer ernsthaften Beschäftigung nicht genügen. Unter Verkehr wird deshalb im Weiteren jede Bewegung von Personen, Gütern und Nachrichten im Raum außerhalb des häuslichen Umfelds verstanden und zwar gleichgültig aus welchem Anlass, über welche Entfernung und über welchen Zeitraum hinweg diese Bewegung stattfand. Dass heißt, jede Form der Fortbewegung von Menschen zu kulturellen, religiösen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen oder militärischen Zwecken wird als Verkehr verstanden.⁷ Ob dabei dem Handel zu allen Zeiten und an allen Orten eine überragende Rolle zugesprochen werden muss, kann m. E. nach kaum mit Bestimmtheit behauptet werden. Gerade für den hier gewählten Untersuchungszeitraum vom späten 10. bis zum frühen 14. Jahrhundert darf dies bezweifelt werden. Zwar lassen sich in dieser Zeit beinahe ausschließlich qualitative und kaum quantitative Aussagen machen, doch sowohl für den lokalen wie regionalen Verkehr, als auch für den Fernverkehr sind andere Motive als ökonomische als hauptsächlich ausschlaggebende Faktoren für Verkehr anzusehen.⁸

Insbesondere auf kürzeren Strecken dürften ökonomische Beweggründe eine untergeordnete Rolle gespielt haben, wenn man nicht den Gang auf den Markt zur Deckung des periodischen Grundbedarfs als Handel im engeren Sinne auffassen möchte.⁹ Und selbst wenn man dies tut, war die Fortbewegung zu kultischen und sozialen Zwecken bei den Kurzstrecken von mindestens gleicher Bedeutung: Ob ein Fest oder ein Gottesdienst besucht wurde, ob ein privates oder politisches Treffen stattfand, ökonomische Motive waren hierbei – wenn überhaupt – nur zweitrangig.

⁷ Die Definition nimmt einen älteren Ansatz auf und versucht diesen zu konkretisieren. Vgl. G. Wolfgang HEINZE/Hans-Michael DRUTSCHMANN, Raum, Verkehr und Siedlung als System, dargestellt am Beispiel der deutschen Stadt des Mittelalters (Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, H. 17), Göttingen 1977, S. 8f. Hier wird Verkehr beschrieben als „Raumüberwindung von Personen, Gütern und Nachrichten zur Ausübung sozialer Aktivitäten“.

⁸ Zu Motiven massenhaften Reisens außer Handelsfahrten vgl. u. a. Gerd ALTHOFF, Vom Zwang zur Mobilität und ihren Problemen, in: Reisen und Reiseliteratur (wie Anm. 3), S. 91–111. MORAW, Reisen (wie Anm. 3), besonders S. 117f. u. S. 129f. Werner PARAVICINI, Die Preußenreisen des europäischen Adels, Teil I (Beihefte der Francia, Bd. 17), Mannheim 1982.

⁹ Zum periodischen Bedarf und der daraus abgeleiteten „regionalen Erreichbarkeit“ vgl. HEINZE, DRUTSCHMANN, Raum (wie Anm. 7), S. 11. Von der „regionalen Erreichbarkeit“ werden die „lokale Erreichbarkeit“ zur Deckung des täglichen Bedarfs und die „überregionale Erreichbarkeit“ zur Deckung des aperiodischen Bedarfs mit so genannter „Luxustendenz“ unterschieden. Zu Motiven des Verkehrs auf kurzen Strecken vgl. Dorothee RIPP-MANN, Bauern und Städter. Stadt-Land-Beziehungen im 15. Jahrhundert (Baseler Beiträge zur Geschichtswissenschaft 159), Basel 1990.

Ohnehin ist auch das im weiteren Sinne als ökonomisch veranlasst zu bezeichnende Verkehrsaufkommen durch die noch nicht erfolgte Trennung von Arbeits- und Wohnplatz im Mittelalter um einen Faktor ärmer. Insgesamt ist Peter Moraw beizupflichten, wenn er vermutet, „dass gemäß der Zuneigung des Historikers zum eher Auffälligen das Thema „Reisen im Mittelalter“ auch ganz unscheinbare, selbstverständliche, daher bisher kaum bekannte Aspekte aufweist, so das Reisen innerhalb kleiner Räume“¹⁰ – Aspekte, welche von der Forschung bislang vernachlässigt wurden.

Was nun den Verkehr auf langen Strecken betrifft, so wird das Aufkommen unterschätzt, das zum Beispiel durch Buß-, Pilger- und Wallfahrten einerseits und Kriegszüge andererseits generiert wurde. Vor allen Dingen die „Reisenden in Sachen Krieg“ werden viel zu oft aus den Überlegungen ausgeklammert. Aber welches andere Motiv veranlasste eine solche Anzahl von Menschen dazu, so weite Entfernungen zurückzulegen?¹¹ Weder religiös noch ökonomisch motivierte Reisen dürften ein solches Volumen erreicht haben. Und das, obwohl die Pilgerfahrten nach Rom, nach Santiago de Compostela oder zu einem der anderen geistlichen Gnadenorte schon bis zum späten 12. Jahrhundert den Charakter einer das ganze lateinische Europa erfassenden Massenbewegung annehmen sollten.¹² Weitere Gruppen, die gerne aus den Überlegungen zum Verkehrsaufkommen auf langen Strecken ausgeklammert werden, sind die der Wanderbettler und der Handwerker auf der Walz. Deren Reisen sind zwar durchaus ökonomisch motiviert, haben aber wenig mit Handel zu tun. Die Reisen der einen dienen vielmehr der Erschließung neuer Gönnerkreise, die der anderen sind eher als (Aus-)Bildungsreisen zu verstehen. Für die Reisen beider Gruppen gilt allerdings, dass sie sich erst am Ende unseres Betrachtungszeitraumes, nämlich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, zu echten Massenphänomenen entwickelten.¹³

Neben diesen sehr bedeutenden Motiven für Fernreisen hat Gerd Althoff bereits vor eineinhalb Jahrzehnten auf einen Aspekt aufmerksam gemacht, der seitdem leider selten hinsichtlich einer Quantifizierung von

¹⁰ MORAW, Reisen (wie Anm. 3), S. 133.

¹¹ Zum Umfang der kriegerisch motivierten Reisen vgl. neben PARAVICINI, Preußenreisen (wie Anm. 8), passim, vor allem BARTLETT, Geburt Europas (wie Anm. 3), insbesondere S. 37ff. und S. 239ff. Siehe ferner MORAW, Reisen (wie Anm. 3), S. 117f.

¹² Folker REICHERT, Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter, Stuttgart 2001, S. 91 und 137. Hinsichtlich der Motivation dieser Pilgerfahrten hat sich nach heutigem Verständnis die Ansicht durchgesetzt, diese als privat motiviert einzustufen.

¹³ MORAW, Reisen (wie Anm. 3), S. 129f.

Verkehr weiterverfolgt wurde. Althoff hat darauf hingewiesen, dass „vor dem *auxilium* der Vasallen [...] ihr *consilium*“ stand.¹⁴

Aus dieser Herrschaftspraxis erwuchs ein Zwang zur körperlichen Präsenz, welche für große Personengruppen einen Zwang zur Mobilität mit sich brachte. Nicht nur der Herrscher und seine nächste Umgebung befanden sich beständig auf Reisen, sondern auch die Vasallen und deren Gefolge. Aber auch unzählige Boten waren immer wieder gezwungen, zumindest regionale oft aber auch überregionale Reisen zu unternehmen, um an politischen Beratungen teilzuhaben oder deren Zustandekommen in einem Zeitalter ohne zentrales Kommunikationsnetz überhaupt zu bewerkstelligen. Und so zeigt auch das Studium so unterschiedlicher Quellen wie der Kirchengeschichte Adams von Bremen, der Slavenchroniken Helmolds und jener Arnolds von Lübeck, der *gesta danorum* des Saxo Grammaticus oder des *chronicon Livoniae* Heinrichs von Lettland,¹⁵ dass nach Kriegszügen politische Konsultationen das zweihäufigste Motiv für die geschilderten Reisen darstellt. Hierbei gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass auch Handelsfahrten und Kaufleute Erwähnung finden, und dass aus deren vergleichsweise seltener Nennung im Umkehrschluss nicht gefolgert werden darf, das durch Handel entstandene Verkehrsaufkommen sei nur marginal gewesen. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass die Kaufleute nicht im Fokus des Interesses der ausgewerteten Schreiber standen.¹⁶

2. Wenden wir uns an dieser Stelle dem zweiten Aspekt der Ausführungen, dem Topos der Rückständigkeit Nord- und Osteuropas zu. Aussagen in dieser Richtung sind Legion.¹⁷ Ob Paul Kletler, Peter Moraw oder

¹⁴ ALTHOFF (wie Anm. 8), S. 93.

¹⁵ Adam von BREMEN (wie Anm. 1). HELMOLDS Slavenchronik (Helmoldi presbyteri Bozoviensis Chronica Slavorum). Anhang: Die Verse über das Leben Vicelins und der Brief Sidos. Hg. von Bernhard SCHMEIDLER (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum seperati editi, Bd. [32]), Hannover ³1937. Siehe hierzu auch HELMOLD VON BOSAU, Slawenchronik. Hg. von Heinz Stoop (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe, Bd. 19), ⁶2002. ARNOLDI Chronica Slavorum. Hg. von Johann Martin LAPPENBERG (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum seperati editi, Bd. [14]), Hannover 1868. SAXO GRAMMATICUS, Gesta Danorum, Mythen und Legenden des berühmten mittelalterlichen Geschichtsschreibers Saxo Grammaticus. Übers., nacherzählt und kommentiert von Hans-Jürgen HUBE, Wiesbaden 2004. Heinrichs Livländische Chronik (Heinrici Chronicon Livoniae). Hg. von Leonid ARBUSOW (†)/Albert BAUER (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum seperati editi, Bd. [31]), Hannover ²1955.

¹⁶ Dies gilt für alle genannten Verfasser. Speziell zu Heinrich von Lettland vergleiche die Ausführungen von Albert Bauer, Einleitung, in: Heinrich von Lettland, Livländische Chronik. Hg. von Leonid ARBUSOW (†)/Albert BAUER. Neu übersetzt von Albert Bauer (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe, Bd. 24), Darmstadt 1959, S. IX-XXXVI, S. XX.

¹⁷ Raoul ZÜHLKE, Der Verkehr in der nordwestlichen Ruß und den angrenzenden Gebieten im 13. Jahrhundert – eine Prospektion, in: JbbGOE 51, 2003, S. 323–341, S. 324f.

Frank Kämpfer,¹⁸ sie alle vertraten oder vertreten die Auffassung, dass der Raum zwischen Rhein und Elbe gegenüber den Gebieten *transalbam*, in Skandinavien, dem Baltikum und der Ruß einen Entwicklungsvorsprung gehabt habe.

Es kann an dieser Stelle nicht darum gehen, diese Position grundlegend zu stützen oder zu erschüttern, sondern nur darum, sie hinsichtlich ihrer Richtigkeit bezüglich des Verkehrs zu überprüfen. In zwei Studien zum Verkehr in der nordwestlichen Ruß und im Baltikum konnte gezeigt werden, dass diese These für den östlichen Ostseeraum falsch ist. Zumindest die Abwicklung des Verkehrs hatte hier nach dem Quellenbefund während des Hochmittelalters einen höheren Stand erreicht, als dies selbst für die entwickelten Zentralräume West- und Mitteleuropas angenommen wird.¹⁹ Dies gilt hinsichtlich des Wegenetzes, der Wegekennzeichnung, des Wege- und Brückenbaus, der berufsständigen Organisation im Transportgewerbe und der Verkehrsintensität sowohl zu Lande als auch auf dem Wasser.

Dieser Befund lässt nun zwei Interpretationen zu: Entweder der Verkehr war im östlichen Ostseeraum in einer für die gesamte mittelalterliche Welt charakteristischen Weise entwickelt, wobei der Verkehr hier zumindest ein Stück weiter in seiner Entwicklung vorangeschritten war als in Mitteleuropa.²⁰ Oder – dies wäre die andere mögliche Schlussfolgerung – der Verkehr in Mitteleuropa war sehr viel zweckmäßiger organisiert und in seiner Struktur ausgebaut, als dies von der Forschung bislang erachtet

¹⁸ Paul KLETTLER, Nordwesteuropas Verkehr, Handel und Gewerbe im frühen Mittelalter (Deutsche Kultur. Historische Reihe, Bd. II), Wien 1924, S. 174. Peter MORAW, Über Entwicklungsunterschiede und Entwicklungsausgleich im deutschen und europäischen Mittelalter. Ein Versuch, in: Hochfinanz, Wirtschaftsräume, Innovationen. Festschrift für Wolfgang Stromeier, Trier 1987, Bd. 2, S. 583–622. Frank KÄMPFER, Osteuropa im 13. Jahrhundert. Vorlesungsmitschrift Münster 1998 (ohne Seitenzählung). Kämpfer spricht von der „westeuropäischen Rationalität“ mit einer „Dynamisierung“ von „Organisation, Recht und Technik“ welche sich in hoher „Siedlungsdichte, Mehrproduktion und daraus folgernd Überschuß, Wohlstand und Handel“ niedergeschlagen habe.

¹⁹ Raoul ZÜHLKE, Der Verkehr im Umfeld der Oberzentren Bremen und Riga um 1300 im Vergleich – Die Auswirkungen naturräumlicher Bedingungen, in: ZfO 53, 2004, S. 475–503. Ferner ZÜHLKE, Ruß (wie Anm. 17). Zur groben räumlichen Beschreibung von Zentralräumen bzw. Zentrum, Halbperipherie und Peripherie in diesem Zusammenhang vgl. den Ansatz bei Hans-Heinrich NOLTE, Weltgeschichte. Imperien, Religionen und Systeme 15.–19. Jahrhundert, Wien 2005, S. 165ff.

²⁰ Der Befund an sich ist nicht neu, wurde im deutschsprachigen Raum aber bislang hartnäckig nicht zur Kenntnis genommen. Vgl. dazu etwa Die materielle Kultur der alten Ruß, hg. von N. N. WORONIN u. a. (Geschichte der Kultur der alten Ruß. Die vormongolische Periode, Bd. I), Berlin 1959. Die russische Originalfassung des Sammelbandes stammt aus dem Jahr 1951. Aktuelle Funde, die Woronins Hypothese stützen, bringen die jährlichen Ausgrabungskampagnen in Novgorod zu Tage. Vgl. dazu Novgorod. Das mittelalterliche Zentrum und sein Umland im Norden Rußlands, hg. von Michael MÜLLER-WILLE u. a. (Studien zur Siedlungsgeschichte und Archäologie der Ostseegebiete, Bd. 1), Neumünster 2001.

wird. Eine begrenzte Vergleichsstudie zum Verkehr im nordwestlichen Niedersachsen konnte für letztere Interpretationsmöglichkeit allerdings keine Ansatzpunkte liefern.²¹

Um den Befund zu erhärten, es habe kein signifikantes Süd-Nord bzw. West-Ost-Gefälle hinsichtlich der Entwicklung des hochmittelalterlichen Verkehrs gegeben, oder um diese These eben doch zu falsifizieren, werden im Folgenden die Erkenntnisse aus dem östlichen Ostseeraum mit neu gewonnenen aus dem nordwestlichen Ostseeraum verglichen. Der nordwestliche Ostseeraum wurde ausgewählt, weil auch er mit dem Diktum der Rückständigkeit versehen ist und gleichzeitig die Brücke zwischen den vermeintlich hoch entwickelten Gebieten im europäischen Zentrum und den früher als rückständig titulierten Gebieten in Nordosteuropa bildet. Von Vorteil für Untersuchungen im nordwestlichen Ostseeraum ist auch, dass neben dem Standardwerk von Friedrich Bruns und Hugo Weczerka über hansische Straßen für Dänemark und Schweden sowie für Nordwestdeutschland bis zur Elbe Spezialbibliographien von Reisebeschreibungen vorliegen, so dass die Erfassung des relevanten Quellenbestandes erleichtert wird.²² Ebenso ist es vorteilhaft, dass sich in ausreichender Menge erzählende Quellen mit dem Raum beschäftigen. Sind doch neben archäologischen und geomorphologischen Befunden insbesondere Translationsgeschichten, Pilgerbücher und Chroniken die mit Abstand bedeutendsten und aussagekräftigsten Quellen, die uns Einblicke in den hochmittelalterlichen Verkehr gewähren.²³

3. An dieser Stelle steht leider nicht der Raum zur Verfügung, um eine umfassende Bearbeitung des Themenfeldes Verkehr zu unternehmen. Es können aber die Ansätze aufgezeigt werden, an denen ein entsprechendes Projekt einsetzen könnte.

Bei der Bewertung der Verkehrserschließung können in Anlehnung an Heinze und Drutschmann²⁴ folgende Fragen hilfreich sein:

a. Wie funktional war die Raumstruktur, bzw. wie war die Verteilung von Siedlungen über den Raum?²⁵

²¹ ZÜHLKE, Verkehr im Umfeld (wie Anm. 19).

²² Friedrich BRUNS (†), Hugo WECZERKA, Hansische Handelsstrassen. Atlas (QDhG, NF, Bd. 13, T. 1), Köln 1962. DIES., Hansische Handelstrassen. Textband (QDhG, NF, Bd. 13, T. 2), Köln 1967. Harald ILSØE, Udlaendiges rejser i Danmark, Kopenhagen 1963. Samuel E. BRING, Itineraria Svecana, Stockholm 1954. Herbert SCHWARZWÄLDER, Inge SCHWARZWÄLDER, Reisen und Reisende in Nordwestdeutschland. Beschreibungen, Tagebücher und Briefe. Itinerare und Kostenrechnungen, Bd. 1: bis 1620 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen, Bd. 35), Hildesheim 1987.

²³ SCHWARZWÄLDER, SCHWARZWÄLDER, Reisen (wie Anm. 22), S. 37.

²⁴ HEINZE, DRUTSCHMANN, RAUM (wie Anm. 7), S. 7ff.

²⁵ Bei diesem Aspekt ist zu beachten, dass Flächennutzung und Verkehr prinzipiell unabhängig von einander denkbar sind. Es zeigt sich aber, dass beide Phänomene sich gegenseitig

b. Wie funktional war die Siedlungsstruktur und wie waren Verteilung und Präsenz von Angebot und Nachfrage sozialer wie ökonomischer Funktionen in einer bestimmten Siedlung und dessen Umland?

c. Wie funktional waren die Erreichbarkeitsverhältnisse und wie groß war der Aufwand von Ressourcen und Zeit zur Überwindung räumlicher Distanz bei beschränktem Mittel- und Zeitbudget oder anders formuliert, wie gut war die Vernetzung?²⁶ Als wichtigste Momente des letzten Aspektes, also des Transportwesens im engeren Sinne, zählen dabei Geschwindigkeit, Umschlagmengen, Sicherheit sowie Kosten von Wegen und Transportmedien. Der Aspekt der Vernetzung wird im Folgenden im Fokus der Überlegungen stehen.

Besonders wichtig für die Analyse sind Raum- und Siedlungsstruktur. Denn im Gegensatz zu vielen anderen Faktoren sind wir doch über die Gliederung des Raumes in Herrschaftsgebiete, Städte, ländliches Umland und nahezu siedlungsfreie Ödländer gut informiert.

Während der rund 300 Jahre, in denen wir den nordwestlichen Ostseeraum betrachten, hat dieser hinsichtlich der Herrschaftsverhältnisse und der Siedlungsstrukturen erhebliche Veränderungen erfahren. Besonders die Umorientierung der führenden dänischen Kräfte von der Nordsee in die Ostsee und der versuchte Aufbau eines Großreiches in der Waldemarszeit, das Ausgreifen deutscher Siedlungen bis an die Ostsee und die Verdrängung der slawischen Herrschaften evozierten im 11. und 12. Jahrhundert ein erhebliches Verkehrsaufkommen im Sinne von Eroberungs-, Tributhebungs-, Plünderungs- und Vergeltungskriegszügen.²⁷ Hinzu kommen noch Deportationen ganzer Bevölkerungsgruppen, von denen allein Helmold in mehreren unterschiedlichen Fällen berichtet.²⁸

fördern und also einen „Regelkreis mit der deutlichen Tendenz zur Selbstverstärkung“ bilden. HEINZE, DRUTSCHMANN (wie Anm. 7), S. 8.

²⁶ Dieser Aspekt geht schon auf C. PIRATH, *Das Raumsystem der Siedlungen*. Stuttgart 1947, zurück.

²⁷ Eindrückliche Schlaglichter auf die Umorientierung und den „deutsch-dänisch-elbslawischen“ Konflikt bieten Jørgen SKAARUP, *Guldborg – eine dänische Burg aus der Zeit um 1100. Archäologische Fallstudie über Angriff und Eroberung durch die Slawen*, in: *Zwischen Reric und Bornhöved. Die Beziehungen zwischen den Dänen und ihren slawischen Nachbarn vom 9. bis ins 13. Jahrhundert*, hg. von Ole HARCK und Christian LÜBKE (Forschungen zur Geschichte und Kultur des östlichen Mitteleuropa. Bd. 11), Stuttgart 2001, S. 145–164. Dort die WILLE-JØRGENSEN, *Die Burg Vordingborg als Basis dänischer Eroberungszüge an die slawische Ostseeküste*, in: Ebd., S. 165–177. Vgl. außerdem den Einfluss der Christianisierung auf den Neuordnungsprozess in Martin KAUFHOLD, *Europas Norden im Mittelalter. Die Integration Skandinaviens in das christliche Europa (9.–13. Jh.)*, Darmstadt 2001, besonders S. 63ff. Zur Waldemarszeit siehe Inge SKOVGAARD-PETERSEN, *Dänemark. Allgemeine und politische Geschichte Dänemarks im Früh- und Hochmittelalter*, in: *LexMA III*, München 1989, Sp. 501–507.

²⁸ Helmold nennt im Zusammenhang mit Deportationen Reric, Haithabu, Hamburg, Stor-

Aber auch der Handel weitete sich durch die Expansion der deutschen Kaufleute in diesen Raum hinein deutlich aus. Hinsichtlich der technischen Abwicklung von Verkehr bezogen auf die vermeintliche Rückständigkeit der Region gegenüber dem so genannten Altsiedelland gilt es aber festzuhalten, dass es der autochthonen im Vergleich mit der neuen Schiffstechnik – Stichwort „Koggen“ – nicht an Konkurrenzfähigkeit mangelte, wie Untersuchungen zur Seetüchtigkeit und zur Ladekapazität wikingerischer Handelsschiffe zeigten.²⁹ Vielmehr waren es nach Sverre Bagge die „überlegene [...] Organisation und ihre [...] internat[ionalen] Verbindungen“,³⁰ die den deutschen Kaufleuten im Zusammenspiel mit einer kapitalintensiveren und damit rentableren Wirtschaftsweise den Erfolg bescherten.

Hinsichtlich der Siedlungsstruktur kam es schließlich einerseits zu einer immensen Verdichtung. Dies hing zu einem großen Teil mit dem erheblichen Bevölkerungswachstum zwischen dem 11. und dem 14. Jahrhundert zusammen.³¹ Man kann davon ausgehen, dass sich die Bevölkerung in dieser Zeit mindestens verdreifachte. Andererseits gab es erhebliche Verschiebungen hinsichtlich Lage und Erreichbarkeit (proto-)urbaner Orte. Trotzdem ist im Vergleich zum Altsiedelland eine geringere Dichte und ungleichere Verteilung der Besiedlung und insbesondere der zentralen Orte anzunehmen.³²

Im Vergleich zu den Herrschafts- und Siedlungsverhältnissen waren die geomorphologischen Veränderungen, die den Raum während der Jahrhunderte unserer Betrachtung durchliefen, von deutlich geringerem Gewicht. Wenngleich sich die Ostsee natürlich im Verhältnis etwa zur Nordsee viel stärker wandelt, da die Ostsee erdgeschichtlich ein sehr junges Meer ist.³³

marn und die Holsten. HELMOLD, *Slavenchronik* (wie Anm. 15), S. 39f., S. 63, S. 89, S. 101, S. 109.

²⁹ Zur Entwicklung des Schiffbaus im westlichen Ostseeraum in vorhansischer Zeit siehe Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Schiffahrt im frühen Mittelalter und die Herausbildung früher Städte im westlichen Ostseeraum*, in: *Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa*, hg. von Klaus BRAND, Michael MÜLLER-WILLE und Christina RADKE (Schriften des Archäologischen Landesmuseums, Bd. 8), Neumünster 2002, S. 67–81. Zum Vergleich der skandinavischen Schiffe mit den hansischen vgl. Uwe SCHNALL, *Die Kogge*, in: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*, Lübeck, hg. von Jörgen BRACKER, Volker HENN, Rainer POSTEL, Lübeck 1998, S. 762–765, S. 764f. Ferner Sverre BAGGE, *Norwegen. Königreich im westlichen Skandinavien*, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, in: *LexMA VI*, München 1993, Sp. 1266–1270, Sp. 1268.

³⁰ BAGGE (wie Anm. 29), Sp. 1268.

³¹ Vgl. Josiah C. RUSSELL, *Bevölkerung. B. Nord-, Mittel-, West- und Südeuropa im Mittelalter*, in: *LexMA Bd. II* München 1983, Sp. 11–14, Sp. 14.

³² Für einen groben Überblick vergleiche die kartographische Darstellung bei BRUNS, WECZERKA, *Atlas* (wie Anm. 22).

³³ Zu Alter, Genese und Entwicklung der Ostsee siehe Gerhard RHEINHEIMER, *Einleitung*,

Für unseren Untersuchungsraum gilt, dass der nordwestliche Ostseeraum tatsächlich durch Gewässer stark gegliedert wird. Es gibt keine Stelle, die mehr als 60 Kilometer vom Meer oder einem großen See entfernt liegt. Eine Vielzahl von Fjorden, Fjärden, Buchten, Bodden, Haffs und Schären sowie einige schiffbare Flüsse zerteilen und erschließen das Land.³⁴ Im Schiffsverkehr scheint daher auch die bestimmende Kraft zu liegen, zumal ihm für das Mittelalter allgemein und insbesondere beim Transport von Gütern gerne eine dominierende Rolle zugesprochen wird. Diesbezüglich gilt es aber festzuhalten, dass sich gegen diese These seit einiger Zeit vermehrt Widerspruch formiert hat.³⁵ Zu bedenken gegeben wird, dass die Entscheidung, auf dem Wasserwege oder über Land zu reisen, im Wesentlichen von der Sicherheit, der Reisegeschwindigkeit und den Reisekosten, bestehend aus Umschlagmenge, Wegekosten und Aufwendungen für die Transportmedien, abhängig ist.³⁶ Diese Faktoren veränderten sich aber im Laufe der Zeit des öfteren. So sind sowohl die Zölle als auch die Bedrohung durch Straßen- oder Seeraub zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich einzuschätzen. Das Gleiche gilt für die Passierbarkeit einer Route. Dies ist bei den Naturwegen, die genutzt wurden, nicht nur jahreszeitlich durchaus verschieden zu beurteilen. Auch gab es bekanntlich für die Schifffahrt Ge- und später Verbote, nicht in den sturmreichen Wintermonaten zu fahren. Hinzu kommen speziell für die Kauf-

in: Meereskunde der Ostsee. hg. von Gerhard RHEINHEIMER, Berlin ²1995, S. 1–3. Rolf KÖSTER und Klaus SCHWARZER: Geologie und Geographie, in: Ebd., S. 11. Rolf KÖSTER, Entstehung der Ostsee, in: Ebd., S. 12–17. Hansjörg KÜSTER, Die Ostsee. Eine Natur- und Kulturgeschichte, München 2002, besonders S. 48ff., S. 81ff und S. 104ff.

³⁴ Reinhard LAMPE: Küstentypen, in: Meereskunde der Ostsee(wie Anm. 33), S. 17–25, S. 19ff. Heinz KLUG, Küstenformen der Ostsee, in: Die Ostsee. Natur und Kulturraum, hg. von Jürgen NEWIG und Hans THEEDE, Husum 1985, S. 70–73.

³⁵ Fernand BRAUDEL, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II., Bd. 1., Frankfurt a. M. 1990, S. 412. Uwe SCHNALL: Binnenschifffahrt, in: LexMA Bd. II München 1983, Sp. 197–199, hier Sp. 197. Schnall macht deutlich, dass die Binnenschifffahrt im Mittelalter nur „epochenweise“ bedeutend war. Detlev ELLMERS: Frühe Schifffahrt auf Ober- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen. Neue Forschungsergebnisse der Schiffsarchäologie, in: Schifffahrt Handel Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal, hg. von Jutta BACHMANN, Minden 1987, S. 17–73, hier S. 41 verdeutlicht, dass der Verkehr gerade in Nordwestdeutschland im 12. Jahrhundert durch die Gründung Lübecks von einem auf die Weser zulaufenden zu einem über die Weser hinweg laufenden geworden sei. Vgl. auch Rolf HAMMEL-KIESOW: Die Hanse, München ³2003, S. 33. Hammel-Kiesow ist der Überzeugung, der Handel zwischen Westfalen und dem Ostseeraum habe weitestgehend über den Landweg stattgefunden. Die Tatsache, dass der Verkehr die Straße nicht in dem Maße gemieden hat, wie dies in der Literatur allgemein angenommen wird, ist schon seit geraumer Zeit bekannt. Dass sich die Forschung in der Breite trotzdem hartnäckig weigert, dies zur Kenntnis zunehmen, verdeutlichen HEINTZE, DRUTSCHMANN, Raum (wie Anm. 7), S. 36ff. Dort auch eine kleine Zusammenschau der älteren Literatur zu diesem Aspekt.

³⁶ HEINTZE, DRUTSCHMANN, Raum (wie Anm. 7), S. 9.

leute die Risiken durch Beschädigung oder Totalverlust der Ware. Gerade letzteres bedroht natürlich wiederum vor allem die Schifffahrt, weshalb bereits Fernand Braudel mutmaßte, kostbare Güter seien bevorzugt über Land transportiert worden, während man Massengüter verschiffte.³⁷ Ein weiteres Argument gegen eine allzu dominierende Rolle des Schiffsverkehrs ist die Kapitalintensität dieser Verkehrsform. Um ein Schiff zu bauen, ist mehr Kapital vonnöten, als für eine Wanderung, auch wenn im Endeffekt der Transport der Ware auf dem Schiff vielleicht günstiger wäre. Speziell bei der Hochseeschifffahrt fallen hohe Investitionskosten an, um diese überhaupt aufnehmen zu können. Die hohen Kosten des Schiffbaus erklären auch, warum im frühen und hohen Mittelalter Innovationen in der Schiffstechnik oft eine geringe Diffusionsgeschwindigkeit aufwiesen und außerdem eher kleine, technisch nicht besonders aufwendige Schiffstypen dominierten, die oft auch nicht über die unterstellten gewaltigen Vorzüge hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit im Vergleich zum Landtransport verfügten.³⁸ In diese Argumentation lässt sich der Gedanke einflechten, dass hinsichtlich des spätmittelalterlichen Schiffsverkehrs zahlreiche Klagen bekannt sind, Schiffe hätten oft Ballast mit sich führen müssen, da sie nicht voll beladen gewesen seien.³⁹ Dass dieser Faktor in Berechnungen eingeflossen wäre, welche die Kostenproportion zwischen dem Verkehr zu Lande und auf dem Wasser zu bestimmen versuchten, lässt sich jedoch nicht feststellen.

Versucht man nun dem Nordwesten des Ostseeraumes insgesamt eine Stellung im überregionalen Verkehr zuzuweisen, fällt zunächst auf, dass er als Endpunkt in Erscheinung tritt: allerdings als Endpunkt aus verschiedenen Richtungen, wie die Ausgrabungsergebnisse in den protourbanen Siedlungen zwischen dem frühen 8. und dem 13. Jahrhundert zu Tage

³⁷ BRAUDEL (wie Anm. 35), S. 412.

³⁸ Zur Kapitalintensität und geringen Innovationsfreude in Spätantike und frühem Mittelalter siehe Raimund SCHULZ, *Die Antike und das Meer*, Darmstadt 2005, S. 15. Zu den sehr langen Entwicklungszeiträumen etwa beim Holk siehe Detlev ELLMERS, *Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa* (Untersuchungen aus dem Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte in Schleswig, dem Landesamt für Vor- und Frühgeschichte von Schleswig-Holstein in Schleswig und dem Institut für Ur- und Frühgeschichte an der Universität Kiel, Offa-Bücher, Bd. 28), Neumünster 1972, S. 59ff. und S. 75. Siehe ferner Christian HIRTE/Thomas WOLF (†), *Der Holk*, in: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*, hg. von Jörgen BRACKER, Volker HENN, Rainer POSTEL, Lübeck² 1998, S. 765–771.

³⁹ Dies galt selbst noch für das frühe 15. Jahrhundert. Vgl. Heinz von zur MÜHLEN, *Han-sische Warenlieferungen nach Reval 1426–1427*, in: *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit. Beiträge zur Erforschung mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Handelsbeziehungen und -wege im europäischen Rahmen*, hg. von Norbert ANGERMANN/Paul KAEGBEIN (Schriften der Baltischen Kommission, Bd. 11), Lüneburg 2001, S. 157–176, S. 160ff.

bringen.⁴⁰ Der Raum weist zunächst eine eindeutige Westorientierung auf, die mit großer Wahrscheinlichkeit noch aus der römischen Zeit herrührt.⁴¹ Die ältesten Grabungsschichten in Birka etwa zeigen analog zu denen in Staraja Ladoga ein Erscheinungsbild, in dem sehr viele lokale bzw. skandinavische Fundstücke enthalten sind.⁴² Handelsgut und andere Gegenstände stammen in der Regel aus dem Süden und dem Westen, ein Einschlag rheinischer Keramik und deutliche westslavische Einflüsse sind markante Zeichen dieser Grabungsschichten, während arabisches Fundgut in dieser Zeit nur im Ausnahmefall belegt ist.⁴³ Interpretieren lässt sich dieser Befund auf verschiedene Weise: entweder gab es in der Frühzeit der Siedlungen bereits Handelsverkehr nach Westen und in seltenen Fällen auch nach Osten, oder aber – und dies ist m. E. die wahrscheinlichere Deutung – die wenigen arabischen Fundstücke sind ebenfalls aus dem Westen, aus Spanien, über das Frankenreich in den Norden gekommen.⁴⁴ Seit der Mitte des 9. Jahrhunderts änderte sich die Situation grundlegend. Nun sind für über ein Jahrhundert arabische Münzen und andere Fundstücke aus dem Schwarzmeerraum und vom Kaspischen Meer in dominierender Anzahl in den Grabungsschichten zu finden. Sie belegen zusammen mit den gleichzeitig einsetzenden massiven Funden arabischer Münzen in der Ruß, dass nun der Verkehr in den Osten einen ganz anderen Stellenwert erhalten hatte. Der Austausch mit dem (Süd-)Westen trat dahinter deutlich zurück. Dies ist zum einen ein deutliches Zeichen für den wirtschaftlichen und politischen Niedergang des Frankenreiches, zum anderen zeigen die Funde die Prosperität der arabischen Welt und die Funktionalität der Ruß als Verkehrsraum. Offensichtlich war es für die arabischen Händler lukrativer über die Wege der Ruß die begehrten Produkte aus dem Norden einzuhandeln, als weiter die bekannten Wege durch das Frankenreich zu nutzen. Der Zusammenbruch der Samaniden-Herrschaft (873–999) in Chorosan und Transoxanien (südlich und südöstlich des Aral-Sees), ferner der Rückgang der Silberausbeute in den Bergwerken des islamischen Raumes und als Folge der christlichen Mission das Verbot der Sklavenjagd und des Sklavenhandels in Schweden und Norwegen

⁴⁰ Björn AMBROSIANI, Osten und Westen im Ostseehandel zur Wikingerzeit, in: Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa, hg. von Klaus BRAND, Michael MÜLLER-WILLE und Christina RADKE (Schriften des Archäologischen Landesmuseums, Bd. 8), Neumünster 2002, S. 339–348.

⁴¹ AMBROSIANI (wie Anm. 40), S. 346. Hier wurden seit der Kaiserzeit oder möglicherweise sogar noch früher wichtige Rohstoffe (Pelzwerk, Metalle, Sklaven) für die römischen Märkte erworben.

⁴² Ebd., S. 341. Zu Staraja Ladoga vgl. E. A. RJABININ: *Novie otkrjatija v Staroje Ladoge*, in: V. V. SEDOV (Hg.): *Srednevekovaja Ladoga*, Leningrad 1985, S. 27–75, passim.

⁴³ Ebd., S. 341.

⁴⁴ Vgl. AMBROSIANI, Osten und Westen (wie Anm. 40), S. 347.

fürten nach Rolf Hammel-Kiesow dazu, dass sich um die Jahrtausendwende eine erneute Westorientierung durchsetzte, die sich in den Fundschichten durch ein Ausbleiben der arabisch-islamischen Dirham auszeichnet.⁴⁵ Allerdings muss festgehalten werden, dass diese erneute Westorientierung nicht so ausgeprägt war, und es nach dem Zeugnis russischer Quellen immer noch lebhaft Kontakte Skandinaviens mit dem Osten gab.⁴⁶ Ein erneuter Wandel beziehungsweise eine Neuausrichtung des Verkehrsnetzes des Ostseeraumes, in dessen Folge nur noch der nördliche Rand der Ruś mit dem Ostseeraum in Kontakt blieb, setzt dann erst im Zuge der Erschütterung Osteuropas im späten 12. und frühen 13. Jahrhundert ein und findet schließlich durch den Mongolensturm seinen Abschluss – ein Vorgang, der unter der Bezeichnung „Hammer-Amboss-Theorie“ bekannt geworden ist.⁴⁷

Für den nordwestlichen Ostseeraum lassen sich daraus folgende Punkte ableiten: Anders als zum Beispiel für Nordwestdeutschland oder die Ruś sind allenfalls die südlichen Ausläufer des westlichen Ostseeraumes als Transitgebiete anzusprechen. Vor allem die Gebiete im heutigen mittleren und südlichen Schweden und in Norwegen sind hingegen als Endpunkte des Handels und auch eines Großteils des überregionalen Verkehrs auszumachen.

Hinsichtlich der Orientierung des Raumes und seiner verkehrstechnischen Funktionalität ist festzuhalten, dass nach einer deutlichen Westorientierung in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts eine Umorientierung nach Osten einsetzte, die bis zur Jahrtausendwende prägend blieb und erst im 13. Jahrhundert ganz abbrach. Die Hinwendung nach Osten ist nur zu

⁴⁵ Rolf HAMMEL-KIESOW, Determinanten des Handels zwischen dem Ostseeraum und Niederdeutschland vom 10. bis zum 13./14. Jahrhundert, In: Jürgen SARNOWSKY, Burghart SCHMIDT (Hg.), Die Kontinuität der hansischen Dimension im baltischen Raum; Hamburg (im Druck). Siehe auch Heiko STEUER/Willem B. STERN/Gert GOLDENBERG, Der Wechsel von der Münzgeld- zur Gewichtsgeldwirtschaft in Haithabu um 900 und die Herkunft des Münzsilbers im 9. und 10. Jahrhundert, in: Haithabu und die frühe Stadtentwicklung (wie Anm. 40), S. 133–167, S. 153. Anders gewichtet und das Verbot des Sklavenhandels betonend vgl. ferner Hans Wilhelm HAUSSIG, Die Geschichte Zentralasiens und der Seidenstrasse in islamischer Zeit, Darmstadt ²1994, S. 167ff., besonders S. 174ff.

⁴⁶ Vgl. Gottfried SCHRAMM, Altrußlands Anfang. Historische Schlüsse aus Namen, Wörtern und Texten zum 9. und 10. Jahrhundert (Rombach Wissenschaften – Reihe Historias, Bd. 12). Freiburg 2002, S. 522ff. Günther STÖKL, Russische Geschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Kröner Taschenausgabe, Bd. 244). Stuttgart ⁴1983, S. 16f. HAUSSIG, Geschichte Zentralasiens (wie Anm. 45), S. 39ff., besonders S. 50.

⁴⁷ Unter der Hammer-Amboss-Theorie versteht man die völlige Umstrukturierung Osteuropas in Folge der auf die lateinische Expansion (Amboss) zu Beginn des 13. Jahrhunderts (als markante Punkte gelten gewöhnlich die Gründung Rigas 1201 und die Eroberung Konstantinopels während des 4. Kreuzzuges 1202/04) folgenden Mongolensturms (Hammer). Vgl. KÄMPFER, Vorlesungsmitschrift (wie Anm. 18), sowie NOLTE, Weltgeschichte (wie Anm. 19), S. 138.

einem Teil mit der wirtschaftlichen Stärke der islamischen Länder im Süden zu erklären. Wesentlich ist auch, dass der Handelsverkehr in diese Richtung offenbar wirtschaftlicher abgewickelt werden konnte, als durch das niedergehende Frankenreich. Neben der größer werdenden Unsicherheit im Frankenreich mag auch der fortschreitende Verfall der (letztlich römischen) Straßen und die damit einhergehende Verlangsamung respektive Verteuerung des Verkehrs über die Westroute dafür ausschlaggebend gewesen sein.

Für die Verkehrstechnik im nordwestlichen Ostseeraum selbst kann festgehalten werden, dass sie offenbar hinlänglich funktional war, um massenhaft kostbare Rohstoffe und Halbwaren abtransportieren zu lassen. Dass hier von einem Massenhandel etwa mit Pelzwerk ausgegangen werden muss, belegen die tausendfachen Funde von Fußknöchelchen von Füchsen, Mardern und Eichhörnchen in Birka.⁴⁸ Und dass auch die lokale und regionale Infrastruktur in diesem Raum ausgeprägt gewesen sein muss, bezeugen die zahlreichen und vor allem bedeutenden protourbanen Siedlungen wie Haithabu, Ribe, Birka, Wolin und andere.

Wenden wir uns noch kurz einigen besonders bemerkenswerten textlichen Quellenbefunden zum Landverkehr zu: Neben einer Vielzahl von Kuriositäten lassen sich auch einige Stellen finden, die uns über einen relativ intensiven, geregelten Landverkehr im nordwestlichen Ostseeraum Auskunft geben. In den 1220er Jahren berichtet uns etwa Heinrich von Lettland von einer Gruppe Kaufleuten, die von Riga kommend auf ihrem Schiff im Eis eingeschlossen wurden und dann unfreiwillig über die zugefrorene Ostsee nach Dänemark und weiter bis Westfalen zu Fuß zogen.⁴⁹ Dieser Quellenbefund zeigt, dass auch spät im Jahr noch Handelsverkehr abgewickelt wurde, wenngleich Einfrieren im Eis und die glückliche Rettung aus dieser Not sicher ganz außergewöhnliche Einzelfälle waren. Die Stelle zeigt außerdem, dass die Reise nach Westfalen auf dem Landwege üblich gewesen sein muss, denn sie wird in der Quelle kommentarlos angeführt, während die Ereignisse zuvor ausführlich und lebhaft geschildert worden sind.

Rund 50 Jahre früher zeigt uns das Pilger-Itinerar eines isländischen Abtes namens Nicolaus⁵⁰ einen noch sehr viel geregelter genutzten Weg von Island über Norwegen, Jütland, Schleswig-Holstein, Niedersachsen

⁴⁸ AMBROSIANI, *Osten und Westen* (wie Anm. 40), S. 340.

⁴⁹ Heinrich von Lettland, *Livländische Chronik* (wie Anm. 15), VIII, 3

⁵⁰ Es ist fraglich, um welchen Nicolaus es sich genau handelt. Denkbar sind sowohl Abt Nicolaus von Thingör (gestorben 1160) oder auch ein nicht näher zu bestimmender Abt Nicolaus von Island (gestorben 1159). Vgl. dazu SCHWARZWÄLDER, *SCHWARZWÄLDER, Reisen* (wie Anm. 22), S. 90.

und Westfalen bis nach Mainz.⁵¹ In diesem Itinerar sind zahlreiche Stationen nördlich der Elbe verzeichnet, die in ihrer logischen Abfolge nur über Land anzulaufen waren. Außerdem weist die Passage *yfir Saxelfi til Stöduborgar* („über die sächsische Elbe nach Stade“) darauf hin, dass man nicht in die Unterelbe, also die sächsische Elbe (*Saxelfi*), einfuhr, sondern sie überquerte. Dies bedeutet mit großer Sicherheit, dass der Reisende sowohl zuvor, als auch danach auf dem Landweg unterwegs war. Es ist daher davon auszugehen, dass Nicolaus seinen Lesern den so genannten Heer- oder Ochsenweg geschildert hat,⁵² der uns auch in zahlreichen anderen Quellen, etwa bei Adam von Bremen, bei Saxo Grammaticus und in den dänischen Königsgeschichten begegnet. Dieser, später für den Viehtrieb auf die großen Märkte in Ribe und Kolding wichtige Weg, führte mindestens von Viborg, vielleicht aber auch von Alborg oder sogar Skagen bis zum Danewerk auf einer Gesamtlänge von wenigstens 260 Kilometern.⁵³ Doch auch wenn sich zum Beispiel bei Helmold zahlreiche weitere Passagen anführen ließen, die uns Auskunft über den Landverkehr geben und die etwa durch die Schilderung von Brückenbauten zeigen,⁵⁴ dass von technologischer Rückständigkeit bezüglich des künstlichen Ausbaus der Infrastruktur nicht gesprochen werden kann, und auch wenn etwa Adam von Bremen uns über gefährliche, aber dennoch genutzte Straßen in Südnorwegen gleichermaßen informiert,⁵⁵ wie er uns – allerdings für die Finnen – über winterlichen Verkehr auf Skiern unterrichtet,⁵⁶ so ist es

⁵¹ *Itinerarium ad Romam et terram sanctam susceptum*, in: Ericus Christians Werlauff, *Anniversaria in Memoriam Reipublicae Sacrae et Litterariae cum Universae tum Danicae Nostrae Restitutatae celebranda indicit Regiae Universitatis Hauniensis Rector cum Senatu Academico*. Hauniae 1821, S. 15f. Vgl. SCHWARZWÄLDER, SCHWARZWÄLDER, *Reisen* (wie Anm. 22), S. 90ff. Dort auch Informationen zum Verlauf und zur Überlieferung. Erhalten ist das Itinerar in einem Pergamentkodex aus dem 14. Jahrhundert. Schwarzwälder und Schwarzwälder weisen auch auf die Ähnlichkeit des isländischen Itinerars mit der Schilderung der Romreise des Abtes Albert von Stade (in *Annales Stadenses auctore M. ALBERTO ab O. c. – 1256*. Hg. von Johann Martin LAPPENBERG. In: [Annales aevi Suevici.] Hg. von Georg Heinrich PERTZ u. a. (Monumenta Germaniae Historica. Scriptorum (in Folio), Bd. 16), Hannover 1859 [Nachdruck: Stuttgart 1963], S. 271–379, S. 335f.) hin, ohne dass ihres Erachtens nach ein Abhängigkeitsverhältnis bestünde. Zum isländischen Itinerar, dem in ihm geschilderten Verlauf und zum Stader Itinerar mit seinen Übereinstimmungen vgl. auch BRUNS, WECZERKA, Textband (wie Anm. 22), S. 156, Fußnote 239 und S. 162, Fußnote 270.

⁵² Harald EHRHARDT, *Heerweg*, in: *LexMA IV*, München 1989, Sp. 2908–2909. Vgl. auch Thomas RIIS, *Dänemark. Städtische Wirtschafts-, Verfassungs- und Sozialgeschichte*, in: *LexMA III*, München 1989, Sp. 530–533, Sp. 533.

⁵³ Eine recht ausführliche Beschreibung dieses Weges findet sich bei BRUNS, WECZERKA, Textband (wie Anm. 22), S. 155ff.

⁵⁴ Zum Beispiel HELMOLD VON BOSAU, *Slavenchronik* (wie Anm. 15), S. 115 u. S. 125.

⁵⁵ ADAM VON BREMEN, *Hamburgische Kirchengeschichte* (wie Anm. 1), Lib. IV, Kap. 32, S. 285.

⁵⁶ ADAM VON BREMEN, *Hamburgische Kirchengeschichte* (wie Anm. 1), Lib. IV, Kap. 24, S. 276. Vgl. auch bei Adam Lib. IV, Kap. 25 und Sch. 132. Die hier genannten „Scritefin-

doch eben auch Adam, der durch seine manchmal schon in fast ermüdender Ausführlichkeit beschriebenen Seewege verdeutlicht, welche Bedeutung der Schiffsverkehr im nordwestlichen Ostseeraum hatte.⁵⁷ Ein Bild, dem auch die anderen Quellen letztlich nicht widersprechen. Ob nun das Ledingwesen, frühe Hafenanlagen mit Landungsbrücken oder Kanalbauten als Beispiele herangezogen werden, alles deutet auf eine vornehmliche Orientierung zum Wasser hin.⁵⁸ Selbst Großprojekte zur Erleichterung des Verkehrs lassen sich für den Raum früh belegen. Neben Brückenbauten sticht der bereits im 8. Jahrhundert angelegte Kanhavekanal auf der Insel Samsö hervor, der mit einer Länge von 800 Metern und einer Breite von 11 Metern eine auch heute noch beeindruckende Wasserkunst darstellt und es ermöglichte, eine ganze Flotte innerhalb einer halben Stunde von der West- auf die Ostseite der strategisch bedeutsam liegenden Insel zu verlegen. Ebenso sind früh bedeutende Verteidigungswerke erwähnt, die eine entsprechende Infrastruktur bei ihrer Errichtung und Versorgung voraussetzen. „Trotz schwieriger Verkehrsbedingungen bei ungünstigem Wetter war das Meer für das Reich der verbindende Faktor. Hieraus erklärt sich, daß das frühmittelalterliche Heerwesen vor allem auf einer Flottenorganisation (Leding) beruhte, daß beinahe alle Handelsplätze und Königsburgen Zugang zum Meer hatten und daß in der Handfeste von 1282 festgelegt wurde, die königlichen Hoftage an Orten abzuhalten, die mit Schiffen erreichbar waren.“⁵⁹ Daher kann man auch Dorthe Wille-Jørgensens Ansicht hinsichtlich der expansiven dänischen Politik in der Waldemarzeit beipflichten, es sei die „dänische[.] Seite“ gar „nicht so sehr

nen“, von den Übersetzern ungenau als Schlittschuhfinten bezeichnet, müssen abgeleitet vom Substantiv *skrida* (Skier) bzw. dem Verb *skrida* (auf Skiern gehen) als Skifinten bezeichnet werden. Vgl. zur Ableitung der Worte Niels LUND, Skilauf, in: LexMA VII, München 1995, Sp. 1975. Zum angepassten Verkehr in winterlicher Umwelt siehe außerdem Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, München 2004, S. 34f.

⁵⁷ ADAM VON BREMEN, Hamburgische Kirchengeschichte (wie Anm. 1), Lib. IV, passim. In diesem Zusammenhang ist auch auf den Vulkanstopp, also eine künstliche Landmarke zur Vereinfachung des Schiffsverkehrs an der Einfahrt der Divenow hinzuweisen, von dem Adam berichtet. „Der Vulcanstopp, den die Eingeborenen das griechische Feuer nennen“ (ADAM, Lib. II, 19) leitete die Schiffe nach Wollin. Eine solche künstliche Sichtmarke in Betrieb zu nehmen und zu unterhalten, ist schon für sich ein Zeichen von Fortschrittlichkeit. Vgl. dazu auch Dirk MEIER, Seefahrer, Händler und Piraten, Ostfildern 2004, S. 49. Die Annahme von J. C. M. Laurent und W. Wattenbach, beim Vulkanstopp handle es sich um eine Ware (vgl. deren Übersetzung Adams von Bremen, S. 100, Anm. 1), ist offenbar eine dem Kontext geschuldete Fehldeutung.

⁵⁸ Zum Leding siehe Erik ULSIG, Dänemark. A. Einleitung. I. Geographie, in: LexMA III, München, Sp. 495–497. Zu Hafenanlagen und Kanalbauten (Kanhavekanal) siehe Else ROESDAHL, Dänemark B. Archäologie. II. Winkingerzeit, in: Ebd., Sp. 499–501, Sp. 499.

⁵⁹ ULSIG (wie Anm. 58), Sp. 496.

an dem Land [gemeint ist die südliche Ostseeküste] interessiert [gewesen] wie an den Gewässern“.⁶⁰

Als – wohlgermerkt – Zwischenfazit zum Verkehr im nordwestlichen Ostseeraum lässt sich daher festhalten, dass der Verkehr hier im Gegensatz zum Baltikum sowie der nordwestliche Ruß und auch im Gegensatz zum nordwestlichen Niedersachsen wengleich nicht an allen Orten, so doch in seiner Gesamtheit bezüglich des überregionalen Verkehrs durch den Transport über Wasserwege bestimmt wurde. Gleichfalls erscheint aber der Landverkehr im – allerdings nicht sonderlich hellen – Licht der Quellen als facettenreicher, umfänglicher und von anderen Faktoren abhängiger als gemeinhin angenommen.

Hinsichtlich der vermeintlichen Rückständigkeit des Raumes lässt sich zusammenfassen, dass die Verkehrsmittel, und gemeint sind in diesem Fall die Schiffe der vorhansischen Zeit, nach dem Urteil Ole Crumlin-Pedersens einen Stand erreicht hatten, der von der hansischen Schiffsbaukunst erst um 1300 wieder erreicht werden sollte. „Ökonomisch-politische und nicht schiffstechnische Ursachen müssen dahinter liegen, wenn die Führungsstellung, welche die nordische Schifffahrt Jahrhunderte hindurch im Ostseegebiet einnahm, im Laufe des 13. Jahrhunderts von der Kogge übernommen wurde.“⁶¹

Somit ist als rückständig allenfalls die geringere Dichte der Verkehrswege oder genauer deren sehr ungleiche Verteilung zu werten, die aber mit der geringeren Dichte und Verteilung der Besiedlung allgemein auf das Engste korrespondiert.

⁶⁰ WILLE-JØRGENSEN, Vordingborg (wie Anm. 27), S. 165.

⁶¹ Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Schiffstypen aus der frühgeschichtlichen Seeschifffahrt in den nordeuropäischen Gewässern, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Teil V. Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation, Bericht über die Kolloquien der Kommission für die Altertumskunde Mittel- und Nordeuropas in den Jahren 1980 bis 1983, hg. von Herbert JANKUHN, Wolfgang KIMMIG, Else EBEL (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Philologisch-Historische Klasse, Dritte Folge, Bd. 180), Göttingen 1989, S. 405–430, S. 428. Erstmals DERS. From Viking Ships to Hanseatic Cogs. Third Paul Johnson Memorial Lecture, London 1983. Ladefähigkeit und Seetüchtigkeit der Koggen waren nach Crumlin-Pedersen erst um 1300 auf derselben Höhe wie die der nordischen Schiffe.

ZUR SOZIALGESCHICHTE DER ARMENFÜRSORGE IN DEN STÄD- TEN DES SÜDLICHEN OSTSEERAUMS (13.–16. JAHRHUNDERT)

EIN FORSCHUNGSPROJEKT

von Sven Rabeler

Am 24. Juli 1473 ließ Hans Berskamp († ca. 1486 [?]), Bürger zu Lübeck, ein Testament aufsetzen.¹ Darin traf er u. a. Verfügungen über den *elenden hagen* – also den Armengang – in der Lübecker Schlumacherstraße. Fünfzehn Jahre zuvor – 1458 – hatte Berskamp gemeinsam mit Hermann Evinghusen († 1483) das betreffende Grundstück erworben.² Beide hatten dort ein neues Vorderhaus mit einem rückwärts anschließenden Gang errichtet; letzterer umfasste nach Auskunft des angeführten Testaments von 1473 dreizehn Buden. Berskamp legte fest, dass in zwölf der Buden je zwei Personen kostenlose Unterkunft finden sollten. Die dreizehnte Behausung war zur Wohnung des „Vogtes“ bestimmt, der dem gesamten Hof vorzustehen hatte und ebenfalls kostenloses Logis erhielt. Das Vorderhaus war in vier Wohnungen geteilt, für die – im Gegensatz zu den Gangbuden – Miete eingefordert wurde. Diese Einkünfte – so legte Berskamp fest – sollten der baulichen Unterhaltung, darüber hinaus den im Gang lebenden *armen luden* zur Versorgung mit Kohlen dienen. Als Hermann Evinghusen vier Jahre später – 1477 – ebenfalls seinen Letzten Willen festhalten ließ, bestätigte er die gemeinsam mit Hans Berskamp gefassten Beschlüsse hinsichtlich des Armenganges und der dortigen Unterbringung von 25 *gude[n] lude[n]*.³ Zusätzlich setzte er jährlich 5 Mark für den weiteren Zukauf von Kohlen aus.

Die Stiftung von Armenhäusern war in einer spätmittelalterlichen Stadt kein ungewöhnlicher Vorgang.⁴ Im Fall Lübecks lassen sich für rund zwei

¹ Archiv der Hansestadt Lübeck (im Folgenden: AHL), Test. 1473 Juli 24. – Der Text gibt den am 7. Juni 2006 auf der Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins in Osnabrück gehaltenen Vortrag in leicht überarbeiteter Form wieder, die Fußnoten beschränken sich auf unbedingt notwendige Nachweise und wenige exemplarische Literaturangaben.

² AHL, Handschrift 900b [Schrödersche Oberstadtbuch-Regesten, Johannis-Quartier], S. 241; Johannis-Quartier 207–211 = Schlumacherstraße 15–23.

³ AHL, Test. 1477 Sept. 23.

⁴ Zu Armenhäusern s. allgemein anhand englischer Beispiele Frank REXROTH, Armen-

Dutzend derartiger Häuser und Gänge nähere Angaben machen. Sie bildeten zusammen mit Hospitälern anderer Art, wie zum Beispiel dem Heilig-Geist-Hospital und den vor den Toren der Stadt gelegenen Siechenhäusern, sowie mit einer Vielzahl weiterer karitativer Stiftungen, die der Speisung und Bekleidung von Armen und zahlreichen anderen Zwecken dienten, einen Teil der komplexen, aus heutiger Sicht verwirrend vielfältigen Armenfürsorge in Lübeck, die in manchen Bereichen durch Kontinuitäten über das Mittelalter hinaus gekennzeichnet ist: Berskamps und Evinghusens Armengang existierte über Jahrhunderte hin, wobei in der Neuzeit die Bezeichnung als „von Dorne-Gang“ üblich wurde.⁵ Erhalten ist bis heute das im 15. Jahrhundert errichtete Vorderhaus.⁶

Hans Berskamp und Hermann Evinghusen traten – dies ist für das Folgende ein bedeutsamer Punkt – gemeinsam als Stifter auf. Die soziale Beziehung beider Personen, die ein solches Vorhaben motivieren konnte, war anscheinend nicht verwandtschaftlicher Art. Möglicherweise bestanden Geschäftsverbindungen. Exemplarisch lässt sich aber festhalten, dass die karitative Stiftung hier bereits von ihren Voraussetzungen her als soziale Interaktion erscheint, dass dahinter ein soziales Beziehungsgefüge stand.

I.

Das Forschungsprojekt, das im Folgenden mit einigen skizzenhaften Überlegungen zur Konzeption, ergänzt durch wenige illustrierende Beispiele, vorgestellt wird, beschäftigt sich mit Armenfürsorge und karitativen Stiftungen als Formen sozialer Interaktion.⁷ Zwar war und ist die städtische Armenfürsorge des Mittelalters Gegenstand sehr intensiver Forschungen, auch wenn die kaum mehr überschaubare Fülle an Publikationen über Armut, Hospitäler, karitatives Stiftungswesen und alle Arten der Fürsorge eine gewisse Vernachlässigung der Städte des südlichen Ostseeraums zeigt. Doch lässt der komplexe Forschungsstand, den darzustellen an

häuser – eine neue Institution der sozialen Fürsorge im späten Mittelalter, in: Funktions- und Strukturwandel (wie Anm. 8), S. 1–14.

⁵ Zum Übergang der Verwaltung auf die Familie von Dorne s. Verzeichniß der Privatwohltätigkeits-Anstalten im Lübeckischen Freistaate, Lübeck 1901, S. 30f.

⁶ Kunst-Topographie Schleswig-Holstein (Die Kunstdenkmäler des Landes Schleswig-Holstein), Neumünster 1969, S. 107.

⁷ Die Arbeit, die am Historischen Seminar der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (Lehrstuhl Prof. Dr. Gerhard Fouquet) durchgeführt wird, wird seit 2005 unter dem Titel „Armenfürsorge im sozialen Interaktionsraum Stadt: Karitative Stiftungen im südlichen Ostseeraum des Mittelalters (13.–16. Jahrhundert)“ durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) finanziert.

dieser Stelle unmöglich ist,⁸ darüber hinaus grundsätzliche Defizite erkennen. In holzschnittartiger Manier, unter Vernachlässigung zahlreicher Einzelheiten sei hier nur auf drei Probleme hingewiesen, die erstens den interpretatorischen Kontext, zweitens die inhaltliche Ausrichtung und drittens den methodischen Zugang betreffen.

1. Die mittelalterliche Caritas erscheint – wenn sie nicht als vornehmlich religiöses Phänomen gedeutet wird – nicht selten quasi als Vorgeschichte der neuzeitlichen Armenfürsorge. Ob die ältere Forschung versuchte, die Vorläufer moderner Wohlfahrtspolitik in den Städten des Mittelalters zu finden,⁹ ob die jüngere Forschung danach strebte, das für die frühe Neuzeit entwickelte und nicht unumstrittene Konzept der ‚Sozialdisziplinierung‘ auf das 14. und 15. Jahrhundert zu übertragen:¹⁰ das Mittelalter wird retrospektiv wahrgenommen. Aber auch wenn nach Kontinuitäten, Anknüpfungspunkten, Ursprüngen gefragt wird, so erscheint das Mittelalter doch vornehmlich als Gegenbild moderner sozialpolitischer Vorstellungen: unvollkommen, disfunktional, irrational. Erst in der Reformationszeit – so eine bis heute gängige Forschungsmeinung – habe man versucht, diesem karitativen Chaos ein Ende zu bereiten, vorerst allerdings

⁸ Statt dessen sei hier allein auf einige neuere Sammelbände hingewiesen, die aktuelle Themen und Tendenzen der Forschung widerspiegeln: Städtisches Gesundheits- und Fürsorgewesen vor 1800, hg. von Peter JOHANEK (Städteforschung A 50), Köln 2000; Von der Barmherzigkeit zur Sozialversicherung. Umbrüche und Kontinuitäten vom Spätmittelalter bis zum 20. Jahrhundert, hg. von Hans-Jörg GILOMEN, Sébastien GUÉX und Brigitte STUDER (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 18), Zürich 2002; Armut im Mittelalter, hg. von Otto Gerhard OEXLE (Vorträge und Forschungen 58), Ostfildern 2004; Inklusion/Exklusion. Studien zu Fremdheit und Armut von der Antike bis zur Gegenwart, hg. von Andreas GESTRICH und Lutz RAPHAEL, Frankfurt am Main 2004; Das Hospital am Beginn der Neuzeit. Soziale Reform in Hessen im Spiegel europäischer Kulturgeschichte, hg. von Arnd FRIEDRICH, Fritz HEINRICH und Christine VANJA (Historische Schriftenreihe des Landeswohlfahrtsverbandes Hessen, Quellen und Studien 11), Petersberg 2004; Funktions- und Strukturwandel spätmittelalterlicher Hospitäler im europäischen Vergleich, hg. von Michael MATHEUS (Geschichtliche Landeskunde 56), Stuttgart 2005; Norm und Praxis der Armenfürsorge in Spätmittelalter und früher Neuzeit, hg. von Sebastian SCHMIDT und Jens ASPELMEIER (VSWG, Beihefte 189), Stuttgart 2006.

⁹ Walter MÖRING, Die Wohlfahrtspolitik des Hamburger Rates im Mittelalter (Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte 45), Berlin 1913; Robert AHRENS, Die Wohlfahrtspolitik des Rostocker Rats bis zum Ende des 15. Jahrhunderts, Diss. phil. Rostock 1927; Hermann LAGEMANN, Polizeiwesen und Wohlfahrtspflege in Lübeck von den Anfängen bis zum Ende des 16. Jahrhunderts, Schönberg (Meckl.) 1916.

¹⁰ Zu den unterschiedlichen Positionen der Frühneuzeitforschung vgl. Martin DINGES, Frühneuzeitliche Armenfürsorge als Sozialdisziplinierung? Probleme mit einem Konzept, in: Geschichte und Gesellschaft 17, 1991, S. 5–29, und die Entgegnung von Robert JÜTTE, „Disziplin zu predigen ist eine Sache, sich ihr zu unterwerfen eine andere“ (Cervantes). Prolegomena zu einer Sozialgeschichte der Armenfürsorge diesseits und jenseits des Fortschritts, in: Geschichte und Gesellschaft 17, 1991, S. 92–101, zur Übertragung auf das Spätmittelalter z. B. Werner BUCHHOLZ, Anfänge der Sozialdisziplinierung im Mittelalter. Die Reichsstadt Nürnberg als Beispiel, in: ZHF 18, 1991, S. 129–147.

ohne nachhaltigen Erfolg. Nun lassen sich in der mittelalterlichen Armenfürsorge zweifellos nicht ohne weiteres Konzepte moderner Rationalität erkennen. Das bedeutet aber keineswegs, dass die vielgestaltige Entwicklung karitativer Systeme, wie ich sie im Fall Lübecks kurz angedeutet habe, keinerlei Ratio gefolgt wäre.

2. Die Geschichte der mittelalterlichen Armenfürsorge ist bis heute nicht ausschließlich, aber überwiegend die Geschichte ihrer Institutionen, d. h. vor allem der Hospitäler. Und Hospitalgeschichte wiederum wird vorrangig verstanden als Geschichte des Hospitalrechts und der Hospitalökonomie.¹¹ Diese deutliche Bevorzugung eines institutionsgeschichtlichen Zuganges führt dazu, dass die Einbindung in die städtische Sozialgeschichte insgesamt unzureichend erscheint. Damit hängt auch die Frage nach der spezifischen Funktion der mittelalterlichen Armenfürsorge zusammen, zu der das Stichwort ‚Memoria‘, also die Pflege des Totengedächtnisses,¹² nur eine – wenngleich wichtige – Teilantwort liefert.

3. Vorherrschend ist die Tendenz zur isolierten Betrachtung einzelner karitativer Handlungsfelder. Thematisch einschlägige Arbeiten beschäftigen sich in der Regel entweder mit Hospitälern¹³ oder mit Testamenten¹⁴ oder mit der städtischen Normengebung.¹⁵ Selten werden zudem inner-

¹¹ Grundlegend aus rechtsgeschichtlicher Sicht ist bis heute Siegfried REICKE, *Das deutsche Spital und sein Recht im Mittelalter*, 2 Teile (Kirchenrechtliche Abhandlungen, 111–114), Stuttgart 1932.

¹² Ralf LUSIARDI, *Stiftung und städtische Gesellschaft. Religiöse und soziale Aspekte des Stiftungsverhaltens im spätmittelalterlichen Stralsund* (Stiftungsgeschichten 2), Berlin 2000; Benjamin SCHELLER, *Memoria an der Zeitenwende. Die Stiftungen Jakob Fuggers des Reichen vor und während der Reformation (ca. 1505–1555)* (Stiftungsgeschichten 3), Berlin 2004.

¹³ Erich ZEHLIN, *Lüneburgs Hospitäler im Mittelalter* (Forschungen zur Geschichte Niedersachsens 1/6), Hannover 1907; Ernst-Adolf MEINERT, *Die Hospitäler Holsteins im Mittelalter. Ein Beitrag zur mittelalterlichen Stadtgeschichte* (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins 107), Neumünster 1997 [Druck der masch. Diss. Kiel 1949]; Rudolf KLEIMINGER, *Das Heiligengeisthospital von Wismar in sieben Jahrhunderten. Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte der Stadt, ihrer Höfe und Dörfer* (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 4), Weimar 1962; Wolfgang BERGER, *Das St.-Georgs-Hospital zu Hamburg. Die Wirtschaftsführung eines mittelalterlichen Großhaushalts* (Beiträge zur Geschichte Hamburgs 8), Hamburg 1972; Harald SCHULZ, *Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Heilig-Geist-Hospitals zu Lübeck*, Diss. phil. Göttingen 1993; Frank HATJE, *„Gott zu Ehren, der Armut zum Besten“*. Hospital zum Heiligen Geist und Marien-Magdalenen-Kloster in der Geschichte Hamburgs vom Mittelalter bis in die Gegenwart, Hamburg 2002.

¹⁴ Carsten Selch JENSEN, *Fromme gaver i senmiddelalderlige lybske testamenter*, Diss. Odense 1997 (masch.); Birgit NOODT, *Religion und Familie in der Hansestadt Lübeck anhand der Bürgertestamente des 14. Jahrhunderts* (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck B 33), Lübeck 2000.

¹⁵ Willi RÜGER, *Mittelalterliches Almosenwesen. Die Almosenordnungen der Reichsstadt Nürnberg* (Nürnberger Beiträge zu den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften 31), Nürnberg 1932; Robert JÜTTE, *Obrigkeithliche Armenfürsorge in deutschen Reichsstädten der frühen*

städtische und zwischenstädtische Vergleiche konsequent in die Untersuchung einbezogen.

Vor dem Hintergrund dieser Defizite verfolgt das vorgestellte Projekt einen Ansatz, der sich in neuere Zugänge der Forschung zu diesem alten und immer wieder jungen, weil aktuellen Thema einordnet: eine vergleichende Sozialgeschichte der ‚Armenfürsorge‘ in den Städten einer Region, nämlich des südlichen Ostseeraums, wobei Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar und Kiel Schwerpunkte bilden, aber auch andere holsteinische, schleswigsche, nordostniedersächsische, mecklenburgische und pommerische Städte einbezogen werden. Inhaltlich geht es nicht so sehr um Armut an sich, etwa um Lebensformen von Armen, Hospitalbewohnern und Bettlern.¹⁶ ‚Armenfürsorge‘ und karitatives Handeln werden vielmehr als Teil von Interaktions- und Kommunikationsprozessen innerhalb des sozialen, ökonomischen und politischen ‚Systems‘ der Städte des südlichen Ostseeraums aufgefasst. Ziel ist die Analyse von Formen karitativen Handelns im Kontext städtischer Sozialbeziehungen: Wie reagierten Personen und Gruppen innerhalb des sozialen Interaktionsraums der mittelalterlichen Stadt auf ‚Armut‘ in ihren unterschiedlichen Ausprägungen? Gerade im Bereich der ‚Armenfürsorge‘ kristallisieren sich in besonderer Weise soziale Netzwerke und Beziehungsformen heraus, die z. B. familiale und klientelistische Strukturen prägten, aber auch für die gesamte ‚Verfasstheit‘ von Städten mit ihren genossenschaftlichen und herrschaftlichen Elementen bestimmend waren. Wie gingen Familien und korporative Gruppen, kirchliche Institutionen, Rat, Gemeinde und Stadtherr mit karitativen Stiftungen um? Wie gestalteten sich ihre jeweiligen Interessen auf dem Handlungsfeld ‚Armenfürsorge‘, wie agierten sie in diesem Zusammenhang neben-, mit- oder gegeneinander? Welche Beziehungen bestanden zwischen den Trägern karitativer Stiftungen? Insgesamt soll das Projekt Aufschlüsse über soziale, politische und kulturelle Praktiken, Mechanismen und Verhaltensformen geben.

Neuzeit. Städtisches Armenwesen in Frankfurt am Main und Köln (Kölner historische Abhandlungen 31), Köln 1984; Ernst SCHUBERT, Der „starke Bettler“. Das erste Opfer sozialer Typisierung um 1500, in: ZfG 48, 2000, S. 869–893.

¹⁶ Valentin GROEBNER, Ökonomie ohne Haus. Zum Wirtschaften armer Leute in Nürnberg am Ende des 15. Jahrhunderts (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 108), Göttingen 1993; Gerhard FOUQUET, Familie, Haus und Armut in spätmittelalterlichen Städten – Das Beispiel des Augsburger Ehepaars Elisabeth Störkler und Burkard Zink, in: Inklusion/Exklusion (wie Anm. 8), S. 283–307; Helmut BRÄUER, Der Leipziger Rat und die Bettler. Quellen und Analysen zu Bettlern und Bettelwesen in der Messestadt bis ins 18. Jahrhundert, Leipzig 1997; Ernst SCHUBERT, Erscheinungsformen der Armut in der spätmittelalterlichen deutschen Stadt, in: Die Stadt als Kommunikationsraum. Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Festschrift für Karl Czok zum 75. Geburtstag, hg. von Helmut BRÄUER und Elke SCHLENKRICH, Leipzig 2001, S. 659–697.

Methodisch zurückzugreifen ist dabei auf personengeschichtliche Verfahren, so dass nicht nur zu Stiftungen, sondern vor allem auch zu Stiftern und Vorstehern Daten gesammelt und Kataloge angelegt werden. Für Lübeck beispielsweise umfassen diese Kataloge momentan gut 40 Stiftungen und rund 240 Personen. Für die weitere Auswertung wichtig sind die Verflechtungsanalyse¹⁷ und das Konzept der Soziabilitätsforschung.¹⁸ Letzteres meint die Untersuchung konkreter Handlungen innerhalb sozialer Beziehungs- und Gruppengeflechte einschließlich der Selbstdeutung der beteiligten Akteure. Diese Mikroebene ist in Analyse und Darstellung mit der sozialen, ökonomischen und politischen Entwicklung der behandelten Städte im Ganzen zu verklammern.

Zu den wichtigen methodischen Elementen des Projektes gehört außerdem der Vergleich zwischen den Städten des südlichen Ostseeraums. Diese weisen zwar eine Reihe rechtlicher, politischer und sozioökonomischer Gemeinsamkeiten auf, zeigen aber auch Unterschiede, z. B. hinsichtlich Größe, wirtschaftlicher Ausrichtung, Zahl und Art der kirchlichen Institutionen, Stellung zum Stadtherrn. Das vergleichende Vorgehen kann den Einfluss derartiger struktureller Abweichungen auf die ‚Armenfürsorge‘ erkennbar machen, die differenziertere Betrachtung der Ergebnisse ermöglichen, eine eventuelle Verallgemeinerung im regionalen Kontext absichern bzw. präzisieren und die stadtübergreifende Verflechtung karitativen Handelns verdeutlichen, wie sie wenigstens in einzelnen Fällen festzustellen ist.

Bedingt durch den Stadtwerdungsprozess in der behandelten Region und das Einsetzen relevanter Quellen in größerer Zahl beginnt der Untersuchungszeitraum im Wesentlichen mit dem 13. Jahrhundert. Er endet unter Einschluss der Reformationszeit ungefähr Mitte des 16. Jahrhunderts. Die Arbeit basiert zu großen Teilen auf ungedruckten Quellen, u. a. auf der systematischen Durchsicht der einschlägigen Archive in Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar und Kiel.

Zur näheren inhaltlichen Bestimmung des Projektes soll auf drei Kriterien kurz eingegangen werden: auf den Armutsbegriff als Kennzeichnung des Objekts karitativen Handelns (II), auf karitative Stiftungen als Instrument (III) und auf die Stadt als ‚sozialen Ort‘ (IV).

¹⁷ Wolfgang REINHARD, *Freunde und Kreaturen. „Verflechtung“ als Konzept zur Erforschung historischer Führungsgruppen. Römische Oligarchie um 1600* (Schriften der Philosophischen Fachbereiche der Universität Augsburg 14), München 1979.

¹⁸ Simon TEUSCHER, *Bekannte – Klienten – Verwandte. Soziabilität und Politik in der Stadt Bern um 1500* (Norm und Struktur 9), Köln 1998.

II.

In ihren Bemühungen um die Definition von ‚Armut‘ in der Vormoderne ist die Forschung zu durchaus unterschiedlichen Resultaten gelangt.¹⁹ Im Rahmen des Projektes wird auf die Bildung eines ‚objektiven‘ Armutsbegriffes verzichtet, vielmehr soll von einem ‚diskursiven‘ Armutsbegriff ausgegangen werden. Bereits die Zuschreibung von ‚Armut‘, wie sie uns in den Quellen entgegentritt, wird als Form sozialer Interaktion und Kommunikation verstanden. Die Analyse kann sich in der behandelten Region zwar kaum auf Zeugnisse eines expliziten Armutsdiskurses – etwa in Form theoretischer Schriften oder Traktate²⁰ – stützen, doch Testamente, Rechnungsbücher, Hospitalordnungen und andere Texte zeugen von einem impliziten Diskurs. Dies ermöglicht heuristisch die Einbeziehung des Quellenbegriffes ‚Armut‘ in seinen verschiedenen Varianten, analytisch die differenzierte Beschreibung und Kontextualisierung der Quellen, interpretatorisch den Verzicht auf eine vorab definierte und damit den Gegenstand bereits isolierende Kategorienbildung. Praktisch bedeutet dies, dass ‚Armenfürsorge‘ im Sinne des Projektes nicht nur Reaktionen auf unmittelbare materielle Bedürftigkeit und existenzielle Not einschließt, sondern z. B. auch Stipendienstiftungen für ‚arme‘ Schüler oder die Bereitstellung der Aussteuer für ‚arme‘ Mädchen. Die Diskursanalyse dient so der Gewinnung eines begrifflichen Arbeitsinstrumentes, das auf sozialen Beziehungen basiert, aber auch der Rückbindung an ökonomische Faktoren bedarf.

Die Bedeutungsvarianten des Wortfeldes „arm“ und seiner lateinischen Entsprechung *pauper* lassen sich beispielsweise an den Hamburger Testamenten der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ausschnitthaft verdeutlichen. ‚Arme‘ können in diesen Texten naturgemäß in einem christologischen oder memorialen Sinnzusammenhang vorkommen, etwa in der

¹⁹ Thomas FISCHER, Städtische Armut und Armenfürsorge im 15. und 16. Jahrhundert. Sozialgeschichtliche Untersuchungen am Beispiel der Städte Basel, Freiburg i. Br. und Straßburg (Göttinger Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 4), Göttingen 1979, S. 17–139; Wolfgang von HIPPEL, Armut, Unterschichten, Randgruppen in der frühen Neuzeit (Enzyklopädie deutscher Geschichte 34), München 1995, S. 3–7; SCHUBERT, Erscheinungsformen (wie Anm. 16). Zur begrifflichen Differenzierung in spätmittelalterlichen Quellen s. Ernst SCHUBERT, „Hausarme Leute“, „starke Bettler“: Einschränkungen und Umformungen des Almosengedankens um 1400 und um 1500, in: Armut im Mittelalter (wie Anm. 8), S. 283–347.

²⁰ Zu einem prominenten Beispiel des späten 15. Jh.s s. Rita VOLTMER, Zwischen polittheologischen Konzepten, obrigkeitlichen Normsetzungen und städtischem Alltag: Die Vorschläge des Straßburger Münsterpredigers Johannes Geiler von Kaysersberg zur Reform des städtischen Armenwesens, in: Norm und Praxis der Armenfürsorge (wie Anm. 8), S. 91–135.

Formulierung *pauperes Cristi*²¹ oder in Verbindung mit dem Ausdruck *pro salute anime mee*.²² Auch gänzlich unreflektiert erscheinen *arme lude* als Gabenempfänger,²³ und erwartungsgemäß werden Hospitalbewohner häufig mit dem Adjektiv „arm“ bedacht.²⁴ Vorerst noch isoliert taucht in einem Testament von 1357 als nähere Bestimmung der Begriff „Hausarme“ auf, der seit dem 15. Jahrhundert zentrale Bedeutung gewinnt.²⁵ Ab dem späten 14. Jahrhundert werden in den Hamburger Testamenten dann vermehrt spezifische Kriterien verwendet, um den Kreis der Empfänger bestimmter Leistungen zu definieren. So zeigt das Testament, das Heine Wilde 1388 aufsetzen ließ, recht genau die Vorgaben des Ausstellers bei der Vergabe karitativer Zuwendungen: 12 Mark waren jährlich an *arme lude* in der Petrikirche mit Wissen der dortigen Kirchgeschworenen zu verteilen. *Arme juncvrowen, den ys noet ys* und die aus der Familie Krowel und damit aus der väterlichen Verwandtschaft des Testators stammen mussten, sollten einmalig 30 Mark Pfennige erhalten. Und schließlich hatten die Exekutoren den Rest des Vermögens, der nach Abrechnung aller testamentarischen Legate übrigbleiben würde, *armen juncvrowen* zuzuwenden, *de myne vrunt syn* – die also ebenfalls der Verwandtschaft des Heine Wilde angehörten –, wohl in Ermangelung entsprechender Anwärtinnen auch *armen presteren* und *armen luden*.²⁶ Das Beispiel zeigt, wie oftmals kleinere soziale und topographische Einheiten – in diesem Fall das Kirchspiel St. Petri – sowie verwandtschaftliche Beziehungen zu Bestimmungsfaktoren für die Auswahl der Empfänger karitativer Leistungen wurden. Die Aneinanderreihung von armen Verwandten, armen Priestern und (anderen) armen Leuten verdeutlicht die differenzierte und zugleich doch zusammengehörige, im zeitgenössischen Verständnis offenbar parallele Anwendung des Begriffes „arm“.

III.

Für eine Sozialgeschichte der mittelalterlichen ‚Armenfürsorge‘ sind karitative Stiftungen von besonderer Relevanz.²⁷ Stiftungen zeichneten sich

²¹ Hans Dieter LOOSE (Bearb.), *Hamburger Testamente 1351 bis 1400* (Veröffentlichung aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 11), Hamburg 1970, Nr. 4 (S. 3 und 7).

²² LOOSE, *Testamente* (wie Anm. 21), Nr. 3, 12 und 29.

²³ LOOSE, *Testamente* (wie Anm. 21), Nr. 46, 52, 84 (S. 90), 86, 100, 102, 106, 118, 119 und 129.

²⁴ LOOSE, *Testamente* (wie Anm. 21), Nr. 58, 65, 97 (S. 104), 102, 106, 115 und 127.

²⁵ LOOSE, *Testamente* (wie Anm. 21), Nr. 7 (S. 12): [...] *pauperibus husarmen dictis* [...]. – Zum Begriff „Hausarme“ s. SCHUBERT, „Hausarme Leute“ (wie Anm. 19).

²⁶ LOOSE, *Testamente* (wie Anm. 21), Nr. 79 (S. 84).

in der sozialen Praxis allgemein durch eine hohe Komplexität aus, da sie auf Ewigkeit angelegt waren. Im einfachsten Fall setzte der Stifter mehrere Vorsteher ein, die sich später mittels Kooptation selbst ergänzten. So bestimmten zum Beispiel auch die eingangs erwähnten Lübecker Bürger Hans Berskamp und Hermann Evinghusen in ihren Testamenten von 1473 bzw. 1477 namentlich genannte Nachlassexekutoren, mit denen wir Teile der – auch hier partiell gemeinsamen – sozialen Verflechtung greifen. Gerade im Fall karitativer Stiftungen konnten aber die Verwaltungs- und Kontrollmechanismen und die Einbindung in die sozialen, politischen und rechtlichen Strukturen der Stadt weit komplizierter gestaltet sein. Dabei setzten die Beteiligten – insbesondere die Vorsteher – keineswegs allein den Stifterwillen um, war ihr Handeln doch durch eigene Interessen und Beziehungen geprägt.²⁸ Weiterhin wiesen karitative Stiftungen zwar Gemeinsamkeiten mit anderen Stiftungsformen auf – z. B. im Hinblick auf die damit verbundenen memorialen Aspekte –, zeigten aber insofern grundsätzliche Unterschiede, als sie weitergehende pragmatische Funktionen erfüllten, die mit den individuellen Intentionen des jeweiligen Stifters nicht deckungsgleich zu sein brauchten. Daraus folgte eine besondere Personenkonstellation, zu der nicht nur Stifter und Vorsteher gehörten, sondern auch die ‚Armen‘ als ‚Objekte‘ ihres Handelns. Aus dem Charakter karitativer Stiftungen resultierten weiterhin spezifische Regelungsbedürfnisse, z. B. die Auswahl der Leistungsempfänger, die nach unterschiedlichen Kriterien erfolgen konnte, und die Ordnung des Zusammenlebens der Bewohner von Hospitälern. Hans Berskamp sprach 1473 – anders als viele andere Stifter – von den Bewohnern des Ganges in der Lübecker Schlumacherstraße undifferenziert als *armen luden*, aber auch er gab beispielsweise durch die Einsetzung eines Vogtes Richtlinien für das Zusammenleben der Gemeinschaft vor. Für andere Hospitäler kennen wir bereits seit dem 13. Jahrhundert Satzungstexte, im Fall des von Hans Berskamp und Hermann Evinghusen gestifteten Armenganges stammt die erste erhaltene Ordnung aus dem Jahr 1579.²⁹ Erlassen hat sie der damalige Vorsteher Lukas Lange.

Die Handlungsmöglichkeiten von Vorstehern karitativer Stiftungen, die für das Projekt von großem Interesse sind, lassen sich zum Beispiel

²⁷ Michael BORGOLTE, Die Stiftungen des Mittelalters in rechts- und sozialhistorischer Sicht, in: Zs. der Savigny-Stiftung für Rechtsgesch. 105, Kan. Abt. 74, 1988, S. 71–94; Stiftungen und Stiftungswirklichkeiten. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart, hg. von Michael BORGOLTE (Stiftungsgeschichten 1), Berlin 2000.

²⁸ Sven RABELER, Karitatives Handeln, Stiftungswirklichkeiten und Personenbeziehungen – Überlegungen zu einer Sozialgeschichte der Armenfürsorge im mittelalterlichen Lübeck, in: ZVLGA 85, 2005, S. 11–24.

²⁹ AHL, Kleinere Stiftungen, von Dorne Stift, Nr. 5.

anhand des Lüneburgers Hinrich Lange näher aufzeigen, was hier wiederum nur mit einigen knappen Hinweisen angedeutet werden kann. Seit 1410 war Hinrich Lange, der erst 1431 in den Lüneburger Rat gewählt wurde und ab 1448 als Bürgermeister amtierte,³⁰ Helfer und de facto Vertreter des Rats Herrn Johann Rese als Vorsteher des Nikolaihofes, eines unweit von Lüneburg in Bardowick gelegenen Aussätzigenhospitals. Als Rese 1431 starb, folgte ihm Lange auch offiziell im Amt des Vorstehers nach. Bis zu seinem Tod im Jahre 1467 übte er diese Funktion aus. Zeugnis davon legt ein umfangreiches Rechnungsbuch ab, das Lange von 1410 bis 1467 eigenhändig führte und das uns über viele Details seiner Tätigkeit informiert.³¹ In einer anderen Handschrift, die z. B. einen Memorienkalender des Nikolaihofes enthält, findet sich zu Hinrich Lange ein Eintrag, der die Wohltaten des verstorbenen Vorstehers zugunsten ‚seines‘ Hospitals über vier Seiten hin aufzählt: Ankäufe – insbesondere von Salzgütern –, Baumaßnahmen, wozu vor allem der Neubau der Kirche im Jahre 1435 gehörte, deren Weihe Hinrich Lange – wir erfahren es aus seinem Rechnungsbuch³² – auch angemessen in Szene zu setzen wusste, zusätzliche Geldverteilungen an die Armen und vieles mehr – kurzum alles, was Lange nach Ansicht des anonymen Autors zum Besten der Armen geleistet hatte (*unde hefft den armen luden buwet unde tokofft unde vorbeterd ere gudere, alze hirna screven steyt [...]*).³³ Auch wenn der Nikolaihof der Aufsicht des Lüneburger Rates unterstand, mit einem gängigen Begriff der Forschung also „kommunalisiert“ war – in der Praxis erwies sich das individuelle Handeln des Vorstehers als entscheidend und damit als erinnerungswürdig. Auf etwas andere Weise beleuchtet das Verhältnis zwischen Vorsteher und Stiftung ein Passus im 1431 aufgesetzten Testament Johann Reses, des Vorgängers Hinrich Langes als Provisor des Nikolaihofes. Rese ließ dort festhalten, dass sich in seinem Besitz ein Rentenbrief des Lüneburger Rates über 36 Mark befinde, der auf ihn und seine Erben ausgeschrieben sei. Diese Rente aber – so heißt es weiter – gehöre dem Nikolaihof und sei mit dessen Geld erworben worden.³⁴ Eine ähnliche Vermögens- und Abrechnungspraxis kennen wir auch aus anderen Bereichen administrativen Handelns im Mittelalter.

³⁰ Irene STAHL, Lüneburger Ratslinie 1290–1605, in: NdSächsJb. 59, 1987, S. 139–187, hier S. 167.

³¹ Stadtarchiv Lüneburg, Amtsbücher (im Folgenden: StAL, AB) 362.

³² StAL, AB 362, S. 157.

³³ StAL, AB 383^{II}, fol. 45r–46v.

³⁴ Uta REINHARDT (Bearb.), Lüneburger Testamente des Mittelalters. 1323 bis 1500 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen 37), Hannover 1996, Nr. 165 (S. 227f.).

IV.

Das Projekt verankert die Sozialgeschichte der ‚Armenfürsorge‘ im sozialen Raum der Stadt. Das damit bezeichnete komplexe Beziehungsfeld ist durch mehrere Elemente bestimmt: In den Blick zu nehmen sind insbesondere Familien, (korporative) Gruppen, Rat und Gemeinde, Stadtherren und Kirche. Es geht um soziale Gruppen und Netzwerke, um Kooperation und Konkurrenz, um genossenschaftliche Strukturen und die Konfrontation mit einer sich langsam herausbildenden ‚obrigkeitlichen‘ Politik des Rates.³⁵ Da sich der soziale Raum im realen städtischen Raum spiegelt, werden auch topographische Fragen, Hospitalbauten und andere Formen der Repräsentation im ‚öffentlichen‘ oder ‚teilöffentlichen‘ Raum einbezogen.³⁶ Und schließlich sind Aspekte der Regionalität zu beachten, wenn man so will also der Verknüpfung verschiedener städtischer Räume. Um wenigstens den letzten Punkt kurz zu konkretisieren, sei auf Fälle verwiesen, in denen karitative Stiftungen an auswärtiger Stelle errichtet wurden. So nahm z. B. der Lübecker Goldschmied Hans Bruns Mitte des 15. Jahrhunderts quasi eine Neustiftung des Heilig-Geist-Hospitals in der Kleinstadt Oldesloe vor.³⁷ Der Ort stand ökonomisch unter starkem lübeckischen Einfluss, und auch Hans Bruns war dort durch seine Beteiligung an

³⁵ Jörg ROGGE, Für den Gemeinen Nutzen. Politisches Handeln und Politikverständnis von Rat und Bürgerschaft in Augsburg im Spätmittelalter (Studia Augustana 6), Tübingen 1996; Olaf MÖRKE, Daseinsvorsorge in Städten der niederländischen Republik. Bemerkungen zur Persistenz des alteuropäischen Gemeindegemeinschafts, in: Städtisches Gesundheits- und Fürsorgewesen (wie Anm. 8), S. 125–150.

³⁶ Zur städtischen Topographie: Die Sozialstruktur und Sozialtopographie vorindustrieller Städte. Beiträge eines Workshops am Institut für Geschichte der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg am 27. und 28. Januar 2000, hg. von Matthias MEINHARDT und Andreas RANFT (Hallische Beiträge zur Geschichte des Mittelalters und der Frühen Neuzeit 1), Berlin 2005; Karsten IGEL, Der Raum als soziale Kategorie. Methoden sozialräumlicher Forschung am Beispiel des spätmittelalterlichen Greifswalds, in: Städtesystem und Urbanisierung im Ostseeraum in der Frühen Neuzeit. Urbane Lebensräume und Historische Informationssysteme. Beiträge des wissenschaftlichen Kolloquiums in Rostock vom 15. und 16. November 2004, hg. von Stefan KROLL und Kersten KRÜGER (Geschichte: Forschung und Wissenschaft 12), Berlin 2006, S. 265–300. – Zur Repräsentation im Zusammenhang mit Stiftungen und Hospitälern: Ilka S. MINNEKER, Repräsentation und sakrale Legitimation. Majestas Domini und Bürgermedaillons im Heilig-Geist-Hospital zu Lübeck, in: ZVLGA 79, 1999, S. 24–74; Dietrich W. POECK, Wohltat und Legitimation, in: Städtisches Gesundheits- und Fürsorgewesen (wie Anm. 8), S. 1–17; Stefanie RÜTHER, Prestige und Herrschaft. Zur Repräsentation der Lübecker Ratsherren in Mittelalter und Früher Neuzeit (Norm und Struktur 16), Köln 2003. – Zur städtischen ‚Öffentlichkeit‘: Andrea LÖTHER, Städtische Prozessionen zwischen repräsentativer Öffentlichkeit, Teilhabe und Publikum, in: Das Öffentliche und Private in der Vormoderne, hg. von Gert MELVILLE und Peter von MOOS (Norm und Struktur 10), Köln 1998, S. 435–459.

³⁷ MEINERT, Hospitäler (wie Anm. 13), S. 79.

der Oldesloer Saline wirtschaftlich engagiert.³⁸ Abstrakt ließe sich von der Präsenz im fremden Raum mittels karitativer Stiftungen sprechen. Und Hans Bruns war keineswegs der einzige Lübecker, der auf diese Weise aktiv wurde: So bedachte der Domdekan Johannes Brandes († 1531) bei einer Stipendien- und Aussteuerstiftung ausdrücklich auch seine Heimatstadt Itzehoe,³⁹ und der Vikar Nikolaus Petri setzte 1553 in Husum eine jährlich Rente von insgesamt 30 Mark zur genau beschriebenen Verteilung an Arme aus.⁴⁰

Auch Hans Berskamp und Hermann Evinghusen wollten sich nicht mit der Stiftung ihres Lübecker Armenganges begnügen. Nach dem eingangs zitierten Testament Hans Berskamps von 1473 planten beide, auch in Wismar gemeinsam ein Armenhaus zu errichten, und zwar nach dem Muster ihrer Lübecker Stiftung, d. h. zum Beispiel unter Vermietung einiger zugehöriger Buden und Keller zur Erwirtschaftung notwendiger Einnahmen. Berskamp traf auch gleich Bestimmungen hinsichtlich der späteren Verwaltung dieser zweiten Stiftung. Charakteristischerweise wurden in diesem Fall – anders als für den Armengang in der Lübecker Schlumacherstraße – keine individuellen Vorsteher eingesetzt – die oft dahinterstehenden verwandtschaftlichen Netzwerke könnten den beiden Lübeckern in Wismar gefehlt haben. Statt dessen sollte das künftige Armenhaus einer Wismarer *gilde* anvertraut und damit auf andere Weise im sozialen Raum der Stadt verankert werden.

³⁸ Friedrich BANGERT, *Geschichte der Stadt und des Kirchspiels Oldesloe*, Bad Oldesloe 1925, S. 58–68 und passim sowie S. 83 (zu Hans Bruns).

³⁹ UBBL IV, 2361. Zu Brandes s. Wolfgang PRANGE, *Vikarien und Vikare in Lübeck bis zur Reformation* (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck B 40), Lübeck 2003, S. 137.

⁴⁰ *Husumer Urkundenbuch 1429–1609*, bearb. von Ernst MÖLLER (Schriften des Nissen-Hauses, Husum 1), Husum 1939, Nr. 463.

SCHARFRICHTER IN PREUSSISCHEN UND LIVLÄNDISCHEN
STÄDTEN UM DIE WENDE DES MITTELALTERS
UND DER FRÜHEN NEUZEIT

BEMERKUNGEN ZUM PROJEKT „INFAMIE (EHRLOSIGKEIT) IN PREUSSISCHEN,
LIVLÄNDISCHEN UND NORDWESTRUSSISCHEN STÄDTEN IN MITTELALTER
UND IN DER FRÜHEN NEUZEIT“*

von Paweł A. Jeziorski

I

Das Projekt „Infamie (Ehrlosigkeit) in preußischen, livländischen und nordwestrussischen Städten im Mittelalter und in der frühen Neuzeit“ wurde im Herbst 2002 im Institut für Geschichte und Archivkunde der Nikolaus Kopernikus Universität in Toruń unter der Leitung von Professor Roman Czaja begonnen. Das Ziel des Projektes ist es darzustellen, wie das Phänomen Infamie – sowohl im Sinne von ‚Strafe‘, wie auch von ‚üblem Ruf‘ (Leumund) – in den Städten Preußens, Livlands und Nordwestrusslands in der Zeit zwischen dem 13. Jahrhundert und der Mitte des 16. Jahrhunderts funktionierte. Die im Rahmen des zu besprechenden Projektes durchgeführten Forschungen konzentrieren sich auf Gruppen der sozial Geächteten (Randgruppen), die in diesen Städten lebten. Ursachen sozialer Ausgrenzung und der Stigmatisierung mancher sozialen Gruppen bzw. einzelner Individuen werden analysiert, wie auch Folgen dieses Phänomens, die sich in spezifischen Existenzformen dieser Ausgegrenzten, in der Art und Weise der Kontakte zu anderen Mitbewohnern, des Verhältnisses der weltlichen und kirchlichen Behörden zu dem gesamten Personenkreis äußerten.

Die Forschungen konzentrieren sich nicht ohne Grund auf Großstädte wie Kulm/Chełmno, Elbing/Elbląg, Danzig/Gdańsk, Königsberg/Króle-

* Material für den vorliegenden Beitrags habe ich während meines Aufenthaltes in Marburg (in der Zeit vom Oktober bis Dezember 2003, im Rahmen eines vom Herder-Institut gewährten Stipendiums) und in Hamburg (Oktober 2004 – Februar 2005, im Rahmen eines von der ZEIT-Stiftung gewährten Stipendiums) zusammengestellt; wofür ich mich an dieser Stelle bei den beiden Institutionen sehr herzlich für die erwiesene Unterstützung bedanken möchte.

wiec/Kaliningrad, Thorn/Toruń, Reval/Tallinn, Riga, Nowgorod und Pleskau/Pskow. Zum Ersten waren das in der zu besprechenden Periode große städtische Zentren – manche davon sogar im europäischen Maßstab, und zwar sowohl im Hinblick auf die Anzahl der dort bewohnenden Bevölkerung wie auch auf ihre Handels-, Wirtschafts- und kulturelle Bedeutung. Die Geächteten und Ausgegrenzten, die dort lebten, lebten nach anderen Prinzipien als in kleineren Zentren, sie waren durch größere Mobilität, eine kompliziertere innere Struktur ihrer Gruppierungen, und auch durch ihre Art der Lebensführung charakterisiert. Zweitens werden die Forschungen zu den genannten Städten durch eine relativ gute Überlieferung erleichtert, obwohl sie im Falle von Nowgorod und Pskow einen anderen Charakter hat, was den Einsatz anderer Forschungsmethoden erfordert.

Der geographische Rahmen wurde gewählt, um Merkmale des Phänomens des „üblen Rufes“ in zwei verschiedenen Kulturkreisen – dem lateinischen und byzantinischen – zu vergleichen. Obwohl das Vorhaben viele Schwierigkeiten bereitet – vor allem wegen der beträchtlichen Unterschiede im Charakter und Erhaltungszustand der Überlieferung – ist es durch die allgemeine Verbreitung – auch im byzantinischen Kulturkreis – sowohl des Begriffes des „üblen Rufes“ wie auch der Infamie als Strafe (Ächtung/Acht, Bann) begründet.

Da Veränderungen in der menschlichen Mentalität nur dann festgestellt werden können, wenn entsprechend lange Zeitperioden untersucht werden, so wurde auch in unserem Projekt ein relativ breiter chronologischer Rahmen zugrunde gelegt. Dank dieser Maßnahmen wurde auch die Möglichkeit geschaffen, Beobachtungen über Auswirkungen der Reformation in den preußischen und livländischen Städten sowie der Veränderungen auf der politischen Karte (Anschluss von Nowgorod, später von Pskow an das Großherzogtum Moskau), die sich um die Wende des 15. zum 16. Jahrhundert auf dem Gebiet Nordwestrusslands vollzogen, auf den Inhalt des Begriffes des „üblen Rufes“ anzustellen. Der formal abschließende Zeitpunkt – Mitte des 16. Jahrhunderts – hat jedoch in vielen Fällen nur einen symbolischen Charakter. Weil die erhaltene Überlieferung sehr bruchstückhaft ist, können viele Phänomene erst durch Hinzuziehung späteren neuzeitlichen Materials richtig eingeordnet werden.

II

Da der vorgegebene Umfang der vorliegenden Skizze mich zwang, eine eng begrenzte Frage zur Präsentation auszuwählen, entschied ich mich, einige Bemerkungen zu einem spezifischen Amt der Stadtverwaltung zu präsentieren, das eine unanfechtbare Bedeutung für das ordnungsgemäße

Funktionieren der Stadt aber gleichzeitig einen „üblen Ruf“ hatte, und im Zusammenhang damit an den Rand des gesellschaftlichen Lebens gedrängt wurde: Das Scharfrichter- oder Henkeramt, das sich einer großen Popularität bei Forschern erfreut, die sich mit Geächteten (im weiten Sinn) aller Epochen befass(t)en und zwar vom Altertum bis in die Neuzeit.¹ Die von mir eingangs erwähnte Beschränkung des Umfangs der vorliegenden Skizze ist der Grund, weshalb die hier vorgetragenen Bemerkungen auf preußische und livländische Städte begrenzt bleiben.

Der Scharfrichter erscheint in livländischen Städten früher als in preußischen. In Reval wird er zum ersten Mal in den dreißiger Jahren des 14. Jahrhunderts erwähnt (*tortor*)², in Riga wahrscheinlich schon am Anfang

¹ Z. B.: Werner DANCKERT, *Unehrlische Leute. Die verfeimten Berufe*, Bern 1963, S. 23–49; Franz IRSIGLER, Arnold LASSOTA, Bettler und Gaukler, Dirnen und Henker. Randgruppen und Außenseiter in Köln 1300–1600, Köln 1984, S. 228–282; Heribert AIGENER, Zur gesellschaftlichen Stellung von Henkern, Gladiatoren und Berufssportler, in: *Soziale Randgruppen und Außenseiter im Altertum. Referate vom Symposium „Soziale Randgruppen und antike Sozialpolitik“ in Graz* (21. bis 23. September 1987), hg. v. Ingomar WEILER, unter der Mitwirkung v. Herbert GRASSL, Graz 1988, S. 201–220; Werner PETERS, Der Fronbote als Nachrichtenführer. Überlegungen zu seiner Darstellung in den Codices picturati des Sachsenspiegels, in: *Der Sachsenspiegel als Buch (Germanistische Arbeiten zu Sprache und Kulturgeschichte, Bd. 1)*, hg. v. Ruth SCHMIDT-WIEGAND, Dagmar HÜPPER, Frankfurt am Main 1991, S. 295–314; Jutta NOWOSADTKO, Scharfrichter und Abdecker. Der Alltag zweier „unehrlicher Berufe“ in der Frühen Neuzeit, Paderborn 1994; Gisela WILBERTZ, Scharfrichter und Abdecker. Aspekte ihrer Sozialgeschichte vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, in: *Randgruppen der spätmittelalterlichen Gesellschaft. Ein Hand- und Studienbuch*, hg. v. Bernd-Ulrich HERGEMÖLLER, Warendorf 1994, S. 121–156; Wolfgang SCHEFFKNECHT, Scharfrichter. Vom römischen *carnifex* bis zum frühneuzeitlichen Staatsdiener, in: *Randgruppen der spätmittelalterlichen Gesellschaft*, hg. v. Bernd-Ulrich HERGEMÖLLER, Warendorf 2001, S. 122–172; in der polnischen Historiographie die Monographie von Hanna ZAREMSKA, *Niegodne rzemiosło. Kat w społeczeństwie Polski XIV–XVI wieku [Das unehrliche Handwerk. Scharfrichter in der Gesellschaft Polens, 14.–16. Jh.]*, Warszawa 1986 und geringe Beiträge, z. B.: Witold Maisel, *Sądownictwo miasta Poznania do końca XVI wieku [Gerichtbarkeit der Stadt Posen bis zum Ende des 16. Jahrhunderts]*, Poznań 1961, S. 232–238; Stanisław WAŁĘGA, *Kuracje katowskie i opresje akuszerskie w dawnym Toruniu [Henkertherapien und Zwangslagen der Hebammen in altem Thorn]*, in: *Rocznik Toruński*, Bd. 5: 1971, S. 65–85; DERS., *O katach, hyclach i oprawcach w dawnym Toruniu [Über Henker, Hundefänger und Henkersknechte im alten Thorn]*, in: ebd., Bd. 10: 1975, S. 297–303; Radosław GAZIŃSKI, *Urząd kata w Gorzowie w II połowie XVII i XVIII w. [Henkersamt in Landsberg in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts und im 18. Jahrhundert]*, in: *Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny*, 2002, Nr. 9, S. 79–87, sowie die Studien von Dariusz KACZOR, Andrzej KARPIŃSKI und Jacek WIJACZKA in: *Kwartalnik Historyczny*, 2005, Nr. 3–4; siehe auch: Maciej TRZCIŃSKI, *Miecz katowski. Pręgiery. Szubienica. Zabytki jurysdykcji karnej na Dolnym Śląsku (XIII–XVIII w.) [Henkerschwert. Pranger. Galgen. Denkmäler der Strafsprechung im Niederschlesien]*, Wrocław 2001.

² *Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten*, hg. v. Friedrich Georg VON BUNGE, [Abt. 1], Bd. 2: 1301–1367, Reval 1885, Nr. CMXXIV, Sp. 486; *Libri de diversis articulis 1333–1374*, hg. v. Paul JOHANSEN (Publikationen aus dem Revaler Stadtarchiv, Nr. 8), Reval 1935, S. 127.

der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts.³ Ein Scharfrichter im Dienste der Danziger Behörden wird ebenfalls in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts urkundlich bestätigt,⁴ und in der Altstadt Thorn wird er zum ersten Mal 1401 erwähnt.⁵ In der Altstadt Elbing wurde der Abdecker (also entweder Helfer des Scharfrichters oder er selbst) bereits 1411 urkundlich erwähnt.⁶ Ein gewisses Problem stellt Kulm dar, denn bereits 1407 wandten sich seine Behörden an den Thorner Rat mit dem Ersuchen, den Scharfrichter zwecks Durchführung einer Hinrichtung zu schicken.⁷ Auf dieser Grundlage kann man schlussfolgern, dass der Rat von Kulm schon damals keinen eigenen Henker unterhielt, was wiederum durch die Krise bedingt war, deren erste Symptome in Kulm bereits in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts festzustellen sind und die sich zu Anfang des 15. Jahrhunderts verstärkten.⁸

³ Kämmerei-Register der Stadt Riga 1348–136 und 1405–1474, bearb. v. August VON BULMERINCQ, Bd. 1, Leipzig 1909, S. 49.

⁴ Joachim ZDRENKA, Regesty dokumentów zachodniopomorskich w archiwum gdańskim [Regesten der westpommerischen Urkunden im Danziger Archiv], in: Informator Archiwalny WAP w Szczecinie, Nr. 8 (Dezember 1981), Nr. 83 (1376–1400).

⁵ Thorner Denkwürdigkeiten von 1345–1547, hg. v. Albert VOIGT, in: Mitteilungen des Copernicus-Vereins für Wissenschaft und Kunst zu Thorn. H. 13: 1904, S. 27; im 15. Jh. wird er regelmäßig erwähnt; im Staatsarchiv Thorn befinden sich zahlreiche Schreiben der anderen Städte und Beamten, die um Überlassung des Thorner Scharfrichters bitten; z. B.: Archiwum Państwowe w Toruniu, Katalog I, Nr. 1197 (Bitte des Stadtrates Brombergs, 1. Hälfte des 15. Jh.s); Nr. 1060 (Bitte des Ordenskomturs von Schönsee, sicher Anfang des 15. Jahrhunderts, vor Ende Novembers 1416; Die Komturei Schönsee wurde wahrscheinlich am 24. November 1416 aufgelöst, vgl. S. Józwiak, Zmiany w sposobie funkcjonowania administracji terytorialnej w ziemi chełmińskiej pod panowaniem zakonu krzyżackiego w latach 1410–1422 [Veränderungen in der Funktionsweise der Territorialverwaltung im Kulmer Land unter der Herrschaft des Deutschen Ordens in den Jahren 1410–1422], Zapiski Historyczne 67, 2002, H. 3–4, S. 67); Nr. 2391 (Bitte des Burggrafen von Schwetz, 27. September 1482); Nr. 2406 (Bitte des Stadtrates von Środa Wielkopolska (?), 5. März 1483); Nr. 2347 (Bitte des Starosts von Roggenhausen, 5. Oktober 1483).

⁶ Nowa Księga Rachunkowa Starego Miasta Elbląga 1404–1414 [Das neue Rechnungsbuch der Altstadt Elbing, 1404–1414], hg. v. Markian PELECH, T. 1 (1404–1410), Warszawa 1987, Nr. 614, S. 131; T. 2 (1411–1414), Warszawa 1989, Nr. 1125, s. 11; siehe auch: ebd., T. 2, Nr. 1265, S. 38 (1412); Nr. 1341, S. 60 (1413); Nr. 1460, S. 87 (1414) – Ausgaben aus der Stadtkasse für „richteswerte“.

⁷ Archiwum Państwowe w Toruniu, Katalog I, Nr. 596 (26. Juni 1407).

⁸ Siehe dazu: Zenon NOWAK, Dzieje Chełmna do końca XVIII wieku [Die Geschichte Kulms bis zum Ende des 18. Jahrhunderts], in: Dzieje Chełmna i jego regionu. Zarys monograficzny, hg. v. Marian BISKUP, Toruń 1986, S. 121, 137–138; Roman CZAJA, Spór cechów chełmińskich z radą miejską. Przyczynek do konfliktów społecznych w miastach pruskich w średniowieczu [Der Streit der Kulmer Zünfte mit dem Stadtrat. Ein Beitrag zu den Sozialkonflikten in preußischen Städten in Mittelalter], in: Prusy-Polska-Europa. Studia z dziejów średniowiecza i czasów wczesnonowożytnych. Prace ofiarowane Profesorowi Zenonowi Hubertowi Nowakowi w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej, hg. v. Andrzej RADZIWIŃSKI u. Janusz TANDECKI, Toruń 1999, S. 332.

Die frühere Erwähnung des Scharfrichters in den Revaler und Rigaer Quellen kann man vor allem mit dem breiteren Umfang der Gerichtsbarkeit erklären, die diese Städte innehatten. Die Behörden von Reval, wie auch Riga, hatten bereits im 13. Jahrhundert das Recht zur Vollstreckung der Todesstrafe, auch in Bezug auf Straftaten, die in den Grenzen des Landgebietes der Städte verübt wurden. Zwar versuchte der Deutsche Orden im 14. Jahrhundert Riga das Recht auf hohe Gerichtsbarkeit einzuschränken, doch schließlich verzichtete er auf seine Forderungen.⁹ Dagegen begannen die Stadtgemeinden in Preußen erst viel später mit ihren Bemühungen, das Recht auf Ausübung der Hochgerichtsbarkeit zu erlangen. Zwar konnten sie in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts die ersten Erfolge verbuchen, doch wurde z. B. die hohe Gerichtsbarkeit im Landgebiet in den meisten Fällen erst im 14. Jahrhundert von ihnen übernommen.¹⁰ Unter Berücksichtigung der oben dargelegten Spezifik kann hypothetisch vorausgesetzt werden, dass sowohl die Behörden von Reval, wie auch von Riga bereits im 13. Jahrhundert eigene Scharfrichter unterhalten konnten. Dagegen entstand in den preußischen Städten der Bedarf, deren Dienste ständig in Anspruch zu nehmen, frühestens am Ende des 13. Jahrhunderts.

Der üble Ruf des Henkers beruhte vor allem auf der Art seiner Pflichten. Im lateinischen Europa gehörte im allgemeinen dazu u. a. die Vollstreckung der ausgesprochenen Todesstrafen (einschließlich verschiedener Formen der Hinrichtungen), die Durchführung von Folterungen (ihre Bedeutung wuchs allmählich, angefangen mit dem 16. Jahrhundert), sowie die Erfüllung verschiedenartiger Ordnungsfunktionen (Sanitärfunktionen).¹¹

⁹ Friedrich Georg VON BUNGE, *Die Stadt Riga im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert. Geschichte, Verfassung und Rechtszustand*, Leipzig 1878, S. 18–49, 81–83; Constantin METTIG, *Geschichte der Stadt Riga*, Riga 1897, S. 39–68; August VON BULMERINCQ, *Die Verfassung der Stadt Riga im ersten Jahrhundert der Stadt. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Stadtverfassung*, Leipzig 1898, S. 85–97; Manfred HELLMANN, *Der Deutsche Orden und die Stadt Riga*, in: *Stadt und Orden. Das Verhältnis des Deutschen Ordens zu den Städten in Livland, Preußen und im Deutschen Reich*, hg. v. Udo ARNOLD (Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, Bd. 44), Marburg 1993, S. 1–33; Reinhard VOGELANG, *Reval und der Deutsche Orden: Zwischen städtischer Autonomie und landesherrlicher Gewalt*, in: ebd., S. 34–58; Juhan KREEM, *The Town and its Lord Reval and the Teutonic Order (in the fifteenth Century)* (Tallinna Linnaarhiivi Toimetised, Nr. 6), Tallinn 2002, S. 38–39.

¹⁰ Mehr zu diesem Thema: Roman CZAJA, *Miasta pruskie a zakon krzyżacki. Studia nad stosunkami między miastem a władzą terytorialną w późnym średniowieczu* [Die preußischen Städte und der Deutsche Orden. Eine Studie zu den Beziehungen zwischen Stadt und Landesherrschaft im späten Mittelalter], Toruń 1999, S. 18–27.

¹¹ SCHEFFKNECHT, *Scharfrichter* (wie Anm. 1), S. 125ff.; ZAREMSKA, *Niegodne rzemiosło* (wie Anm. 1), S. 15–82.

Der volle Umfang und die Art der Tätigkeiten, die die Scharfrichter in den preußischen und livländischen Städten hatten ist erst aus dem 17. und 18. Jahrhundert bekannt. Aus dieser Zeit stammen zahlreiche Verträge, die zwischen dem Scharfrichter und den Stadtbehörden geschlossen wurden, die Auskunft über die Höhe seines festen Gehaltes geben, wie auch über die Beträge, die dem Henker für einzelne Hinrichtungsarten gezahlt wurden, über Gebühren, die er für die Säuberung der Stadtbereiche mit öffentlichem Charakter bezog, für Kloakenreinigung – auch in Privathäusern – Entsorgung von Verunreinigungen aus der Stadt, Fangen und Töten von herrenlosen Hunden, Beerdigung von Leichnamen der als „unehrlich“ erkannten Personen (Selbstmörder, Verbrecher usw.). Die Verträge enthalten auch Informationen über die ihm zustehenden Vorteile (das Recht auf „Dienstwohnung“, Zuteilung von Bekleidung, Lebensmittel).¹²

Ein Teil der vom Scharfrichter im 17. und 18. Jahrhundert wahrgenommenen Aufgaben gehörte schon früher zu seinen Pflichten. Im 14. Jahrhundert in livländischen Städten,¹³ und seit dem Ende dieses Jahrhunderts in preußischen Städten,¹⁴ macht sich das steigende Interesse der Stadtbehörden für den Sanitärzustand der von ihnen verwalteten Zentren bemerkbar. Obwohl die städtischen Behörden bemüht waren, die Bewohner der Städte mit einem Teil der damit verbundenen Pflichten zu belasten,¹⁵

¹² Siehe u. a. *Latvijas Valsts vēstures arhīvs* [Das lettische staatliche historische Archiv], *Rīgas senatnes un vēstures pētītāju biedrība*, Fonda Nr. 4038, Apr. Nr. 2, Nr. 180 (Urkunden aus den Jahren 1778–1792, die mit den Berufstätigkeiten des Scharfrichters Friedrich Wilhelm Stoff verknüpft sind); Aktenstücke und Urkunden zur Geschichte der Stadt Riga 1710–1740, hg. aus dem Nachlass des Anton BUCHHOLTZ durch August VON BULMERINCQ, Bd. 1: 1710–1725, Riga 1902, Nr. 325, S. 224–225; Nr. 630, S. 429; Nr. 697, S. 507; Nr. 420, S. 356; Bd. 2: 1725–1740, Riga 1903, Nr. 491, S. 425 (1734); Otto GÜNTHER, Ein Kontrakt mit dem Scharfrichter von Dirschau, in: *Mittheilungen des Westpreußischen Geschichtsvereins* 1, 1902, Nr. 3, S. 58–60; Paul SIMSON, *Geschichte der Danziger Willkür*, Danzig 1904, S. 151, 163; Stanisław WAŁĘGA, *Kuracje katowskie* (wie Anm. 1), S. 67–68; DERS., *O katach* (wie Anm. 1), S. 297–303; Martina THOMSEN, *Zwischen Hauptwache und Stockhaus. Kriminalität und Strafjustiz in Thorn im 18. Jahrhundert* (Materialien und Studien zur Ostmitteleuropa-Forschung, 13), Marburg 2005, S. 68–77.

¹³ Siehe z. B.: *Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch*, [Abt. 1], Bd. 2 (wie Anm. 2), Nr. CMXXIV, Sp. 489 (1345); vgl. Paul JOHANSEN, Heinz VON ZUR MÜHLEN, *Deutsch und Undeutsch im mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Reval* (Ostmitteleuropa in Vergangenheit und Gegenwart, 15), Köln 1973, S. 241–243.

¹⁴ Roman CZAJA, *Troska o stan sanitarny w miastach pruskich w XIV i XV w.* [Sorge um den Sanitärzustand in preussischen Städten im 14. und 15. Jahrhundert], in: *KwartHKM*, 2005, Nr. 3–4, S. 343–349.

¹⁵ Als Beispiele siehe: Georg BENDER, *Die ältesten Willküren der Neustadt Thorn*, in: *Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins* 7, 1882, S. 112 (Artikel 27); Arthur SEMRAU, *Die Willkür der Stadt Kulm von etwa 1400*, in: *Mitteilungen des Copernicus-Vereins für Wissenschaft und Kunst zu Thorn* 35, 1927, S. 45 (Artikel 30); JOHANSEN, VON ZUR MÜHLEN, *Deutsch und Undeutsch* (wie Anm. 13), S. 437 (Revaler Burskprake aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts).

waren sie angesichts der innerhalb der Stadtmauer vorhandenen Bereiche öffentlichen Charakters und der allgemeinen Abneigung der Einwohner, manche Ordnungstätigkeiten selbst auszuführen (z. B. Kloakenreinigung), gezwungen, Personen zu finden, die zur Ausführung dieser erniedrigenden Aufgaben bereit waren. Ähnlich, wie in den westeuropäischen Städten,¹⁶ nahm auch in Preußen und Livland der Scharfrichter diese Pflichten wahr, meistens in der Begleitung von Vertretern anderer Gruppen mit niedrigem sozialen Status – Tagelöhner, Stadtknechte, und seit dem 16. Jahrhundert auch Verbrecher, die ihre Strafe verbüßten.¹⁷ Bei der Reinigung der Aborte (diese Beschäftigung wurde als besonders ehrenrührig angesehen), wurde der Scharfrichter meistens durch einen seiner Gehilfen (die als Abdecker bezeichnet wurden) vertreten¹⁸. Der Henker (oder Abdecker) in der Rolle des Straßenfegers oder Kloakenentsorgers erscheint in Reval im 15. Jahrhundert,¹⁹ doch wahrscheinlich war er in dieser Eigenschaft bereits im vorhergehenden Jahrhundert tätig. In Elbing stammen die ältesten Erwähnungen darüber aus dem Anfang des 15.,²⁰ in Danzig aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts,²¹ dagegen in Thorn aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts.²²

Zu den Pflichten des Abdeckers gehörte auch das Fangen und Töten von Hunden. Die ältesten Erwähnungen über solche Aufgaben der Abdecker in preußischen und livländischen Städten stammen erst aus der

¹⁶ IRSIGLER, LASSOTA, Bettler und Gaukler (wie Anm. 1), S. 270–282; NOWOSADTKO, Scharfrichter und Abdecker (wie Anm. 1), S. 142–152.

¹⁷ Archiwum Państwowe w Toruniu, Katalog II, Abteilung VIII, 14, S. 6 (1595); Archiwum Państwowe w Gdańsku [Staatsarchiv Danzig], 300, 12/2, S. 433–435 (1532); D. Janicka, Prawo karne w trzech rewizjach prawa chełmińskiego z XVI wieku [Strafrecht in drei Revisionen des Kulmer Rechtes aus dem 16. Jahrhundert], Toruń 1992, S. 54.

¹⁸ Natürlich erfolgte diese Teilung der Pflichten nur in diesen Zentren, die imstande waren, neben dem Scharfrichter auch Gehilfen für ihn anzustellen, wie z. B. in der 2. Hälfte des 14. Jh.s in Reval (Küllike KAPLINSKI, Tallinna käsitöölised XIV sajandil [Revals Handwerker im 14. Jahrhundert], T. 2, Tallinn 1980, S. 31 – 1374, Laurentius „rakker“ wohnt im Jahre 1374 zusammen mit Hinzo Brunswik; Hinzo Brunswik ist zweifellos identisch mit Hincken „scharprichtere“, der in den Stadtrechnungen aus dem Jahre 1376 und 1378 erwähnt wird; Das Revaler Kämmereibuch von 1376 bis 1380, bearb. v. Dieter HECKMANN, ZfO, Jg. 41, 1992, H. 2, S. 206, 224.

¹⁹ Siehe z. B.: Kämmereibuch der Stadt Reval 1432–1463, bearb. v. Reinhard VOGELSANG, Erster Halbband Nr. 1–769 (QDhG, N.F., Bd. XXII/1), Köln 1976, Nr. 524, S. 253; Kämmereibuch der Stadt Reval 1463–1507, bearb. v. Reinhard VOGELSANG, Zweiter Halbband Nr. 1991–2754 (QDhG, N. F., Bd. XXVII/2), Köln 1983, Nr. 2080, S. 533; Nr. 2153, S. 576.

²⁰ Nowa Księga Rachunkowa Starego Miasta Elbląga (wie Anm. 6), T. 2, Nr. 1175, S. 11.

²¹ Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 12/2, S. 76, 295.

²² Archiwum Państwowe w Toruniu, Katalog II, Abteilung X, 2, S. 76, 78; Miscellanea źródłowe do historii kultury i sztuki Torunia [Quellenmiscellanea zur Geschichte der Kultur und Kunst Thorns], bearb. v. Bogusław DYBAŚ, Marek FARBISZEWSKI (Źródła i materiały do dziejów sztuki polskiej, Bd. 22), Wrocław 1989, S. 15–16 (1565–1566).

ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts,²³ obwohl gewisse topographische Bezeichnung nahe legen, dass schon früher regelmäßig Kadaver aus diesen Städten entfernt wurden.²⁴

Zu dem schlechten Ruf des Henkers hatte auch die Pflicht zur Beerdigung von Leichnamen der Menschen beigetragen, die nicht in geweihtem Boden beigesetzt werden durften (hauptsächlich Selbstmörder und hingerichtete Verbrecher).²⁵ Den frühesten Beleg für diese Pflicht findet man in den Revaler Quellen (2. Hälfte des 15. Jahrhunderts),²⁶ dagegen stammen die ersten Spuren für diese Betätigung in den preußischen Städten erst aus dem 16. Jahrhundert.²⁷ Auch in diesem Fall nahm der Scharfrichter die Aufgaben meistens nicht persönlich wahr, sondern ließ sich durch seine Gehilfen vertreten.

Das Verhältnis des Durchschnittbürgers und der Behörden der preußischen und livländischen Städte zur Person des Scharfrichters und zu den sich in diesem Amt vollziehenden Veränderungen ist wegen des Fehlens einer entsprechenden Quellenbasis sehr schwer nachzuvollziehen. Die im 17. und 18. Jahrhundert deutlich fassbare Abneigung oder sogar Feindseligkeit,²⁸ hat zweifelsohne eine viel längere Geschichte, geht jedoch

²³ Z. B. wurde in Danzig am 13. Mai 1531 dem Abdecker der Lohn für die Tötung von 420 Hunden gezahlt (Archiwum Państwowe w Gdańsku, 300, 12/2, s. 298); siehe auch: Max FOLTZ, Geschichte des Danziger Stadthaushalts, Danzig 1912, S. 153; vgl. Otto BRUNNER, Die Finanzen der Stadt Wien von den Anfängen bis ins 16. Jahrhundert (Studien aus dem Archiv der Stadt Wien, Bd. 1/2), Wien 1929, S. 221.

²⁴ Man vergleiche z. B. die Bezeichnung „Schindegraben“, die in der Vorstadt der Neustadt Thorn schon am Ende des 14. Jh.s erwähnt wurde; Księga ławnicza Nowego Miasta Torunia (1387–1450) [Schöffnenbuch der Neustadt Thorn (1387–1450)], hg. v. Karola CIESIELSKA (Towarzystwo Naukowe w Toruniu, Fontes 63), Warszawa 1973, Nr. 134, S. 18; Nr. 1016, S. 100; Nr. 1127, S. 111; Nr. 1151, S. 115; Nr. 1205, S. 122; Nr. 1345, S. 147; Nr. 1418, S. 160; Nr. 1543, S. 185; Nr. 1697, S. 206; Nr. 1699, S. 206; Nr. 1800, S. 218; Nr. 2046, S. 251; Jerzy PRZERACKI, Księga ławnicza sądu przedmiejskiego Nowego Miasta Torunia z lat 1444–1457 [Schöffnenbuch des vorstädtischen Gerichtes der Neustadt Thorn aus den Jahren 1444–1457], in: Studia ofiarowane Profesorowi Antoniemu Czacharowskiemu w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej (Studia Polonica Historiae Urbanae, Bd. 2), Toruń 1996, Nr. 6, S. 317; Nr. 11, S. 318; Nr. 26, S. 320; Nr. 37, S. 322; Nr. 48–49, S. 324; Nr. 64, 67, S. 326; Tabliczki woskowe miasta Torunia ok. 1350 – I poł. XVI w. [Wachstafeln der Stadt Thorn, ca. 1350 – 1. Hälfte des 16. Jahrhunderts], hg. v. Karol GÓRSKI, Witold SZCZUCZKO, Warszawa 1980, S. 118, 120, 154.

²⁵ Jürgen DIESELHORST, Die Bestrafung der Selbstmörder im Territorium der Reichsstadt Nürnberg, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg, Bd. 44, 1953 (Festschrift des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg zur Feier seines fünfundsiebzigjährigen Bestehens, 1878–1953), S. 64–67, 71–73, 96–97.

²⁶ Eugen VON NOTTBECK, Die alte Criminalchronik Revals, Reval 1884, S. 29, 54; Die Quellen des Rigischen Stadtrechts bis zum Jahr 1673, hg. v. Jakob Gottlieb Leonhard NAPIERSKY, Riga 1876, S. 193 (Statut Nr. X: „Van roveren vnde van deven“, Artikel 8).

²⁷ Max FOLTZ, Der Danziger Stadthaushalt am Ende des 16. Jahrhunderts, in: Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins, H. 49, 1907, S. 155.

²⁸ THOMSEN, Hauptwache (wie Anm. 12), S. 69ff.

nicht über das 14. Jahrhundert zurück. Dies beweist die Überlieferung in Reval. Zwar lassen sich bereits in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts auch hier gewisse Anzeichen der Abneigung gegenüber der Person des Henkers verzeichnen (ihre tatsächlichen Ursachen sind jedoch unklar),²⁹ doch wird der Scharfrichter noch 1374³⁰ als Mitbewohner (gemeinsam mit dem Abdecker) der Immobilie auf dem Gelände der St. Olafpfarre erwähnt; auch entrichtete er wie die anderen Schoß (dies ist eine direkte Bestätigung der Zugehörigkeit zur Gemeinschaft). Besonders erwähnenswert ist, dass der damalige Scharfrichter (Hinzo Brunswik) den Namen einer der Revaler Familien trug, deren Vertreter in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts sogar Ratsherren waren (es wird sich dabei eine zufällige Namensgleichheit handeln).³¹ Später (höchstwahrscheinlich im 15. Jahrhundert) wurde der Sitz des Scharfrichters jedoch in das Gebiet der Nikolauspfarre verlegt, in die Nähe der städtischen Abdeckerei (oder direkt in diese).³² Es ist jedoch schwer festzustellen, was die Ursachen der Ortsveränderung in Reval waren. Wenn der Scharfrichter, der die Ortsveränderung vornehmen musste, ein Este war,³³ könnte die seit der Wende des 14. zum 15. Jahrhundert von den Stadtbehörden verfolgte Politik der Einschränkung der Rechte von Esten beim Kauf von Immobilien im Stadtgebiet,³⁴ die Annahme einer Wohnung, die ihm von den Revaler Behörden angeboten wurde, erzwungen worden sein. Es ist bemerkenswert, dass seit dem 15. Jahrhundert die Scharfrichter in den meisten preußischen und livländischen Städten Wohnungen hatten, die Eigentum der Gemeinde waren. Ihre Lage – meistens in einem der Türme im städtischen Befestigungsring, bzw. ein direkt an die Stadtmauer anschließendes Gebäude – spiegelt die spezifische Position des Scharfrichters.³⁵ Er blieb weiterhin

²⁹ Vgl. JOHANSEN, VON ZUR MÜHLEN, *Deutsch und Undeutsch* (wie Anm. 13), S. 239.

³⁰ Im Schossbuch wurde nicht angegeben, ob er damals die Rolle des Scharfrichters ausübte; siehe Anm. 18.

³¹ Friedrich Georg VON BUNGE, *Die Revaler Rathslinie nebst Geschichte der Rathsverfassung und einem Anhang über Riga und Dorpat*, Reval 1874, S. 84.

³² Paul JOHANSEN, Heinz VON ZUR MÜHLEN, *Deutsch und Undeutsch* (wie Anm. 13), S. 44.

³³ Neben Scharfrichtern – Deutschen, gab es in Reval auch Henker-Esten; Heinz VON ZUR MÜHLEN, *Siedlungskontinuität und Rechtslage der Esten in Reval von der vordeutschen Zeit bis zum Spätmittelalter*, in: *ZfO* 18, 1969, H. 4, S. 647; JOHANSEN, VON ZUR MÜHLEN, *Deutsch und Undeutsch* (wie Anm. 13), S. 240.

³⁴ Vilho NIITEMAA, *Die undeutsche Frage in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter*, Helsinki 1949, S. 66–67; Heinz VON ZUR MÜHLEN, *Siedlungskontinuität* (wie Anm. 33), S. 648ff.

³⁵ *Kämmerei-Register der Stadt Riga* (wie Anm. 3), Bd. 1, S. 117 (1416/1417, „scharfrichters torn“); Friedrich BENNINGHOVEN, *Das Stadtbuch von Schwetz 1374–1454*, in: *ZfO* 21, 1972, H. 1, S. 62 (1441); Krzysztof MIKULSKI, *Przestrzeń i społeczeństwo Torunia od końca XIV do początku XVIII wieku* [Der Raum und die Gesellschaft Thorns von der Mitte des 14.

ein Stadtdiener und erhielt aus diesem Grund die Wohnung innerhalb der Stadtmauern, doch gleichzeitig gehörte er zu der Gruppe der Ausgegrenzten, und dies wiederum war der Anlass, seine Person an den Rand des Gemeindelebens zu verdrängen (also in die Nähe der Befestigungen). Aufgrund der hier gemachten Bemerkungen kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die bereits im 14. Jahrhundert zu beobachtenden Anzeichen der Abneigung gegenüber der Person des Scharfrichters sich in Preußen und Livland im nächsten Jahrhundert zu konkreten Maßnahmen der Ausgrenzung auswuchsen.

III

Zum Schluss muss dem „schlechten Ruf“ der Orte ein wenig Aufmerksamkeit gewidmet werden, die mit der Arbeit des Scharfrichters verbunden waren, und zwar dem der Galgenberge. Der negative Ruf dieser Objekte war die Folge von deren Bestimmung: hier wurden entehrende Strafen vollzogen (u. a. durch Hängen), hier wurden die Leichen der Gehängten zur Schau gestellt, am Fuße des Galgens wurden Selbstmörder und hingerichtete Verbrecher beerdigt. In der unmittelbaren Nähe des städtischen Galgens wurden auch Schindergruben („Schinderkaulen“; „Schinderkuhlen“) angelegt, in welche die aus der Stadt entsorgten Tierkadaver und auch Leichen von Menschen, die der traditionellen Beerdigung unwürdig befunden wurden, geworfen wurden (solche Gruben gab es in der Nähe des Galgens u. a. in Königsberg,³⁶ Riga³⁷ und Reval³⁸). Aus diesen Gründen befanden sich die städtischen Galgen bei allen preußischen und livländischen Städten außerhalb der Stadtmauer,³⁹ mit dem deutlichen Hang zu den Grenzen des städtischen Landgebietes hin.

Jahrhunderts bis Anfang des 18. Jahrhunderts], Toruń 1999, S. 381; vgl. H. ZAREMSKA, *Niegodne rzemiosło* (wie Anm. 1), S. 28.

³⁶ Fritz GAUSE, *Die Geschichte der Stadt Königsberg in Preussen*, Bd. 2: Von der Königskronung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, Köln 1996, S. 26.

³⁷ *Latvijas Valsts vēstures arhīvs, Rīgas Senatnes un Vēstures Pētītāju Biedrība*, Fonda Nr. 4038, Apr. 2, Nr. 383: „Manuscripta, varia zur Geschichte des 16. u. 17. Jahrhunderts (Geschenk des Oberpastors M. Thiel v. November 1839)“, fol. 47; *Das Neue Landbuch 1494–1693*, in: *Vier Bücher der Landvogtei der Stadt Riga*, bearb. v. August VON BULMERINCQ, Bd. 2, Drittes Buch, Riga 1925 Nr. 351, S. 72.

³⁸ VON NOTTBECK, *Die alte Criminalchronik Revals* (wie Anm. 26), S. 54; JOHANSEN, *VON ZUR MÜHLEN, Deutsch und Undeutsch* (wie Anm. 13), S. 239.

³⁹ Vereinzelt errichtete man den Galgen auf städtischen Märkten, doch nur vorübergehend und ihr Bau war mit Hinrichtungen ungewöhnlicher Art verbunden, z. B.: *Latvijas Valsts vēstures arhīvs, Rīgas Magistrāta Iekšējais Arhīvs*, Fonda Nr. 8, Apr. 1, Nr. 24: „Kämmerei Register der Stadt Riga“ aus den Jahren 1555–1556, fol. 29.

Galgenberge (ähnlich auch die Pranger) waren ein Symbol der ausgeübten Gerichtsbarkeit.⁴⁰ Ohne Zweifel erschienen sie in den Städten der preussisch-livländischen Region zum Zeitpunkt der Übernahme der hohen Gerichtsbarkeit im Landgebiet durch die Gemeinde, obwohl sie in den Quellen relativ spät erwähnt werden (Reval – Galgen bei „Tönnisberg“ – erst im 15. Jahrhundert,⁴¹ andere Hinrichtungsstätten noch später; Riga – 16. Jahrhundert,⁴² Altstadt Thorn – zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts,⁴³ Kulm – 15. Jahrhundert usw.⁴⁴) Der symbolische Charakter dieser Orte ist besonders deutlich im Falle des Elbinger Galgens. Der sog. „Galgen Warmiten“, gelegen an der Grenze der Elbing im Privileg von 1246 zuerkannnten Gebiete,⁴⁵ erinnerte so an die Rechte des Ordens in Bezug auf die hohe Gerichtsbarkeit und aus diesem Grunde bauten die Behörden der Altstadt Elbing in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts einen neuen Galgen, der nordwestlich von den altstädtischen Befestigungen stand.⁴⁶

Das auf den Galgenbergen vergossene Blut machte aus diesen ein integrales Element des städtischen Sakralraumes von eindeutig negativer Färbung.⁴⁷ Auch sicherten die spezifischen Merkmale den Galgenbergen gleichermaßen einen festen Platz in den magischen Vorstellungen der Zeitgenossen. So ist auch für die Einwohner der preußischen und livlän-

⁴⁰ Gerd SCHWERHOFF, Verordnete Schande? Spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Ehrenstrafen zwischen Rechtsakt und sozialer Sanktion, in: Mit den Waffen der Justiz. Zur Kriminalitätsgeschichte des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit, hg. v. Andreas BLAUERT, Gerd SCHWERHOFF, Frankfurt am Main 1993, S. 158.

⁴¹ Kämmererbuch der Stadt Reval 1463–1507 (wie Anm. 19), Erster Halbband Nr. 1191–1990, Nr. 1423, S. 182.

⁴² Latvijas Valsts vēstures arhīvs, Rīgas Magistrāta Iekšējais Arhīvs, Fonda Nr. 8, Apr. 1, Nr. 19: „Liber praefecturae ruralis“, S. 67, 94; Das Neue Landbuch 1494–1693 (wie Anm. 37), Nr. 252, S. 54; Nr. 259–261, S. 56.

⁴³ Księga długów miasta Torunia z okresu wojny trzynastoletniej [Schuldbuch der Stadt Thorn aus der Zeit des dreizehnjährigen Krieges], hg. v. Karola CIESIELSKA, Irena JANOSZ-BISKUPOWA (Towarzystwo Naukowe w Toruniu, Fontes 55; Źródła do dziejów wojny trzynastoletniej, Bd. 2), Toruń 1964, Nr. 121, S. 170 (1467).

⁴⁴ Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem, XIV. Hauptabteilung, Rep. 322 A, Nr. 4, S. 6, 22, 27, 63, 74, 77; Księga czynszów fary chełmińskiej (1435–1496) [Das Zinsbuch der Kulmer Pfarre (1435–1496)], hg. v. Zenon Hubert NOWAK, Janusz TANDECKI (Towarzystwo Naukowe w Toruniu, Fontes 78), Toruń 1994, Nr. 92, S. 10; Księga ławnicza sądu przedmiejskiego Chełmna 1480–1559 (1567) [Schöffnenbuch des Vorstadtgerichts Kulm 1480–1559 (1567)], hg. v. Zenon Hubert NOWAK, Janusz TANDECKI (Towarzystwo Naukowe w Toruniu, Fontes 74), Warszawa 1990, Nr. 114, S. 16.

⁴⁵ Preußisches Urkundenbuch. Politische Abtheilung, Bd. 1: Die Bildung des Ordensstaates, I. Hälfte, hg. v. Rudolf PHILIPPI in Verbindung mit Carl P. WÖLKY, Königsberg in Pr. 1882, Nr. 181, S. 131.

⁴⁶ Das Elbinger Stadtbuch, Bd. 1: 1330–1360 (1393), hg. v. Hans W. HOPPE (Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermlands, Beiheft 3, 1976), Bd. 1, Münster 1976, Nr. 1208, S. 144.

⁴⁷ Albrecht KELLER, Der Scharfrichter in der deutschen Kulturgeschichte, Hildesheim 1968, S. 228–237; ZAREMSKA, Niegodne rzemiosło (wie Anm. 1), S. 98.

dischen Städte der Glaube an die übernatürlichen Eigenschaften dieser Objekte überliefert: Sie wurden zu Orten der Ausübung magischer Praktiken,⁴⁸ in ihrer Nähe siedelten sich Kurpfuscherinnen an, die Menschen zu heilen vorgaben (auch der Henker selbst, der ohne größere Beschränkungen über so grundlegende Bestandteile magischer Mixturen verfügte wie den Henkersstrick, die unter dem Galgen wachsenden Kräuter oder Fragmente von Leichen Verurteilter, beschäftigte sich nicht selten selbst mit medizinischer Behandlung),⁴⁹ es fehlt auch nicht an Fällen der Entwendung von Kleidern der Hingerichteten, die durch den Glauben an ihre magischen Eigenschaften verursacht wurden⁵⁰ usw.

Weil die Galgenberge Beerdigungsstätten von Menschen waren, die aus verschiedenen Gründen gerichtlich als ehrlos erkannt worden waren, wurden dort auch Friedhöfe von ethnischen Gruppen mit niedriger gesellschaftlicher Geltung angelegt. So war es z. B. in Elbing (Pruzzischer Friedhof – „Cymiterium prutenorum“ – auf dem Gelände des „Galgens der Warmiten“, später ein Friedhof, der von der Armenbruderschaft genutzt wurde),⁵¹ und auch in Reval (estisch-schwedischer Friedhof auf dem „Tönnisberg“⁵²). Mit dem schlechten Ruf der Gegenden, in denen sich städtische Galgen befanden, ist auch die Anlage von Leprosorien in ihrer Nähe (u. a. Altstadt Thorn,⁵³ Culm,⁵⁴ Alt- und Neustadt Elbing⁵⁵) zu verbinden. Die Gesellschaft reagierte auf die Objekte ähnlich wie auf ehrlose

⁴⁸ Simon Grunau's Preussische Chronik, hg. v. Max PERLBACH (Die preussischen Geschichtschreiber des XVI. und XVII. Jahrhunderts, Bd. 2), Bd. 2, Leipzig 1889, S. 372–373.

⁴⁹ WAŁĘGA, Kuracje katowskie (wie Anm. 1), S. 69–79; Ernst GIERLICH, Reval 1621 bis 1645: Von der Eroberung Livlands durch Gustav Adolf bis zum Frieden von Brömsebro, Bonn 1991, S. 254, 311.

⁵⁰ Eugen VON NOTTBECK, Die alte Criminalchronik Revals (wie Anm. 26), S. 74–75; JOHANSEN, VON ZUR MÜHLEN, Deutsch und Undeutsch (wie Anm. 13), S. 238.

⁵¹ Das älteste Zinsbuch der Altstadt Elbing 1295 bis etwa 1316, hg. v. Arthur SEMRAU, in: Elbinger Jahrbuch 4, 1924, S. 21–22; Michael G. FUCHS, Beschreibung der Stadt Elbing und ihres Gebietes in topographischer, geschichtlicher und statistischer Hinsicht. Bd. 3, Abt. 1, Elbing 1826, S. 59–60; Max TOEPPEN, Elbinger Antiquitäten. Ein Beitrag zur Geschichte des städtischen Lebens im Mittelalter, H. 2, Marienwerder 1871, S. 126–127; Roman CZAJA, Socjotopografia miasta Elbląga w średniowieczu [Sozialtopographie der Stadt Elbing im Mittelalter], Toruń 1992, S. 157.

⁵² Eugen VON NOTTBECK, Wilhelm NEUMANN, Geschichte und Kunstdenkmäler der Stadt Reval, Zweite Lieferung: Kirchliche Kunst. Die Grabsteine Revals, Reval 1899, S. 122.

⁵³ Tomasz JASIŃSKI, Przedmieścia średniowiecznego Torunia i Chełmna [Die Vorstädte Thorns und Kulms], Poznań 1982, S. 104–105.

⁵⁴ Franz SCHULTZ, Die Stadt Kulm im Mittelalter, in: Zeitschrift des westpreussischen Geschichtsvereins 23, 1888, S. 248; Mariusz HORANIN, Sieć leprozoriów w państwie zakonnym w Prusach [Räumliches Netz von Leprosorien im Ordensstaat in Preussen], in: KMW, 2005, Nr. 2, S. 138.

⁵⁵ A. SEMRAU, Der alte und der neue St. Georg in Elbing, in: Mitteilungen des Copernicus-Vereins für Wissenschaft und Kunst zu Thorn 30, 1922, S. 60–62.

Menschen – sie war bemüht, sie an einer Stelle zu konzentrieren und an den Rand der Gesellschaft zu verdrängen (auch im räumlichen Sinne).

Schließlich ist zu bemerken, dass die Galgenberge, die vor den preußischen und livländischen Städten lagen, auch durch das Prisma der Hinrichtungsstätte gesehen wurden, auf der Jesus Christus gekreuzigt wurde. Das war der Grund für den Brauch, in der Nähe Kapellen anzulegen, die das spezifische Patrozinium „Jerusalem“ hatten (u. a. bei Reval⁵⁶ und Danzig⁵⁷), wo die Verurteilten auf dem Weg zur Hinrichtungsstätte sich zum letzten Mal ausruhen bzw. die Beichte ablegen konnten. Mit diesem Assoziationskreis ist auch der Brauch zu verbinden, wonach die Hinrichtungsstätte oft als „Rosenkranz“ bezeichnet wurde (z. B. in Reval).⁵⁸

⁵⁶ VON NOTTBECK, Die alte Criminalchronik Revals (wie Anm. 26), S. 14.

⁵⁷ Erich KEYSER, Die Baugeschichte der Stadt Danzig, hg. v. Ernst BAHR, Köln 1972, S. 314.

⁵⁸ VON NOTTBECK, Die alte Criminalchronik Revals (wie Anm. 26), S. 14; JOHANSEN, VON ZUR MÜHLEN, Deutsch und Undeutsch (wie Anm. 13), S. 238.

RIGA IM POLNISCH-LITAUISCHEN STAAT (1581–1621)

von Anna Ziemlewska

Die Geschichte Rigas war bisher hauptsächlich ein Interessensgegenstand deutscher und deutsch-baltischer, in geringerem Maße russischer und sowjetischer, lettischer und schwedischer Forscher. Die deutsch-baltische und deutsche Geschichtsschreibung hat sich auf die Zeiträume der deutschen Dominanz in Livland (sog. Zeit der Selbständigkeit, Alt-Livland) konzentriert; daher hat sie der Entwicklung der Stadt und der sog. livländischen Konföderation (Gemeinschaft) im Mittelalter¹ sowie dem Problem des Zerfalls der mittelalterlichen Territorialgewalten in Livland die größte Aufmerksamkeit gewidmet.² In den Umkreis des Interesses deutscher Historiker gehört auch die Periode zwischen 1561 und 1581, als Riga den polnischen Königen den Huldigungseid verweigerte, die Union mit Litauen ablehnte und sich um die Wiederherstellung von Kontakten mit dem

¹ Friedrich BENNINGHOVEN, *Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann*, Hamburg 1961; DERS., *Der Orden der Schwertbrüder. Fratres Milicie Christi de Livonia*, Köln 1965; August von BULMERINCQ, *Die Verfassung der Stadt Riga im ersten Jahrhundert der Stadt*, Leipzig 1898; Friedrich Georg von BUNGE, *Die Stadt Riga im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert Geschichte, Verfassung und Rechtszustand*, Leipzig 1878; Manfred HELLMANN, *Der Deutschen Orden und die Stadt Riga*, in: *Stadt und Orden. Das Verhältnis des Deutschen Ordens zu den Städten in Livland, Preussen und im Deutschen Reich*, hg. U. Arnold, Marburg 1993, S. 1–33; Gerd HOLLIHN, *Die Stapel- und Gästepolitik Rigas in der Ordenzeit (1201–1562). Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte Rigas in der Hansezeit*, in: *HGbl.* 1935, 60, S. 91–207; Constantin METTIG, *Geschichte der Stadt Riga*, Riga 1897; Ernst SERAPHIM, *Geschichte von Livland*, Bd. 1 (bis 1582), Gotha 1906.

² Gedruckte Quellen: *Briefe und Urkunden zur Geschichte Livlands in den Jahren 1558–1562*; hg. F. BIENEMANN, Bd. I–V, Riga 1865–1881; *Quellen zur Geschichte des Untergangs livländischer Selbstständigkeit*, hg. K. SCHIRREN, Bd. 1–8, Reval 1861–1881; *Neue Quellen zur Geschichte des Untergangs livländischer Selbstständigkeit*, hg. K. SCHIRREN, Bd. 1–3, Reval 1883–86. Literatur zum Thema: Norbert ANGERMANN, *Studien zur Livlandpolitik Ivan Groznyis*, Marburg/Lahn 1972; Erich DONNERT, *Der livländische Ordensritterstaat und Russland. Der livländische Krieg und die Baltische Frage in der europäischen Politik 1558–1583*, Berlin 1963. Dieses Thema hat auch schwedische und dänische Historiker interessiert u. a.: Sture ARNELL, *Die Auflösung des livländischen Ordensstaates. Das schwedische Eingreifen und die Heirat Herzog Johans von Finnland*, Lund 1937; Kund RASMUSSEN, *Die livländische Krise 1554–1561*, København 1973; Erik TIBERG, *Zur Vorgeschichte des livländischen Krieges. Beziehungen zwischen Moskau und Litauen 1549–1562*, Uppsala 1984.

Reich und dem Haus Habsburg bemühte.³ Aus den Zeiten, während derer Riga innerhalb der Grenzen Polen-Litauens lag, griffen deutsche und deutsch-baltische Forscher meistens Probleme der (als polnisch bezeichneten) Gegenreformation in Livland und der Kalenderunruhen in Riga auf.⁴ Die polnische Geschichtsschreibung hat bisher ein geringes Interesse an der Geschichte Rigas und Livland gezeigt.⁵

In den Forschungen über die Geschichte Rigas bildet die sog. polnische Zeit (von dem 1581 zwischen einer Abordnung der Stadt und König Stephan Báthory geschlossenen Vertrag von Drohiczyn bis der Kapitulation Rigas vor den Truppen Gustav Adolfs im September 1621) bisher eine Lücke.

Das Problem der Zugehörigkeit Rigas zum polnisch-litauischen Staat ist sehr vielschichtig und kann unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet werden: indem man den Schwerpunkt auf die inneren Angelegenheiten der Stadt legt (Sozialverhältnisse, Herrschafts- und Gildenorganisation, Aktivitäten von Handel und Handwerk) oder auf die Beziehungen der Stadt zur neuen Oberherrschaft und die Stellung der Stadt in Polen-Litauen (Rzeczpospolita).

Ziel meiner Forschungen ist es, die Art der Zugehörigkeit Rigas zu Polen-Litauen' und sein Handeln, seinen formalrechtlichen Status und seine tatsächliche Stellung im Staat aufzuzeigen, wie sie sich aus der alltäglichen Praxis, aus der Präsenz Rigas bei den Sejmsitzungen (Parlament) sowie dem Charakter der Verbindungen der Stadt mit den Herrschern und der Führungsschicht im Senat ergab.

³ Friedrich BIENEMANN, Rigas Stellung bei der Auflösung des livländischen Ordenstaates, *Russische Revue. Monatschrift für die Kunde Russlands*, 11, 1877, S. 385–419; Wolfgang KÜTLER, Das Verhältnis der Stadt Riga zur Polen-Litauen in der Zeit der livländischen Kriege (1558–1583), in: *Jahrbuch für Geschichte der UdSSR und der Volksdemokratischen Länder Europas*, 10, 1967, S. 273–295; Wilhelm LENZ, Riga zwischen dem römischen Reich und Polen-Litauen in den Jahren 1558–1582, Marburg 1968; Herta von RAMM-HELMSING, Das staatsrechtliche Verhältnis der Stadt Riga zu Polen-Litauen im Zeitraum zwischen 1561–1581, *JbbGOE* 6, 1941, S. 171–200; Klaus-Dietrich STAEMMLER, Preussen und Livland in ihren Verhältnis zur Krone Polen 1561 bis 1586, Marburg/Lahn 1953.

⁴ Die Besprechung der Quellen und der Literatur über die Gegenreformation und Kalenderunruhen siehe: Anna ZIEMLEWSKA, *Rozruchy kalendarzowe w Rydze (1584–1589)*, *ZapHist*, 71, 2006, H. 1, S. 107–124.

⁵ Roman CZAJA, *Miasta inflanckie i estońskie w XIII-XVI wieku*, in: *Inflanty w średniowieczu. Władztwa zakonu krzyżackiego i biskupów*, Toruń 2002; Władysław CZAPLIŃSKI, *Stanowisko państw skandynawskich wobec sprawy inflanckiej w latach 1558–1561*, *ZapHist*, 28, 1963, H. 3, S. 379–406; Stanisław KARWOWSKI, *Wcielenie Inflant do Litwy i Polski 1558–1561*, Poznań 1873; Abdon KŁODZIŃSKI, *Stosunki Polski i Litwy z Inflantami przed zatargiem z 1556/67*, *Kwartalnik Historyczny*, 22, 1908, S. 344–391; Jan KOSTRZAK, *Narodziny ogólnoinflanckich zgromadzeń stanowych od poł. XIII do poł. XV w. (Roczniki TNT, Jg. 82, H. 1)*, Warszawa 1985; *Polska a Inflanty (Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego* 39, hg. v. J. BOROWIK), Gdynia 1939.

Der Angriff der Truppen Ivan Groznys auf Livland im Jahr 1557 führte zum Zerfall der bisherigen Territorialherrschaften. Dänemark, Schweden, Litauen und Polen begannen, um deren Lande zu rivalisieren. 1561 begaben sich in Wilna die bisherigen Herren Rigas, der Rigaer Erzbischof Wilhelm von Hohenzollern und der letzte livländische Ordensmeister, Gotthard Kettler, unter die Obhut des polnischen Königs Sigismund August. Riga, nicht unmittelbar von den russischen Truppen bedroht, folgte dem Erzbischof und dem Ordensmeister nicht und wollte sich Sigismund August nicht unterwerfen. Zwar legte der Rat der Stadt nach viele Monate dauernden Verhandlungen mit Nikolaus Radziwill, nach der Bestätigung ihrer Privilegien und der Konfessionsfreiheit sowie der Garantie des Anschlusses an die Krone in der sog. *Cautio Radziwillana* gegenüber den Vertretern des Königs einen Huldigungseid ab, doch als die polnisch-litauische Seite nicht in der Lage war, alle Bedingungen zu erfüllen (es ging hauptsächlich um eine Zuordnung der Stadt zu Polen und nicht zu Litauen), verweigerte die Stadt den Gehorsam und akzeptierte weder die Oberherrschaft Litauens noch die Formel einer unmittelbaren Unterordnung unter den König. Sie handelte so selbst um den Preis politischer Isolierung sowie militärischer und wirtschaftlicher Repressionen.

Es fällt schwer, den formalrechtlichen Status der Stadt in den sechziger und siebziger Jahren des 16. Jahrhunderts genau zu umschreiben. Obwohl Erzbischof und Orden formell ihre Rechte an Riga an Sigismund August übergeben und eine litauische Besatzung das Rigaer Schloss und die Festung Dünamünde besetzt hatten, hatte der König keine tatsächliche Macht über die Stadt. Das reiche Riga, das den Handel im Einzugsbereich der Düna monopolisiert und ganze Scharen litauischer Adliger von seinen Krediten abhängig gemacht hatte, betrieb über 20 Jahre hinweg eine unabhängige Politik: es erkannte die Herrschaft der Administratoren Livlands, Kettler und Chodkiewicz, über die Stadt nicht an, es zerstörte die von den königlichen Truppen errichteten und die Schifffahrt behindernden Befestigungsbauten, sog. Blockhäuser, und besetzte 1563 eigenmächtig die Besitztümer des verstorbenen Erzbischofs Wilhelm. Sigismund August vermied einen offenen Konflikt mit Riga, selbst nach dessen entschiedenem Widerspruch gegen die Union mit Litauen und der Kontaktaufnahme mit dem Reich und Herzog Magnus von Dänemark. In derselben Zeit betrieb Sigismund August eine entschiedene Politik gegenüber Danzig, um die Unabhängigkeit der Stadt zu beseitigen. Die Politik des Königs gegenüber Danzig entsprach den Interessen der polnischen Schlachta (des polnischen Adels) und hatte deswegen die Unterstützung des Sejm und der Machtelite des Landes. Anders sah es im Fall Rigas aus. Die polnische Schlachta wollte sich nicht in den Angelegenheiten des fernen Livland

engagieren. Die Unterstützung der am Zugang zum Rigaer Hafen und an einer Ausweitung des Exports von Getreide, Hanf und Waldprodukten interessierten litauischen Schlachta erwies sich als nicht ausreichend. Wichtiger als eine Bestimmung des Status' der Stadt nach 1561 ist es, eine Antwort auf die Frage zu finden, warum die Stadt die Oberherrschaft Sigismund Augusts und Litauens nicht annehmen wollte. Um den Standpunkt der Stadt zu verstehen, muss die innere Situation in Riga analysiert werden.

Die im 16. Jahrhundert in Riga auftretenden gesellschaftlichen Veränderungen führten zu einem Auseinanderdriften der Machtelite aus Großkaufleuten, Gutspächtern und Kreditgebern, die viel Geld in Land investierten, wie Angehörige der Schlachta lebten und eine Vereinigung mit dem litauischen Hinterland wollten, sowie der bürgerlichen Opposition, zu der aktive Kaufleute, Krämer und Handwerker gehörten. Sie fürchteten eine Stärkung der Position des Rates, den Verlust von Privilegien und die Unterbrechung alter Handelsverbindungen. Sie waren nicht so sehr gegen eine Oberherrschaft Sigismund Augusts und Litauens, als vielmehr gegen jegliche Art starker Übermacht. So lange, wie der Rat die Unterstützung der Gilden für Steuerbeschlüsse zu Militärzwecken oder zum Ausbau der Befestigungsanlagen benötigte, so lange betrieb Riga eine konsequent separatistische Politik und zielte auf die Wiederherstellung der Verbindungen zum fernen und, was damit einherging, für die Stadt ungefährlichen Reich.⁶

Ein weiterer Angriff Ivan Groznys auf Livland im Jahr 1577 zwang die Stadt, ihre Haltung zu überdenken und eine Annäherung an Polen und Litauen zu suchen. Trotz der realen Gefahr wurden die Bedingungen für eine Unterordnung der Stadt unter Polen-Litauen erst nach langen, mehrfach abgebrochenen Verhandlungen und Diskussionen über den Umfang der königlichen Herrschaft in der Stadt, die Aufteilung der Zolleinkünfte, über die Besitzungen des Erzbischofs und endlich die Konfessionsfreiheiten ausgearbeitet. Zum Schluss erließ Stephan Báthory 1581 in Drohiczyn das sog. Privilegium Stephaneum für die Stadt und die Rigaer Abordnung leistete endlich den Huldigungseid.⁷ Der König bestätigte die alten Handelsprivilegien der Stadt. Sie musste nur die Einnahmen aus dem nach Danziger Vorbild eingeführten Pfahlzoll (sog. Portorium) mit dem König teilen ($\frac{1}{3}$ für die Stadt). Der Rat behielt große Selbständigkeit. Báthory behielt sich lediglich das Genehmigungsrecht für Verfassungsänderungen

⁶ LENZ, Riga (wie Anm 3).

⁷ Der Vertrag von Drohiczyn wurde von der Opposition als Verrat bewertet. Zwei Mitglieder der Abordnung wurden einige Jahre später verurteilt und hingerichtet.

und die jährliche Wahl des Burggrafen vor, der der Vertreter des Herrschers in Riga war.

Báthorys Privileg hatte grundlegende Bedeutung für den Status Rigas im Rahmen des polnisch-litauischen Staats, regelte jedoch nicht alle mit der Existenz der Stadt unter der neuen Obrigkeit zusammenhängenden Fragen. Religionsangelegenheiten, Fragen des Eigentums an den ehemaligen Gütern des Kapitels und des Erzbischofs sowie das Problem des Handels der litauischen Schlachta, der freien Schifffahrt usw. wurden durch gesonderte Mandate geregelt, die 1582 während des Aufenthaltes Báthorys in Riga erlassen wurden.⁸

Der König sicherte den Protestanten die Konfessionsfreiheit zu und verzichtete auf die ehemaligen Güter der Rigaer Erzbischöfe, tat das aber im Tausch gegen die Übergabe zweier Kirchen für katholische Gottesdienste (St. Jakobi und St. Maria Magdalenen mitsamt den Klostergebäuden). Rigas Machtelite ließ sich darauf ein, die Opposition aber kämpfte um die alleinige Gültigkeit der Augsburger Konfession und den Erhalt der Kirchen, berief sich auf die von Sigismund August erhaltenen Privilegien und rief in Erinnerung, dass die Unterwerfung unter Polen-Litauen freiwillig erfolgt sei. Es gelang ihr jedoch nicht, die Haltung des Königs zu ändern.

Der siegreiche Herrscher führte, anders als Sigismund August, die neuen Regelungen in Livland und Riga aus einer Position der Stärke ein (*ius gladii*). Er setzte die Rückkehr des Katholizismus nach Livland durch, die Wiederherstellung der kirchlichen Hierarchie mit dem Bistum in Wenden, die Rückgabe einiger Kirchen und Landgüter und schließlich die Errichtung von Jesuitenkollegs. Die Unterstützung der Gegenreformation in Livland war für Báthory ein politischer Vorgang, ein Element des Prozesses der Integration dieses Gebiets in den polnisch-litauischen Staat.⁹

Ein Element des Integrationsprozesses in den Ländern Polen-Litauens bildete der gregorianische Kalender. Die durch die Einführung dieses gregorianischen Kalenders in Riga von 1584 hervorgerufenen Kalenderunruhen (bekannt auch aus anderen Städten und Ländern) verwandelten sich in Riga in einen fünfjährigen Zeitraum der Wirren und Kämpfe. Die

⁸ Druck der Privilegien und der Mandate Bathorys für die Stadt: M. DOGIEL, *Codex Diplomaticus Regni Poloniae et Magni Ducatus Lithuaniae*, Bd. 5 in quo ut universae Livoniae ita speciatim Curlandiae et Semigaliae ducatum res continentur, Wilno 1759, S. 308–314.

⁹ In der deutschen und deutsch-baltischen Geschichtsschreibung wurde ein schreckliches Bild der „polnischen Gegenreformation“ gezeichnet; die neuesten Arbeiten lettischer Historiker u. a. Gvido STRAUBE, *Die „polnische Gegenreformation“ in Livland – Ziele und Realitäten*, in: *Prusy i Inflanty między średniowieczem a nowożytnością. Państwo-społeczeństwo-kultura*, hg. B. Dybaś, D. Makilla, Toruń 2003, S. 117–123, zeigen, dass das polnische und jesuitische Handeln sehr geringe Wirkungen hatte.

Opposition mit Martin Giese an der Spitze übernahm faktisch die Macht in der Stadt, führte nicht nur die alte Zeitrechnung wieder ein, sondern verurteilte auch zwei Unterzeichner des Vertrags von Drohiczyn zum Tode (andere Anhänger der polnischen Herrschaft fanden Schutz in der Burg oder am königlichen Hof), verjagte die Jesuiten, nahm den Katholiken die Kirchen (St. Jakobi und St. Maria Magdalenen) weg und ignorierte die Befehle des Königs und seines Statthalters. Der Tod Báthorys 1586 und das lange Interregnum, die Doppelwahl und die inneren Konflikte in Polen-Litauen erlaubten es der bürgerlichen Opposition, sich bis 1589 an der Macht zu halten, als königliche Kommissare die Herrschaft des Rates der Stadt wiederherstellten und den Treueid der Stadt entgegennahmen.¹⁰ Für deutsch-baltische Historiker waren diese Ereignisse ein Symbol des Widerstands der deutschen protestantischen Bevölkerung gegen die von der polnischen (lies: fremden) Obrigkeit aufgenötigte Gegenreformation. Für einige Forscher waren die Unruhen ein religiöser, für andere ein gesellschaftlicher oder politischer Konflikt, ein Höhepunkt der Kämpfe einer bürgerlichen Opposition mit der Machelite.¹¹ Für Forschungen über Riga im Polen-Litauen ist es das Wichtigste festzulegen, welchen Einfluss der Konflikt in Riga auf die Beziehungen zur Zentralgewalt, zum König und zum Statthalter des Königs in Livland hatte.

Äußerst vielschichtig sind die Aufgabe und die Versuchung, alle Aspekte des Lebens und Treibens Rigas, vor allem die Rolle und Präsenz der Stadt im politischen Leben Polen-Litauens unter der Regierung Sigismunds III. darzustellen und die Art der Kontakte der Stadt mit dem Hof, mit der polnisch-litauischen Verwaltung und dem Militär zu bestimmen. Es ist wichtig zu zeigen: Wie hat sich die Stadt auf die politischen Gepflogenheiten in Polen-Litauen eingestellt? Wie war sie auf den Sejmsitzungen vertreten? Wie gestaltete sie die Beziehungen zu König und Würdenträgern, zur livländischen und litauischen Schlachta sowie zu den lokalen Amtsträgern?¹²

¹⁰ Wolfgang KÜTTLER, *Patriziat, Bürgeropposition und Volksbewegung in Riga in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, Leipzig 1966 (nicht gedruckte Dissertation), S. 281–334.

¹¹ ZIEMLEWSKA, *Rozruchy* (wie Anm. 4), S. 107–124.

¹² Die Zugehörigkeit zur ‚Rzeczpospolita‘ bedeutete nicht nur Kontakte mit dem Hof oder mit der polnisch-litauischen Verwaltung. Ein Bild von der polnisch-litauischen Herrschaft in Livland und den alltäglichen Problemen der Stadt ergibt sich erst, wenn man die Beziehungen zwischen der Stadt und den benachbarten Festungen untersucht. Zwischen der Stadt und der Burg brachen immer wieder Konflikte u. a. um die Größe der Vorburg und die dort wohnenden Handwerker, das Bierbrauen, den Zustand und die Belieferung der Burg und wegen Überfällen der Besatzung auf Rigaer u. ä. auf; mit der Festung Dünamünde stritt Riga um die freie Schifffahrt auf der Düna, den Leuchtturm, die Lotsen und den Fischfang; die Kommandanten, wie Jan Ostrowski oder später Wolmar Farensbach, hielt man für Feinde der Stadt. *Latvijas Valsts Vēstures Arhīvs (LVVA Lettisches Historisches Staatsarchiv)*, f. 673–1

Das erhaltene reiche Quellenmaterial, wie Instruktionen für Sejmsitzungen und Berichte aus ihnen, Protokolle und Beschlüsse (Konstitutionen) des Sejm, erlaubt es zu verfolgen, wie die Rigaer Abgeordneten Angelegenheiten wie die Erringung neuer Privilegien und Darlehen, die Vertreibung der Jesuiten, die Bestätigung des freien Handels und freier Schifffahrt u. ä. erledigten.¹³

Die Korrespondenz Rigas mit Sigismund III. und hochgestellten Personen (Würdenträgern), königliche Mandate und Urteile aus Gerichtsverhandlungen zeigen die Beziehungen mit dem Hof und dem König selbst.¹⁴ Sigismund III. Vasa, der nach dem Tod seines Vaters um den Erhalt und später die Wiedererringung des schwedischen Thrones kämpfte, schenkte den Ostseestädten besondere Beachtung, die Schiffe, Militär und Waffen liefern, Geld verleihen und im Falle eines Angriffs Schwedens einen Schutz für die polnischen Besatzungen in Livland und Königlich Preußen darstellen konnten. Der Anfang der Herrschaft Sigismunds III. ließ gute Beziehungen zwischen dem Herrscher und der Stadt nicht erwarten. Das von Martin Giese regierte Riga unterstützte bei der Wahl des Jahres 1587 die habsburgische Kandidatur und wollte die Wahl Sigismunds nicht anerkennen. Erst im Jahr 1589 und nach dem Einschreiten königlicher Kommissare huldigte die Stadt dem Herrscher. Sigismund III. forderte konsequent die Rückgabe der Kirche St. Jakobi an die Katholiken ein und unterstützte die Aktivität des Jesuitenkollegs in Riga. In anderen Fällen kam er der Stadt jedoch freundlich entgegen. Er bestätigte ihre früheren Privilegien und entsandte Kommissare zur Verhandlung von Streitigkeiten der Stadt mit der Burg, mit der Festung Dünamünde und mit der livländischen Schlachta. Er unterstützte eine Reinigungsaktion auf der Düna, verbot das Bierbrauen in der Nähe der Stadt, die Benutzung von Nebenhäfen und der Schlachta das Handeltreiben, befahl die Beendigung der Eigenmächtigkeit von polnisch-litauischen Soldaten in Livland u. ä. Die Beziehungen des Königs zur Stadt verdichteten sich noch während des Krieges in Livland (1600–1621).¹⁵

Riga war der Schlüssel zu Livland, zur Kontrolle über die Düna, über sein Hinterland und die Transitwege nach Osten (Kampf um Livland bedeutet Kampf um Riga). Im Gegensatz zur livländischen Schlachta unter-

Rīgas Rātes Ārējais Arhīvs (Äuesseres Ratsarchiv), Nr. 1007–1015 Subcastrensia; Nr. 93–105 Dunamundensia.

¹³ LVVA, f. 673–3, Rīgas Rātes Ārējais Arhīvs, Kaste 10–17.

¹⁴ LVVA, f. 673–1, Nr 1219 Mandatorum Regni Poloniae Extracta 1570–1630; Nr 1220 Acta Commissionis generalis Poloniae; Biblioteka Kórnicka Polskiej Akademii Nauk, Handschriften: Nr 293, Nr 294, Nr 312.

¹⁵ Über den Krieg in Livland siehe: Stanisław HERBST, *Wojna inflancka 1600–1602*, Warszawa 1938; Henryk WISNER, *Kircholm 1605*, Warszawa 2005.

stützte die Stadt nicht Karl IX. und verblieb sogar bis 1621 unter der Obrigkeit Polen-Litauens. Das Wort „verblieb“ legt eine passive Haltung nahe, Riga dagegen nahm aktiv am Krieg teil: Die Stadt belieferte das Militär mit Lebensmitteln, Waffen und Munition, gewährte Darlehen für Sold und neue Aushebungen, informierte über die Erfolge der schwedischen Truppen zu Lande und zur See, unterhielt ein eigenes Kontingent, wehrte mehrfach Angriffe der Schweden ab (1601, 1605), befreite mit eigenen Kräften und besetzte mit einer eigenen Besatzung die Festung Dünamünde und setzte die Rigaer Burg in Stand usw.¹⁶

Berücksichtigt man die Umstände der Unterwerfung Rigas unter Polen-Litauen, den Widerstand der Bürgerschaft gegen die polnische Machtelite und die Gegenreformation sowie die Konflikte mit der Burg und der Festung Dünamünde, kann eine solche Haltung erstaunen. Eindeutig lohnte es sich für Riga und seine Einwohner, bei Polen-Litauen zu verbleiben. Die erzielten Einnahmen und Umsätze (bzw. die Hoffnung auf eine Rückkehr zu dem Niveau, das am Ende des 16. Jahrhunderts bestand) überwogen anscheinend die Mühen und Kosten der Kriegsführung und Verluste, die sich aus der Hafensblockade, der Zerstörung des livländischen Hinterlandes, der Unterbrechung der Handelswege und dem Raub von städtischen Gütern durch schwedische, aber auch polnische und litauische Truppen ergaben.¹⁷ Königliche Kommissare, König und Sejm lobten die Haltung der Stadt. Das spiegelte sich in Sejmbeschlüssen und in der Korrespondenz. Zur Deckung der Kosten für den Unterhalt des Militärs und die Ausbesserung von Kriegsschäden erhielt Riga die Hälfte der Einkünfte aus dem Pfahlzoll (*Portorium*). Es konnte auch auf das Wohlwollen des Königs bei Entscheidungen über die Auseinandersetzungen der Stadt mit den Jesuiten, königlichen Beamten, der livländischen Schlachta und den kurländischen Herzögen zählen.¹⁸ Doch im September 1621 musste sich Riga nach mehrwöchiger Belagerung Gustav Adolf ergeben. Damit endete die polnische Herrschaft für die Stadt definitiv.

Riga war nur 40 Jahre unter polnisch-litauischer Herrschaft, zu kurz um eine wichtige Rolle in der Geschichte von Polen-Litauen zu spielen, obwohl es dazu große Chancen hatte. Riga gehörte zu der kleinen Gruppe von Städten, die in Polen-Litauen eine relativ große Selbständigkeit hat-

¹⁶ Eriks JEKABSONS, Miasto Ryga i twierdza Dźwinoujście podczas wojny polsko-szwedzkiej 1600–1621, Zeszyt Naukowy Muzeum Wojska w Białymstoku, 12, 1998, S. 19–36; ZIEMLEWSKA, Trwanie przy Rzeczypospolitej. Postawa Rygi wobec państwa polsko-litewskiego na przełomie XVI i XVII wieku (im Druck).

¹⁷ Rigas Handel siehe: Wasilij DOROSZENKO, Eksport Rygi na Zachód w okresie przynależności do Rzeczypospolitej 1562–1620, ZapHist, 31, 1966, H. 1, S. 7–44; DERS., Riga und sein Hinterland im 17. Jahrhundert, Hansische Studien 4, Weimar 1979, S. 155–172.

¹⁸ LVVA, f. 673–3, Rīgas Rātes Ārējais Arhīvs, Kaste 14–17.

ten. Die Analyse der königlichen Privilegien und Mandate für die Stadt erlaubt es festzustellen, dass Riga einen ähnlichen rechtlichen Status wie die preußischen Städte erhielt. Das Muster war hier zweifellos Danzig, mit dem die Rigaer Machtelite oft in Kontakt traten und bei dem sie um Rat baten. Der Prozess der Unterordnung der Stadt unter Polen-Litauen verlief jedoch unter anderen Umständen und in einer entscheidend ungünstigeren Zeit (Zeitraum einer Dominanz der Schlachta und des Abdrängens der Städte an den Rand des politischen Lebens). Den polnischen und litauischen Städten waren in der Frühen Neuzeit die politischen Rechte genommen worden, nur einige von ihnen, u. a. Riga, schickten ihre Gesandten zu Sejmsitzungen. Schon die Teilnahme Rigas am politischen Leben zeigt seinen speziellen Status in Polen-Litauen.

Das reiche Riga monopolisierte den Handel im Dünagebiet (Nordlitauen und Weißrussland) und hatte eine sehr große Anzahl litauischer Adliger von seinen Krediten abhängig gemacht. Es war neben Danzig der größte Hafen in Polen-Litauen und während des Krieges mit Schweden die größte und treueste Festung in Livland. Polen-Litauen hat im Jahre 1621 zu wenig getan, um die Stadt unter seiner Herrschaft zu halten.

HANSISCHE UMSCHAU

In Verbindung mit *Norbert Angermann, Karsten Brüggemann, Detlev Ellmers, Antjekathrin Graßmann, Rudolf Holbach, Carsten Jahnke, Ortwin Pelc, Arnd Reitemeier, Louis Sicking und Hugo Weczerka*

bearbeitet von *Volker Henn*

ALLGEMEINES

Dass die Rückgabe im Zweiten Weltkrieg ausgelagerter Archivbestände nach dem Fall der Mauer der Geschichtsforschung neue Impulse verliehen hat, ist Legion, doch gilt dieses in besonderem Maße für das Archiv der Hansestadt Lübeck (AHL), wie der vorliegende Band *Das hansische Kontor zu Bergen und die Lübecker Bergenfahrer – Internationaler Workshop Lübeck 2003* –, hg. von Antjekathrin Graßmann (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck B/41, Lübeck 2005, 257 S., zahlreiche Abb. und Graphiken) eindrücklich unter Beweis stellt. Von großem Vorteil ist es dabei, dass sich das Lübecker Archiv nicht nur der Konservierung der ihm anvertrauten Bestände verschrieben hat, sondern sich auch der Forschung verpflichtet fühlt, eine Haltung, die heute vielfach ihresgleichen sucht. – So nahm das AHL den Abschluss der Verzeichnungsarbeiten zu den Beständen der zurückgekehrten Akten des Hansischen Kontors zu Bergen im Jahre 2003 zum Anlass, vierzehn namhafte Forscher der Hansegeschichte zu einem Kolloquium nach Lübeck zu laden, deren Referate nun in gedruckter Form vorliegen. Der Reigen wird durch sieben Beiträge eröffnet, die das Kontor zu Bergen in den Vordergrund stellen. Knut Helle schafft dabei mit seinem Beitrag *The emergence of the town of Bergen in the light of latest research results* (12–27) eine hochaktuelle Basis, in der die Ergebnisse der verschiedenen Bergener Grabungskampagnen übersichtlich und kompakt dargestellt werden, eine Basis die durch Thomas Riis' *Der Einfluß des hansischen Handels auf die Entwicklung der norwegischen Wirtschaft* (28–40) um eine ökonomische Komponente erweitert wird. Auf dieser Basis kann dann vor allem Geir A. Ersland mit seinem überaus spannenden Beitrag *Was the Kontor in Bergen a topographically closed entity?* (41–57) aufbauen, welcher das bisher kolportierte Bild eines in sich geschlossenen und nach außen abgeschlossenen Kontorkomplexes differenzieren und teilweise widerlegen kann. Mit E.s Ausführungen kann das Kontor nun wirklich als integraler Teil der Stadt Bergen gesehen werden und nicht länger als eine völlig separierte Entität. Im Anschluss daran stellt der Kopenhagener Bergenspezialist Mike Burkhardt nicht nur die Bergener Kontorordnung in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen, sondern versucht gleichzeitig, diese in Beziehung zu den Ordnungen der anderen Hansekontore zu stellen (*Die Ordnungen der vier Hansekontore Bergen, Brügge, London und Nowgorod*, 58–77). Doch umfasst das nach Lübeck zurückgekehrte Material nicht nur die klassische, hansische Zeit, sondern reicht bis weit in die Neuzeit hinein, einen Bogen, den Antjekathrin Graßmann unter dem Titel *Das Hansekontor zu Bergen: Kirche und Wohltätigkeit* (78–93) mit gewohnter Leichtigkeit und Tiefenschärfe nachzeichnet, wenn sie auch die Charaktere und Auseinandersetzungen der deutschen Pastoren in Bergen

bis ins 18. Jh. in den Blick nimmt. Diese Linie wird dann noch durch Arne Skivenes fortgesetzt, der die Bergener Quellen vor allem zum späteren deutschen Kontor vorstellt ('*So long – and thanks for all the fish!*' *The German Wharf fish trade as seen in Bergen. Archival Sources*“, 94–109), und durch Marco Trebbi beendet, der die schwierige Entwicklung des „Hanseatischen“ Kontorsmuseums in Bergen nach dem Zweiten Weltkrieg schildert (*Das hanseatische Museum in Bergen und die Schötstuben nach 1945*, 110–114). – Der folgende Abschnitt behandelt dann die eigentliche Bergenfahrt und die Bergenfahrer, ein Abschnitt, der durch Rolf Hammel-Kiesows *Quellen zur Lübecker Bergenfahrt im 17. Jahrhundert aus den Beständen des Archivs der Bergenfahrerkompanie zu Lübeck und des Hansischen Kontors zu Bergen in Norwegen* (116–149) in gewohnt umfassender und eindrucksvoller Weise eröffnet wird. H.-K. analysiert dabei die verschiedensten Seiten des Bergenhandels, vom Stavenbesitz bis zum Frachtzertler, und vermittelt somit einen tiefgehenden Eindruck von der Vielseitigkeit und den Möglichkeiten des Quellenmaterials. Auf ähnlich hohem Niveau und in gleicher Weise spannend, unterhaltsam und informativ zugleich fährt dann Gerhard Fouquet mit seinem Beitrag *Die Finanzen der Bergenfahrer zu Lübeck – das Schüttingsrechnungsbuch (1469–1530)* (140–162) fort, der vor allem die praktischen Seiten der Rechnungslegung im Bergenfahrerschütting aber auch die konkrete Organisation des Schüttings in den Blick nimmt und dabei ein sehr anschauliches Bild des Lebens der Bergenfahrer im Schütting zu Lübeck zeichnen kann. Die eingeschlagene Richtung auf die Bergenfahrer als solche nehmen im Anschluss daran Georg Asmussen und Gunnar Meyer wieder auf, wenn dieser einen *Prosopographischen Vergleich der Älterleute der Bergenfahrer und der Flandernfahrer* (163–186) anstrebt und jener die *Solidarität innerhalb der Genossenschaft: Die Lübecker Bergenfahrer des frühen 15. Jahrhunderts im Spiegel der Testamente* (187–204) untersucht. In beiden Beiträgen werden vor allem durch materialintensive Studien die Binnenverhältnisse der Bergenfahrer aufgezeigt, Verhältnisse, deren Bedeutung von der Forschung bis jetzt sicherlich unterschätzt wurde. – Im letzten Abschnitt wendet sich der Blick dann von den hansischen Kaufleuten hin zu deren Konkurrenten in Bergen: den Niederländern. Auch hier haben es die Veranstalter vermocht, die hierfür einschlägigen Namen in der Hansestadt zu versammeln. So beginnt Justyna Wubs-Mrozewicz mit *The Bergenfahrer and the Bergenvaaders: Lübeck and Amsterdam in a study of rivalry c. 1440–1560* (206–230), die eindrucklich die Geschichte der Handelskonkurrenz in diesem Raum nachzeichnet, bevor Volker Henn mit seinem Werkstattbericht über *Die Bergenfahrer und die süderseeischen Städte* (231–244) fortfährt, der vor allem die Rolle der Stadt Deventer herausstreicht, und der Abschnitt durch die Darstellung einer aussagekräftigen Momentaufnahme des niederländischen Norwegenhandels zu Beginn des 16. Jhs. durch Louis Sicking, *Noordvaarders captured: A snapshot of Dutch trade with Norway in the sixteenth century. Prize cases as a source of economic history* (245–256), abgeschlossen wird. – Die in diesem Band versammelten Beiträge geben kein endgültiges Bild davon, wie es gewesen, sondern sie sind ein eindrucksvoller Beleg dafür, wie modern und lebhaft die Forschung gerade in diesem Bereich der Hansegeschichte geführt wird. An vielen Stellen spürt man deutlich, wie fruchtbar internationaler Dialog sein kann, und dass man an vielen Stellen auch erst am Anfang der Untersuchungen steht. Bei allem Lob ist es allerdings bedauerlich, dass einige Beiträge nach Abschluss des Kolloquiums nicht noch einmal überarbeitet und die Ergebnisse der Teilnehmer

übernommen wurden. So hätte man mit hohem Gewinn Gunnar Meyers Testamentsauswertungen auch an anderen Stellen verwenden können, wäre die unterschiedliche Parochiezugehörigkeit einzelner Staven ein weiteres Argument für den geringen Grad der Abgeschlossenheit des Kontores gewesen und hätten auch andere Indizien für die kirchlichen Verhältnisse in Bergen angeführt werden können. Hier ist leider ein letzter Schliff verabsäumt worden, ein Schliff, der auch so manche Redundanz und die eine oder andere sprachliche Verwirrung hätte ausmerzen können. Doch können diese marginalen Quengeleien nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Forschung zum hansischen Bergenhandel mit dem vorliegenden Band nicht nur eine wichtige Bestandsaufnahme erhalten hat, sondern aufs Ganze gesehen mit diesem Werk auch ein wesentliches Stück weitergekommen ist – methodisch wie auch inhaltlich. C. J.

Johannes Ludwig Schipmann, *Politische Kommunikation in der Hanse (1550–1621). Hansetage und westfälische Städte* (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F. Bd. 55, Köln 2004, Böhlau Verlag, 335 S.). – Im vergangenen Jahrzehnt hat die späte Hanse endlich die Aufmerksamkeit erhalten, die ihr gebührt. Was vordem immer wieder als Siechtum, Zerfall und Niedergang abqualifiziert wurde, ist nun als spät- und nachhansische Zeit mit einer durchaus eigenen Qualität in den Blickpunkt der Forschung geraten. So wurden Fragen wie die nach der Regionalisierung der Hanse, der Spätblüte der Kontore oder dem Wirken einzelner Syndici aufgeworfen und zumindest teilweise beantwortet. Worüber wir bisher viel zu wenig wussten, ist die Kommunikation innerhalb der Hanse, ihrer Regionen und zwischen den einzelnen Hansestädten. Wie war etwa der Gang, den Entscheidungen vom Erkennen eines Problems über die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen bis hin zur Umsetzung der Lösung nahmen? In diese Lücke stößt die gelungene Dissertation, die Sch. im Jahre 2001 an der Universität Münster verteidigt hat. – Die Arbeit besteht aus drei Teilen und behandelt zunächst die politische Kommunikation und Konsensfindung im 16. und 17. Jh., untersucht dann die politische Kommunikation im Westfälischen Hansequartier 1556–1621 und schildert schließlich einen konkreten Konflikt zwischen Goswin Michels und dem Antwerpener Kontor, der fast zur Verhansung Soests geführt hätte. In seinem ersten Schwerpunkt trifft Sch. wichtige Aussagen zur Einberufung, zum Ablauf und zu protokollarischen Fragen von und auf Hansetagen und analysiert den Hansetag in der Struktur der Hanse. Das ist insofern interessant, als über Strukturen in der Hanse lange und leidenschaftlich gestritten wurde. Sch. umgeht all dies und stellt zunächst ganz nüchtern fest, dass die meisten hansischen Treffen weiterhin in Lübeck stattfanden, die Stadt mithin das Haupt der Hanse blieb. Unberücksichtigt lässt er bei dieser Aussage, dass Lübeck sich wegen seiner geographisch günstigen Lage als Tagungsort anbot. Zudem fiel die Berufung auf hansische Traditionen und das Pochen auf alte Privilegien gegenüber den sich herausbildenden Nationalstaaten, die diese Freiheiten nicht mehr länger gewähren wollten, an einem Tagungsort, den man seit Jahrhunderten als Haupt der Hanse ansah, leichter als anderswo. Vf. deckt im folgenden auf, dass sich die Korrespondenz zwischen Lübeck und den Quartierhauptstädten Köln, Braunschweig und Danzig im Untersuchungszeitraum intensiviert. Er weist sehr richtig darauf hin, dass es kostengünstiger und organisatorisch leichter war, zu den Beratungen der Wendischen Städte die Quartierhauptstädte hinzuzuziehen, als einen allgemeinen Hansetag einzuberufen, der am Ende auch nicht wesentlich zahlreicher beschickt worden wäre, aber größere

Kosten verursacht hätte. Die Quartierhauptstädte konnten dann in den Regionen die Klärung der als wichtig eingestuften Fragen eigenverantwortlich vornehmen und die Entscheidungen nach Lübeck melden. Zudem bildete sich seit dem Ende des 16. Jhs. die Städte-Trias Lübeck, Bremen und Hamburg heraus, die sehr eng neben den Wendischen Städten miteinander kommunizierte. Sch. weist schließlich auf die dominierende Position des Hansesyndikus hin, der seit Übernahme des Amtes durch Domann die Hansetage leitete. Im folgenden seziert Vf. verschiedene Hansetage und stellt ihre regelmäßigen Bestandteile wie Einberufung, Ankunft der Gesandten, Session der Hansestädte und des Syndikus sowie verschiedene diesbezügliche Streitigkeiten, Beglückwünschung, Danksagung und Eröffnung, das Umfrageverfahren in seinen verschiedenen Formen, Gesandtschaften bis zur Verlesung und Genehmigung des Rezesses und der Verabschiedung der Gesandten vor. Er wendet sich auch der wichtigen Frage der Durchführung der Hansetagsbeschlüsse zu und erkennt richtig, dass es dazu kein pauschalisierendes Urteil geben kann: „Alle Verhandlungsgegenstände unterlagen unterschiedlichen Exekutionsnotwendigkeiten und -möglichkeiten“ (102). Bei seiner Untersuchung wendet er Fragestellungen aus der reichsgeschichtlichen Forschung an, die das Zeremoniell als politisches Verfahren klassifizieren und es damit in seiner Wichtigkeit entdeckt haben, und überprüft deren Erkenntnisse an der Hanse. Hier darf man neidlos anerkennen, dass Sch. seine Quellen kennt, sie sicher interpretiert und in Forschungszusammenhänge einordnen kann. In beeindruckendem Umfang hat er die reichen Bestände vor allem der Stadtarchive Münster, Soest und Köln ausgewertet. Er verliert sich bei all dem nicht im Detail, sondern folgt konsequent seinem Fahrplan und bleibt bei seiner Fragestellung. Dabei wird klar, dass die Arbeit nicht nach den Themen der Kommunikation, sondern nach Kommunikationsmechanismen oder -mustern fragt. Doch die aus diesem Missverständnis möglicherweise resultierende Irritation verliert sich schnell, denn zu den Inhalten wird in den folgenden beiden Kapiteln ausführlich Stellung genommen. – So untersucht Vf. in seinem 2. Hauptpunkt die Kommunikation im Westfälischen Hansequartier, indem er zunächst das „Münstersche Hansequartier“ näher vorstellt, die innerstädtische Konsens- und Entscheidungsfindung in Münster analysiert und dann fragt, wie die Themen vom Münsteraner Rat in die umliegenden Städte kommuniziert wurden. Hier geraten das Coesfelder Braemquartier und das Warendorfer Dreinquartier in seinen Blickpunkt. Er stellt zunächst die Entscheidungsfindung in den Unterquartieren vor, um dann die Kommunikation zwischen ihnen zu untersuchen und danach zu fragen, wie effektiv die Entscheidungsfindung und wie erfolgreich die wechselseitigen Beeinflussungen waren. Er zeigt dabei die dominante Stellung Münsters im Quartier, die vor allem in den zentralen Fragen der behandelten Epoche sichtbar wird, dem Streit um das Antwerpener Kontor und die Steuerzahlungen in der Hanse. Da die westfälischen Städte hier wegen ihrer Leistungsfähigkeit besonders gefragt waren, vermittelt die Arbeit in diesen Fragen auch Detailkenntnisse, die bisher unbekannt geblieben waren. – Als Beispiel greift Sch. sich schließlich die Konflikte eines Soester Bürgermeisters mit der Hanse wegen der Antwerpener Schoßordnung heraus, die über alle Organisationsstufen verliefen und dabei die teilweise unterschiedliche Herangehensweise der betroffenen Institutionen (Hansetag, Kölner Drittelstag, Kölner Rat, Kontor) verdeutlichen. Sch. gelingt es hier, trotz der sich überlagernden Konflikte die verschiedenen Handelsstränge herauszupräparieren. – Leider ist die verfügbare Literatur zur hansischen Spätzeit nicht komplett benutzt worden, wodurch die Charakterisierung von

Forschungslücken manchmal zu kräftig gerät, da diese teilweise bereits geschlossen sind. Diskussionen um die Organisation der Hanse werden hingenommen, aber nicht erneut geführt. Fragen wie die des hansischen Unterquartiers, die von L. von Winterfeld und F. B. Fahlbusch aufgeworfen und verschiedenartig beantwortet worden sind, werden leider nicht aufgenommen – für den Rez. der einzig ernstere Mangel der Arbeit. Etwas irritierend ist, dass die Fußnoten nicht wie üblich im Buch oder zumindest im Kapitel fortlaufend nummeriert wurden, sondern auf jeder Seite neu mit der Zählung begonnen wird und der Zeilendurchschuss mindestens ein Zehntel zu eng gesetzt ist, was das Lesen unnötig erschwert. Ungeachtet dieser Kritik ist zu konstatieren, dass man diese flüssig geschriebene und gut redigierte Arbeit mit großem Gewinn liest und sich durch die für die Hanseforschung neue Fragestellung zahlreiche neue Erkenntnisse für die Spätzeit der Hanse ergeben. Der Reichtum der westfälischen Archive ist mit großem Gewinn für die Hanseforschung genutzt worden und macht Hoffnung auf weitere Arbeiten aus diesen Quellen und von diesem Autor.

N. Jörn

Die Vorsitzende des Hansischen Geschichtsvereins, langjährige Direktorin des Archivs der Hansestadt Lübeck und eine der bekanntesten Hansehistorikerinnen unserer Zeit würdigen die Kollegen und Freunde mit *Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag*, hg. von Rolf Hammel-Kiesow und Michael Hundt (Lübeck 2005, Schmidt-Römhild, 638 S., zahlreiche Abb., 1 CD-ROM). – Bereits im Vorwort erklären Hgg., dass der Titel im doppelten Sinne zu verstehen ist: „einerseits steht er für das Archiv der Hansestadt Lübeck, andererseits für die mit dieser Festschrift Geehrte“ (11). Die insgesamt 47 Beiträge werden einem von vier Schwerpunktthemen zugeordnet: A. Geschichte Lübecks, B. Geschichte der Territorien um Lübeck, C. Geschichte der Hanse und D. Archivwissenschaft und Archivgeschichte. – Der erste Abschnitt beginnt mit dem Beitrag von Matthias Riemer, *Domus Dei – Bei Gott zu Hause. Raumkonzepte im Lübecker Dom – Eine Annäherung* (27–43), in dem die Bau-, Umbau- und Entwicklungsgeschichte des Lübecker Doms im engen Zusammenhang mit dem Wachstum der Stadt vom Mittelalter über die Reformationszeit, die Zerstörung des Kirchengebäudes im Jahre 1942 und seinen Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg bis heute verfolgt werden. Mit Liebe zu Details werden die Funktionalität einzelner Teile des Domes und die wichtigsten Objekte (der Ostchor, das Triumphkreuz, die Kanzel) dargestellt und ihre historische und kunsthistorische Bedeutung erklärt. – Im Beitrag von Michael Scheftel, „Lübeck 1229“ eine Inschrift auf dem Chorgestühl der St. Nikolaikirche zu Röbel. Zur Gründung des St. Marien-Magdalenen Klosters der Dominikaner in Lübeck (45–53), wird die Jahreszahl 1229 auf dem Chorgestühl in der Røbelschen Kirche als Argument benutzt, um die These zu untermauern, dass die Dominikaner schon vor der Schlacht bei Bornhöved am 22. Juli 1227 nach Lübeck gekommen sind. Somit wird die aus der mittelalterlichen Chronistik überlieferte und „fest zur Erinnerungskultur Lübecks gehörende Legende“ (46), dass man unmittelbar vor der Schlacht ein Gelübde gegeben habe, im Falle des Sieges ein Dominikanerkloster zu stiften, bezweifelt. Aus der Regel, dass für die Zulassung eines neuen Konvents die dreifache Zustimmung der aufeinander folgenden Generalkapitel notwendig war, schließt Vf., dass die Gründung eines Dominikanerkonvents in Lübeck spätestens im Frühjahr 1227 erfolgen und keinen direkten Zusammenhang mit dem Sieg bei Bornhöved haben konnte. – Birgit Noodt, *Lübecker*

Material zur demographischen Wirkung der Pest im 14. Jahrhundert (55–65), versucht ein möglichst realistisches Bild über die Zahl der Pestopfer in Lübeck zu gewinnen. Da die Sterbefälle nicht systematisch dokumentiert wurden, stützt sich Vf.in hauptsächlich auf indirekte Angaben aus den Testamenten und anderen Quellen über die Erbfälle, Personenwechsel im Rat und Wechsel der Hausbesitzer. Diese Nachrichten vermitteln eine umfassende Vorstellung von der Dynamik der Bevölkerungsentwicklung vor und nach den verheerenden Pestepidemien der zweiten Hälfte des 14. Jhs. Die Berechnung der Todesrate, der so genannten „Crude Death Rate (CDR)“, ergibt, dass Lübeck die größten Bevölkerungsverluste nicht im Zusammenhang mit dem Schwarzen Tod von 1350, sondern während des erneuten Pesteinbruchs im Jahre 1358 und insbesondere der Pestwelle von 1367 erlebte. – Im Aufsatz *„Vortmer geve ik mynen roden rok ...“*. *Einige Aspekte zu Kleidung und Textil in den Lübecker Bürgertestamenten des 14. Jahrhunderts* (67–78), bietet Gisela Jaacks, wie sie selbst am Anfang ankündigt, keine großen Sensationen und atemberaubende Entdeckungen an. Stattdessen beschäftigt sie sich vor allem mit kleinen Details, der Differenzierung und Einteilung einzelner Kleiderstücke, deren Bezeichnungen in den Testamenten vorkommen und nicht immer einfach zu erschließen sind. Außerdem geht es um die Modalitäten der Vererbung der Kleidung an unterschiedliche Personenkreise und Institutionen. – Obwohl in dem im Jahre 1586 erschienenen Frauentrachtenbuch von Jost Amman nur eine einzige Darstellung der Kleidung der Lübecker Frau vorhanden ist, haben Heidelore und Dagmar Böcker einen relativ umfangreichen Aufsatz zum Thema *„Ein Fraw von Lu(e)beck“*. *Informelle Kommunikation und Quellenkenntnis unter den Zeitgenossen des Nürnberger Buchillustrators Jost Amman und die Frage nach der historischen Authentizität seiner Graphik* (79–96) verfasst. Er wurde dadurch möglich, dass die Autorinnen nicht nur diesen konkreten Fall behandeln, sondern auch allgemeine Fragen stellen. Beispielsweise interessieren sie sich dafür, welche Kenntnisse im südlichen Teil Deutschlands über die Kleidungs-sitten im Norden existierten und welche Informationsquellen einem Holzschneider und Verleger im späten 16. Jh. zur Verfügung standen. Es wird ausführlich beschrieben, welche Kostümstudien allgemein bekannt waren, aber was in jedem konkreten Fall dem Buchillustrator von diesem Material bekannt war und welche Informationen er sonst noch hatte, ist in der Regel schwer zu beweisen. Hypothetisch nehmen die Verfasserinnen an, dass Amman kaum Kenntnisse von der Frauentrachten in Lübeck besaß. – Im spannend geschriebenen Beitrag *„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* (97–111) führt Carsten Jahnke aufgrund der im Jahre 1987 nach Lübeck zurückgekehrten Schafferrechnungen der St. Antonius-Bruderschaft zur Burg den Leser in wichtige Einzelheiten der Festkultur der Hansestadt ein. Nach der Charakteristik der Funktionen der mittelalterlichen geistlichen Bruderschaften und speziell der St. Antonius-Bruderschaft wird die Organisation und Durchführung der „Koste“, des gemeinsamen Festmahls ihrer Mitglieder, erklärt. Es werden in Einzelheiten nicht nur die Tafelfreuden beschrieben, sondern auch konkrete Beispiele angeführt, die den logistischen Aufwand des Festes vorstellen lassen. Im Anhang werden in tabellarischer Form die Orte der „Koste“, die Teilnehmerzahl, die Zahl der neuen Brüder und Schwestern, sowie die Einnahmen und Ausgaben im Zeitraum von 1439 bis 1529 zusammengefasst. – Gerhard Fouquet bemüht sich im Beitrag *‘Geschichts-Bilder’ in einer Reichs- und Hansestadt – Christian von*

Geren und seine Chronik der Lübecker Bergenfahrer (ca. 1425–1486) (113–125), die Chronik als Zeugnis der Widerspiegelung des historischen Gedächtnisses der Lübecker Bergenfahrer zu erörtern. F. untersucht die Darstellungsweise des Chronisten und stellt fest, dass die von ihm beschriebenen außen- und innenpolitischen Ereignisse in und um beide für die Bergenfahrer relevanten Erinnerungsorte Lübeck und Bergen meistens nur ein Teil des kollektiven Gedächtnisses der Stadtbewohner Lübecks beinhalten. – Robert Schweitzer und Ulrich Simon, „*Boeke, gude unde böse ...*“. *Die Bibliothek des Lübecker Syndikus Simon Batz von Homburg: Rekonstruktionsversuch anhand seines Testaments und der Nachweise aus dem Bestand der ehemaligen Ratsbibliothek in der Stadtbibliothek Lübeck* (127–158), ordnen das den Testamenten von Batz beigelegte Bücherverzeichnis den Handschriften der ehemaligen Ratsbibliothek Lübecks zu. Die Ergebnisse werden mit Hilfe zweier umfangreicher Anhänge gut veranschaulicht. – Im Beitrag von Jürgen Kühl, *Arnold Möller (1581–1655), Schreib- und Rechenmeister in Lübeck. – Ergebnisse einer Annäherung* (159–165), wird der Leser aufgrund konkreter Beispiele aus den Rechenbüchern in das komplizierte Rechenverfahren der Frühen Neuzeit eingeführt. – Acht weitere Beiträge dieses Abschnittes befassen sich mit der Geschichte Lübecks im 18.–20. Jh. und damit in nachhansischer Zeit. – Den zweiten Teil der Festschrift, in dem es um die Beziehungen zwischen Lübeck und seiner näheren und weiteren Umgebung geht, leitet der Aufsatz von Wolfgang Prange, *Segeberg als Lübecks Pfand 1342–1366. Verwaltung, Nutzung, archivische Besonderheiten* (253–264) ein. P. korrigiert die Ansicht, dass der holsteinische Graf Heinrich II. der Eiserne die außerordentliche Steuer im Sommer 1342 in der Vogtei Segeberg nach dem Kriegsrecht eingetrieben hat, und weist auf die hohe Wahrscheinlichkeit hin, dass diese Maßnahme auf Initiative der damaligen Inhaberin des verpfändeten Segeberg – der Stadt Lübeck – hin geschah. Abschließend wird erklärt, warum sich die Abrechnung darüber nicht im Lübecker Archiv, sondern im Schleswig-Holsteinischen Landesarchiv befindet. – Der Beitrag von Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, *Von Itzehoe nach Lübeck: der Kleriker Johannes Brandes (1467–1531)* (265–271), bietet eine mit den Quellen ausführlich dokumentierte Biographie und Karrierebeschreibung des Geistlichen der Vorreformationszeit. – Jürgen Sarnowsky, *Hamburg und Lübeck um 1500* (273–286), untersucht im Einzelnen sowohl die Aspekte der Kooperation beider Städte im gesamthansischen Kontext und auf der Ebene der gemeinsamen Regionalpolitik, als auch ihre Gegensätze, die vornehmlich mit den unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen der Elbe- und der Travestadt zu erklären sind. Zahlreiche Beispiele weisen auf die Zusammenarbeit hin, aber die gleichzeitigen Rivalitäten setzten ihr die Grenzen. Mehrfache Spannungen beeinträchtigten sogar die verbindenden Projekte wie den Bau des Alster-Beste-Travekanals; zu Streitigkeiten kam es aber vor allem wegen der Finanzierung der gemeinsamen militärischen Unternehmungen. – Einen Einblick in die Geschichte des technischen Wissens und Könnens in der Umgebung Lübecks bietet die Untersuchung von Günter Meyer, *Zur Geschichte der Kupfermühle in Oldesloe, gegründet 1515 von Matthias Mulich* (287–300). Er schildert nicht nur das Portrait des aus Nürnberg stammenden und in Lübeck sesshaft gewordenen erfolgreichen Produzenten und Händler der Kupferwaren, sondern verfolgt auch einige weitere Episoden aus der Geschichte der Odesloer Kupfermühle bis zum 19. Jh. – Rolf Hammel-Kiesow beschäftigt sich mit *Schoßeinnahmen in Lübeck (1424–1811) und Hamburg (1461–1650). Überlegungen zur Interpretation vorindustrieller Zeit-*

reihen (301–312). Die Analyse der Schoßeinnahmen in Lübeck lässt u. a. feststellen, dass nach 1630 die Wirtschaft der Stadt keine absteigende Tendenz aufweist (wie es bis jetzt in der Forschung allgemein vermutet wurde), sondern sich damals die Realeinnahmen ihrer Bürger und Einwohner in der Hochphase befanden. Den Wohlstand der Lübecker Steuerzahler in der ersten Hälfte des 17. Jhs. spiegeln nicht nur die absoluten Zahlenreihen wider, sondern er ergibt sich auch aus der Berechnung der realen Kaufkraft des Geldes bzw. aus dem Silbergehalt der Münzen. Die Dynamik des Lübecker Steuersatzes wird graphisch dargestellt und abschließend mit derjenigen aus Hamburg verglichen. – Andreas Röpcke geht im Beitrag *Frieden und Unfrieden zwischen Mecklenburg und Lübeck. Zur Vorgeschichte der Fehde von 1506* (313–326) der Entstehungsgeschichte des bewaffneten Konflikts zwischen dem Herzog von Mecklenburg Heinrich V. (1503–1552) und der Stadt Lübeck nach, die in den Quellen eine tiefe Spur hinterlassen hat. R. begründet die These, dass der eigentliche Grund der sinnlosen Fehde die Ambitionen der beteiligten Seiten waren. Das führte dazu, dass die kriegerischen Mittel dem Verhandlungsweg bevorzugt wurden. Als Anhang werden zwei Quellenpublikationen – das Landfriedensbündnis der Herzöge von Mecklenburg mit Lübeck vom Januar 1503 und der Fehdebrief des Lübecker Rats an die Herzöge von Mecklenburg vom Januar 1506 beigefügt. – Im Beitrag von Niklot Klüssendorf, *Die Umwertung des Lübisches Schillings im Jahre 1622. Eine monetäre Entwicklungslinie von der Kipperzeit bis zur Einführung der Reichswährung* (327–340), wird die Geschichte der Lübisches Münze im Kontext des komplizierten Systems des deutschen Münzwesens von 1619 bis 1875 dargestellt. – Das Untersuchungsobjekt von Bernhart Jähnig ist *Der Lübecker Superintendent Nikolaus Hunnius und seine Beziehungen zur Stadt Reval* (341–349). Aus der kleinen Studie wird deutlich, dass nicht nur im Mittelalter, sondern auch im 17. Jh. von Lübeck nach Reval, das sich damals schon unter der schwedischen Krone befand, immer noch viele nicht nur wirtschaftliche Fäden führten. Es wird geschildert, wie der Lübecker Superintendent dem Revaler Rat bei der Suche der geeigneten Personen für die Pfarrer- und Lehrerstellen geholfen hat und für diesen Zweck sowohl die Autorität seines Amtes, als auch die persönlichen Kontakte einsetzte. Belege befinden sich im Tallinner Stadtarchiv. – Peter-Joachim Radow erzählt eine aufregende Geschichte über *Die Testamente des Herzogs Adolf Friedrich I. von Mecklenburg und die Stadt Lübeck. Eine archivarische Betrachtung* (351–360). Es wird erklärt, wie die Thronstreitigkeiten zwischen dem Herzog von Mecklenburg, Adolf Friedrich I. (1608–1658), und seinem ältesten Sohn und Nachfolger, Christian I. (1658–1692), ihren Niederschlag in der dreimaligen Änderung des herzoglichen Testaments fanden. Lübeck fungierte in dieser Sache als Ort der Verwahrung und als Mitvollstreckerin des Testaments. Das letzte Testament war für Christian ungünstig, weil es anstatt des früher angestrebten Prinzips der Primogenitur eine Vierteilung zwischen den Söhnen des alten Herzogs vorsah. Christian weigerte sich, den letzten Willen seines Vaters zu erfüllen, und das Original des Testaments blieb im Lübecker Archiv, bis es 1990/1991 wieder aufgefunden wurde. – Helge bei der Wieden betrachtet *Grundherrliche Ansprüche auf den Nachlaß eines ehemals leibeigenen Bürgers der Stadt Lübeck im Ausgang des 17. Jahrhunderts* (361–370) als ein Beispiel der Justizpraxis im zersplitterten Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation, in dem einzelne Rechtsauffassungen miteinander kämpften, bis die stärkere Seite ihre Auffassung durchsetzte. In der Auseinandersetzung zwischen Lübeck und der Äbtissin der Reichs-

abtei Herford wegen des Nachlasses eines ehemaligen Leibeigenen der Reichsabtei, der den größten Teil seines Lebens in Lübeck verbrachte, dort Bürgerrechte erwarb und zum Kaufmann aufstieg, trafen unterschiedliche Rechte aufeinander. Vf. untersucht die Argumentation beider Seiten und zeigt, welche Vorteile Lübeck als die stärkste Kraft im Vergleich mit der Äbtissin hatte. Ihr half nicht einmal die einflussreiche Verwandtschaft, die sie indirekt in diese unbedeutende Sache einbezogen hatte. Aus dem Streit mit Lübeck ging die Äbtissin mit leeren Händen hervor. – Nils Jörn gelingt es in seiner Abhandlung *Lübecker Oberhof, Reichskammergericht, Reichshofrat und Wismarer Tribunal. Forschungsstand und Perspektiven weiterer Arbeit zur letztinstanzlichen Rechtsprechung im südlichen Ostseeraum* (371–380) mehrere Forschungsdesiderate und Forschungsprobleme dieses Themas auf den Punkt zu bringen. Vor allem weist er auf die Notwendigkeit einer detaillierten Erforschung des allmählichen Übergangs des Rechtzugs der Städte Lübisches Rechts vom Lübecker Oberhof an die territorialen Hofgerichte im 16./17. Jh. und der Frage, wie sich das Verhältnis zwischen dem Lübecker Oberhof und den anderen Rechtsinstitutionen gestaltete. Gute Perspektiven für die Untersuchung dieser Problematik sieht J. in der systematischen Auswertung des Lübecker Niederstadtbuchs. – Der dritte Teil der Festschrift ist ausschließlich Themen der hansischen Geschichte gewidmet. – Stuart Jenks stellt *Die mittelalterlichen Nowgoroder Schraen als digitale Edition* (393–403) vor, die im CD Format dem hier besprochenen Band beigelegt ist. Der Aufsatz ist sowohl eine Werbung für die zukunftsweisende Editions-methode, als auch eine praktische Anleitung für die Arbeit mit den digital erfassten Texten. Da die Nowgoroder Schraen in sieben Fassungen überliefert sind, stellen sich dem/der Forscher/-in, der/die eine vergleichende Untersuchung durchführt, zahlreiche technische und praktische Probleme, deren Lösung eine digitale Quellenedition anbietet. Da sie „eine völlig andere Architektur als die herkömmliche Quellenedition“ (399) hat, werden für die Forschung neue Perspektiven eröffnet: einfache Zugänglichkeit, neue Kombinationsmöglichkeiten der Bestandteile, erleichteter Vergleich verschiedener Textteile, effektive Benutzung der Register u. a. – Klaus Friedland berichtet, wie sich *Der Ältermann der deutschen Kaufleute zu Lynn* (405–411), Simon von Staveren, in der zweiten Hälfte des 13. Jhs. bemühte, die „merctores Romani imperii“ der englischen Krone zu unterstellen und sie in ein allgemeines Kaufmannsrecht des Gastlandes einzubeziehen. Der Lübecker Rat wählte einen anderen Weg. Er strebte die Beibehaltung der Bindung des einzelnen Kaufmanns an das Recht der jeweiligen Heimatstadt und die Sicherung der gemeinsam genutzten Vorzugsrechte im Ausland an. Für den Vf. ist die von ihm untersuchte Episode ein Zeichen für „den Auf- und Ausbau eines hansischen Gesamtverbandes und die Entwicklung eines hansischen Gesamtbewusstseins“ (406). – Detlev Ellmers weist darauf hin, dass die *Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild* (413–425) viele, von den Historikern bis jetzt kaum berücksichtigte Informationen enthält, und erklärt detailliert die Symbolik der Städtesiegel von Bremen, Hamburg, Braunschweig, Lübeck, Staveren und Gollnow sowie der Siegel der Gotlandfahrer und der Lübecker Nowgorod- und Schonenfahrer. Den historischen Wert dieser Quellenart sieht E. darin, dass von den Siegelbildern der Stadt oder der Korporationen sowohl ihre Position im hansischen Handelssystem, als auch die Art der Selbstpräsentation abzulesen sind. – Joachim Deeters beschäftigt sich im Beitrag *Hansische Rezesse. Eine quellenkundliche Untersuchung anhand der Überlieferung im Historischen Archiv der Stadt Köln* (427–446) mit der zentralen Quellengruppe der hansischen For-

schung, über die es überraschenderweise trotz ihrer Bedeutung bis jetzt kaum spezielle Untersuchungen gibt. Vf. wertet zwei hansische Provenienzen aus dem Kölner Stadtarchiv – die Kölner Sammlung in hansischen Angelegenheiten und die Überlieferung des Brügger (später Antwerpener) Kontors – aus und teilt ihren Inhalt in drei Gruppen ein: (1) Einzelrezesse, (2) Sammlungen von Einzelrezessen und (3) Abschriften. D. überprüft die Originale der überlieferten Texte und vergleicht sie mit der Publikation in den „Hanserezessen“, wo er viele Mängel feststellt. Ihn interessiert auch die Frage, wie die jeweilige Stadt ihre Rezesse aufbewahrt und mit ihnen umgegangen ist. Mit Nachdruck wird betont, dass die Hanserezesse „nur Aufzeichnungen zur Gedächtnisstütze“ waren und dass ihnen „jeglicher Ansatz zur Urkundenform fehlte“ (440). – Rainer Postel problematisiert die Frage nach *Lübecks Würde und Bürde* (447–456) und untersucht die Stellung der Travestadt als Haupt der Hanse. In der Forschung ist allgemein bekannt, dass die Führungsrolle und häufige Wortführerschaft Lübecks in der Hanse nicht auf einen formellen Beschluss der Gesamtheit zurückzuführen ist, sondern sich allmählich aus dem Ansehen und Prestige der günstig gelegenen reichen Handelsstadt und freien Reichstadt ergeben hat. P. weist darauf hin, dass die Lübecker selbst seine Vorrangstellung erst im 15. Jh. erkannt haben, und zeigt, mit welchen Mitteln in der hansischen Spätzeit die Bestätigung der lübeckischen Autorität erwirkt wurde. Konkrete Beispiele aus den Hanserezessen des 15. bis 17. Jhs. verdeutlichen, wie und warum Lübeck immer erneut mit der Weiterführung der Geschäfte der Hanse beauftragt wurde. – Werner Paravicini beschreibt *Eine Lübecker Zwangsversteigerung in Paris. Élion de Jacquville und das Haus des Pierre de Bréban im Jahr 1412* (457–468) und geht in allen Details diesem Versteigerungsfall in dem von der hansischen Handelsregion entfernten Paris nach. Die Forderung kam von den Lübecker Kaufleuten, die sich bemühten, während der „Preußenreise“ – des Kriegszugs gegen die Litauer – gemachte und unbezahlt gebliebene Schulden Pierres de Bréban, eines Parteigängers des Herzogs von Orléans, einzutreiben. Es werden abschließend auch einige andere ähnliche Schuldenverfolgungen erwähnt. Um die gleiche Zeit schalteten der Deutsche Orden und der Lübecker Rat mehr als einmal den französischen König und den Herzog von Burgund ein, um die hochrangigen adligen Schuldner aus dem französisch-burgundischen Raum zu zwingen, ihren Verpflichtungen nachzukommen. – Das Thema von Volker Henn ist *Die Hanse und die westfälischen Femegerichte im 15. Jahrhundert* (469–479). Er erklärt, warum die Feme, die freien geheimen Gerichte, die seit dem 13. Jh. im Namen des Königs Recht in den schweren Straffällen gesprochen haben, aber sich auch in vielen zivilrechtlichen Angelegenheiten zuständig sahen, für die hansischen Kaufleute ungünstig und bedrohlich waren. Vf. zeigt, wie sich die Hansestädte bemühten, sich der Jurisdiktionsansprüchen der Femegerichte zu entziehen und gemeinsam gegen sie zu wehren. Für diesen Zweck werden sowohl die Tohopesaten, als auch die Verhandlungen auf den Hansetagen verwendet. Das Problem löste sich im späten 15. Jh. von selbst. Den Femegerichten wurde der Boden dadurch entzogen, dass gegen sie auch die Territorialherren auftraten und ihnen die königliche, bzw. kaiserliche Unterstützung ausblieb. – Hans-Jürgen Vogtherr schildert im Beitrag *„Men schouet one alle to vnnd letenn se allene jn der last syttenn“*. *Lübecker Ratssendeboten als Militärführer und Diplomaten während der Schweden-Mission 1522–1523* (481–490) die hohen organisatorischen und diplomatischen Fähigkeiten und das politische Geschick der Lübecker Ratssendeboten, die mit der Flotte und dem Söldnerheer nach Schweden

geschickt wurden, um Stockholm zu blockieren und auf der Seite der Schweden gegen die Dänen zu kämpfen und auch weitere diplomatische Aufgaben zu erfüllen. Da die Mission mit einer Überwinterung verbunden und die Kommunikation der Sendeboten mit dem Rat unterbrochen war, lag die Entscheidung in mehreren schwierigen Fragen bei den Sendeboten selbst. Die Analyse der Ereignisse führt V. zur Schlussfolgerung, dass die Lübecker Ratsmitglieder dieser Rolle gewachsen waren. Sie besaßen genügend politische und militärische Urteilskraft, um auch allein verantwortlich handeln zu können. – Johann Peter Wurm veröffentlicht *Die Korrespondenz des Hansesyndikus Heinrich Sudermann mit dem königlichen Statthalter in Schleswig und Holstein Heinrich Rantzau 1579–1591* (491–515), die von einer kurzen Einleitung begleitet wird. Neben Informationen privaten Charakters enthalten 32 auf Deutsch und Latein geschriebene Briefe Angaben über den Konflikt in den Niederlanden und die Vorstellungen beider Politiker über seine Lösung. – Im Beitrag *Kapital, Arbeit, Risiko, Gewinn. Aufgabenteilung in einer Lübecker Handelsgesellschaft des 16. Jahrhunderts* (517–534) kehrt Albrecht Cordes zur Erforschung einer im Jahre 1963 von Pierre Jeannin ausführlich untersuchten Handelsgesellschaft zurück. Im Unterschied zu dem wirtschaftsorientierten Ansatz von Jeannin ist der Blickwinkel von C. rechtshistorisch. Dabei beschränkt er sich nicht auf die Analyse der Klausel des Gesellschaftsvertrages, sondern sucht auch die Antworten auf allgemeine Fragen, beispielsweise: „Wie innovativ war die Handelsgesellschaft zwischen Karstens, van Brocke und van Campen? Welche der alten Muster waren flexibel genug, um auch noch im 16. Jahrhundert zu genügen; wie wurden diese Muster modifiziert? Wie mittelalterlich, wie neuzeitlich war das 16. Jahrhundert in dieser Beziehung?“ (519). Die Ergebnisse der rechtshistorischen Untersuchung von C. stimmen nur teilweise mit denjenigen von Jeannin überein, der diese Handelsgesellschaft als modern und sehr innovativ eingeschätzt hat. C. meint, dass wir es hier mit der Weiterführung des im Spätmittelalter häufig praktizierten Modells zu tun haben, das im 16. Jh. modifiziert und den Forderungen der Zeit angepasst wurde. – Marie-Louise Pelus-Kaplan untersucht *Das Geschäftsbuch von Hans Moller (1575–1612)* (535–544), eines Lübecker Kaufmanns, der intensive Handelsbeziehungen nach Livland hatte, und stellt fest, dass diese wertvolle Quelle weitgehend die Ergebnisse der bisherigen Forschung über die Funktionsweise der Handelsunternehmen der hansischen Spätzeit bestätigt. Vf.in schildert, welchen detaillierten Eindruck das Geschäftsbuch Mollers über das Warensortiment und die Technik des Ost-West-Handels in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. bietet. Außerdem wird gezeigt, auf welche Art es Aufschluss über die Erforschung der Karriere eines Kaufmanns im Handel zwischen Lübeck und Livland und allgemein für die Handelspraktiken der hansischen Kaufleute geben kann. Abschließend regt Vf.in eine tiefer gehende Untersuchung dieser inhaltsreichen Quelle an. – Im Beitrag *Rückblick auf die Hanse. Der Streit um die Abgaben an das Novgorod-Kontor* (545–556) wendet sich Peter Oestmann einem Rechtsstreit in der Mitte des 18. Jhs. zwischen den Lübecker Kaufleute-, Gewandschneider- und Krämer-Kompanien und den Nowgorodfahrern zu. Zum Zankapfel wurde eine Hafens- und Zollgebühr, die den Namen des längst nicht mehr existierenden Kontors trug. Dieser zuerst vor dem Lübecker Rat und später vor dem Reichskammergericht ausgetragene Fall verdient ein besonderes Interesse der Forscher, weil es hier nicht nur um eine konkrete Abgabe, sondern vielmehr um das grundlegende verfassungsrechtliche Problem, das Recht der Gewandschneider und Krämer in den Handelsfragen mitentscheiden zu dürfen, ging.

Vf. stellt mit Verwunderung fest, dass „das Ende des hansischen Fernhandels Rechtsprobleme nach sich zog, die selbst in der Mitte des 18. Jahrhunderts, also 80 Jahre nach dem letzten Hansetag von 1669, noch nicht gelöst waren“ (555). – Aufgrund der archivalischen Quellen erforscht Ortwin Pelc *Die hanseatischen Konsulate an der unteren Donau im 19. Jahrhundert* (557–568) in den Fürstentümern Moldau und Walachei. Der Leser erfährt viel Neues über die wirtschaftlichen und politischen Hintergründe der Einrichtung einer gemeinsamen Vertretung der Handelsinteressen Lübecks, Hamburgs und Bremens in der moldauischen Stadt Galatz und in der in der Walachei gelegenen Stadt Braila – zwei von etwa 300 um 1860 existierenden hansischen Konsulaten. Die Konsuln sandten an die drei Hansestädte regelmäßige Berichte über den Schwarzmeerhandel, den Schiffsverkehr und die sonstigen Verhältnisse am Unterlauf der Donau. Obwohl die Bedeutung der Konsulate relativ gering war, lassen diese Quellen erkennen, welche Informationen man in Norddeutschland über diese wenig bekannte Region hatte und wie intensiv die Kommunikation zwischen dem Konsulat und den drei Hansestädten war. – Von den fünf Beiträgen des letzten Abschnitts hat nur der Aufsatz von Meike Kruse, *Zur Erschließung der 1942/43 ausgelagerten und zwischen 1987 und 1998 zurückgekehrten Bestände des Archivs der Hansestadt Lübeck* (571–582), einen direkten Bezug zur Hansegeschichte; die anderen sind sehr speziellen Fragen der Restaurierung der archivalischen Quellen gewidmet. Uns liegt ein sachlicher Bericht über die dramatische und wechselvolle Geschichte der Wanderung der Archivalien von ihrer Auslagerung nach Bernburg über mehrere Stationen nach Potsdam in der DDR und Leningrad (St. Petersburg) und Moskau in der Sowjetunion bis zu ihrer Rückführung nach Lübeck im Jahre 1987 und 1990 vor. Die politischen Schwierigkeiten, die den Prozess der Benutzung der Archivalien in der UdSSR und ihrer Rückführung nach Lübeck lange Jahre belastet und begleitet haben, werden ausgeklammert. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das Faktum des Vorhandenseins der Teile des Lübecker Archivs in der Sowjetunion offiziell geheim gehalten wurde und der Zugang zu diesen Quellen bis zur Perestroika-Zeit in der Mitte der 1980er Jahre sowohl den sowjetischen, als auch den ausländischen Forschern versperrt war. Auch der Zusammenhang zwischen der Rückgabe der Bestände aus Moskau nach Lübeck, Hamburg und Bremen und der Rückführung der Teile des während des Zweiten Weltkrieges nach Westdeutschland verschleppten Tallinner (Revaler) Stadtarchivs bleibt unerwähnt. Die Verluste der Bestände werden in Lübeck auf 3–5 % eingeschätzt, jedoch endet der Beitrag mit der erfreulichen Nachricht, dass die Erschließungs- und Ordnungsarbeit zur Zeit so weit vorangeschritten ist, dass ca. 90 % der betroffenen Bestände in analoger und digitaler Form katalogisiert und den Benutzern zugänglich sind. – Der Band schließt mit der Bibliographie der Schriften der Jubilarin (619–634). – Sowohl die mit der Festschrift geehrte Vorsitzende des HGV, als auch alle Fachleute und Interessenten der Hansegeschichte können sich über dieses wertvolle Buch freuen. Lesenswert ist es nicht nur wegen der thematischen Vielfalt und deswegen, weil es in vieler Hinsicht den gegenwärtigen Forschungsstand zur Geschichte Lübecks und der Hanse widerspiegelt. Da praktisch alle Aufsätze Bezug auf die wissenschaftliche und organisatorische Tätigkeit von Antjekathrin Graßmann nehmen, wird durch die Auswahl der Themen der Beitrag der Jubilarin zur Erforschung Lübecks und der Hanse vor Augen geführt. Zu der vorzüglich durchgeführten Arbeit der Hgg. ist nur eine Anmerkung anzufügen: Es wäre erfreulich gewesen, wenn man sich für eine innerhalb des Buches einheitliche Schreibweise

des Wortes Nowgorod/Novgorod entschieden hätte. Da es in der Hanseforschung diesbezüglich keine Konsequenz gibt, wäre es in der Zukunft wünschenswert, sich auf eine Schreibweise zu einigen. Vf. dieser Besprechung setzt sich für die phonetisch dem russischen Namen näher liegender Variante mit „w“ ein. *I. Misāns*

Der vorliegende Band *Nordosteuropa als Geschichtsregion. Beiträge des III. internationalen Symposiums zur deutschen Kultur und Geschichte im europäischen Nordosten*, hg. von Jörg Hackmann und Robert Schweitzer (Veröffentlichungen der Aue-Stiftung, Bd. 17, Helsinki und Lübeck 2006, Schmidt-Römhild, 524 S., zahlreiche Abb. und Karten) ist in vielfacher Hinsicht etwas Besonderes. So ist er nicht nur eine doppelte Festschrift, für Paul Johansen zum einhundertsten und Klaus Zernack zum fünfundsiebzigsten Geburtstag, sondern er verbindet zugleich die Hommage an den (bzw. die) Altmeister der nordosteuropäischen Forschung mit einer Bestandsaufnahme der neueren Forschungen und gibt Anlass zu inhaltsreichen Denkanstößen für die Zukunft. Von den fünfunddreißig Beiträgen dieses Bandes können an dieser Stelle nicht alle explizit erwähnt werden, sondern es sollen vor allem die Bereiche herausgestrichen werden, die einen Bezug zur Hansezeit bzw. -forschung aufweisen, auch wenn damit viele spannende Beiträge unerwähnt bleiben müssen. Einleitend stellen Urmas Oolup, Lea Kõiv, Jüri Kivimäe, Eugen Helimski, Ulla Johansen, Heinz von zur Mühlen, Norbert Angermann, Enn Tarvel und Klaus Friedland in zum Teil sehr persönlichen Beiträgen Leben und Werk Paul Johansens (1901–1965) vor, eines der wenigen herausragenden Nordosteuropaforscher seiner Zeit. Diese Hommage ist sehr persönlich geprägt und zeugt nachhaltig von dem großen Einfluss, den dieser Historiker auf ganze Generationen von Forschern ausgeübt hat, ohne freilich die nötige kritische Distanz vollständig zu vergessen. Im zweiten Abschnitt dieses Bandes weist Ralph Tuchtenhagen auf die *Historische Verkehrsgeographie Nordosteuropas* hin (133–171), eine Skizze, die versucht, die Verkehrsentwicklung dieses Raumes von der Wikingerzeit bis zur Gegenwart in allen Bereichen zu zeichnen. Im Anschluss daran untersuchen Manfred Gläser die Rolle Lübecks als Vorbild für andere Stadtgründungen im Ostseeraum (172–192) und Ulrich Müller die *Regionalität und die 'Archäologie des Hanseraumes'* (193–222). Beide Ausführungen zeigen sehr deutlich, wie fruchtbar die Beiträge der Archäologie im historischen Diskurs verwendet werden können, wobei G. den Schwerpunkt auf die Stadtentwicklung und die Alltagskultur legt, wohingegen M. auf sehr breiter Front Hausbau und Keramikentwicklung dieses Raumes diskursiv miteinander in Beziehung setzt. Nach diesem Ausflug in die Archäologie setzt Jens E. Olesen den Reigen mit seinem Beitrag über *Nordosteuropa in der Zeit der Kalmarer Union. Dänische Versuche zur Revindikation Estlands* (223–240) fort, der ein in der skandinavischen Forschung hochaktuelles Thema mit großem Können aufgreift und vertieft. Der dritte Abschnitt dieses Bandes widmet sich den *Außen- und Binnengrenzen Nordosteuropas*; hier finden sich vier weitere Beiträge mit Bezug zur Geschichte der Hansezeit. Jukka Korpela stellt mit seinem Aufsatz *Die schwedische Ostgrenze von Nöteborg bis Kardis 1323–1660: Kirchengrenze, politische Grenze oder Kulturgrenze? Eine Region des Ost-West-Gegensatzes?* (267–286) eine Grenze in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen, die von vielen zwar implizit immer mitgedacht wird, über die im allgemeinen aber wenig bekannt ist. Weiterhin beschreibt Anti Selart die *Russen und Rus' in den livländischen Quellen um die Wende des 13. zum 14. Jahrhundert* (287–296), Jūratė Kiau-

pienė *Das Großfürstentum Litauen und Nordosteuropa* (297–307) und der verstorbene Aleksandr Myl'nikov *Nordosteuropa – Raum ethnokultureller Synthese: Vom Frühmittelalter bis in die Frühe Neuzeit* (308–320). Die weiteren Abschnitte widmen sich dann den beiden auf den ersten Blick etwas sonderbar anmutenden Bereichen „Nordosteuropa als Objektraum“ und „Nordosteuropa als Subjektraum“, die aber im ersten Teil die Einflüsse der großen Mächte auf diesen Raum und im zweiten Teil die dortigen Nationen und deren Bewohner in den Mittelpunkt der Betrachtungen stellen und diese Überschriften durchaus sinnvoll mit Leben erfüllen. Insgesamt ist dieser Band – trotz seiner Heterogenität – eine überaus schöne Einführung in die aktuellen Themen der Nordosteuropaforschung. Dass dieses zugleich mit einer Hommage an Paul Johansen verbunden ist, nimmt für jeden, der die Geschichte dieses Forschungszweiges kennt, nicht Wunder. Doch lassen sich auch die einen oder anderen kleineren Punkte kritisch anmerken. So ist es zum Beispiel schade, dass Paul Johansens Weg im Nachkriegsdeutschland nur schemenhaft skizziert wurde. Hier hätte zum Beispiel ein Hinweis darauf, dass ihm die Kieler Universität bzw. das Land Schleswig-Holstein mit Hinweis nun auf seine dänische Nationalität einen Ruf verweigerten, das Bild um ein wesentliches Detail ergänzt. Auch hätten im zweiten Teil die Diskussionen über den eigentlichen Raumbegriff, das Konzept eines „Ostseeraumes“ resp. „Nordosteuropas“ durchaus nicht nur einen eigenen Abschnitt verdient, sondern auch Auswirkungen zumindest auf die Terminologie, wenn nicht die nachträgliche Konzeption der Beiträge haben sollen. Doch sollen und können diese kleinen Kritteleien nicht darüber hinwegtäuschen, dass der vorliegende Band einen Großteil der wichtigsten Forscher zu diesem Raum versammelt, die mit ihren qualitätsvollen Beiträgen einen guten Querschnitt durch die jetzige Forschungslandschaft ziehen, mit allen Brüchen und Widersprüchen und mit allen Anreizen zu weiteren Forschungen.

C. J.

Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum V: Das Handwerk, hg. von Manfred Gläser (Lübeck 2006, Verlag Schmidt-Römhild, 679 S., zahlreiche Abb.). – Nicht nur in bewundernswert schneller Folge wird hier der 43 Beiträge umfassende Band des 5. archäologischen Kolloquiums in Lübeck von 2004 vorgelegt, er beeindruckt auch durch die Vielfalt und Gründlichkeit der Darstellung und ist nicht zuletzt eine redaktionelle Leistung. Denn er führt Fachleute zwischen Irland und Novgorod, Tours, Bergen und Turku zusammen und zwingt sie gleichsam unter ein Schema: Es galt, archäologisch nachgewiesenes Handwerk und womöglich Arbeitstechnik und Produktionsweisen, Änderungen in der Herstellungstechnik und Spezialisierungen zu präsentieren. Eine Handwerkstopographie sollte erstellt werden, um Schwerpunkte für die jeweilige Stadt herauszuarbeiten. Damit bildet dieser hervorragende Band nicht nur einen Zustandsbericht, sondern er ist gleichsam auch ein „Urkundenbuch“, das späteren Rückgriff (mit Abbildungen, Zeichnungen und Fotos) ermöglicht. Es können Gesetzmäßigkeiten entdeckt, Gemeinsamkeiten gefunden und Informationen gesammelt werden, und zwar in einer verlässlichen Dichte für das gesamte Nordeuropa. Besonders für die Hansegeschichte, ihren Alltag und ihren Sachhintergrund ist der hier international präsentierte Forschungsstand sehr nützlich. 88 Handwerkszweige werden sehr differenziert vorgestellt, von den Knochenperlen für Rosenkränze bis hin zur Buntmetallverarbeitung, zu Goldschmieden, Grapengießern, Silberschmieden oder auch Färbern, Webern und anderen Textilarbeitern. Lederverarbeitung lässt die Arbeit

von Gerbern, Schustern und Kürschnern erschließen. Die Behandlung von Knochen und Bernstein, der große Bereich der Holzarbeiter und die Glasherstellung werden ausführlich geschildert, wie auch Bereiche des Bauhandwerks, des Schiffbaus, aber auch der Ernährung und der Gesundheit. Spezialberufe, wie Alchemist, Fächermacher, Kunsthandwerker, Maler usw. fehlen nicht. Im Vergleich zu den bisherigen Bänden, die sich mit Stand, Aufgaben und Perspektiven der Archäologie, dem Handel, dem Hausbau sowie der Infrastruktur beschäftigten, ist hier zu sagen, dass auch die regionale Ausdehnung noch erweitert wurde, so gesellten sich zu den 50 Kolloquiumsteilnehmern dieses Jahres auch Wissenschaftler aus Tartu (Dorpat), Pskov (Pleskau) und Novgorod. Erfreulich ist auch, dass schriftliche Quellen mit der archäologischen Überlieferung verknüpft worden sind. Überdies wird auch der Begriff Handwerk erkenntnistheoretisch betrachtet und definiert; auch näherte man sich der Frage, ob nur zum Eigengebrauch oder auch zum Verkauf und damit professionell produziert wurde. Dies ist um so mehr nicht auszuschließen, als der beobachtete Zeitraum vom Mittelalter bis ins 18. Jh. reicht. Der Band sei auch Hansehistorikern empfohlen. A. G.

Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Arbeitsgebiete – Probleme – Perspektiven, hg. von Günther Schulz, Christoph Buchheim, Gerhard Fouquet, Rainer Gömmel, Friedrich-Wilhelm Henning, Karl Heinrich Kaufhold und Hans Pohl (VSWG Beih. 169, Stuttgart 2005, Franz Steiner Verlag, 661 S.). – Der sowohl inhaltlich als auch äußerlich gewichtige Band ist als Festschrift zum 100. Jahrestag der Gründung der „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte“ erschienen und erinnert damit an den ersten, 1903 publizierten Band, dessen erklärtes Ziel es war, „der Erforschung der wirtschaftlichen Zustände und Entwicklungen aller Zeiten und Völker“ zu dienen. Das neue Publikationsorgan wollte historische Beiträge über wirtschaftliche und wirtschaftspolitische Entwicklungen und deren Ursachen veröffentlichen, dabei jedoch nicht in aktuelle politische Diskussionen eingreifen, sondern streng historisch „einem gemeinsamen Bedürfnis der Geschichtsforschung und der Socialwissenschaft Rechnung tragen“. Internationale Ausrichtung, Abdruck von Quellen, Informationen über neue Literatur und deren kritische Würdigung, innovative Fragestellung – dafür steht die VSWG seit ihrer Gründung und wird deswegen von Historikern aller Zeitepochen sehr geschätzt. Beeindruckend ist auch nicht nur die Zahl der zwischen 1923 und 2005 erschienenen 170 Beihefte der Zeitschrift (bis 2007 193!), sondern ebenso die wissenschaftliche Qualität der hier veröffentlichten Arbeiten. – Bei der vorliegenden Festschrift bleiben sich die Hgg. treu. Sie feiern nicht etwa sich und ihre Zeitschrift, sondern stellen Perspektiven für die künftige Forschung auf wichtigen Arbeitsgebieten quer durch die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vor. Dabei werden in etwa einem Drittel des Bandes Forschungsfelder abgesteckt und in den verschiedenen Epochen die Bilanz und die Perspektiven in Landwirtschaft (Werner Rösener; Friedrich-Wilhelm Henning), Handwerk und Gewerbe (Gerhard Fouquet; Karl Heinrich Kaufhold), Handel und Verkehr (Rainer Gömmel), Kredit- und Versicherungswesen (Hans Pohl), Staatstätigkeiten und Staatsunternehmen (Gerold Ambrosius), und Konjunkturen (Markus A. Denzel; Rainer Metz) gezogen. Das zweite Drittel des Buches widmet sich der historischen Altersforschung (Peter Borscheid), der Bevölkerungs- (Jörn Sieglerschmidt), Sozial- (Günther Schulz), Frauen- und Geschlechter- (Heide Wunder), Alltags- (Wolfgang Zorn), Kultur- (Ute Daniel), Technik- und Umwelt- (Helmut Braun)

sowie der Unternehmensgeschichte (Werner Plumpe). Im letzten Drittel schließlich werden „Forschungskreise“ vorgestellt und danach gefragt, was die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte zusammenhält (Rolf Walter), welche ausländischen Einflüsse es auf die deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichtsforschung gibt (Volker Berghahn), welche Bedeutung die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte für die allgemeine Geschichte des Mittelalters (Eberhard Isenmann) bzw. der Neuzeit (Jochim Scholtyseck) hat, inwieweit es Kooperation und Konvergenz zwischen Sozialwissenschaft, Sozialrecht und Sozialgeschichte gibt (Florian Tennstedt), welcher Nutzen sich aus den Wechselwirkungen von Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftswissenschaften ergibt (Toni Pierenkemper) und welche Fragen und Anregungen aus der Finanzwissenschaft fruchtbar gemacht werden können (Rolf Caesar). Zudem werden institutionenökonomische Erklärungen und wirtschaftshistorische Modelle vorgestellt (Oliver Volckart) und die Zukunft der kliometrischen Wirtschaftsgeschichte im deutschsprachigen Raum erörtert (Jörg Baten). All dies geschieht inhaltlich wie methodisch auf dem gewohnt hohen Niveau der VSWG und ist daher als Forschungsüberblick und Anknüpfungspunkt für eigene Projekte in den einzelnen Feldern sehr zu empfehlen. – Für die Hansegeschichte sind vor allem die Kapitel von Fouquet, Gömmel, Pohl und Denzel wichtig. Der Hansehistoriker muss jedoch zu seinem Bedauern zur Kenntnis nehmen, dass Gömmel zum Schwerpunkt Handel und Verkehr und Pohl zum Kredit- und Versicherungswesen die einzigen sind, die überhaupt explizit mit dem Begriff Hanse operieren und die Entwicklung der Forschung zum Thema knapp skizzieren. Bei Fouquet scheint das Thema nur auf, wenn es um Mitgliedsstädte wie Köln, Hamburg oder Lübeck geht, während Denzel des öfteren zwar auf einschlägige Literatur verweist, auf die Hanse aber nur im Zusammenhang mit den Hamburger Admiralitäts- und Convoygeld-Einnahmebüchern aus dem 18. Jh. eingeht (!).

N. Jörn

Das Bild und die Wahrnehmung der Stadt und der städtischen Gesellschaft im Hanseraum im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, hg. von Roman Czaja (Thorn 2004, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, 303 S., 41 Abb.). – Etwas verspätet ist auf einen Sammelband aufmerksam zu machen, der die Vorträge zusammenfasst, die 2002 auf der 3. Internationalen Tagung der Hansehistoriker in Thorn gehalten worden sind. Die Tagung begleitete die Jahresversammlung der Commission Internationale pour l’histoire des villes, deren Arbeitsthema „Das Bild der Stadt“ aufgegriffen und um die Fragen nach „der ’hansischen’ Selbstwahrnehmung der einzelnen Städte im hansischen Wirtschaftsraum und nach einem für die Hansestädte charakteristischen Modell der Stadt und der Stadtgesellschaft“ (7) erweitert wurde. Den Reigen der Beiträge eröffnet Antoni Czacharowski, *Politische Aktivität der Stadt Thorn um die Wende des 14. und 15. Jahrhunderts* (9–17). Vf. skizziert die Situation der Stadt Thorn, die dank ihrer verkehrsgünstigen Lage an der mit Seeschiffen befahrbaren Weichsel und wichtigen Landstraßen, die den hansischen Westen mit Lemberg, Krakau und Breslau verbanden, im 13. und 14. Jh. eine wirtschaftlichen Blüte erlebte; seit dem späten 14. Jh. aber erwachsen der Stadt mit den nahegelegenen Orten Bromberg und Nessau spürbare Konkurrenten, und wachsende Streitigkeiten mit dem Deutschen Orden trugen mit dazu bei, dass sich Thorn und andere preußische Städte nach 1410 enger an die polnischen Könige anlehnten. – Rolf Hammel-Kiesow, *Hansestädte im Städtelob der frühen Neuzeit* (19–55), fragt danach, welches Bild

und welche Wahrnehmung der Stadt und der städtischen Gesellschaft die „laudes urbium“ im 16. Jh. – unabhängig von den panegyrischen Absichten – vermitteln. Im Einzelnen stellt H.-K. sechs einschlägige, von Freunden und Schülern Melanchthons verfasste, „reformatorische“ Texte aus Lübeck, Rostock, Stralsund und Hamburg aus der Zeit zwischen 1537 und 1573 vor und kommt zu dem Ergebnis, dass bei vielen Unterschieden in Details die Verfasser die Stadt als eine „Manifestation göttlicher Gnade“ (26) darstellen. – Franz Irsigler fragt nach *Außen-sicht und Selbstverständnis der Stadt Köln im 15. und 16. Jahrhundert* (57–74) und stellt fest, dass Köln vorrangig als „Stadt der Heiligen, als heilige Stadt“ (59) gesehen wurde und gesehen werden sollte, findet aber auch Belege dafür, dass der besondere Reichtum der Stadt, die Leistungen der Kaufleute und Handwerker und die Anziehungskraft der Jahrmärkte erkannt wurden. – *Die Wahrnehmung der Hanse von außen* (aber auch das hansische Selbstverständnis der Bürger von Hansestädten) ist das Thema der Ausführungen von Henryk Samsonowicz (75–89). In der Sicht von außen erschien die Hanse den Zeitgenossen, so Vf., „als quasi-staatliche Organisation“ (77), die für ihre Mitglieder Privilegien erwarb und Verträge abschloss, die von Kaufleuten getragen wurde, die Deutsche waren und hohes Ansehen genossen. Der Aufsatz leidet nicht nur unter manchen Fehlern in Details, sondern auch darunter, dass ihm ein travezentrisches, städtebündisch bestimmtes Verständnis von „Hanse“ zugrunde liegt, das in der neueren Hanseforschung eher in Frage gestellt wird. Wenn Vf. gegen Ende seiner Ausführungen feststellt, dass die Hanse als Städtegemeinschaft wahrgenommen worden sei, „in der jede Stadt ihre eigenen charakteristischen Merkmale“ (87) habe behalten wollen, dann macht er diese Beobachtung allein am äußeren Erscheinungsbild der Städte, an der Stadtgestalt fest. – Winfried Schich untersucht *Die Rolle der Städte bei der Erfassung des Landes östlich der Elbe im 13. Jahrhundert* (91–114). Hauptsächlich am Beispiel der Städtepolitik der brandenburgischen Markgrafen, die mit der Gründung von städtischen Marktorten das Territorium wirtschaftlich strukturierten, dabei aber auch die fortifikatorische Bedeutung der Städte nicht übersahen, und auf der Grundlage der Interpretation städtischer Siegelbilder analysiert Vf. die landesherrlichen Vorstellungen von der Bedeutung der Städte, die er darin sieht, dass sie wegen ihrer zentralörtlichen Funktionen die entscheidenden Orte „für die Erfassung und Erschließung des Landes“ (109) waren. – Einen längeren Aufsatz über *Krieg und historische Erinnerung im landesherrlichen Milieu des Hanseraums* (115–162) hat Marie-Luise Heckmann beige-steuert. Darin wertet sie etwa 30 erzählende Berichte über gewaltsame Auseinandersetzungen („Kriegsmonographien“) zwischen Städten und Territorialherren, Territorien und Reichen (soweit Städte daran beteiligt waren) des 14. und vorrangig des 15. Jhs. unter quellenkundlichen (wobei mit Blick auf das Soester Kriegstagebuch des Bartholomäus von der Lake allerdings nicht übersehen werden sollte, dass es nur in einer überarbeiteten Fassung des 16. Jhs. überliefert ist) sowie kultur- und alltagsgeschichtlichen Gesichtspunkten aus und geht dabei auch auf die Frage ein, wie die geschilderten militärischen Auseinandersetzungen von den verschiedenen Autoren wahrgenommen worden sind. – Unter der Überschrift *The Hanseatic Mentality of Danzig's Merchants (16th – 18th Centuries)* (163–172) skizziert Maria Bogucka, ausgehend von den Danziger Quellen, aber auch auf dem Hintergrund der von ihr untersuchten Korrespondenz des Flensburger Kaufmanns Christian Dethleffsen (s. HGBll. 123, 2005, 203), die Denkweisen, Wertorientierungen und Einstellungen frühneuzeitlicher Hansekaufleute. Dazu zählen u. a. das Ver-

trauen und die Verlässlichkeit im Geschäftsleben, die Aufgeschlossenheit gegenüber den Bildungsangeboten, aber auch das Bewusstsein schicksalhaften Ausgeliefertseins (Krankheit, Tod); dazu gehört auch der von B. beobachtete Rückzug der Kaufleute aus dem aktiven Fernhandel seit dem 16. Jh. und der Verzicht auf größere, risikoreiche Handelsunternehmungen. – Roman Czaja, *Das Patriziat in den preußischen Städten. Ein Beitrag zur Wahrnehmung der sozialen Gruppen in den Hansestädten im Mittelalter (173–177)*, hebt hervor, dass die Wahrnehmung des Patriziats als einer exklusiven, sozial abgeschlossenen Führungsschicht sich nicht mit den tatsächlichen Gegebenheiten deckt. Am Beispiel preußischer und wendischer Hansestädte macht Cz. deutlich, dass es Abschließungstendenzen zwar gegeben hat, dass diese aber in den verschiedenen Städten einen zeitlich ganz unterschiedlichen Verlauf genommen haben. – Janusz Tandecki, *Stellung der Handwerker und ihrer Zünfte in den hansischen Städten – soziale Wirklichkeit und ihre Wahrnehmung (179–193)*, verweist darauf, dass die politische und wirtschaftliche Stellung der Zünfte in den Hansestädten sehr verschieden war, dass aber die Zünfte im Ordensland in besonderer Weise der Kontrolle durch den Deutschen Orden unterlagen. – Derek Keene, *Visualisation and Representation of the Medieval City: The Case of Twelfth- and Thirteenth-Century London (195–208)*, stellt die Beschreibung der Stadt London aus der Feder des William Fitz Stephen aus den 70er Jahren des 12. Jhs. in den Mittelpunkt seiner Ausführungen. Vf. vergleicht sie (und ähnlich geartete Texte) mit frühen bildlichen Darstellungen der Stadt, die zusammen mit den Texten Ausdruck eines zunehmenden Interesses am Erscheinungsbild der Stadt wie auch eines wachsenden Selbstbewusstseins der städtischen Gemeinde gewertet werden. Wie William Fitz Stephen, dem es darum ging, die Würde und die Wehrhaftigkeit der Stadt sowie den Wohlstand und die Frömmigkeit ihrer Bürger darzustellen, und der deshalb besonders auf die Befestigungsanlagen, die Kirchen und die Klöster in der Stadt eingeht, heben auch die bildlichen Darstellungen Mauern und Kirchen hervor, wobei auch die symbolischen Elemente im Detail erstaunlich realistisch zu sein scheinen. – Thomas Riis, *Images of Danish Towns (209–221)*, beleuchtet die Wahrnehmung dänischer Städte auf mittelalterlichen Siegelbildern, in einer Beschreibung dänischer Städte aus dem ausgehenden 15. Jh. und in der Literatur des 18. bis 20. Jhs. – Um dänische (und norwegische) Städte geht es schließlich auch im Beitrag von Helge Gamrath, *Die Städte- und Städtebaupolitik des Königs Christian IV. von Dänemark (223–245)*. G. hebt die innen- und wirtschaftspolitischen Verdienste des außenpolitisch weniger erfolgreichen Königs (1596–1648) hervor, der durch die Gründung und den Ausbau von Städten, insbesondere Kopenhagens, die wirtschaftliche Erneuerung seines Landes wesentlich gefördert hat. – Die drei, den Band beschließenden Beiträge betreffen die nachhansische Zeit und seien hier nur noch erwähnt: Mattias Legnér, *A Quest for new Charters: Argumentation and Justification in Swedish and Finnish Histories from the Eighteenth Century (247–257)*; Pim Kooij, *The Images of Dutch Cities in the Nineteenth and Twentieth Centuries (259–276)*; Lars Nilsson, *A Question of Prestige? The Establishment of New Towns in Sweden during the 20th Century (277–285)*. V. H.

Klaus Wriedt, *Schule und Universität. Bildungsverhältnisse in norddeutschen Städten des Spätmittelalters. Gesammelte Aufsätze* (Education and society in the middle ages and renaissance, Bd. 23, Leiden 2005, Brill Publ., 267 S.). – Die erneut veröffentlichten Aufsätze W.s gehen auf Arbeiten aus den letzten drei Jahr-

zehnten zurück, die „einander zwar ergänzen und teilweise auch überschneiden, die aber mehr einer Problemskizze als einer Gesamtdarstellung entsprechen und somit zu weiteren Forschungen anregen wollen“ (VIII). W. ordnet seine Studien drei Themenkomplexen zu: 1. Möglichkeiten des elementaren Bildungserwerbs, 2. Universitätsbesuch und Studienverhalten des Bürgertums, 3. die Institution der Universität. Durchweg wurde die Form der Erstveröffentlichung beibehalten, die Literaturliste jedoch ergänzt. – In der Hansischen Umschau bereits nach ihrer Erstveröffentlichung besprochen wurden: *Schulen und bürgerliches Bildungswesen in Norddeutschland im Spätmittelalter* und *Stadtrat – Bürgertum – Universität am Beispiel norddeutscher Hansestädte* (HGbl. 103, 1985, 134) sowie *Universitätsbesucher und graduierte Amtsträger zwischen Nord- und Süddeutschland* (HGbl. 109, 1991, 99f.). In seinem Aufsatz *Schule und Universitätsbesuch in norddeutschen Städten des Spätmittelalters* (27–44) lenkt Vf. den Blick u. a. auf die Praxis der kaufmännischen Buchführung. – Das Thema *Latein und Deutsch in den Hansestädten vom 13. bis zum 16. Jahrhundert* (45–72) liegt, so Vf., im Schnittpunkt mehrerer Fachwissenschaften und füllt zugleich eine Forschungslücke zur Hansesgeschichte, die sich bisher nur am Rande mit den Sprachproblemen beschäftigt habe. W. behandelt den Wandel von der lateinischen zur mittelniederdeutschen Schriftlichkeit in der städtischen Geschichtsschreibung, bei den Kaufmannsbüchern, der Abfassung von Testamenten und bei den verschiedenen Arten des amtlichen Schriftguts (Urkunden, Briefen, Amtsbüchern, Rezessen). W. ist der Ansicht, dass die Lese- und Schreibfähigkeit und teilweise auch die Kenntnis der lateinischen Sprache seit dem frühen 14. Jh. weit verbreiteter gewesen seien, als dies oft angenommen werde. Wie uneinheitlich der Sprachgebrauch teilweise noch am Ende des 14. Jhs. gewesen sei, lasse sich am Schriftverkehr der Hansestädte untereinander ablesen. Ebenso wie in den Kanzleien der Einzelstädte aber habe auch im hansischen Schriftverkehr wenigstens bis in die 1360er Jahre die lateinische Sprache dominiert. In den Rezessen sei es erst ab 1370 gebräuchlich geworden, die Eingangsformeln mit der Aufzählung der anwesenden Ratssendeboten in lateinischer, den Wortlaut der Beschlüsse dagegen in deutscher Sprache zu verzeichnen. Seit dem frühen 15. Jh. seien die Rezesse allmählich nur noch in Deutsch abgefasst worden. Im Verkehr mit anderen Ländern und deren Regenten sei allerdings zu beobachten, dass im Laufe des 15. und 16. Jhs. das Latein wieder mehr in den Vordergrund getreten sei. Für den thüringisch-obersächsischen Raum sei festgestellt worden, dass das erneute Vordringen des Lateins seit der Mitte des 15. Jhs. im Zusammenhang mit dem gelehrten Humanismus und der endgültigen Aufnahme des römischen Rechts Auswirkungen auch auf die Kanzleisprache gehabt habe. Ob Entsprechendes für den Hanseraum zutrifft, wäre zu untersuchen. – In seinen Ausführungen über *Bürgertum und Studium in Norddeutschland während des Spätmittelalters* (73–121) weist W. darauf hin, dass der Lübecker Rat schon 1270 neben seinem Stadtschreiber einen Beamten eingestellt habe, der außer für bestimmte Tätigkeiten in der Kanzlei „ad consulendum in causis spiritualibus“ verpflichtet worden sei; der Anlass seiner Einstellung sei möglicherweise ein Beschluss der wendischen Hansestädte gewesen, die 1265 „de uno legista“ beraten hätten. Im 15. Jh. seien auch dem Syndikus und juristischen Doktor eine besondere soziale Wertschätzung zugekommen. Syndici hätten der Rangfolge nach oft gleich hinter den Bürgermeistern gestanden, noch vor den übrigen Ratsmitgliedern und den dann folgenden Ratssekretären; auch in den Städtegesandtschaften der Hanse sei eine dementsprechende Rangfolge zum Ausdruck gekommen. – Zu den

Gelehrte[n] in Gesellschaft, Kirche und Verwaltung norddeutscher Städte (149–168) hätten Domherren gehört, die als sachkundige Spezialisten und geeignete Diplomaten zu verpflichten, der Praxis einzelner Städte wie auch der Hanse entsprochen habe. Einer der Wege zur Rekrutierung von Gelehrten habe in der Anwerbung aus benachbarten Städten bestanden. So ließen sich Wechsel zwischen den Gruppen der wendischen und der sächsischen Städte, zwischen denen im Rahmen der Hanse und durch spezielle Städtebündnisse ohnehin engere Verbindungen bestanden, feststellen. Ob man in diesen Fällen von konkurrierenden Interessen und einer förmlichen Abwerbung sprechen könne, erscheine allerdings fraglich und wäre im Einzelfall zu prüfen. – Weitere Aufsätze betreffen *Studienförderung und Studienstiftungen in norddeutschen Städten (14.–16. Jahrhundert)* (123–147), *Die Universität Erfurt. Von der spätmittelalterlichen Gründung bis zum frühen 16. Jahrhundert* (213–228), *Universität oder theologische Domlektur in Lübeck?* (229–244) sowie *Personengeschichtliche Probleme universitärer Magisterkollegien* (245–258). Ein *Register der Personen, Orte und Sachwörter*, in dem die Personen grundsätzlich nach ihren Vornamen eingeordnet werden, beschließt den Band. H. Böcker

Evamaria Engel und Frank-Dietrich Jacob, *Städtisches Leben im Mittelalter. Schriftquellen und Bildzeugnisse* (Köln 2006, Böhlau Verlag, 465 S., 130 Abb.). – An mehr oder minder reich illustrierten Büchern zum Leben in der Stadt des späten Mittelalters hat es nach den Publikationen von Harry Kühnel und Hartmut Boockmann sowie zahlreichen Ausstellungskatalogen wahrlich keinen Mangel mehr. Die beiden Autoren stellen sich in diese Tradition und versuchen einen teilweise neuen Zugang, indem sie Schriftquellen und Bildzeugnisse miteinander kombinieren. Gegenübergestellt werden nach einleitenden Bemerkungen in der Regel sehr kurze Quellenauszüge in deutscher Übersetzung, jeweils mit einem einleitenden Satz und einer bibliographischen Angabe versehen, sowie Bildzeugnisse, bei denen es sich zu einem großen Teil um Realien wie etwa Werkzeuge und Hausrat handelt. Die Bildzeugnisse besitzen recht ausführliche Bildunterschriften, die sie erläutern und in ihre Kontexte einordnen. Schwierigkeiten haben die Autoren allerdings mit literarischen bzw. religiösen Texten und Bildern, bei denen das Verhältnis von Abbild und Realität mitunter komplexer ist, als es sich in wenigen Sätzen charakterisieren lässt; so kann z. B. der Kupferstich mit dem hl. Eligius als Goldschmied (259) nicht als Zeugnis dafür angeführt werden, dass in Handwerkerhaushalten Affen als Haustiere gehalten wurden. Auch ist die Deutung mancher Quellen schwieriger, als es die aus ihrem Zusammenhang gerissenen Informationsschnipsel erkennen lassen. Das präsentierte Quellenmaterial stammt vorwiegend aus den großen Städten und datiert ins 14./15. Jahrhundert; neben vielen bekannten Beispielen spielen Stücke aus dem Hanseraum und aus Ostdeutschland eine erfreulich große Rolle. Thematisch ist der Band in vier große Blöcke unterteilt, die sich mit Bürgerrecht und Bürgerpflicht, mit Kaufleuten, mit Handwerkern und mit unselbständigen Arbeitern befassen. Auf den ersten Blick ist der Leser verwundert, auf den zweiten Blick sieht er dann aber, dass Themen wie Armut, Entsorgung, Krankheit und vieles andere unter den nicht ganz treffenden Überschriften verborgen werden. Auch wer Themen wie Kleidung, Frauen, Frömmigkeit oder Mentalität sucht, muss zunächst einmal blättern, wird dann aber in der Regel irgendwo fündig. W. Schmid

Der von Karl-Heinrich Kaufhold und Wilfried Reininghaus hg. Sammelband *Stadt und Bergbau* (Städteforschung A/64, Köln 2004, Böhlau Verlag, 341 S.) enthält eine Reihe von Beiträgen zum Bergbau auch in den südlichen Hansestädten. Den Auftakt macht Horst Kranz mit einer Fallstudie zum Thema Lüttich, *Liège-sur-Houille. „Priesterstadt“ und Kohlenstadt im Mittelalter* (1–37), dessen Charakter zwischen einer Stadt des Klerus und einer Kohlestadt er anschaulich herausarbeitet, wobei er den Folgen der Montanwirtschaft besondere Aufmerksamkeit schenkt. Mit *Bergbaustädte(n) im kölnischen Sauerland* befasst sich Wilfried Reininghaus (39–72), namentlich mit Brilon, Hagen, Endorf und Silbach. Christoph Bartels, *Die Stadt Goslar und der Bergbau im Nordwestharz. Von den Anfängen bis zum Riechenberger Vertrag von 1552* (135–188), behandelt insbesondere die Rolle des Bergbaus für die Stadtentwicklung Goslars und nimmt aus dieser Perspektive die Entwicklung des Nordwestharzes als Montanrevier in seinem herrschaftlichen Kontext in den Blick. Der knappe Beitrag von Michael Fessner, *Die Harzer Bergstädte Clausthal und Zellerfeld. Der Bergbau im Spiegel montanhistorischer Bildquellen* (189–198) hauptsächlich des 17. und 18. Jhs., dient eigentlich nur als Aufhänger für eine mitgelieferte CD, worüber man geteilter Meinung sein kann. Die ansprechende Gestaltung und die Qualität der Farbabbildungen sprechen jedoch für eine solche Publikationsform. Helmut Bräuer befasst sich in einer umfangreichen und quellennahen Studie mit dem Problem der *Armut in Bergstädten des sächsischen Erzgebirges während der Frühen Neuzeit* (199–238). Nicht nur die zahlreichen Karten und Abbildungen, sondern auch die mehreren Aufsätzen beigegebenen Quellenanhänge machen den Band zu einem nützlichen Hilfsmittel auch der Hanseforschung. Die Publikation kann zudem zeigen, dass dem Thema Stadt und Bergbau noch manche interessante Facette abzugewinnen ist.

W. Schmid

Wilfried Ehbrecht, *„Minderstadt“ – ein tauglicher Begriff der vergleichenden historischen Städteforschung?* (in: *Minderstädte – Kümmerformen – gefreite Dörfer. Stufen zur Urbanität und das Märkteproblem*, hg. von Herbert Knittler, Linz 2006, 1–50), geht der Geschichte des 1955/1959 von H. Stooß als Arbeitsbegriff in die städtegeschichtliche Diskussion eingeführten Begriffs (und dessen Rezeption) nach, der nicht aus den Quellen abgeleitet ist, sondern „anfangs eine Vielzahl von, aber keineswegs alle Siedlungsformen zwischen Stadt und Dorf unter einem Typ städtischer Siedlungen des späteren Mittelalters und am Übergang zur Frühneuzeit zusammenfassen (sollte), um sie für Verbreitungskarten zur Stadtentstehung qualifizieren und kartieren zu können“ (19). Im Zuge der weiteren Beschäftigung mit dem einschlägigen Quellenmaterial wurde der Begriff dahingehend präzisiert, dass als „Minderstädte“ – neben „Kleinstädten“ und städtischen „Kümmerformen“ – solche Siedlungen galten, die „über eine aus dem übrigen Land herausgehobene Freiheit (verfügten)“ (22) und hinsichtlich der topographischen Gegebenheiten, der Verfassung und der Marktfunktionen den „Kleinstädten“ durchaus ebenbürtig waren, die aber aus territorialpolitischen Gründen nie förmlich als „Stadt“ anerkannt waren. E. hebt hervor, dass der Begriff nie alle Städte minderen Rechts (im Vergleich zu den stauferzeitlichen Städten) bezeichnen sollte und nie abwertend gemeint war, und macht zugleich deutlich, dass die Gründung von „Minderstädten“ im späten Mittelalter aus der Sicht der Landesherren durchaus zweckmäßig erschien, weil diese städtischen Kleinformen nur geringe Möglichkeiten hatten, sich von der fürstlichen Herrschaft zu emanzipieren, ihre Wirtschaftskraft aber für den Ausbau der Territorien genutzt werden konnte.

V. H.

Eva-Marie Distler, *Städtebünde im deutschen Spätmittelalter. Eine rechtshistorische Untersuchung zu Begriff, Verfassung und Funktion* (Studien zur europäischen Rechtsgeschichte, Bd. 207, Frankfurt/M. 2006, Verlag Vittorio Klostermann, IX, 271 S.). – Ziel der vorliegenden Arbeit, einer rechtshistorischen Frankfurter (Main) Dissertation, ist es, aus rechtshistorischer Perspektive und im regionalen Vergleich Struktur und Funktion der Städtebünde in Deutschland zwischen 1250 und 1450 „in idealtypisierender Weise“ (13) zu untersuchen. Dabei stützt sich Vf.in auf einschlägiges Quellenmaterial aus dem rheinischen Raum (in den auch die Wetterau und Westfalen einbezogen werden), aus dem Elsass, aus Schwaben und aus Sachsen und zählt zu den Städtebünden auch gemischt-ständische Bündnisse, d. h. Bündnisse, an denen neben den Städten auch Fürsten und Herren beteiligt waren, sofern die Initiative von den Städten ausging und die Bündnisziele städtischen Interessen dienten. Als Leittexte fungieren die Akten und Urkunden des Rheinischen (Städte-)Bundes von 1254/55, des Elsassischen Zehnstädtebundes von 1354, des Schwäbischen Städtebundes von 1376 und des großen Sächsischen Städtebundes von 1426. Unberücksichtigt bleiben andere „kommunale Bündnisse“ wie die sog. Justizverträge oder Münzvereine, die jeweils nur einzelne Rechtsangelegenheiten betreffen. Relativ ausführlich geht Vf.in im Vorfeld ihrer „eigentlichen“ Ausführungen auch auf die Hanse ein, deren städtebündischen Charakter sie zu Recht bestreitet und die im Folgenden deshalb – ebenso wie die Schweizer Eidgenossenschaft – unberücksichtigt bleibt. (Vielen Einzelbeobachtungen zur Geschichte der Hanse kann Rez. allerdings nicht zustimmen und bedauert auch, dass die Ergebnisse der neueren Hanseforschung oft nicht zur Kenntnis genommen worden sind.) Im Einzelnen beschäftigt sich Vf.in mit den sowohl in den lateinischen als auch in den landessprachlichen Quellen zur Bezeichnung der Bündnisse verwendeten Termini (die die Unterscheidung zwischen Städtebünden und Städteverträgen bestätigen), mit der unterschiedlichen Struktur der Städtebünde, ihren Organen und Aufgaben. Sie betont den einigungsrechtlichen Charakter der Bündnisse und hebt die Bedeutung des Eides als „Geltungsgrund der städtebündischen Verfassung“ (160) und ihrer gewillkürten Normen hervor. Dabei beobachtet sie einen Unterschied zwischen den Verhältnissen im Südwesten und im mittelhessischen Raum auf der einen und den Gegebenheiten in Sachsen auf der anderen Seite, wo die Städtebünde, so Vf.in, nicht beschworen wurden, sondern die Bündnispartner „lediglich“ durch ein Treueversprechen bzw. ein Gelöbnis verbunden waren. (Ob diese Beobachtung aber wirklich verallgemeinert werden darf, müsste auf breiterer Quellengrundlage geprüft werden, denn es gibt auch im niederdeutschen Raum Städtebünde, die beeidet worden sind.) Städtebünde waren bekanntlich Schutz- und Friedensbündnisse, mit deren Hilfe die verbündeten Städte sich und ihre Bürger gegen Übergriffe von außen und gegen Beeinträchtigungen der städtischen Autonomie durch den jeweiligen Stadtherrn schützen wollten; darüber hinaus sollten sie bei innerstädtischen, gegen die Rats Herrschaft gerichteten „Bürgerkämpfen“ – heute spricht man eher von „Stadtkonflikten“ – ein gemeinsames Vorgehen ermöglichen. Insofern waren die Städtebünde durchaus „Widerstandsbündnisse“. Sie konnten jedoch im Einzelfall auch „Verfassungsbündnisse“ werden, wenn sie – wie der Rheinische (Städte-)Bund (aber auch andere regionale Städtebünde) „sede vacante“ die Aufgabe übernahmen, für Frieden und Recht im ganzen Land zu sorgen. Städtebünde waren „aus sich selbst statuierte Rechts- und Friedensbereiche ... mit autogenem Willkürrecht, mit eigenem Schieds- und Gerichtswesen und mit einer typischen Form der Verfassung, die sich durch exekutive

Verfahrensformen“ (180) u.a.m. ausgezeichneten. Vf.in geht der Frage nach, in welcher Beziehung die Städte als Instrumente der Friedenssicherung zu den Gottes- und Landfrieden standen; inwieweit freilich der unter Berufung auf die in der Forschung nicht unumstrittenen Thesen Angermeiers herausgearbeitete Gegensatz zwischen Landfrieden und Städtebünden zutrifft, wäre noch genauer zu prüfen, nicht zuletzt mit Blick auf die Tatsache, dass es auch interterritoriale Landfrieden gegeben hat, an denen Landesherren und Städte beteiligt waren. – Insgesamt ist zweifellos ein lesenswertes Buch entstanden, aber es bleiben – neben den bereits angedeuteten – doch Fragen: Ob man den Rheinischen Bund wirklich als Städtebund bezeichnen kann, bleibt nach Ansicht des Rez. auch weiterhin fraglich, zumal es noch keine Erkenntnisse darüber gibt, inwieweit die ca. 30, z. T. einflussreichen geistlichen und weltlichen Herren, die Mitglieder des Bundes waren, auf die Entscheidungen des Bundes eingewirkt haben. Betrachtet man die im Anhang mitgeteilte „Liste der bearbeiteten Städtebundsurkunden“, dann sucht man vergeblich nach den Kriterien, die in räumlicher wie zeitlicher Hinsicht für die Auswahl ausschlaggebend waren. Dass im „mittelalterlichen Rechtsverständnis“ der Friede „kein Dauerzustand (war)“ (187), ist unzutreffend. Ein allgemeines und dauerhaftes Friedensgebot hat es durchaus gegeben, es ist nur, um einen wirkungsvolleren Friedensschutz wenigstens der Idee nach zu gewährleisten, durch zahlreiche Sonderfrieden ergänzt worden.

V. H.

Städtebünde – Städtetage im Wandel der Geschichte, hg. von Franz J. Felten (Mainzer Vorträge 11, Stuttgart 2006, Franz Steiner Verlag, 120 S., 9 Abb., 1 Tab.). – Der vorliegende Sammelband, fasst die Vorträge zusammen, die im Wintersemester 2004/05 anlässlich des 100. Jubiläums des Deutschen Städtetags und zur Erinnerung an die Gründung des Rheinischen Bundes vor 750 Jahren im Institut für Geschichtliche Landeskunde an der Universität Mainz gehalten worden sind. An dieser Stelle ist auf zwei Beiträge hinzuweisen: Gerold Bönnen, *Der Rheinische Bund von 1254/56: Voraussetzungen, Wirkungsweise, Nachleben* (13–35), beleuchtet die bündnispolitischen Aktivitäten der mittelrheinischen Städte im Vorfeld der Gründung des Rheinischen Bundes, das wegen innerstädtischer Auseinandersetzungen um die Mitte des 13. Jhs. große Interesse der Stadt Worms an zwischenstädtischen Bündnissen (zunächst in der Region), den auffallend geringen Widerhall, den der Bund, dem zu seiner Blütezeit knapp 100 Städte und ca. 30 weltliche und geistliche Herren angehörten, in den chronikalischen Quellen gefunden hat, und fragt nach den Gründen des Scheiterns. Als Aufgaben künftiger Forschung nennt B. u. a. die Frage, inwieweit die Mitgliedschaft der Herren die Handlungsfähigkeit des Bundes beeinflusst hat, und wie die „gesteigerte religiöse Dimension des Handelns“ (32) (Stichworte: Friedensideologie, Bettelorden, Armutsbewegung) zu bewerten ist. – Matthias Puhle, *Die Hanse – Gemeinschaft, Bündnis oder gar Vorläufer Europas?* (37–47), beschreibt die Hanse als eine „Kaufleute- und Städteorganisation mit genossenschaftlichem Charakter und Zügen eines Städtebundes“ (42) und erteilt allen Versuchen, die Hanse politisch zu instrumentalisieren und sie als Vorläuferin der EU in Anspruch zu nehmen, zu Recht eine klare Absage, hebt aber zugleich hervor, dass sich mit der Hanse über sie hinausweisende Wertvorstellungen verbinden wie das Bewusstsein, dass Frieden, Rechtssicherheit und Freiheit die Voraussetzungen für eine breitere Wohlstandsentwicklung sind; eine europäische Dimension sieht P. vor allem auch darin, dass mit der Ausbreitung des Lübisches und des Magdeburger Rechts nach Osten

eine starke kulturelle Bindung Osteuropas an Mitteleuropa hergestellt wurde. – Ganz sicher ist die Hanse nicht das „Schutz- und Trutzbündnis“ der Mitgliedsstädte gewesen, als das sie vom Hg. in seinem Vorwort apostrophiert wird. V. H.

Ulf Dirlmeier und Bernd Fuhrmann, *Räumliche Aspekte sozialer Ungleichheit in der spätmittelalterlichen Stadt* (VSWG 92, 2005, 424–439), gehen – hauptsächlich auf der Grundlage süddeutscher Quellen – der Frage nach, inwieweit die sozialen Ungleichheiten in der mittelalterlichen Stadt in diskriminierender Segregation ihren Niederschlag gefunden haben. Dabei verweisen sie auf theoretische Entwürfe zur innerstädtischen Raumgestaltung (Felix Faber, Albrecht Dürer u. a.), diskutieren städtische Verordnungen bezüglich einer funktionsgerechten Konzentration bestimmter Gewerbe an bestimmten Orten innerhalb der Stadt, betonen den „besonderen sozialtopographischen Rang des Stadtzentrums“ (434), machen aber deutlich, dass eine „räumliche Segregation der Sozialschichten“ (438) bis weit ins 15. Jh. kaum zu beobachten ist, sondern „die Durchmischung sozialhierarchisch weit getrennter Stadtbewohner“ (ebd.) die Regel war. V. H.

Hans Jeske, *Der Fachwortschatz des Hansekaufmanns Hildebrand Veckinchusen* (Westfälische Beiträge zur niederdeutschen Philologie, Bd. 11, Bielefeld 2005, Verlag für Regionalgeschichte, 128 S.). – Vf. hat auf der Grundlage des einschlägigen Forschungsstandes auf den Gebieten der Sprach-, Wirtschafts- und Pharmaziegeschichte sowie der Metrologie das in den drei bekannten Handlungsbüchern Hildebrand Veckinchusens (Af 1, Af 5 und Af 6) benutzte Fachvokabular untersucht und, nach bestimmten Sachgruppen geordnet, zu einem für die Geschichte des hansischen Handels nützlichen Glossar zusammengestellt, das – soweit dies derzeit möglich ist – zuverlässige Informationen über die Bedeutung einschlägiger Quellenbegriffe bequem zugänglich macht. Zu den Sach-/Warengruppen gehören die Tuche (getrennt nach den Benennungen nach Sorten, Herstellungsorten, Farben, Größe und Verpackung), gehören die Pelze (nach Sorten und Herkunft), Arzneimittel, Gewürze und Kräuter; hinzu kommen Maße und Gewichte, Berufsbezeichnungen sowie Begriffe zur Benennung von Geschäftskosten. Jeder Sachgruppe ist eine knappe Einleitung vorausgeschickt, in der die jeweils namengebenden Kriterien, aber auch die Schwierigkeiten erörtert werden, die einer genauen Begriffsbestimmung oft entgegenstehen; innerhalb der Sachgruppen sind die zugehörigen Begriffe alphabetisch geordnet. Wichtig ist dabei, dass der Gesamtbestand des untersuchten Fachwortschatzes durch ein Orts- und ein Sachregister erschlossen ist. Insgesamt ist ein verlässliches und deshalb hilfreiches Fachwörterbuch entstanden. Gelegentlich hätte man sich etwas mehr Informationen gewünscht: Wenn z. B. unter dem Stichwort „arrasch“ darauf hingewiesen wird, dass man zwischen „gemeinem“ und „doppeltem“ Rasch unterscheiden habe, dann hätte man gern gewusst, worin der Unterschied bestand. Unter „al(o)we“ vermisst man einen Hinweis auf die Formen, in denen Aloe gehandelt wurde. Gleiches gilt für den Pfeffer. Zum Stichwort „waghe“ wird zwar vermerkt, dass es sich um ein nach Waren verschiedenes Gewicht handelt; eine konkrete Angabe wird aber nur für das Wachs gemacht. Doch sollen diese Einwände den Wert des Buches nicht schmälern, zumal die Erarbeitung einer hansischen Warenkunde nicht beabsichtigt war. Nachzutragen wäre, dass es sich bei den „muschaten blomen“ um den getrockneten Samenmantel der Muskatnuss handelt, und von „hanseatische(m) Handel“ sollte man in der Veckinchusen-Zeit bekanntlich noch nicht sprechen. V. H.

Manfred Schukowski, *Wunderuhren. Astronomische Uhren in Kirchen der Hansezeit* (Schwerin 2006, Thomas Helms Verlag, 156 S., zahlreiche, zumeist farbige Abb.). – Vf., der sich seit mehr als einem Vierteljahrhundert mit den astronomischen Uhren im Hanseraum beschäftigt und sich durch zahlreiche einschlägige Veröffentlichungen als Fachmann auf diesem Gebiet ausgewiesen hat, hat jetzt eine vergleichende Darstellung der im hansischen Raum seit dem letzten Viertel des 14. Jhs. bezeugten und z. T., wenn auch nicht in der ursprünglichen Gestalt, noch erhaltenen astronomischen Uhren vorgelegt. Dabei behandelt er den Bau und die Funktionsweise dieser Uhren (wobei er zwischen einem älteren und einem jüngeren Uhrentyp unterscheidet) und erläutert ausführlich die astronomischen Anzeigen (Tierkreise, Sonnenlauf, Mondphasen, vereinzelt auch die Planetenbewegungen), die vielfältigen kalendarischen Angaben auf den entsprechenden Scheiben sowie das religiöse Programm und die künstlerische Ausgestaltung dieser monumentalen Uhren. Breiten Raum nimmt außerdem die Vorstellung der einzelnen Uhren (in Danzig, Doberan, Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Stendal, Münster und Lund) mit ihrer jeweiligen Geschichte und den jeweiligen astronomischen und kalendarischen Anzeigen ein. Das Buch ist opulent ausgestattet mit erklärenden Graphiken und vielen farbigen Detailaufnahmen, die nicht nur illustrativen Charakter haben, sondern den nicht immer einfachen Text verständlich zu machen versuchen. Ergänzt werden die Ausführungen des Vfs. u. a. durch eine Liste aller öffentlichen astronomischen Großuhren in Europa und in Japan, ein Literaturverzeichnis, ein vor allem für diejenigen Leser, die mit den Grundlagen der Astronomie weniger vertraut sind (auch Rez. zählt sich dazu), hilfreiches Glossar und eine Zusammenstellung der auf den Uhren befindlichen lateinischen Inschriften. Jeder, der staunend und bewundernd, aber auch mit einer gewissen Ratlosigkeit vor diesen „Wunderuhren“ steht, wird das Buch, das sich bewusst an einen breiten Leserkreis wendet, gern in die Hand nehmen, um mit seiner Hilfe die beschriebenen Großuhren als einzigartige kulturgeschichtlich Zeugnisse angemessen würdigen zu können. V. H.

Peter Spuffords *Handel, Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter* (übers. aus dem Englischen von Erwin Fink und Horst M. Langer, Stuttgart 2004, Theiss Verlag, 328 S., unzählige Abb.) ist eine üppig bebilderte Gesamtdarstellung der Grundstrukturen und der wichtigsten Entwicklungen der europäischen Wirtschaft vom 12. bis zum 15. Jh. Einleitend werden die revolutionären Änderungen des 13. Jhs. geschildert (kommerzielle Revolution, Sesshaftigkeit des Kaufmanns, Korrespondenz, Doppik, Versicherung usw.). Nach einer Diskussion der Fürstenhöfe als Konsum- und Nachfragezentren führt S. den Leser (auf der Grundlage der *Itinéraire de Bruges*) auf die Handelsstraße von Paris nach Italien – eine wirklich hübsche Idee, wie man den Fernhandel anschaulich machen kann –, wobei er stets die Landschaftsmerkmale, die kommerzielle Infrastruktur, die lokalen Industrien usw. schildert. Auf die Änderungen der europäischen Infrastruktur geht S. dann detailliert ein und betont insbesondere die vielfältigen Auswirkungen der Straßenrevolution des 13. Jhs. Es folgt eine längere Darstellung der Waren im Luxus- und Massenguthandel (Tuch, Leinen, Seide etc. im Gegensatz zu Getreide, Wein, Bier, Salz usw.). Die Währungsströme und Handelsbilanzen (unter Einschluss des Bergbaus und der Edelmetallgewinnung) und eine Betrachtung der Handelsumsätze im See- und Landverkehr schließen den Darstellungsteil, worauf eine kurze Bibliographie, die Bildnachweise und ein Index folgen. – Wie bei einer Gesamtdarstel-

lung der europäischen Wirtschaft nicht anders zu erwarten wäre, kommt die Hanse immer wieder zur Sprache (insbes. bei Schifffahrt, Pelz- und Wollhandel), steht aber nicht im Mittelpunkt. Immerhin dient Lübeck bei der Erörterung der Handelsumsätze als Vergleichsgröße für Venedig und Genua. – Dem Autor ist eine wissenschaftlich anspruchsvolle, zugleich anschauliche und unterhaltsame Darstellung komplexer Gegenstände und Entwicklungen gelungen. Dabei schöpft er aus dem Vollen: Vieles, worüber er so anschaulich berichtet, hat er selber entdeckt bzw. dazu wichtige Beiträge geschrieben. Somit ist das Werk eine „rara avis“: wissenschaftlich auf höchstem Niveau, jedoch für den gebildeten Laien durchaus zugänglich. – Während der Theiss Verlag die kommerzielle Auflage des Buchs besorgte, hat die Wissenschaftliche Buchgesellschaft nicht nur eine Auflage für ihre Mitglieder veröffentlicht, sondern auch die Übersetzung mit Unterstützung ihres Wilhelm-Weischedel-Fonds erstellt. Nun könnte man meinen, dass die Übernahme der Gesamtregie durch die Wissenschaftliche Buchgesellschaft eine gewisse Qualität der deutschsprachigen Version garantieren müsste, aber die Übersetzung lässt – gelinde gesagt – manches zu wünschen übrig, und einen Lektor scheint die Wiss. Buchgesellschaft gespart zu haben. Es gibt z. B. Sätze, die unvermittelt abbrechen, worauf ein Punkt und anschließend der Rumpf eines weiteren Satzes folgen (25, 48): niemand weiß, wieviel Text dazwischen verlorengegangen ist. Zudem gibt es gravierende grammatikalische Fehler: bei „für Francesco Datini, dem bestdokumentierten Geschäftsmann des Mittelalters“ (62) hätte einem Lektor auffallen müssen, dass die Präposition „für“ den Akkusativ verlangt (und das ist nicht das einzige Beispiel, das man nennen könnte). Zwischen der neuen deutschen Rechtschreibung („dass“) und der traditionellen Schreibweise („aufwendig“ statt neudeutsch „aufwändig“) wird munter gewechselt. Der Querverweis (172) auf „S. 389–90“ geht bei einem Buch mit 328 Seiten ins Leere. Zudem wimmelt die Übersetzung von Anglizismen: „in anderen Worten“ statt „mit anderen Worten“ (56), „unausgesetzt“ statt „ständig“ (47), die Alpen werden „gequert“ („crossed“) statt „überquert“ (125) usw. Im Durchschnitt findet man zwei bis drei solcher unbeholfenen Übersetzungen auf jeder Seite. Noch ärgerlicher sind die Fälle, wo anstelle des Fachbegriffs, der sich im deutschen Wissenschaftsdiskurs eingebürgert hat, eine unverständliche, bisweilen irreführende Formulierung des englischen Terminus technicus gebraucht wird: „hanseatischer“ (statt „hansischer“) Kaufmann, „Handelsrevolution“ („kommerzielle Revolution“), „Geldangebot“ („Geldmenge“), „Münzgeldpunkt“ („specie point“), „Währungserneuerung“ („Währungsemission“), „Industrieregion“ („Gewerbereviere“), „Gedenktafel“ („Grabplatte“), „Tantiemen“ („Bergzehnt“) und – am allerschlimmsten – konsequent „Stoff“ statt „Tuch“ (analog „Stoffhandel“ statt „Tuchhandel“, „neue Stoffe“ statt „nouvelle Draperie“ usw.). Die Übersetzer erfinden Rechtsträger – die vier großen Markgrafen des Rheinlands (253, gemeint sind die vier rheinischen Kurfürsten) –, geographische Merkmale – die „Insel“ Ely (56), die nicht im Meer liegt – und rheinpfälzische Besitztümer in Süditalien – die pfalzgräfliche Kapelle in Neapel (56). Mit „der lombardische Kirchenrechtler Heinrich von Susa“ (34) kann keiner hierzulande etwas anfangen (recte: Hostiensis), und die van der Beurze in Brügge waren definitiv nicht „eine Gastronomen- und Maklerfamilie“ (38), sondern Hostelliers. – Kurzum: Das Werk von S. ist ebenso hoch zu loben, wie die Übersetzung zu kritisieren ist. Sie ist so sorglos, so fehlerhaft und so irreführend, dass sie nicht mehr als „stiefmütterlich“ bezeichnet werden kann, sondern eine schiere Beleidigung eines der großen wirtschaftshistorischen Forscher unserer Zeit

darstellt. Kollegen sei davon abgeraten, aus dieser Übersetzung zu zitieren (man macht sich nur lächerlich), und allgemein sei geraten, lieber das englische Original (*Power and Profit. The Merchant in Medieval Europe*, London 2002, Thames & Hudson) zu erwerben. Sie ist nicht nur sprachlich einwandfrei, sondern auch kostengünstiger.

S. Jenks

Diana Wood, *Medieval Economic Thought* (Cambridge Medieval Textbooks o. N., Cambridge 2002, Cambridge University Press, XII, 259 S.), bietet eine zwar für den universitären Unterricht konzipierte, jedoch auf beachtlichem wissenschaftlichem Niveau geschriebene Rundumschau des Wirtschaftsdenkens im Mittelalter, die – wie Vf.in selbst festhält – über weite Strecken auf Odd Langholm, *Economics in the Medieval Schools* (vgl. HGBll. 111, 1993, 148f.) aufbaut. Da Wirtschaftstheorie – wie alle anderen Wissenschaften – in das Lehrgebäude der mittelalterlichen Kirche integriert war, kann Vf.in – eine ausgewiesene Kennerin der Kirchengeschichte des Mittelalters – die Grundtexte der damaligen Universitätslehre – Gratian, Petrus Lombardus, Codex Juris civilis und ihre Glossen – souverän auswerten. Einen besonderen Akzent setzt Vf.in jedoch, indem sie die theologisch-moralischen Ausführungen auf Schritt und Tritt mit der kommerziellen Praxis ihrer Betrachtungszeit (12.–15. Jh.) in Beziehung setzt und die Wechselwirkungen aufzeigt. So kommt eine runde Synthese heraus. – Im einzelnen handelt das Buch über die Ursprünge und Definitionen von Privateigentum (Kap. 1), Ansichten über Reichtum und Armut (Kap. 2), die Definition und Sollverwendung des Geldes (Kap. 3), die obrigkeitliche Kontrolle über Maß, Gewicht und Währung (Kap. 4), Staat und Wirtschaft (Kap. 5), gerechte Preise und Löhne (Kap. 6) und Wucher (Kap. 7–8). In jedem Kapitel wird die Entwicklung des Denkens von ihren frühesten Ursprüngen (oft genug Aristoteles) bis zum Hochmittelalter rasch, aber gekonnt skizziert und anschließend die Debatten der hoch- und spätmittelalterlichen Theologen und Juristen detailliert dargelegt. So wird dem Leser das Hin und Her der romanistischen, kanonistischen und theologischen Diskussionen plastisch vor Augen geführt. – Kurzbiographien der erwähnten Autoren, ein Glossar, eine nützliche Bibliographie und ein Index schließen den Band. – Zu kritisieren ist wenig (allerdings vermengt Vf.in Girobanken mit dem Wechselverkehr), zu loben so gut wie alles. Auch wenn Vf.in der Absicht abschwört, im Rahmen ihrer Synthese Forschungsneuland zu beschreiten, kann man ihr zu einem rundum gelungenen, für Studenten wie interessierten Laien zugängliches, für Wissenschaftler mit Gewinn zu lesendes Werk gratulieren.

S. Jenks

Einen für die Hanseforschung mehr als anregenden Beitrag über die Entwicklung des Kornpreises im Mittelalter haben jetzt Bo Franzén und Johan Söderberg veröffentlicht: *Svenska spannmålspriser under medeltiden i ett europeisk perspektiv* (Svensk Historisk Tidskrift 2006, 2, 189–214) Vff. korrelieren nicht nur die von ihnen erstellten mittelalterlichen schwedischen Preisreihen mit dem Silbergehalt der Währungen, sondern setzen ihre Erkenntnisse auch noch in einen allgemeinen, europäischen Kontext. Auf diese Art und Weise können sie nicht nur den kontinuierlichen Preisverfall für Kornprodukte nachweisen, sondern ihn auch mit ähnlichen Entwicklungen in England in Übereinstimmung bringen. Generell kann des weiteren nachgewiesen werden, dass die schwedischen Kornpreise deutlich unter dem europäischen Durchschnitt lagen, was von Vff. als Zeichen einer wenig ausgeprägten monetären Ökonomie gewertet wird. Darüber hinaus zeigt dieser Beitrag

aber auch die Einteilung Europas in Zonen unterschiedlichen Kornpreisniveaus, die überaus deutliche Preisintegration des flandrisch-englischen Raumes in Bezug auf die mittelalterlichen Kornpreise und, dass Wetteränderungen nur eine geringe Auswirkung auf die Erntemengen gezeitigt haben. Nur etwa 20 % aller Ernteschwankungen lassen sich nach diesen neuen Analysen mit Wetterphänomenen verbinden, wobei zu starke Regenfälle mehr ins Gewicht fallen als Wärme. Insgesamt kann dieser Beitrag als eine solide Arbeit auf höchstem internationalen Niveau bezeichnet werden, die mit Sicherheit zu einem der Standardhinweise in diesem Bereich avancieren wird.

C. J.

The Military Orders and the Reformation. Choices, State Building and the Weight of Tradition, hg. von Johannes A. Mol, Klaus Militzer und Helen J. Nicholson (Hilversum 2006, Uitgeverij Verloren, 319 S., zahlreiche, auch farbige Abb.). Die Veröffentlichung (eingeleitet von K. Militzer) ist das Ergebnis einer Tagung zum Thema „Persönliche Entscheidungen, Staatsbildung und Gewicht der Tradition“ in Utrecht 2004. Sie umfasst 13 Aufsätze von Wissenschaftlern aus England, den Niederlanden, Schweden, Estland, Polen und Deutschland und beleuchtet z. T. mit Rückgriffen auf die geschichtliche Entwicklung des Mittelalters die Reaktion des Deutschen Ordens in Preußen und Livland sowie des Johanniterordens auf das Vordringen der lutherischen Lehre und die folgende allmähliche Gegenreformation, die zu grundsätzlichen Entscheidungen zwang. Da der Deutsche Orden bekanntlich Mitglied der Hanse war, werden die Erörterungen über diesen die Hansehistoriker am meisten interessieren. Schon vor Luthers Thesenanschlag erkannte man im Deutschen Orden die Notwendigkeit der Umorganisation bis hin zur Säkularisation durch den letzten Hochmeister Albrecht von Brandenburg-Ansbach 1525, dessen Porträts auch beide Umschlagseiten des Bandes zieren. Udo Arnold, Altmeister der Deutsch-Ordens-Geschichte, skizziert die Entwicklung mit gekonnten Strichen, ihm zur Seite sein polnisches Pendant, Janusz Małek (Universität Toruń), der die Situation aus der Sicht des polnischen Königs und Lehnsherrn Albrechts darlegt und dabei auch die Unterschiede im königlichen und im herzoglichen Teil Preußens beleuchtet. Juhan Kreem (Universität Tartu) versucht die Erklärung, warum nicht gleichzeitig im livländischen Ordenszweig die politische und religiöse Wendung zum Protestantismus stattgefunden hat. Der Landmeister war nur einer von fünf Landesherren, die innere Struktur des Ordens und die Persönlichkeit des konservativen Wolter von Plettenberg wirkten hier ungünstig zusammen. Jörg Seiler verfolgt die strukturellen Wandlungen des Deutschen Ordens im Reich nach 1525 infolge der Reformation, und Jozef Mertens wendet sich der Bildungs- und Balleipolitik des Biesener Landkomturs Heinrich von Reuschenberg Ende des 16. Jhs. zu. Der Genius loci des Tagungsorts Utrecht, in dem sowohl eine Niederlassung des Deutschen als auch des Johanniterordens beheimatet ist, sind die Beiträge zur Geschichte beider hierselbst (Johannes A. Mol), zur Auflösung des Letztgenannten in Skandinavien (Martin Berntson), über seine Entwicklung in England (Gregory O'Malley) und in Deutschland (Karl Borchardt) gewidmet. Vorgeschichte und Anfänge der Johanniter-Ballei Brandenburg sind das Thema von Jürgen Sarnowsky, und um die Kunstschatze des Haarlemer Johanniter-Konvents geht es im Aufsatz von Truus van Bueren, während die Darstellung David F. Allens über den Großmeister Jean Paul Lascaris die Niederlassung des Johanniterordens in Malta mit ihren weit verzweigten west- und südeuropäischen sowie theologischen und geistesgeschichtlichen Beziehungen betrifft.

A. G.

Der verdiente Baltikumhistoriker William Urban wendet sich in seinem neuesten Buch *Medieval Mercenaries. The Business of War* (London 2006, Greenhill books, 304 S., zahlreiche Abb.) einem umfassenderen Thema zu: dem Söldnerwesen im mittelalterlichen Europa. Mithilfe einer recht lockeren Definition des Begriffs „Söldner“ kann U. ihre Geschichte von den germanischen Stämmen über den Hundertjährigen Krieg bis in die Renaissance verfolgen. Seine lebhaft, auf einen breiten Leserkreis zielende Narration konzentriert sich auf Kriegereignisse und die politische Geschichte. Darüber hinaus lenkt U. seine und der Leser Aufmerksamkeit auf die Darstellung von Söldnern in der Literatur, etwa bei Geoffrey Chaucer, Walter Scott, Mark Twain oder Arthur Conan Doyle. Erfreulich ist, dass durch die Kapitel, die dem Söldnerwesen im mittelalterlichen Preußen und in Livland gewidmet sind, auch diese Regionen Eingang in eine allgemeine Darstellung für den englischsprachigen Raum gefunden haben. J. Kreem

SCHIFFFAHRT UND SCHIFFBAU

(Bearbeitet von *Detlev Ellmers*)

Sean McGrail, *Ancient Boats and Ships* (Aylesbury 2006, 72 S., 54 Abb.). 2., auf den neusten Forschungsstand gebrachte Auflage des in HGBll. 102, 1984, 161 angezeigten kurzen Überblicks über die Ergebnisse der Schiffsarchäologie von der Vorgeschichte bis zum Ende des Mittelalters. Neu hinzugekommen ist ein Kapitel über Schiffsfunde außerhalb Europas. Das Literaturverzeichnis verweist auf wichtige neue Publikationen.

Michael McCarthy, *Ships' Fastenings. From Sewn Boat to Steamship* (Texas A & M University Press 2005, 229 S., 107 Abb.). Erstmals unternimmt Vf. den Versuch, die unterschiedlichen Techniken, in denen die einzelnen Elemente der Außenhaut von Wasserfahrzeugen wasserdicht miteinander verbunden wurden, weltweit systematisch zusammenzustellen. Das ist insofern von ausschlaggebender Bedeutung, als diese sehr unterschiedlichen Techniken jeweils die Grundlage für ebenso unterschiedliche Schiffbautraditionen sind, wobei verwandte Techniken auf Verwandtschaft der Schiffbautraditionen schließen lassen. Zunächst werden die sog. genähten Boote vorgestellt, bei denen die Teile mittels unterschiedlicher Schnurbindingen zusammengehalten werden. Es folgen die Verbindungen mittels hölzerner Dübel oder Zapfen, dann die, bei denen zusätzlich Nägel oder Niete aus Metall (Eisen, Kupferverbindungen) verwendet wurden. Unter diesen waren die unterschiedlichen Spielarten der Klinkerverbände für den mittelalterlichen Schiffbau in Nord- und Mitteleuropa ausschlaggebend. Hier ist auch der für Koggen typische Plankenverband mit doppelt umgeschlagenen Eisennägeln und Sinteln richtig eingeordnet. Für den diese Bauweise dort im späten Mittelalter langsam ablösenden Kraweelverband wird aufgezeigt, zu wie erstaunlicher Vielfalt die Verbindungstechniken der Einzelteile insbesondere bei den großen Überseeschiffen entwickelt wurden. Wer sich mit der Geschichte des Schiffbaus von den Anfängen bis zum Ende der Segelschifffahrt beschäftigt, wird gerne auf diese Zusammen-

stellung zurückgreifen, die durch ein umfangreiches Register erschlossen ist. Größter Nachteil: Vf. hat nur Literatur in englischer Sprache ausgewertet und aufgelistet, so dass viele Details, die nur in anderen Sprachen recherchiert worden sind, hier fehlen, aber in das generelle Schema des Vfs. leicht eingeordnet werden können.

Christer Westerdahl, *Maritime Cosmologie and Archaeology* (DSA 28, 2005, 7–54). Es ist besonders schwierig, aber dennoch sehr erstrebenswert, aus den archäologisch fassbaren Hinterlassenschaften der vorgeschichtlichen Menschen herauszufinden, was sie über sich und ihre Umwelt dachten. Vf. stellt sich dieser Aufgabe und arbeitet das Verhältnis skandinavischer Küstenbewohner zum Meer dadurch heraus, dass er die küstennahen Zeugnisse vorgeschichtlicher Religionen (Felsbilder steinzeitlicher Jäger und bronzezeitlicher Bauern, Grabhügel am Meer, schiffsförmige Steinsetzungen, Bootsgräber des 5.–11. Jhs., Schiffsbilder auf gleichzeitigen Grabsteinen) alle nach dem aus dem Südpazifik entlehnten Konzept von Tabu und Noa interpretiert. Diese monokausale Deutung wird aber der Unterschiedlichkeit der vorgeschichtlichen Kulturen nicht gerecht; sie berücksichtigt z. B. nicht bei den Felsbildern die Jagdmagie der Jäger oder den Fruchtbarkeitskult der Bauern oder bei den Grabsteinen der Wikingerzeit den darauf dargestellten Walhall-Glauben.

John Coles, *Shadows of a Northern Past. Rock Carvings of Bohuslän and Østfold* (Exeter 2005, 222 S., 280 Abb.). Umfassender Überblick über die Felsbilder in der südwestschwedischen Landschaft Bohuslän und dem nördlich anschließendem norwegischem Østfold (Karte S. 8). Dargestellte Waffen datieren die Felsbilder hauptsächlich in die mittlere und jüngere Bronzezeit (1300–500 vor Chr.), weitere auch noch in die ältere vorrömische Eisenzeit (500–300 vor Chr.). Einige Felsbilder gehören sogar der älteren Bronzezeit an. Am häufigsten sind in dieser Küstenregion offene Boote dargestellt. Vf. beschreibt die unterschiedlichen Darstellungsweisen der Boote und deren Kombination mit Personen, die gelegentlich Waffen manchmal auch Angeln tragen und damit die Nutzung der Boote zu Kriegszügen oder zum Fischfang anzeigen. Er zeigt, anhand welcher Kriterien wenigstens die differenzierteren Bootsbilder einer der vier Zeitstufen zugeordnet werden können, und referiert zur Rekonstruktion der Boote selbst den skandinavischen Forschungsstand, der zwei einander ausschließende Versionen anbietet, Fellboote oder Plankenboote. Vf. betont mit Recht, dass mehrere dargestellte Details sich mit Fellbooten nicht vereinbaren lassen, erörtert aber nicht, dass die deutsche Forschung in den Felsbildern der Bronzezeit Rindenboote sieht, deren Bauweise erst in der vorrömischen Eisenzeit auf besonders dünn ausgearbeitete Planken übertragen wurde.

Beneath the Seven Seas. Adventures with the Institute of Nautical Archaeology, hg. von George F. Bass (London 2005, 256 S., 433 Abb.). Populäre, reich bebilderte und chronologisch geordnete Vorstellung derjenigen Schiffsfunde, an deren Untersuchung das amerikanische Institut oft federführend mitgewirkt hat. Diese reichen im Mittelmeer bis in die Bronzezeit zurück, wie das mit reicher Fracht untergegangene Schiff von Uluburun (HGbl. 124, 2006, 189f.) und decken die klassische Antike und hellenistische Zeit ebenso ab wie die römische und byzantinische. Erst vom späten Mittelalter an werden auch Schiffsfunde außerhalb des

Mittelmeers vorgestellt, so ein chinesisches und ein südostasiatisches Wrack und eine um 1430 im IJsselmeer untergegangene Kogge. Aus dem 17. und 18. Jh. galten die Untersuchungen vor allem den großen europäischen Segelschiffen des weltweiten Handels. Aber auch das 19. und 20. Jh. ist mit besonderen Funden vertreten, wie einem Blockadeschiff aus dem amerikanischen Bürgerkrieg, der Titanic oder einem Landungsboot des D-Day aus dem 2. Weltkrieg.

Edward Von der Porten, *Minimal, Intermediate, and Maximum Reconstructions of the Dover Boat* (IJNA 35, 2006, 332f.). In die lebhafte Debatte um eine möglichst zutreffende Rekonstruktion des im englischen Dover ausgegrabenen hölzernen Bootswracks der Bronzezeit (vgl. HGBl. 124, 2006, 190f.) greift Vf. mit einem eigenen Vorschlag ein, der die fehlenden Teile in Analogie zu dem besser erhaltenem Boot von North Ferriby ergänzt, das eine ältere Version derselben Schiffbautradition ist.

Hans Peter Duerr, *Rungholt. Die Suche nach einer versunkenen Stadt* (Frankfurt und Leipzig 2005, 764 S., 261 Abb., davon 20 in Farbe). Der Titel lässt nicht erkennen, dass das Buch umfangreiche neue Befunde zur vorgeschichtlichen bis mittelalterlichen Schifffahrt bietet. Vf. hat nämlich im Watt vor Schleswig-Holsteins Westküste Fundstücke nicht nur des mittelalterlichen Hafenortes aufgelesen, den 1362 eine Sturmflut verschlang, sondern zahlreiche weitere aus verschiedenen vor- und frühgeschichtlichen Zeiten. Leider neigt Vf. zur Überinterpretation der einzelnen Objekte, die er oft mit weit hergeholten Assoziationen befrachtet, so dass der Leser Mühe hat, die verlässlich erhobenen Fakten herauszufiltern. Deutlich wird, dass die gefundenen mittelalterlichen Importe (z. B. Steine aus dem Rheinland, Gewürze, slawische, maurische und sizilianische Keramik) durch die bekannte Küstenschifffahrt dorthin gelangten. Römische Münzen und Keramik belegen die ebenfalls bekannte, von der Rheinmündung nach Osten gerichtete römische Küstenschifffahrt in den Jahrhunderten nach Chr. (vgl. HGBl. 116, 1998, 204). Vf. geht aber zu weit, wenn er aus drei römischen Kupfermünzen auf ein Unternehmen der Kriegsflotte schließt, denn diese Münzen liefen auch im Handel um. Spärliche Fundstücke des 1.–2. Jhs. vor Chr. bleiben wieder im Rahmen der einheimischen Küstenschifffahrt zwischen Gallien und Jütland. Schwer nachvollziehbar ist der Schluss auf hellenistische Direktschifffahrt dorthin, der aus verstreuten Einzelfunden von zwei überhaupt nicht dokumentierten Hölzern, einem undatierten Bronzenagel, drei griechischen Münzen und zwei kleinen Amphorenscherben abgeleitet wird. Ebenso problematisch ist der Schluss wiederum aus verstreuten Einzelfunden von vier mediterranen Tonscherben des 14. Jhs. vor Chr., einem undatiertem Stück Kupfererz und einem ebenfalls undatiertem Stückchen Lapislazuli auf eine direkte minoische Schifffahrt von Kreta aus. Dieses Schiff soll dann auch noch zwischen Narbo und der Garonne über Land geschleppt worden sein. Immerhin, die Funde sind vorgelegt, auch wenn ihre Einbeziehung in ein schlüssiges Gesamtbild vorgeschichtlicher Schifffahrt noch weiterer Diskussion bedarf.

Unter dem anspruchsvollen Titel: *Close Encounters: Sea- and Riverborne Trade, Ports and Hinterlands, Ship Constructions and Navigation in Antiquity, the Middle Ages and in Modern Time* haben Marinella Pasquinucci und Timm Weski (Oxford 2004, 205 S., zahlreiche Abb.) 18 Beiträge zu unterschiedlichsten Ergeb-

nissen schiffsarchäologischer Forschung herausgegeben, deren Kern 2000 auf der Konferenz der European Association of Archaeology in Lissabon vorgetragen worden war. In ihrer die Beiträge zusammenfassenden Einleitung zeigen Hgg. auf, wie sehr sich die im Titel genannten Parameter gegenseitig beeinflussen und die Schifffahrt zu einem sehr komplexen Gebilde machen. Deshalb stehen der Archäologie viele sehr unterschiedliche Wege offen, Forschungsbeiträge zur Schifffahrtsgeschichte zu leisten. Viele Beiträge behandeln Einzelthemen zur mediterranen Schifffahrt. Für die Verhältnisse nördlich der Alpen sind relevant: Alexis Gorgues, Luc Long und Christian Rico, *Two major trading routes of the Roman antiquity in Southern Gaul. The road Narbonne-Toulouse and the Rhône way towards Arles* (39–52). Ronald Bockius, *Ancient riverborne transport of heavy loads* (105–115). Vf. behandelt die romano-keltischen Flussboote, die von der Rhône über den Rhein bis zur Themse verbreitet sind und dort vorgeschichtliche Bautechniken weiterführen. Während der Römerzeit hatten sie erhebliche Ausmaße und konnten wegen ihres flachen Bodens bei geringem Tiefgang große Frachtmengen (bis zu 65 t) transportieren. Vf. weist u. a. Baustofftransporte nach. John Naylor, *Access to international trade in Middle Saxon England: a case of urban over-emphasis* (139–148). Vf. zeigt, dass im frühmittelalterlichen England die Orte mit der höchsten Zahl von Münzfunden im wesentlichen nicht weiter als 15 km von der Küste entfernt lagen, so dass die Bewohner an einem Tag zu einem Küstenmarkt und zurück gehen konnten. Ihr Zugang zum Netzwerk des internationalen Handels war also nicht auf die wenigen Städte angewiesen. Mike Beach und D. E. Atkinson, *A Modern Experiment in 16–17th Century Celestial Navigation at Sea: The Mariner's Astrolab and Cross-staff* (49–162). Brad Loewen, *Whale-oil casks and Atlantic trade networks, circa 1565* (171–178). Catarina Garcia, *Preliminary assessment of the daily life on board of an Iberian ship from the Beginning of the 17th century (Terceira, Açores)* (163–170).

Anke K. Scholz und Peter Haupt, *Zwei neue Molluskenfunde aus dem römischen Rheinhessen. Zur Herkunft römischer Meeresfrüchte* (Arch. Korrespondenzblatt 35, 2005, 511–517). Obwohl die Herkunft der im römischen Rheinland häufig als Speisereste gefundenen Austernschalen nicht bestimmbar ist, haben die Vf. eine neue Methode zur indirekten Herkunftsbestimmung gefunden. Sie konnten für den seltenen Beifang zweier anderer essbarer Mollusken (Wellhornschnecke und Miesmuschel) eindeutig die Herkunft aus den Watten der Nordsee- und Kanalküste belegen und schließen daraus zu Recht, dass alle im römischen Rheinland verspeisten Mollusken einschl. der Austern dort gewerbsmäßig gewonnen und als lebende Ware in Behältern mit Meerwasser per Schiff rheinaufwärts transportiert wurden.

Tilman Schmidt, *Waffenembargo und Handelskrieg im Mittelalter* (VSWG 93, 2006, 21–33). Vf. verfolgt sein Thema im Mittelmeer von Kaiser Justinian (527–565) bis zum Ausgang der Kreuzzüge. Die betreffenden Maßnahmen der Hanse spart er aus und verweist ausdrücklich auf einen entspr. Beitrag in HGBll. 57, 1932, 38–77 und 58, 1933, 52–121.

Michael Stammers, *Figureheads and Ship Carvings* (London 2005, 120 S., 150 Abb.). Zusammenfassende Darstellung des abendländischen Schiffsschmucks von den Drachenköpfen der Wikingerschiffe (für die Vf. auch die in der Schel-

demündung gefundenen des 5. Jhs. in Anspruch nimmt) über die Galionsfiguren und den aufwändigen Heckschmuck der Barockschiffe bis zu den Verzierungen von Dampf- und Motorschiffen. Für die Schiffe der Hansezeit konnte er nur auf bildliche Darstellungen (z. B. Siegelbilder), für die der frühen Neuzeit auch auf repräsentative Modelle zurückgreifen. Abgesehen von dem archäologisch wiedergewonnenem reichem Schiffsschmuck des schwedischen Regalschiffs *Vasa* (1628) beginnt der erhalten gebliebene Schiffsschmuck (hauptsächlich Galionsfiguren) spärlich im 18. Jh., das meiste stammt aus dem 19. und frühen 20. Jh.

Detlev Ellmers, *Utrechter Schiff* (Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. Aufl., Bd. 31, Berlin 2006, 582–587). Das 1930 in Utrecht ausgegrabene, 18 m lange offene Küstenschiff ist der besterhaltene Vertreter eines Typs bananenförmiger Schiffe, die archäologisch in Holland und England vom 9. bis 12. Jh. nachgewiesen sind. Bildliche Darstellungen reichen dort und an der französischen Kanalküste bis ins 7. Jh. zurück. Vf. nimmt dafür die schriftlich überlieferte Schiffstypenbezeichnung *Holk* in Anspruch und zeigt die konstruktive Entwicklung bis zum spätmittelalterlichen *Holk* auf, der im 15. Jh. die *Kogge* aus den Hansehäfen verdrängte.

Volker Westphal, *Das Graveney-Boot – Ein angelsächsischer Schiffsfund und seine Rekonstruktion* (Das Logbuch 42, 1960, 130–138, 154–163). In deutscher Sprache ist dieser Artikel die erste umfassend Darstellung des Schiffsfundes vom Mündungstrichter der Themse (vgl. HGbl. 97, 1979, 136), dessen Bau 1983 auf 895 ± 2 dendrodatiert werden konnte. Da von dem in angelsächsischer Klinkertechnik gebauten kleinen Handelsschiff nur der Boden erhalten blieb, diskutiert Vf. drei verschiedene Rekonstruktionsmöglichkeiten, die aber alle Hypothese bleiben, weil die Höhe der Bordwand unbekannt ist. Vf. traut dem nur ca. 13,5 m langem Fahrzeug die Überquerung des Kanals bis zur Rheinmündung nicht so recht zu, aber das als Ladungsrest an Bord gefundene Fragment eines Mahlsteins aus Mayener Basaltlava ist dafür ein eindeutiger Beleg.

The Philosophy of Shipbuilding. Captual Approaches to the Study of Wooden Ships, hg. von Frederick M. Hocker und Cheryl A. Ward (Texas A & M University Press 2004, 183 S., zahlreiche Abb.). Diese Festschrift für J. Richard Steffy versucht nach vier Jahrzehnten intensiver Schiffsarchäologie das in dieser Fachrichtung Erreichte zusammenzufassen. Hockers einführender Beitrag, *Shipbuilding: Philosophy, Practice, and Research* (1–11), hinterfragt in einer Theorie-diskussion kritisch, wie weit der derzeitige Forschungsstand in der Lage ist, die Praxis des Schiffbaus der Vergangenheit in angemessener Begrifflichkeit zu erfassen (= „Philosophie“). Anschließend werden die vier hauptsächlichsten Schiffbautraditionen vorgestellt, für das Mittelmeer: *Boatbuilding in Ancient Egypt* durch Cheryl A. Ward (13–24) und *Ancient Naval Architecture* durch Patrice Pomey (25–36) sowie für Nord-, Mittel- und Westeuropa *Nordic Clinker Construction* durch Ole Crumlin-Pedersen (37–64) und *Bottom-Based Shipbuilding in Northwestern Europe* durch Frederick M. Hocker (65–94). Beide Beiträge sind für die Hansezeit wichtig, weil sie die Summe unserer Kenntnis des Schiffbaus u. a. auch dieser Phase ziehen, der eine für Skandinavien, England und die Normandie und der andere für die Hanse. Im 2. Teil des Buches werden fünf Fallbeispiele vor allem aus dem Mittelmeer vorgestellt. Davon ist für die Hanse-

geschichte von Interesse: Thomas J. Oertling, *Characteristics of Fifteenth- and Sixteenth-Century Iberian Ships* (129–136). – In seinem letztgenannten Beitrag ordnet Hocker die Kogge in die große Familie der Schiffbautraditionen ein, für die der Schiffsboden den Ausgangspunkt der Konstruktion bildet („bottom-based“). Sein ältestes Beispiel dafür ist die weiter oben (Ronald Bockius) bereits genannte romano-keltische Schiffbautradition, deren Schiffsfunde seit der frühen Römerzeit von der Schweiz bis England verbreitet sind, die aber aus der schriftlichen Überlieferung bereits für die Gallier vor der römischen Eroberung belegt ist. Er hebt hervor, dass von den vielen in mittelalterlichen Schriftquellen genannten Schiffstypen allein die Typenbezeichnung „Kogge“ für Schiffsfunde mit spezifischer Bauweise international akzeptiert wird. Inzwischen seien davon etwa zwei Dutzend Wracks sowie weitere kleinere Fragmenten des 12. bis frühen 15. Jhs. bekannt. Offensichtlich spiegele diese relativ große Zahl genau das wider, was hansische Seehäfen von Damme im Westen bis Elbing im Osten übereinstimmend selber auf ihren Stadtsiegeln zeigten, dass nämlich die Kogge im 13.–14. Jh. ihr wichtigstes Seeschiff war.

Timm Weski hinterfragt erneut, welche Schiffsfunde mit Sicherheit als Koggen gelten können: *Wurde wirklich eine Kogge gefunden? Betrachtet man die spätmittelalterlichen Funde der Schiffsarchäologie in Nord- und Ostsee, stellt sich die Frage nach der korrekten Bezeichnung von Schiffstypen* (Antike Welt. Zs. für Archäologie und Kulturgeschichte 37, H. 1, 2006, 91–96). Vf. ist Archäologe und schlägt wiederum vor, die bisher als Koggen bezeichneten Schiffsfunde, wie allgemein in der Archäologie üblich, nach dem wichtigsten Fundort zu benennen, nämlich entweder als IJsselmeer-Typ oder als Kollerup-Bremen-Typ (vgl. HGBll. 120, 2002, 264). Richtig ist sein wichtigstes Argument, dass von den zahlreichen mittelalterlichen Schiffstypenbezeichnungen die meisten noch nicht bestimmten Schiffsfunden zugeordnet werden konnten. Richtig ist auch, dass es nur Verwirrung schafft, wenn man Schiffsfunde als Koggen bezeichnet, deren Konstruktionen von der des Bremer Schiffes von 1380 stark abweichen. Vf. verrät aber nicht, dass einzig und allein dieser Bremer Schiffsfund wegen seiner fast vollständigen Erhaltung als Kogge identifiziert werden konnte, so dass als Kogge nur gelten kann, was mit dem Bremer Fund weitgehend übereinstimmt. Um sich diese methodische Grundlage bei jedem neuen Schiffsfund bewusst zu machen, ist es gar kein schlechter Vorschlag, solche Schiffsfunde als „Bremen-Typ“ zu bezeichnen und erst in einem zweiten Schritt darauf zurück zu greifen, dass der Typ Bremen eine Kogge ist. Auf keinen Fall darf der wissenschaftliche Fortschritt, dass wenigstens für ganz spezifisch gebaute Schiffsfunde die zeitgenössische Typenbezeichnung nachweisbar ist, aufgegeben werden.

Weitere neue Funde von Koggen oder Koggeteilen wurden publiziert von Dieter Bischof, *Das Rad unterm Brunnen* (Archäologie in Deutschland 2006, H. 4, S. 43f.). Ein in der Neuenstraße im Stephaniviertel der Bremer Altstadt ausgegrabener Brunnen war im 13. Jh. aus den Planken eines abgewrackten Schiffes gebaut worden, in denen noch die für Koggen typischen eisernen Sintel (Kalfatklammern) steckten. – Frederick Hocker, *A 15th-Century Cog in the Zuidersee: Almere, Netherlands* (Beneath the Seven Seas. Adventures with the Institute of Nautical Archaeology, hg. von George F. Bass, London 2005, 134f.). Wie bei fast allen Koggefunden war die gesamte Ladung noch während des Unglücks

geborgen worden, so dass nur wenige Werkzeuge und das Skelett eines Leprakranken mit seiner Lepraklapper im Wrack gefunden wurden. Vf. weist darauf hin, dass mit dieser nur ca. 16 m langen Kogge erstmals deren kleine Spielart archäologisch fassbar wurde, die im Bereich der Zuidersee wenigstens bis ins 17. Jh. unter der Bezeichnung „Kaghe“ oder „Koch“ weiterlebte (vgl. HGBll. 115, 1997, 203), als die große Hansekogge schon längst durch den Holk verdrängt war.

Auch zum Bau von Koggen sind neue Beiträge erschienen: Michael McCarthy, *Ships' Fastenings. From Sewn Boat to Steamship* (Texas A & M University Press 2005, 57f.) arbeitet auf der Grundlage des Bremer Schiffsfundes klar heraus, wodurch sich der Klinkerverband der Koggen von dem anderer Schiffbautraditionen unterscheidet. Detlev Ellmers, *Hansischer Handel mit Schiffbauholz. Ein Beitrag zur Wörter- und Sachen-Forschung*. (Wirtschaft – Gesellschaft – Mentalitäten im Mittelalter. Festschrift zum 75. Geburtstag von Rolf Sprandel, hg. von Hans-Peter Baum u. a., Stuttgart 2006, 63–78) zeigt, dass der seit der Mitte des 13. Jhs. belegbare hansische Handel mit Schiffbauholz sich klar definierter Warenbezeichnungen bediente. Er stellt sie in alphabetischer Reihenfolge ebenso vor wie die dafür gängigen Handelseinheiten und Transportgebinde. U. a. sind „koggenborte“ im gesamten 14. Jh. in Holland, Hamburg und Preußen als gängiges Handelsgut belegt. D. h. die seit dem Bremer Schiffsfund archäologisch gut bekannten Planken, die sich durch ihre Breite von bis zu 65 cm von den Planken aller anderen Klinkerverbände deutlich unterscheiden, hatten solche Bedeutung, dass sie als ein für den Bau von Koggen spezifisches Zuliefererprodukt international gehandelt wurden. Zu den wichtigsten Handelswegen aus dem Binnenland zu den Seehäfen, von Hamburg nach Flandern oder vom Deutschen Orden über Danzig nach England legt Vf. nur Stichproben vor.

Jochen Nickel, *Nochmals: Wie wurden Lateinfahrzeuge gesegelt* (Das Logbuch 42, 2006, 166–171). Lateinersegel wurden vor allem von mediterranen und iberischen Schiffen geführt, spielten aber auch im hansischen Raum eine nicht zu unterschätzende Rolle: Italienische Galeeren fuhren seit dem späten 13. Jh. unter Lateinersegeln bis Flandern und seit der 2. Hälfte des 15. Jhs. führten die dreimastigen Kraweelschiffe der Hanse ein Lateinersegel am Besanmast. Deshalb fördert die vorgelegte genaue Analyse der Manövermöglichkeiten mit diesem Segeltyp auch das Verständnis für die Fahrten der genannten Schiffe des Hansehandels.

In der schifffahrtsgeschichtlichen Forschung kommt international immer stärker ein Ansatz zum Tragen, der die Schifffahrt als Netzwerk begreift, in dem die Hafenorte die entscheidenden Schnittstellen des Netzes der Schiffsrouten und der Hinterlandverbindungen bilden (vgl. auch HGBll. 123, 2005, 109–188). Natascha Mehler, *Fisch und Schwefel: Handelsstreit im hohen Norden* (Archäologie in Deutschland 2007, H. 1, 56f.). Überblick über ein internationales Forschungsprojekt zur archäologischen Untersuchung der mittelalterlichen Ufermärkte auf Island, die von norwegischen, englischen und hansischen Schiffen angelaufen wurden. Dieter Bishop, *Pflug und Hafen* (Archäologie in Deutschland 2007, H. 1, 44f.). Kurzbericht über eine Ausgrabung am Weserufer im Stephanierviertel der Bremer Altstadt. Erst im Hochmittelalter wurde das Ufer dort mit Flechtwerk befestigt. Die erste Kaianlage mit einer massiven Plattform auf einem Rost von starken Eichenpfählen entstand 1289. Bootshaken, Netzsenker und ein

Angelhaken zeigen die Nutzung durch Fischer an. In der nächsten Ausbauphase von ca. 1532 setzte man eine hölzerne Kaiwand davor.

Der erste Halbband der Tijdschrift voor Zeegeschiedenis 25, 2006, 3–47, behandelt in vier Beiträgen das Thema „Hafenstädte als Schlüssel für die See“: Louis Sicking, *Sleutels tot de zee: havensteden en huss infrastructuur in de Nederlanden in de late middeleeuwen* (3–9), stellt das Thema als das eines Forschungsprojekts vor, zu dem die drei folgenden Beiträge Fallstudien bringen: Henny Denessen, *Twee havenuitdiepingsprojecten in vijftiende-eeuws Dordrecht* (10–22). Dordrecht war Hollands älteste und wichtigste Hafenstadt; wie überall musste auch ihr Hafenbett von Zeit zu Zeit gereinigt und vertieft werden. Das geschah 1452 und 1461/62 für den gesamten Hafen in zwei Durchgängen unter der Leitung von fünf Hafenmeistern. Deren detaillierte Abrechnungen sind vollständig erhalten und gewähren zusammen mit anderen lokalen Quellen ganz neue Einsichten in die Durchführung eines so großen Projektes und in die Auswirkungen auf das Stadtleben. Jeroen van der Vliet, *Tussen wal en schip. De Amsterdamer lastage in de zestiende eeuw* (23–32). Im 15. und 16. Jh. war Amsterdam, das nördliche Tor zu Holland, die strategisch wichtige Grenzstadt in den Kriegen gegen Geldern und Utrecht. Deshalb konnte es sich nicht leisten, seine Verteidigungsanlagen für den ständigen Zuzug neuer Menschen zu erweitern, so dass Kaufleute, Handwerker und Schiffbauer keine andere Wahl hatten, als auf eigene Gefahr außerhalb der Wälle ein maritimes Viertel, die sog. Lastage, zu errichten. Obwohl dieses Viertel die Grundlage für den folgenden Aufstieg der Stadt bildete, war das Verhältnis seiner Bewohner zum Stadtrat während des 15. und 16. Jhs. sehr schwierig. – Tim Bisschops, *Een zeehaven voor Leiden? De vroegste doorgravingen bij Katwijk herbekken (1404–1572)* (33–47). 1163 verstopfte eine schwere Sturmflut den Hauptarm des Rheins an seiner Mündung so stark, dass er nicht mehr schiffbar war. Seit spätestens 1404 plante man, den Alten Rhein wieder mit der Nordsee zu verbinden, was schließlich 1572 gelang. Vf. vertritt die These, dass diese Pläne von der Stadt Leiden betrieben wurden, um sich einen direkten Zugang zur See zu verschaffen.

Alte Häfen – Neue Aufgabe. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute, hg. vom Arbeitskreis „Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert“ (Bremen 2006, 184 S., zahlreiche Abb.). Obwohl das Hauptinteresse bei den tiefgreifenden Veränderungen der Häfen im 19. und 20. Jh. liegt, stellen 16 Autoren anders als im Untertitel Häfen der Küstenschifffahrt Skandinaviens (einschl. Finnlands), Deutschlands und Westeuropas jeweils von den ersten erkennbaren Anfängen bis heute dar, darunter auch zwei wichtige Häfen der Hanse: Dag Bakka jr., *Der Hafen von Bergen* (9–17) und Lars Lichtenberg, *Die Geschichte der Häfen der Stadt Stade an der Unterelbe* (116–123). In der *Einleitung* (6–8) heben Klaus-Peter Kiedel und Ole Mortensøn hervor, dass die Geschichte der Schifffahrt in höchstem Grad von der Entwicklung der Häfen samt den dazugehörigen Städten oder Gemeinden abhängig war. Mit ihrer zumeist mehr als tausendjährigen Geschichte seien die Häfen heute einzigartige kulturhistorische Denkmäler für das Werden der europäischen Gesellschaft. In ihrer Zusammenfassung: *Vom Naturhafen zum Industriehafen* geben Tommy P. Christensen und Ole Mortensøn (174–182) einen sehr lesenswerten generellen Überblick über die Entwicklung der Häfen zwischen Finnland und der Bretagne und versuchen die Gründe für diese Entwicklung aufzuzeigen.

Auch die mittelalterlichen Seezeichen dienten zunächst dazu, die Zufahrten zu den Häfen zu erleichtern: Christer Westerdahl, *Äldre sjömärken – ett nordeuropeiskt perspektiv* (Norsk Sjøfartsmuseum Årbok 2005, Oslo 2006, 101–177). Mit Schwerpunkt Norwegen gibt Vf. einen umfassenden Überblick über vier Perioden des Seezeichenwesens in Skandinavien. Die Datierung der ältesten, aus Steinen aufgetürmten Warten ins 9. Jh. durch R. Morcken (HGBll. 89, 1971, 148f.) lässt er nicht gelten. Für ihn stand die erste Periode von ca. 1100 bis ca. 1450 unter der Regie des Königs, der, wie schon aus der Bezeichnung hervorgeht, die Zufahrten zu den Häfen vor allem durch hölzerne Hafenzeichen („hafnar-mærki“), Warten („varda“) aus Steinen und Hafenkreuze („hafnar-kross“) kennzeichnen ließ. Dass letztere eher wie in England und Mitteleuropa Marktkreuze waren, diskutiert Vf. nicht. Die angeblichen Leuchtfeuer des 13. Jhs. in Falsterbo und Travemünde sieht er als Ausnahmen an. Tatsächlich wurde das in den Quellen erwähnte Holz jedoch falsch interpretiert, es diente zum Bau der Zeichen, nicht zum Verbrennen; die Beleuchtung erfolgte erst im 14. Jh., und zwar durch Kerzen in Laternen, nicht durch Holzfeuer. Wie die im Norden neuen Bezeichnungen für Fahrwassertonnen und weitere neue Seezeichen erweisen, wurden in der 2. Phase (1450–1550) Neuerungen der Hanse und der Niederlande zur Kennzeichnung der Zufahrten zu den Häfen übernommen. Die daran anschließende 3. Phase ist vor allem durch die Organisation eines Systems professioneller Lotsen, rekrutiert aus Fischern, gekennzeichnet. Die 4., 1815 beginnende Phase des modernen Seezeichenwesens ist nicht mehr Gegenstand des Beitrags.

Gerhard Henking, *Die Außenweser. Geschichte, Entwicklung und Ausbau einer Seewasserstraße* (JbMorgenst. 84, 2005, 171–194). Nach Darstellung der morphologischen Verhältnisse mit den ständig in nordöstlicher Richtung wandernden Sandbänken und Rinnen zeigt Vf., wie sich die Stadt Bremen bemühte, trotzdem einen sicheren Schiffszugang zu ihrem Hafen zu ermöglichen, ab 1410 durch Auslegen von Fahrwassertonnen, ab 1457 zusätzlich durch Aufstellen von Baken. Von 1550 stammt die erste Segelanweisung für die Wesermündung und von 1558 die erste Seekarte. Vf. verfolgt die Entwicklung bis zum Ausbau zur leistungsfähigen Bundeswasserstraße von heute, die den gewichtigen Zielpunkt des Beitrags bildet.

John Blake, *Charts of War. The Maps and Charts That Have Informed and Illustrated War at Sea* (London 2006, 160 S., 175 Farbabb.). Vf. geht davon aus, dass Informationen über Seesiege Ansehen und Macht der Siegerstaaten steigerten, so dass sie ein großes Interesse an der Entwicklung entsprechender Medien und deren Verbreitung hatten. Als besonders informativ erwiesen sich kartographische Darstellungen solcher Siege, die sich durch Druck verbreiten ließen. Nach einem Überblick über die Entwicklung der gezeichneten Seekarten von den Portolanen des Mittelmeers zu den Karten der Entdecker wird die kartographische Darstellung von Seekriegen in sieben Zeitabschnitten (vom Zeitalter der Entdeckungen bis zu den Seekriegen des 20. Jhs.) so vorgestellt, dass nach einer Einführung in die Spezifika des jeweiligen Abschnitts einzelne Karten in chronologischer Folge abgebildet und kommentiert werden, beginnend mit einem französischen Überfall auf das englische Brighton 1508 und endend mit dem 1. Golfkrieg 1991.

François Bellec, *Unterwegs auf den Weltmeeren. Die Geschichte der großen Handelsrouten* (München 2005, 175 S., aufwändig bebildert). Vf. arbeitet in der Einleitung die Bedeutung regelmäßig wehender Winde (Passate, Monsune, Westwinde) für die Herausbildung der von Segelschiffen befahrenen Handelsrouten über die Ozeane heraus. Hauptthema des repräsentativ gestalteten Buches sind die weltweiten Handelsrouten, die die europäischen Seefahrernationen seit der Entdeckung der Seewege nach Amerika und Indien kurz vor 1500 etablierten und ständig für ihre wirtschaftlichen Zwecke befuhren. Diese Routen hatten aber auf Teilstrecken jahrtausendelange Vorläufer, die Vf. in chronologischer Folge darstellt, angefangen mit der Schiffsexpedition der ägyptischen Königin Hatschepsut um 1460 vor Chr. vom Roten Meer zu dem Weihrauch exportierende Land Punt über antike Seefahrten außerhalb des Mittelmeers und römische Fahrten nach Indien bis zu den Fahrten asiatischer Seefahrer.

Danial Elliott, *Maritime History. A Hand-List of the Collection in the John Carter Brown Library (1474 to ca.1860)* (Providence, Rhode Island, 2005, 250 S.). Die John Carter Brown Library in Providence besitzt eine außerordentlich umfangreiche Sammlung älterer gedruckter Schifffahrtsliteratur, die hier aufgeteilt nach übergeordneten Themenbereichen (wie Navigation, Schiffbau, Schifffahrt und Handel, Gesundheit an Bord usw.) jeweils in chronologischer Reihenfolge mit knappen Inhaltsangaben vorgestellt wird. Ein eigenes Kapitel verzeichnet die Manuskripte, die aus den Jahren 1511–1592 und 1698–1783 vorhanden sind. Ein Autoren- und ein Titelregister ermöglichen weitere Zugänge zu den Beständen.

Thomas Allison Kirk, *Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559–1684* (Baltimore und London, 2005, 276 S., 13 Abb.). Vf. zeigt, wie die Republik Genua ihre wirtschaftliche und politische Position unter den sich wandelnden Bedingungen des angegebenen Zeitraums auszubauen und zu erhalten versucht. Wichtig für die Hansegeschichte sind insbesondere die Flandernfahrten genuesischer Galeeren. D. E.

Das Bemühen Kg. Christians IV. um den Ausbau der maritimen Position Dänemarks wird von drei sehr unterschiedlichen Seiten beleuchtet: Christian P. P. Lemée, *The Renaissance Shipwrecks from Christianshavn. An archaeological and architectural study of large carvel vessels in Danish waters, 1580–1640* (Ships and Boats of the North 6, Roskilde 2006, 371 S.). Diese überarbeitete Dissertation des Vfs. dokumentiert ausführlich und klar gliedert acht Schiffsfunde aus der Zeit zwischen 1585 und 1758 vom Gelände der ehemaligen Schiffsmaschinenfabrik Burmeister & Wain in Kopenhagen, dem ehemaligen Grønnegard Havn. Sechs der Fahrzeuge datieren zwischen 1585 und 1640 und fünf sind große kraweelgebaute Seeschiffe. Nach Darstellung des Fundortes in Kap. 1 wendet sich Vf. im zweiten Kap. den im behandelten Zeitraum in Nordwesteuropa neuen Kraweelbaumethoden in Dänemark zu, wo sich mit staatlicher Förderung des Flottenbaus der Skelettbau durch schottische Schiffbauer (David Balfour) durchzusetzen begann. Die Region stand zuvor, insbesondere auch im privaten Schiffbau und noch weit bis in die Neuzeit hinein unter dem Einfluss des niederländisch geprägten Schalenbaus. Kap. 3 widmet sich der archäologischen Methode, die Funde unter Zeitdruck – das Ausgrabungsgelände sollte bebaut werden – rasch, aber repräsentativ zu dokumentieren. Kap. 4 schließlich analysiert die acht Funde im

einzelnen, wobei die Wracks 1, 2, 4 und 5 schwerpunktmäßig behandelt werden. Kap. 5 diskutiert die Ergebnisse in der vergleichenden Übersicht. Zusammenfassungen der wichtigsten Ergebnisse in fünf Sprachen, eine Bibliographie, ein Glossar und ein Register schließen den vorbildlichen Band ab, der wegen seiner detailfreudigen Darstellung und aufschlussreichen Erkenntnisse in keiner Bibliothek zur Schiffbaugeschichte der Frühen Neuzeit fehlen sollte. A. Sauer

Martin Bellamy, *David Balfour and Early Modern Danish Shipdesign* (MM 92, 2006, 5–22). Vf. skizziert kurz den 1597 beginnenden Aufstieg des Schotten David Balfour (1574–1634) zum wichtigsten Schiffbaumeister für die dänische Marine und zeigt, welche Schiffe er gebaut hat. Schwerpunkt des Beitrags ist die Interpretation der aus seiner Feder erhaltenen Schiffbaupläne, die als die ältesten bekannten Arbeitszeichnungen für die Praxis der Schiffbaus identifiziert und mit den englischen Abhandlungen zur Theorie des Schiffbaus verglichen werden, die zur gleichen Zeit zu erscheinen beginnen.

Dieter Friels, *Jens Munks Suche nach der Nordwestpassage im 17. Jahrhundert* (Das Logbuch 42, 2006, 99–112). Biographie des norwegischen Seefahrers Jens Eriksen Munk (1579–1628), der 1619 die Expedition leitete, mit der sich Christian IV. in die bisher von Engländern betriebene Suche nach der Nordwestpassage zum Pazifik einschaltete. Nach Überwinterung am Westufer der Hudson Bay musste Munk die Suche abbrechen, übernahm aber weiterhin maritime Aufgaben in kgl. Dienst. So überwachten 5 Kriegsschiffe 1626 unter seinem Kommando die Wesermündung, gegen deren Übergriffe Bremens Bgm. beim König Beschwerde einlegte.

Maarten Heerlien, *Stokvishandel tussen de Republiek, Newfoundland en het Middellandse-Zeegebied (1590–1670)* (Tijdschrift voor Zeegeschiedenis 25, 2006, 123–137). Knapp ein Jahrhundert nach der Entdeckung Neufundlands und nachdem andere Europäer die dortigen reichen Fischbestände längst wirtschaftlich genutzt hatten, begannen sich um 1590 niederländische Kaufleute in das Geschäft einzuschalten als Alternative zu dem von der Hanse dominierten Handel mit norwegischem Stockfisch. Sie kauften den Stockfisch auf Neufundland hauptsächlich von englischen Fischern und machten vor allem Amsterdam zum Stapelplatz für den Weiterverkauf an die Mittelmeerländer. Vf. schildert den Verlauf dieses Handels und die Ursachen für seinen Untergang gegen 1670.

The Atlantic Economy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries, hg. von Peter A. Coclanis (Columbia, South Carolina 2005, 367 S., 2 Abb., 19 Tab.). Grundlage der Publikation sind die Vorträge der internationalen Konferenz „The Emerge of the Atlantic Economy“ in Charleston 1999. Die 13 Einzelbeiträge der vorliegenden Publikation nehmen in einem ersten Teil generell Stellung zu Umfang, Form und Organisation des Wirtschaftsgeschehens über den Atlantik zwischen Europa, Westafrika und Amerika. Zwar werden die Aktivitäten der Holländer, Engländer und Spanier und der Einfluss des Atlantik-Handels auf die Herausbildung amerikanischer Identitäten jeweils in sehr unterschiedlicher Weise dargestellt, jedoch entsteht noch kein in sich schlüssiges Bild der Gesamtentwicklung. Ein zweiter Teil widmet sich weniger bekannten Themen von Handel, Kontroversen und anderen Aktivitäten. Ein Index erschließt die Fülle des sehr heterogenen Stoffs.

Filipe Vieira de Castro, *The Pepper wreck. A Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River* (Texas A & M University Press 2005, 287 S., 90 Abb.). Umfassende Dokumentation der Befunde und Fundstücke vom Wrack eines portugiesischen Ostindienfahrers, der 1606 bei der Rückkehr aus Indien in der Mündung des Tego gesunken ist. Wahrscheinlich handelt es sich um „Nossa Senhora dos Mártires“ (vgl. HGBll. 124, 2006, 203).

Schepen van de Gouden Eeuw (Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam Jaarboek 2005, 127 S., zahlreiche Abb.). Sehr nützlicher Überblick über die wichtigsten niederländischen Schiffstypen des 17. Jhs. In anschaulichen zeitgenössischen Darstellungen und Modellen des herausgebenden Museums werden mit ausführlichen Beschreibungen Frachtschiffe der Binnen- und Küstengewässer und der Überseefahrt ebenso vorgestellt wie Fischereifahrzeuge, Kriegsschiffe und Yachten.

Daniel Schmiedke, *Die VASA. Geschichte des schwedischen Prunkschiffes* (Leipzig 2006, 112 S., 79 Abb., davon 58 in Farbe). Mit der VASA als Flaggschiff seiner Flotte wollte Gustav Adolf in den 30jährigen Krieg eingreifen, aber das von niederländischen Meistern gebaute Schiff kenterte 1628 auf der Jungfernfahrt und wurde erst 1961 gehoben. Vf. beleuchtet den historischen Kontext, handelt die schiffbaulichen Aspekte kurz ab und befasst sich ausführlich mit dem Bildprogramm des Skulpturenschmucks. Der vorangestellte Überblick über die Entwicklung der Schiffsverzierungen bis 1628 enthält den wichtigen Hinweis, dass die Einführung des Heckspiegels die Voraussetzung für komplexe Skulpturenprogramme schuf.

Werner Bruns, *Geschichte und Rekonstruktion der EENDRACHT von 1654* (Das Logbuch 42, 2006, 55–67). Nach Darstellung der Bedeutung des Schiffs als Flaggschiff der ersten ständigen Kriegsflotte der Niederlande (vgl. HGBll. 123, 2005, 218f.) erarbeitet Vf. hier die Rekonstruktion des Rumpfes anhand einer verhältnismäßig günstigen Überlieferung.

Virginia West Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands* (New York 2005, 354 S., 13 Abb.). Vf.in zeigt auf, wie im 17. Jh. das Kapern gegnerischer Schiffe in staatlich-niederländischem Auftrag („privateering“) immer wieder unkontrolliert übergeht in allgemeine Piraterie selbst gegen Schiffe des eigenen Landes. Trotzdem konnten solche Piraten in den Niederlanden unbestraft als Helden gefeiert werden.

Michael A. Palmer, *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century* (Cambridge, Mass., und London 2005, 377 S.). Vf. stellt dar, wie in den Flottenverbänden vom 16. bis zum ausgehenden 20. Jh. die Kommandogewalt und deren Durchsetzung zwischen der Flottenführung und den Kommandanten der einzelnen Schiffe aufgeteilt war. Gerade bedeutende Flottenführer erstickten häufig schon im Ansatz die eigentlich sehr wünschenswerte Eigeninitiative der einzelnen Schiffsführer.

Naval History 1680–1850, hg. von Richard Harding (Aldershot, Hampshire 2006, 550 S.). Dies ist keine zusammenfassende Geschichte der weltweiten

Kriegsflotten des angegebenen Zeitraums, sondern der Wiederabdruck von 28 Beiträgen ebenso vieler Autoren, die zwischen 1922 und 2002 hauptsächlich in englischen Zeitschriften zu sehr unterschiedlichen Einzelfragen der Marinegeschichte Stellung genommen hatten. Die meisten sind der Royal Navy in ihren weltweiten Auseinandersetzungen gewidmet, aber auch die Marinen anderer Länder (Frankreichs, Schwedens, Russlands, des Osmanischen Reichs und der USA) werden behandelt.

Richard W. Unger, *Warships, Cargo Ships and Adam Smith: Trade and Government in the Eighteenth Century* (MM 92, 2006, 41–59). Adam Smith (1723–1790) gilt heute als der vorbildliche Vorkämpfer für freien Handel gegen eine den Handel reglementierende Regierung. Durch Analyse des seewärtigen britischen Handels kommt Vf. zu dem überzeugenden Ergebnis, dass die politischen Maßnahmen zum Schutz der eigenen Schifffahrt im 18. Jh. richtig waren und z. B. die anfangs noch starke niederländische Konkurrenz zurückdrängten. Die Maßnahmen hatten schließlich den Erfolg, dass die britische Schifffahrt im 4. Quartal des 18. Jhs. so leistungsfähig geworden war, dass sie den Schutz weitgehend entbehren konnte. Gegen Ende des 18. Jhs. brauchte sie weniger ökonomischen Schutz, wohl aber noch den physischen der Royal Navy. Erst diese Entwicklung machte die Argumentation von Smith überhaupt möglich.

Willem F. J. Mörzer Bruyns und A. J. van der Horst, *Navigational Equipment from 't Vliegend Hart (1735)* (IJNA 35, 2006, 319–325). Das VOC-Schiff 'T VLIEGEND HART war 1735 in der Scheldemündung gesunken. Nach der Lokalisierung 1979 begannen die noch andauernden archäologischen Untersuchungen. Dieser Beitrag gibt einen kurzen Überblick über die Geschichte des Schiffs sowie über den zeitgenössischen Stand der Navigation. Damit werden dann die im Wrack gefundenen Navigationsinstrumente verglichen.

Willem F. J. Mörzer Bruyns, *Octants from the Frisian Island of Föhr for Dutch and German Whale Men, 1760–90* (MM 92, 2006, 412–426). Der Oktant wurde 1731 in England erfunden und kurz darauf auch auf französischen und holländischen Schiffen eingeführt und eine Dekade später in diesen Ländern hergestellt, nicht aber in Deutschland und Skandinavien. Deren Seeleute mussten Oktanten in England oder Holland kaufen. Deshalb begannen kurz nach 1760 auf der Insel Föhr einige Uhrmacher und Navigationslehrer für die dortigen Walfänger Oktanten anzufertigen, deren erhaltene Exemplare Vf. zusammenstellt. Sie waren zwar nicht so gut wie die aus London oder Amsterdam. Insbesondere die von Jan Cornelisz fanden aber auch über Föhr hinaus einen Absatz, der sich mit dem holländischen Hersteller messen konnte.

Karl Heinz Marquardt, *ZACHARIAS & ELISABETH PETER I & II?* (Das Logbuch 42, 2006, 113–122). Das im Schloss von Eutin aufbewahrte Großmodell eines russischen Dreideckers wird immer wieder als PETER I & II (um 1728) bezeichnet. Vf. identifiziert es mit sorgfältiger Argumentation überzeugend als das des 100-Kanonen-Schiffes ZACHARIAS & ELISABETH (1747–1758).

J. Eckert, *Wrack im Watt* (Archäologie in Deutschland 2006, H. 5, 48). Im Watt vor der Vogelschutzinsel Mellum zwischen Außenweser und Außenjade wurde der

untere Teil eines ca. 1760–90 gebauten hölzernen Segelschiffes entdeckt, das im Bodenbereich ca. 18 m lang und 3 m breit war.

Alexander Jenak und Franz Scherer, *Anklamer Schiffe des 18. und 19. Jahrhunderts* (Anklam 2004, 97 S., 18 Abb.). Seit 1751 sind Listen der hölzernen Segelschiffe mit Anklam als Heimathafen erhalten. Die Vf. listen sie mit ihren Namen in alphabetischer Reihenfolge auf und schließen eine entsprechende Liste der dortigen Reeder und Korrespondenzreeder an. Vorangestellt ist ein Überblick über Anklams Schifffahrtsgeschichte von den ersten erkennbaren Anfängen seit 1242 bis zum Verkauf der letzten Brigg nach Rostock 1893. Wirtschaftliche Basis dieser Schifffahrt war der Export von Getreide und Holz aus Anklams Hinterland.

Edgar Haizmann, „*Eine Patache zum Schutz der Küsten und Häfen Pommerns*“. *Ein ungewöhnlicher Fund erinnert an die Stettiner Schiffbauer Jean Louis und Ludwig Wilhelm Quantin* (Das Logbuch 42, 2006, 17–33). Baupläne deutscher Schiffe vor 1800 sind sehr selten. Umso wichtiger ist der kürzlich entdeckte, hier veröffentlichte und ausführlich kommentierte Plan eines preußischen Schiffes zum Küstenschutz (gegen Schweden) von 1791, gezeichnet von Ludwig W. Quantin, dessen Vater als französischer Schiffbauer unter Friedrich d. Gr. in Stettin tätig wurde. Eine nur noch als Reproduktion vorhandene Schiffbauzeichnung von ihm (1761) wird ebenso behandelt wie beider Lebensläufe. Ob das 1791 gezeichnete Schiff gebaut wurde, war nicht nachzuweisen.

Sonja Sawitzki, *Die Erschießung von acht „Meuterern“ an Bord des Auswandererseglers GERMANIA 1824. Bemerkungen zur offiziellen Dokumentation* (DSA 28, 2005, 267–281). Unter den Auswanderern, die das Vollschiff von Hamburg nach Brasilien bringen sollte, befanden sich 24 Gefängnisinsassen, die von der Stadt so abgeschoben wurden, dass sie in Brasilien in die Armee eintreten mussten. Acht von ihnen versuchten, diesem herben Schicksal zu entkommen, wurden aber gefasst und als Meuterer auf dem Schiff erschossen. Vf.in zeigt, dass das Protokoll über die Gerichtsverhandlung an Bord eine sehr subjektive Darstellung zu Gunsten der Schiffsführung ist.

Hagen Allmeling, *Das Journal der Hamburger Galiot MARY ANN 1834/35* (DSA 28, 2005, 399–470). Die im Journal fortlaufend eingetragenen Wind- und Seeverhältnisse und Segelmanöver ermöglichen dem Vf. die eindrucksvolle kontinuierliche Darstellung der Einsätze der achtköpfigen Mannschaft (einschl. Kapitän) Tag und Nacht bei Flaute, konträren oder achterlichen Winden oder Sturm während zweier Fahrten von Hamburg ins Mittelmeer und einer Fahrt vom Mittelmeer nach New York. Zeichnungen des Vf. veranschaulichen die gesteuerten Kurse. Damit man die Tätigkeiten der Seeleute besser versteht, wird eingangs das Schiff mit seiner Takelage und Ausrüstung detailliert beschrieben. Trotz der für heutige Begriffe geringen Tragfähigkeit von 148 t brutto, einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 3,8 Knoten und Ballastreisen von Hamburg zu den Zielhäfen im Mittelmeer müssen die Fahrten lohnend gewesen sein. Dieser Beitrag sei jedem empfohlen, der den Alltag auf kleinen hölzernen Frachtseglern kennen lernen will.

Jürgen Rabbel, *Die Rostocker „Schiffs-Rhederei“ Richard V. Beselin* (DSA 28, 2005, 197–238). 1848 übernahm der junge Kaufmann Richard V. Beselin die Korrespondenzreederei seines Onkels, indem er wie bereits seit dem späten Mittelalter die Geldgeschäfte von acht durch Parten finanzierte Briggs verwaltete, von denen er selbst nur wenige Parten hielt. Nach Richards Tod 1866 führte sein Bruder Berthold die Partenreederei bis zu seinem Tod 1882 erfolgreich weiter, agierte aber zusätzlich ab 1871 auch als Vorstandsvorsitzender von Aktiengesellschaften für Rostocker Dampfschiffe. Die Abfolge dieser beiden Reedereiformen war im 19. Jh. typisch für kleinere Hafenstädte wie Rostock, wo die Kaufmannsreeder der großen Hafenstädte wie Hamburg und Bremen fehlten.

G. J. Schutten, *Verdwenen Schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en visserschepen van de Lage Landen* (Zutphen 2004, 495 S., reich bebildert). In dieser außerordentlich wichtigen Quellenpublikation dokumentiert Vf. in instruktiven Zeichnungen und guten Beschreibungen die Schlussphase des Holzschiffbaus in den Niederlanden, wie sie sich in außerordentlich vielen Kleinfahrzeugen der Frachtschiffer, Fischer und anderer Berufe ausprägte, die z. T. bis weit ins 20. Jh. hinein gebaut wurden. Allein die bloße Auflistung der Schiffstypen füllt vier Seiten. Für jeden Typ sind Zweckbestimmung, Bauweise, Einsatzart und -gebiet ebenso dargelegt wie die Verwandtschaften und die Einflüsse von außen, u. a. auch aus Deutschland. Der Wert dieser sorgfältigen Dokumentation für die schifffahrtsgeschichtliche Forschung kann gar nicht hoch genug veranschlagt werden, denn hier sind in ihrer letzten Differenzierung jene Schiffbautraditionen vollständig erfasst, deren Wurzeln bis in vorgeschichtliche Zeiten zurückreichen.

Detlev Ellmers, *Wasserstraßen* (Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. Aufl., Bd. 33, Berlin 2006, 295–306). Überblick über den Forschungsstand zu vor- und frühgeschichtlichen Binnenwasserstraßen. Da die weit aufwärts schiffbaren Flussoberläufe spätestens seit Beginn des Neolithikums durch kurze Landwege über die Wasserscheiden miteinander verbunden waren, war die europäische Flachlands- und Mittelgebirgszone zwischen Atlantik und Ural mit einem Netzwerk von Wasserstraßen überzogen, auf dem die transportierten Güter weiter gelangten als die transportierenden Menschen und Boote. Ländliche Landeplätze bildeten als Häfen die Schnittstellen in diesem Netzwerk.

Werner Koppe, *Die Lippewasserstraße. Schifffahrt auf Lippe und Lippe-Seitenkanal im Rahmen der nordwestdeutschen Binnenschifffahrtsgeschichte* (Bielefeld 2004, 354 S., 97 Abb.). Diese Habilitationsschrift der Universität Dortmund bietet eine sorgfältig recherchierte, umfassende Geschichte der Schifffahrt auf der Lippe von den ersten erkennbaren Anfängen im ausgehenden Paläolithikum bis zu den jüngsten Kanalausbaumaßnahmen im späten 20. Jh. Obwohl die wichtige Rolle dieser Wasserstraße für die wirtschaftliche Entwicklung Westfalens im 19. Jh. mit Recht den Schwerpunkt der Arbeit bildet, wurden auch für die Zeit der Hanse neue Erkenntnisse gewonnen. Vf. zeigt auf, dass der Rückzug der Schifffahrt aus dem obersten Lauf im hohen Mittelalter nicht nur durch Mühlenstau verursacht wurde, sondern auch ökonomische Gründe hatte: Es wurden so große Frachtschiffe benötigt, dass sie auf dem Oberlauf nicht mehr fahren konnten, so dass dort der Transport per Fuhrwerk an Bedeutung gewann. Auf der verbleibenden Wasserstraße waren wenige Hafenstädte die entscheidenden Schnittstellen, unter denen

Wesel durch die Lage an der Lippemündung die wichtigste war. Einige Hafencities wurden mit je einem Schwergutkran ausgestattet; in einigen erhoben die Landesherrn Zölle von den Schiffen.

Wulf Hein, *Abenteuer Einbaum. Experimentelle Bootsfahrt auf der sommerlichen Donau* (Lebendige Vergangenheit. Vom archäologischen Experiment zur Zeitreise, hg. von Erwin Keefer, Stuttgart 2006, 46–51). Obwohl die Fragen, die durch die Experimente beantwortet werden sollten, nicht klar gestellt sind, kann Vf. einige Ergebnisse zu vorgeschichtlichen Einbäumen vorlegen. Die vielfach geäußerten Zweifel, ob der nur knapp 3 m lange, bisher älteste Einbaum Europas aus Pesse, NL, (ca. 6000 vor Chr.) überhaupt ein Boot sei, konnten durch einen materialgerechten Nachbau aus Kiefer behoben werden, da er sich für einen Mann als sehr fahrtüchtig erwies. Die Anfertigung eines knapp 12 m langen Einbaums aus einer Pappel erbrachte neue Einsichten in die Eigenschaften dieses Holzes, aus dem jüngere mesolithische Einbäume bestehen. Ein 6 m langer nachgebauter Einbaum aus Eiche war unter Sonneneinwirkung schon nach einem Jahr so stark gerissen, dass man auf sehr viel sorgfältigere Lagerung in vorgeschichtlicher Zeit schließen muss. Bei der Talfahrt auf der oberen Donau ließen sich die Einbäume mit wenigen Paddelschlägen gut steuern. Die Bergfahrt mit relativ wenigen Stechpaddeln erwies sich dagegen als kaum durchführbar. Das besagt aber gar nichts, denn das Staken gegen den Strom als Alternativantrieb zog Vf. nicht einmal in Erwägung.

Gerhard Fingerlin, *Vom Oberrhein zur jungen Donau: Die Straße durch den südlichen Schwarzwald in keltischer, römischer und frühmittelalterlicher Zeit* (Archäologische Nachrichten aus Baden 72/73, 2006, 62–73). Durch systematische Spurensuche im Gelände wurde ein Weg durch den südlichen Schwarzwald erforscht, der spätestens seit dem 6. Jh. vor Chr. den Schifffahrtsweg der oberen Donau mit dem des Rheins bei Breisach verband, wo ein weiterer Landweg durch die Burgundische Pforte die Verbindung zur Rhône-Schifffahrt herstellte. Als die Römer ab 15 vor Chr. das nördliche Alpenvorland bis zur Donau eroberten, bauten sie diesen Weg zur Verbindungsstraße zwischen Rhein und Donau aus. Erst als 74 nach Chr. die weiter nördlich gelegene Kinzigtalstraße den Schwarzwald an einer viel niedrigeren Stelle querte, verlor die südliche Strecke an Bedeutung, wurde aber nach Ausweis von Funden (z. B. eines Reitersporns) bis wenigstens ins 8. Jh. weiterhin als Verbindung zwischen Rhein und Donau genutzt.

Gleich zweimal haben Archäologen umfangreiche vorgeschichtliche Verhüttungsanlagen für Eisengewinnung direkt an Flussläufen erforscht, die zur Betriebszeit schiffbar waren, haben aber nicht realisiert, dass sie damit zugleich auch zwei weitere typische Montanhäfen entdeckten: Guntram Gassmann, Manfred Rösch und Günther Wieland, *Das Neuenbürger Erzrevier im Nordschwarzwald als Wirtschaftsraum während der Späthallstatt- und Frühlatènezeit* (Germania 84, 2006, 273–305). Bei Neuenbürg an der Enz oberhalb von Pforzheim (dem römischen „portus“ = Hafen!) wurde eines der frühesten Zentren primärer Eisenerzeugung in Mitteleuropa ergraben (6./5. Jh. vor Chr.), „das weit über den Eigenbedarf hinaus produziert hat“. Aus der bereits florierenden Montanwirtschaft entwickelte und etablierte sich in der Frühlatènezeit eine Höhensiedlung auf dem Neuenbürger Schlossberg. Alle für diese frühkeltische Eisengewinnung nötigen

Transporte waren leicht mit kleinen Booten auf der Enz durchzuführen, so dass unterhalb des Schlossberges der in seinem Schutz gelegene Montanhafen zu suchen ist, analog z. B. zu dem keltischen Montanhafen von Hallein an der Salzach für die Salzgewinnung am Dürrnberg. Andreas Schäfer, *Forschung Erzrevier an der Lahn. Jahrtausende in Eisen* (Archäologie in Deutschland 2007, H. 1, S. 6–11). Genau dieselben Folgerungen sind aus dem archäologischen Nachweis der Eisengewinnung von der Latènezeit bis zum frühen Mittelalter bei Wetzlar-Dalheim direkt am heutigen Lahnufer zu ziehen. Der dortige Montanhafen hat von der Latènezeit bis ins frühe Mittelalter seine Funktion behalten.

Helmut Betz, *Schifffahrt auf Mosel und Saar. Vom Römerschiff zum Koppelverband* (Gelsenkirchen 2006, 175 S., 335 Abb.). Dieses Buch bringt nicht die schon lange entbehrte Geschichte der Schifffahrt auf Mosel und Saar, sondern eine Zusammenstellung der auf beiden Flüssen gefahrenen Schiffe mit deutlichem Schwerpunkt bei den Schiffen mit Maschinenantrieb. Ein Text skizziert auf jeweils ein, zwei Seiten das Spezifische eines historischen Abschnitts, dessen Schiffe dann in kommentierten Abbildungen vorgestellt werden. Für den Hauptteil „Zeitalter der Technik“ ist der Abschnitt „Römerzeit und Mittelalter“, nur ein kurzer Vorspann mit zwei Abb. von römischen und einer von mittelalterlichen Schiffen sowie neun von Schiffen der frühen Neuzeit bis ca. 1840.

Anlässlich einer Ausstellung zur Bodenseeschifffahrt unter dem Thema „Anker klar – von den Gefahren zu den Freuden der Schifffahrt“ gab das Vorarlberger Landesmuseum in Bregenz eine Begleitpublikation heraus: *Schifffahrt am Bodensee. Vom Einbaum zum Katamaran* (Steißlingen 2005, 176 S., zahlreiche Abb.), der nicht nur den Ausstellungskatalog mit Abbildung aller Exponate und dem Hörbuch zur Ausstellung enthält, sondern dazu noch eine Reihe inhaltsreicher Beiträge zu unterschiedlichsten Aspekten des Themas. Zunächst werden die verschiedenen vorindustriellen Fahrzeugtypen vom vorgeschichtlichen Einbaum über Plattbodenschiffe der Römerzeit und des Mittelalters bis zu den letzten Segelschiffen im 20. Jh. vorgestellt. Es folgen Überblicke über die Schifffahrtsabteilungen der verschiedenen Museen am Bodensee und schließlich über die wichtigsten Häfen und ihre Geschichte einschließlich noch erhaltener Hafengebäude. Als ältester wird der archäologisch erschlossene römische Hafen von Bregenz vorgestellt und die dortige Hafenentwicklung bis ins 19. Jh. dargestellt. Ein Beitrag zum Dampfschiff „Hohentwiel“ als letzten Zeugen einer großen Epoche und ein weiterer zu dem an Eisenbahnfähren des Bodensees erstmals realisierten Voith-Schneider-Propeller und älteren maschinellen Antrieben schließt die Darstellungen zu den Wasserfahrzeugen überzeugend ab.

Ralf Molkenthin, *Straßen aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschifffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters* (Berlin 2006, 187 S., 3 Abb.). Diese Bochumer Dissertation strebt an, „dem Desiderat einer quellengestützten Beurteilung der Binnenschifffahrt in Hinblick auf die Bedeutung für die mittelalterliche Gesellschaft abzuwehren“ (11), jedoch nicht, wie der Untertitel angibt, für Westeuropa, sondern für das deutsche Kaiserreich (einschl. Oberitalien) mit gelegentlichen Ausblicken auf Frankreich. Vf. wertet dafür Schriftquellen von 397 bis 1302 aus, die er dankenswerterweise als kurze Regesten im Anhang auflistet. Dieser erste Versuch einer Zusammen-

stellung ist allerdings sehr lückenhaft; so fehlen nahezu alle Angaben aus den Urbaren der großen Klöster, die Raffelstätter Zollrolle für die Donau oder das Barbarossa-Privileg für Lübeck, um nur einige zu nennen. Als eigene Forschungsleistung arbeitet er die Kriegseinsätze von Binnenschiffen und ihre jeweilige Bereitstellung durch den Lehnsherrn gut heraus, ohne jedoch anzugeben, dass dessen Hörige die Schiffe bauten, pflegten, führten und normalerweise für sich nutzten, vor allem für Fischfang, den er nicht behandelt.

Volker Schimpff, *Sondershausen und das Wippergebiet im frühen Mittelalter – einige zumeist namenskundliche Bemerkungen eines Archäologen* (Alt-Thüringen 40, 2007, 1–12). Vf. arbeitet das Netz der frühmittelalterlichen Verkehrslinien um den kleinen Thüringischen Fluss Wipper heraus. Wenige Kilometer vor dessen Mündung in die Unstrut ist der Ort Kannawurf nach Ausweis von Grabfunden in der frühen Merowingerzeit (ca. 6. Jh.) entstanden. Vf. leitet den Ortsnamen von ahd. cane (= Kahn) und wurf (= Landestelle für Boote) ab und weist damit nicht nur auf die Befahrbarkeit zumindest der unteren Wipper im frühen Mittelalter hin, sondern macht zugleich auch auf diesen bisher frühesten Beleg für den Bootstyp Kahn aufmerksam.

Joachim von Stockhausen, *Hann. Münden und die Schifffahrt auf Werra, Fulda und Weser* (Göttingen 2003, 174 S., zahlreiche Abb.). Ausgehend von den frühesten, im 8. Jh. einsetzenden Nachrichten über Schifffahrt auf den drei im Titel genannten Flüssen stellt Vf. dar, wie die Schifffahrt die politische, wirtschaftliche und soziale Position Hann. Müdens bestimmte. Ausschlaggebend war die Privilegierung von 1247, die der Stadt nicht nur Zollfreiheit im Herzogtum Braunschweig-Lüneburg verlieh, sondern auch ein Stapelrecht, an dessen Durchsetzung sie bis ins 19. Jh. strikt festhielt. Sie entwickelte sich zur Schifferstadt mit einem Speditionshandel einerseits nach Bremen und andererseits nach Frankfurt und Thüringen.

Steffen Bandau, *Aus der Geschichte der Schifffahrt in Aken* (Aken 2005, 142 S., zahlreiche Abb.). Anlässlich des 10jährigen Bestehens des Schiffervereins „Kehrwieder“ in Aken/Elbe stellte Vf. einen Überblick über die von diesem Schifferort aus betriebene Elbschifffahrt zusammen. Wichtiger Ausgangspunkt war das Stapelrecht des 13. Jhs. Danach durften nur Akener Schiffer Getreide aus Anhalt kaufen, aufschütten und nach Sachsen verschiffen, und Flöße mussten mit ihrer Oblast (Steine, Holzgeräte) drei Tage lang den Bürgern angeboten werden, so dass sich die Akener auch im Holzhandel engagierten. Dazu kam die Verschiffung von Salz aus Halle, so dass die Schiffbarmachung der Saale im 18. Jh. in Aken zu Einbußen führte. Schwerpunkt der Darstellung ist die Entwicklung im 19. und 20. Jh.

George Indruszewski, Rainer Schulz und Christian Zschieschang, *A Central European Highway to the Baltic Realm – Medieval Watercraft and Navigation on the Oder* (Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern. Jahrbuch 53, 2005, 111–154). Umfassender interdisziplinärer Überblick über den Forschungsstand zur mittelalterlichen Schifffahrt auf der Oder und ihren Nebenflüssen, durch den insbesondere die archäologischen Einzelbefunde in größere Zusammenhänge eingebettet werden. Vom frühen Mittelalter bis zur frühen Neu-

zeit werden für die sehr unterschiedlichen Zeitstufen im Odertal die Ergebnisse der naturwissenschaftlichen Forschung zu Geomorphologie und Klima ebenso berücksichtigt wie die der Siedlungsarchäologie und -geschichte und der Ortsnamenkunde. Vor diesem Hintergrund gewinnen die Ergebnisse der Schiffsarchäologie besondere Aussagekraft, auch wenn sie leider ohne jede Abb. dargestellt werden, darunter mit Recht besonders ausführlich das Binnenschiff von Ląd an der oberen Warthe (gebaut nach 1125). Von den sehr unterschiedlichen Einbäumen des 6. bis 16. Jhs. war der größte 15,60 m lang und 1,10 m breit, konnte also erhebliche Gütermengen transportieren. Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Wasserfahrzeuge werden die Ergebnisse der Versuchsfahrten mit dem Nachbau eines kleinen Küstenfahrzeugs von ca. 977 die Oder aufwärts bis zur Mündung der Neiße vorgelegt. Als Beitrag der Ikonographie werden Darstellungen der Wasserfront von Frankfurt/Oder aus dem 16. Jh. (leider auch ohne Abb.) beispielhaft interpretiert. Von den Schriftquellen wird nur eine ganz kleine, aber informative Auswahl (z. T. im Wortlaut) herangezogen. Ein ausführliches Literaturverzeichnis ermöglicht den Rückgriff auf ausführlichere Informationen zu den in diesem Überblick notwendigerweise nur kurz angesprochenen Punkten. Insgesamt ist ein neuer, verlässlicher Rahmen abgesteckt, in den sich künftige Detailforschungen gut einordnen lassen.

Die Zunft- und Gildezeichen der Schiffer, Fischer und Kaufleute des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit im Binnenland sind bisher als historische Quellen weitgehend unbeachtet geblieben. Umso wichtiger ist ihre Dokumentation und Interpretation, zu denen gleich mehrere Publikationen erschienen sind: Friedrich Karl Azzola, *Das spätgotische Steinkreuz eines Mainschiffers in Hassfurt vor der Kapelle „Göttliche Hilfe“* (Frankenland 56, 2004, 206–208). – Ders., *Das Wappen der Grabplatte des Marquard Blus als Schiffer- und Fischerzeichen* (Neue Beiträge zur Pforzheimer Stadtgeschichte, Bd. 1, Pforzheim 2006, 9–11). Die Grabplatte von 1400 zeigt ein Boot mit Ruder und Stakstange. – Ders. und Heinz Bormuth, *Zeichen und Denkmale der Fischer und Schiffer im Flußgebiet des Mains* (Beiträge zur Erforschung des Odenwaldes und seiner Randlandschaften, Bd. 7, Breuberg-Neustadt 2005, 573–650). Der letztgenannte Beitrag dokumentiert in Wort und Bild die betr. Zeichen an Grabmälern, christlichen Denkmälern, Häusern und wenigen Möbeln. Mit Ausnahme von Abb. 4 und 75/76 und einem Fischwasser-Grenzstein (Abb. 16) ist das am Main noch in einiger Zahl erhaltene Zunftgerät nicht erfasst. Anliegen des Beitrags ist es, die Zeichen (Fisch, Anker, Bootshaken, Ruder und Stakstange) zu erklären und in ihrer unterschiedlichen Kombination als die von Fischern oder Schiffern zu erweisen. Diese haben die Zeichen häufig mit Namen oder Namensinitialen versehen und sich damit an ihren Häusern und Grabmälern von 1400 bis 1870 stolz als zünftige Meister präsentiert.

Ganz anders die Kaufleute: Detlev Ellmers, *Seeschiffe im Binnenland als Zeichen der Kaufleute* (DSA 28, 2005, 375–398). Seit ca. 1500 lässt sich belegen, dass im Fernhandel tätige Kaufleute im deutschen Binnenland ihren weitreichenden Handel dadurch nach außen demonstrativ herausstellten, dass sie sowohl an ihren Gildehäusern als auch an ihren Privathäusern und ebenfalls auch an Gildepokalen und ihren privaten Trinkgefäßen Bilder von Seeschiffen anbrachten. Dabei zeigen die dargestellten Schiffstypen zumeist sehr präzise die Seegebiete an, mit

denen die betr. Kaufleute ihren Handel abwickelten, so z. B. Kaufleute der Hansestadt Hameln um 1500 mit flandrischen Hafenstädten, ein Nürnberger Kaufmann um 1600 mit der Ostsee über Lübeck oder ein süddeutscher Kaufmann um 1700 mit dem Mittelmeer über die Alpen.

Vor allem in der Barockzeit diente das Schiff aber auch als Zeichen des Lebenslaufs: Harm-Henning Kuhlmann, *Das Schiff als Symbol des vollendeten Lebens. Begräbnismünzen und Sterbemedailien der Barockzeit* (Numisnautik, Nr. 28, Hamburg 2007, 22–27). Für den relativ kurzen Zeitraum von 1699 bis 1722 weist Vf. sechs Münzen und Medailien nach, die Adlige im Küsten- wie Binnenland anlässlich des Todes ihrer Frauen oder hohen Beamten mit dem Schiff als Zeichen des (vollendeten) Lebenslaufs prägen ließen. Vier weitere Münzen mit dem gleichen Motiv prägte zur gleichen Zeit Hamburg anlässlich des Todes von Bürgermeistern. Die so geehrten Toten werden kurz vorgestellt.

Anja Siegmund, *1000 Flöße im Jahr verließen Wernshausen. Zur Geschichte der Wernshäuser Flößerei* (Deutsche Flößerei-Vereinigung. Mitteilungsblatt 13, 2006, 22–33). Zwar ist Floßholz auf der Werra, an der Wernshausen liegt, bereits 1247 im Stapelrechtsprivileg von Hann. Münden belegt, aber die nächsten Erwähnungen stammen dann erst wieder aus dem 15. Jh. Die seitdem nachweisbare stetige Zunahme der Flößerei ließ das reine Agrardorf Wernshausen ab ca. 1650 zum Flößerdorf aufsteigen. Die dort mündenden drei Nebenflüsse Schmalkalde, Rosa und Truse führten der Werra so viel Wasser zu, dass sie ab dort 4 m breite Flöße trug, zu denen alles von weiter oben geflößte Holz dort umgebunden wurde. Waren 1783 knapp 25 % der Männer in der Flößerei tätig, ernährte sich 1831 schon fast das ganze Dorf davon. Ziel des Holzes war nicht nur Bremen, sondern von dort aus auch Holland, aber die Wernshäuser Flößer übergaben das Holz normalerweise bereits in Hann. Münden an ihre dortigen Kollegen und kehrten zu Fuß heim.

Roland Hense, *Und immer stromab an Kuhlbaum und Schnepfer ... Flöße von der Oberweser* (Holzminden 2005, 144 S., 231 Abb.). Nach der zusammenfassenden Darstellung der Flößerei im Weserraum (s. HGbll. 110, 1992, 99) wird hier noch einmal die Flößerei von der Oberweser genauer beleuchtet. Für das Mittelalter ist wieder das Stapelrechtsprivileg von Hann. Münden die wichtigste Quelle; für das 16. – frühe 19. Jh. werden vor allem Zollregister von Gieselwerder und Rinteln ausgewertet. Als besondere Floßformen für den Querverkehr werden Floßfähren und eine Floßbrücke von Gieselwerder dargestellt. Für das 20. Jh. kann auf eine reiche bildliche und schriftliche Überlieferung zurückgegriffen werden, die bis zu nachkommerziellen Werbe- und Touristenflößen reicht. D. E.

VORHANSISCHE ZEIT

Coinage and History in the North Sea World c. 500–1250. Essays in Honour of Marion Archibald, hg. von Barrie Cook und Gareth Williams (The Northern World, Bd. 19, Leiden 2006, Brill, 791 S., zahlreiche Abb.). – Der Band ist

anlässlich des 70. Geburtstages von Marion Archibald erschienen, deren Name nahezu in synonyme Form mit der Erforschung von angelsächsischen Münzen verbunden ist. Es ist deshalb kein Wunder, dass viele namhafte Numismatiker und Archäologen es sich nicht nehmen ließen, einen Aufsatz für ihre Festschrift zu schreiben. Zusammengeführt wurden Beiträge von ehemaligen und noch amtierenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des British Museum sowie von führenden Forscherinnen und Forschern aus Großbritannien, Skandinavien, den Niederlanden und Polen. Herausgekommen ist ein in jeder Hinsicht gewichtiges Buch mit 28 Aufsätzen auf fast 800 Seiten. Im Gegensatz zu vielen Festschriften handelt es sich dabei nicht um eine beliebige Kompilation unterschiedlichster Themen, sondern um eine in sich schlüssige Zusammenstellung von Texten, die sich thematisch sehr deutlich bündeln und sich aus unterschiedlicher Perspektive mit der Rolle des Münzwesens im nördlichen Europa vom Zusammenbruch des Römischen Reiches bis zum frühen 13. Jh. beschäftigen. Nach einer kurzen Einführung in das Thema und einen Rückblick auf die wissenschaftlichen Verdienste sowie das Schaffen der Geehrten, beginnt der eigentlich Hauptteil des Buches. Dieser gliedert sich in vier Teile. Der erste Teil „Die Zeit nach dem Rückzug der römischen Streitkräfte aus England (5.–7. Jh.)“ beschäftigt sich mit der Periode unmittelbar nach dem Zerfall des Römischen Reiches. Die wichtigste Frage, die in diesem Zusammenhang nachgegangen wird, ist die, ob und wenn überhaupt, in welchem Maß in Britannien zwischen dem 5. und 7. Jh. Münzen als Zahlungsmittel Verwendung fanden. Da bis vor wenigen Jahrzehnten nur wenige Münzfunde zu diesem Thema Auskunft geben konnten, eröffnen die durch Metalldetektorgänger nachgewiesenen Neufunde nun ein völlig anderes Bild. War man damals noch von einer nicht monetarisierten Gesellschaft ausgegangen, belegen die aktuellen Münzfunde einen intensiven Handel zwischen dem Kontinent und dem östlichen England. Auch die Goldmünzen aus dem berühmten Schiffsgrab von Sutton Hoo, einer Bestattung mit Schiff des 6. Jhs., die bislang als ungewöhnlich reiche Form eines Charon-Pennings interpretiert wurden, bekommen vor diesem Hintergrund eine andere Bedeutung und stehen bei weitem nicht mehr so singulär dar. Zwar ist nicht auszuschließen, dass die Münzen eine spezielle Funktion im Grabfund hatten, es gibt jedoch keinen besonderen Grund anzunehmen, dass das wirklich so war (Beitrag Williams). – Der zweite Teil mit dem Titel „Die nördliche Welt: Eine Zeit des Übergangs (7.–10. Jh.)“ behandelt die Konflikte und das Wirrwarr zwischen dem 8. und dem 10. Jahrhundert, die durch den Einfluss der Wikingerüberfälle zu beiden Seiten des Kanals hervorgerufen wurden. Besondere Aspekte bilden die Münzgeschichte Northumbriens sowie die Entstehung des Königreiches von England als zusammenhängendes Herrschaftsgebiet. Für den norddeutschen Raum interessant sind die Ausführungen zu den frühen Münzfunden aus dem Handelssporium Truso (Janów Pomorskie) bei Elbląg in Polen. Der dort gefundene Penny von Æthelwulf, König von Wessex (839–858), der dort völlig isoliert steht, ist vielleicht nicht so singulär, wie zunächst angenommen. Die dort bereits genannten Funde von weiteren frühen angelsächsischen Münzen aus Haithabu bei Schleswig, aus Schuby und aus ostholsteinischen Depotfunden, lassen sich ergänzen durch zwei Funde von noch unpublizierten frühen northumbrischen Münzen, sogenannten Stycas, aus Menzlin, Usedom, Vorpommern. Beide Münzen sind unter Æthelred II. entstanden, der zwischen 841–849 als König von Northumbria regierte. Möglicherweise deuten sich hier zaghaft frühe Handelsverbindungen an, die, von Westen kommend, die jütische Halbinsel überspringen und immer weiter in den

Osten vordringen. Dies deutet sich auch in der Verbreitung von friesischen Silbermünzen, sogenannten Sceattas, und karolingischen Denaren an. – Der dritte Teil, überschrieben mit „England und Skandinavien (10. bis 13. Jh.)“, ist der späten Wikingerzeit gewidmet, die durch intensive Münzströme über und um die Nordsee gekennzeichnet ist. Nachgegangen wird der sozialen und ökonomischen Bedeutung, die diese Münzströme gespielt haben. Interessant für den norddeutschen Bereich ist der immer wieder angeführte Fund von List auf Sylt, der neben wenigen islamischen, irischen, skandinavischen, einer böhmischen, einer byzantinischen und deutschen Münzen aus 645 englischen Pennies besteht. Seine herausragende Bedeutung erlangt der Fund von List deshalb, weil er nicht wie die vielen anderen Depotfunde Skandinaviens aus einem englischen Anteil von schon stark zirkuliertem Material besteht, sondern sich aus vielen prägefrischen Münzen zusammensetzt. Er bildet einen Ausschnitt aus dem zu einer bestimmten Zeit in England umlaufenden Münzmaterial. Insgesamt erhalten wir durch diesen Fund einen Eindruck von englischem Geld in genau dem Moment, in dem es auf dem Kontinent ankommt bzw. unmittelbar nach seiner Ankunft. – Ein Beitrag über angelsächsische Münzen im Baltikum beschreibt den kontinuierlichen Einfluss der englischen Münzprägung in Estland noch im 12. Jh. und erinnert daran, welche wichtige Rolle englisches Geld noch weit über die Wikingerzeit hinaus im Norden spielte (Beitrag Talvio). Zu einem ähnlichen Resultat kommt ein Aufsatz, der die Bedeutung von englischen Münzen im 13. Jh. in Dänemark untersucht (Beitrag Jensen). – Der vierte Teil des Buches „Das Königreich England und seine Nachbarn (10. bis frühes 13. Jh.)“ wirft einen intensiven Blick auf das Land der englischen Könige, vor allem auf England selbst. Im Blickpunkt des Interesses steht hier die Münzprägung in ihrer nationalen und lokalen Dimension und Bedeutung, zugleich wie sie verwaltet und kontrolliert wurde – letztendlich geht es um die Entwicklung eines einheitlichen und allgemein gültigen Münzgeldes im frühmittelalterlichen England. Bemerkenswert sind die Untersuchungen zu den auf den Münzen belegten Namen der Münzmeister aus Worcester im Vergleich zu den überlieferten schriftlichen Quellen des späten 11. und frühen 12. Jhs. (Beitrag Symons). Tatsächlich ließen sich nämlich einige der Personen wiederfinden, so dass Aussagen zu ihrem Leben möglich sind. Interessanterweise haben sie häufig Beziehungen zu Familien von Goldschmieden, was ein Schlaglicht auf die immer wieder geführte Diskussion wirft, ob Münzmeister wegen des vorauszusetzenden Knowhows sich eben aus dieser Berufsgruppe rekrutierten. Zudem sind die Namen der Münzmeister häufig als Pächter von bestimmten Gebäuden genannt, die als „fabricae“ bezeichnet werden und mit Münzwerkstätten zu identifizieren sein könnten. Bei fast allen Personen ließ sich ein hoher sozialer Status erschließen. – Drei Beiträge gehen über den engeren geographischen Rahmen Englands hinaus und sehen nach Wales, wo sich der Gebrauch von Münzen noch nicht so stark durchgesetzt hatte, und nach Frankreich (Angevinisches Reich) und den Kanalinseln, wo englische Könige bestimmte Territorien mit einer völlig anderen Münztradition regierten. – Nach dem eigentlichen Hauptteil des Buches folgt eine Zusammenstellung der von Marion Archibald verfassten Schriften. Die von den verschiedenen Autoren verwendete Literatur ist in einer Gesamtpublikationsliste zusammenggeführt. Das Buch schließt mit einem Index, der in verschiedene Bereiche (Personen, Orte, wichtige Fachtermini) gegliedert ist. – Auch wenn der Schwerpunkt des Buches der Münzprägung selbst gilt, widmet sich der Großteil der Abhandlungen der Münzprägung in ihrem historischen und/oder archäologischen

Kontext. Ein immer wiederkehrendes Thema ist der Münzstrom über den englischen Kanal und die Nordsee. Dabei geht es nicht nur um den Export englischer Münzen in die Länder rings um Nord- und Ostsee, sondern auch um den Import fremder Münzen in den angelsächsischen Bereich und die Funktion der fremden Prägungen in diesem Raum. Handelsströme, die eng mit Münzen verbunden sind, das Phänomen der Münzschatzvergrabung und die sekundäre Münzbehandlung in Form von Messereinstichen, die der Silberbewertung und der Qualitätsprüfung galten, werden erörtert. Weitere Aspekte sind Münzen als Schmuck oder auch frühmittelalterliche Bleimarken. Die Aufsätze in dem Buch bieten eine breite Auswahl aktueller numismatischer Forschung und eröffnen eine wertvolle Quelle für Fachleute unterschiedlichster Ausrichtungen, die sich vor allem für die Wirtschaft und die Gesellschaft des nördlichen Europa zwischen 500–1250 interessieren. So stellt der Band nicht nur einen wichtigen Beitrag zur frühmittelalterlichen Münzgeschichte, sondern auch darüber hinaus dar. Das Buch ist zudem interdisziplinär angelegt, vor allem was die Verbindung zu den Schriftquellen, zur Archäologie und die onomastischen Bezüge anbelangt. Obwohl hier einerseits sehr viel Spezialwissen in für Fachfremde nicht sehr leicht verständlicher Form ausgebreitet wird, ist andererseits zu erkennen, welche Bedeutung die Numismatik und die Geldgeschichte für die allgemeine Geschichte haben können, zugleich welche einzigartige Geschichtsquelle en miniature Münzen darstellen. *R. Wiechmann*

Die Quellen für den nordeuropäischen Handel der Vorhansezeit sind wahrlich nicht reich gesät. Es verdient daher umso mehr Aufmerksamkeit, wenn zwei der wichtigsten Quellen zum Handel des 9. Jhs., Ohtheres und Wulfstans Reisebeschreibungen, nicht nur neu ediert und übersetzt werden, sondern die eine (Ohtheres Reise) auch noch mit einem mehr als informativen Begleitband versehen wird. *Ohthere's Voyages. A late 9th-century account of voyages along the coasts of Norway and Denmark and its cultural context*, hg. von Janet Bately und Anton Englert (Maritime Culture of the North, Bd. 1, Roskilde 2007, 216 S., zahlreiche Abb. und Ktn.). Beide Texte sind wahrscheinlich noch am Ausgang des 9. Jhs. in den nach 890 von einem unbekanntem Übersetzer geschaffenen altenglischen Orosius eingefügt worden und sind heute in einem vollständigen und einem unvollständigen Manuskript überliefert. Ohtheres Reisebericht beschreibt drei einzelne Reisen resp. Routen, erstens von seinem Heimatort im Norden Norwegens nach Nord-Osten, an den äußersten Rand der damals bekannten Welt, weiterhin von seinem Heimatort nach Kaupang und drittens von dort nach Haithabu („at Hæpum“), wo dann nahtlos Wulfstans Bericht über eine Reise von Haithabu nach Truso eingefügt wurde. Diese Texte sind höchstwahrscheinlich das Resultat einer Befragung, die am Hofe Königs Alfreds stattgefunden hat, und die im engen Zusammenhang mit den Bildungs- und Bildungsreformbestrebungen Alfreds stand. Die Textgrundlage ist daher relativ gesichert und schon seit dem 16. Jh. bekannt. Anders sieht es dagegen mit der Übersetzung des Textes aus, die zahlreiche Klippen in sich birgt. J. Bately, die im vorliegenden Band mit einer neuen Edition und Übersetzung des Textes aufwartet, löst die Aufgabe mit allergrößter Vorsicht und Akribie, wie ein Beispiel verdeutlichen kann. Der altenglische Text bezeichnet den Ausgangspunkt von Ohtheres dritter Reise als „Sciringes heal“ und das Ziel als „porte þe mon hæf æt Hæpum“. (47). Beide Begriffe sind wohl altenglische Übersetzungen altnordischer Begriffe, die der Vorstellungswelt am Hofe Alfreds angepasst wurden. Was bedeutet „Sciringes heal“, was verstand Oh-

there unter dem, was als „portus“ übersetzt wurde? Diese und andere Klippen werden von B. nicht nur bezeichnet, sondern auch auf eindrucksvolle Weise zu lösen versucht. – Auf dieser Textgrundlage basieren dann die folgenden fünfzehn Beiträge, die sich II. mit der zugrundeliegenden Geographie, III. den norwegischen Verhältnissen, IV. der Nautik, V. den Zielen der Reisen und VI. dem Handel und der Kommunikation dieser Zeit beschäftigen. – Unter II. beschreibt Ian Wood in einem überaus instruktiven Abschnitt die uns bekannten Quellen zur nordeuropäischen Geographie vor der Zusammenstellung des Orosius, wohingegen Stefan Brink einen allgemeinen Überblick über die Geographie, Toponymie und politische Organisation wagt. Der III. Abschnitt, At Home, führt den Leser in die soziale und geographische Welt eines norwegischen „Edelmannes“ im 9. Jh. ein. Inger Storli, ordnet Ohtheres Bericht in die Erkenntnisse ein, die die Archäologie im Raum Hålogalands bisher gewinnen konnte und vermag es gleichzeitig, ein lebendiges Bild der damaligen Zeitverhältnisse zu zeichnen. Inge Roesdahl beschreibt in einem kurzen und informativen Exkurs die Bedeutung des Walrosszahns für die mittelalterliche Wirtschaft, bevor Gerd Stamsø Munch die Ausgrabungen und Grabungsergebnisse in Borg auf den Lofoten darstellt, wo das bisher nördlichste Edelmannsgehöft („chieftain’s farm“) in Norwegen gefunden wurde. Zum Abschluss dieses Kapitels werden dann zwei in den Reiseberichten erwähnte Volkschaften näher in den Fokus genommen: Irmeli Valtonen untersucht zuerst die Finnen und anschließend die weniger bekannten Cwenas. – Im folgenden Abschnitt werden dann die technisch-nautischen Aspekte der Reisen Ohtheres behandelt. Arne Emil Christensen versucht, den von Ohthere benutzten Schiffstyp zu rekonstruieren, wohingegen Anton Englert sich mit den von Ohthere zurückgelegten Fahrtstrecken und -zeiten beschäftigt und Andres Siegfried Dobat die letzte Etappe der dritten Reise, das Gebiet der Schlei, näher in den Blick nimmt. Im Anschluss daran werden im V. Abschnitt die Zielorte der Ohtereschen Reisen näher beschrieben, beginnend bei Peter Sawyers allgemeiner Einführung in die Verhältnisse in Norwegen, Dänemark und England, über Nikolaj A. Makarow, der der Frage nachgeht, wer sich hinter den berühmten und bei Ohthere erwähnten „Beormas“ verbergen könnte, Dagfinn Skres Beschreibung Kaupangs („Sciringes heal“) zur Zeit Ohteres bis hin zu Michael Müller-Willes Einführung in die Archäologie und Bedeutung Haihabus. – Abgeschlossen wird der spannende Reigen dann mit zwei handelsgeschichtlichen Beiträgen von Stephane Lebecq über Kommunikation und Austausch in Nordeuropa und Carsten Müller-Boysen über das Verhältnis von Vikingern als Piraten und ihrer Funktion als Kaufleute. – Insgesamt ist den Hgg. nicht nur ein informativer, sondern auch ein anregender Band auf höchstem Niveau gelungen. Zwar vermitteln nicht alle Beiträge unbedingt neue Erkenntnisse und haben auch nicht das gleiche, didaktische Niveau, aber in dieser verdichteten Zusammenschau vermitteln sie auf wohlthuende Weise Erkenntnisse und Kritik von den verschiedensten Seiten und schaffen damit ein Bild, das den Meisten mit Sicherheit bisher verschlossen war. Der Band ist daher ein gelungenes Zeichen für die nachfragende und kritische Haltung der modernen Wissenschaft und bietet Information und Anregung zugleich, und das in einer Form, in der das Nachdenken über das Gelesene auch lange nach der Lektüre nicht unbedingt aufhört. C. J.

Der Tallinner Numismatiker Ivar Leimus geht anhand des Edelmetallflusses nach Skandinavien der Frage nach, ob *Die Wikinger – Räuber oder Kaufleute*

waren (Viikingid – röövlid või kaupmehed?, in: Tuna 2006, 1, 17–29, engl. Zusammenfassung). Die Münzfunde aus dem 9.–10. Jh. bestehen fast ausschließlich aus Dirhems, so dass Raubzüge der Wikinger in dieser Zeit kaum Spuren hinterließen; ihre Beute dürfte aus Naturalien bestanden haben oder vor Ort genutzt worden sein. Inwieweit die bekannten Berichte über die räuberischen Wikinger von der Tendenz christlicher Chronisten beeinflusst wurden, Heiden mit allen Insignien der Barbarei auszustatten, müsse dahingestellt bleiben. Seit dem Ende des 10. Jhs. versiegte der Zufluss von Silber aus dem Osten nach Norden, was den Anteil westlichen Geldes steigen ließ, der sich in den entsprechenden Fundstellen findet. L. zufolge seien diese Schätze kein Lösegeld gewesen, wie es aus angelsächsischen Chroniken hervorzugehen scheint, sondern wohl meist Handelserlösen zuzuschreiben. K. B.

ZUR GESCHICHTE DER NIEDERDEUTSCHEN LANDSCHAFTEN UND DER BENACHBARTEN REGIONEN

(Bearbeitet von *Antjekathrin Graßmann, Volker Henn, Rudolf Holbach,
Günter Meyer, Ortwin Pelc und Hugo Weczerka*)

RHEINLAND/WESTFALEN. *Handbuch der Historischen Stätten: Nordrhein-Westfalen*, hg. von den Landschaftsverbänden Rheinland und Westfalen-Lippe durch Manfred Groten, Peter Johanek, Wilfried Reininghaus und Margret Wensky (Stuttgart 2006, Alfred Kröner Verlag, 1280 S., 11 Ktn., 34 Stadtpläne). – Seit etwa einem halben Jahrhundert gehört das nach Bundesländern resp. historischen Landschaften gegliederte „Handbuch der Historischen Stätten“ zu den meistbenutzten Nachlagewerken, das man immer dann in die Hand nimmt, wenn man knappe, aber zuverlässige Informationen über bestimmte historische Stätten sucht. Jetzt ist der Nordrhein-Westfalen-Band in einer neuen, gegenüber der 2. Aufl. von 1970 völlig neu bearbeiteten und erweiterten Form erschienen. Ausschlaggebend für die Neubearbeitung war nicht allein die durch die Arbeiten an den großen Atlasprojekten, dem Rheinischen und dem Westfälischen Städteatlas, sowie umfangreiche stadtarchäologische Untersuchungen erfolgte Erweiterung des Kenntnisstands zur Geschichte vieler Städte im Bearbeitungsgebiet, sondern auch das gewandelte Interesse an der regionalen und lokalen Geschichte. Die einzelnen Artikel unterscheiden sich deshalb von denen der 2. Aufl. ganz wesentlich dadurch, dass die Geschichte des 19. und 20. Jhs. deutlich stärker berücksichtigt worden ist. Angeordnet sind die Ortsartikel – anders als in der letzten Auflage – entsprechend den durch die kommunale Neugliederung in Nordrhein-Westfalen entstandenen Zugehörigkeiten, „wobei alle Städte und Gemeinden ... mit einem eigenen Artikel vertreten sind“, an die sich häufig Unterartikel anschließen, „die weiteren auf dem Gebiet der heutigen Kommune liegenden historisch bedeutsamen Orten oder Städten gewidmet sind“ (XVI). Das ist insofern zunächst von Nachteil, als nicht mehr alle „historischen Stätten“ in der alphabetischen Reihung zu finden sind, was diejenigen Benutzer des Bandes, die mit den topographischen Verhältnissen bzw. der kommunalen Neugliederung weniger vertraut sind, irritieren wird,

denn den Desenberg, um ganz willkürlich ein Beispiel zu nennen, findet man nicht mehr unter „D“, sondern unter „Warburg“. Kompensiert wird dies durch ein alphabetisches Ortsregister, das man in solchen Fällen konsultieren kann. Um auch überörtliche Phänomene erfassen zu können, sind Artikel wie „Hellweg“, „Limes“, „Ruhrgebiet“, „Dortmund-Ems-Kanal“ u. a. neu aufgenommen worden. Neu gezeichnet sind auch die beigegebenen Stadtpläne; sie sind informativer und graphisch sehr viel ansprechender gestaltet als die der letzten Aufl.; für elf ausgewählte Großstädte, darunter die ehem. Hansestädte Köln, Duisburg, Dortmund und Bielefeld, sind darüber hinaus Wachstumskarten erarbeitet worden, die die Ausweitungen des Stadtgebiets im 19. und 20. Jh. sichtbar machen. Auf eine landesgeschichtliche Einleitung ist mit Blick auf den Umfang des Bandes und mit Hinweis auf die zwischenzeitlich erschienenen, z. T. mehrbändigen Gesamtdarstellungen der rheinischen resp. der westfälischen Geschichte verzichtet worden; freilich wird man davon ausgehen müssen, dass diese nicht jedem Benutzer des „Handbuchs“ unmittelbar zur Verfügung stehen. Trotzdem liegt mit der Neubearbeitung ein Nachschlagewerk vor, das seine dankbaren Benutzer finden wird. V. H.

Heinz Finger, *Der Anspruch der Erzbischöfe auf die Stadtherrschaft über Köln nach der Schlacht bei Worringen* (AHVN 209, 2006, 45–76), beschreibt die Bestrebungen der Kölner Erzbischöfe, nach der Niederlage in der Schlacht bei Worringen 1288, in der die Stadt Köln auf der Seite der siegreichen Gegner des Erzbischofs gekämpft hatte, ihre stadtherrlichen Rechte in Köln zu behaupten, zu denen vorrangig die Hochgerichtsbarkeit und der Einfluss auf das Schöffengericht gehörten. F. zeigt, dass die Erzbischöfe bis zum Ende des Alten Reichs trotz des Reichsstadtprivilegs von 1475 auf ihre stadtherrlichen Ansprüche nicht verzichteten, diese aber nie in vollem Umfang durchsetzen konnten. V. H.

Kölner Schulen, Schüler und Lehrer an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit sind das Thema eines Aufsatzes von Wolfgang Herborn (JbKölnGV 77, 2006, 53–94), der, ausgehend von den einschlägigen Berichten in Hermann Weinsbergs „Gedenkboich“, das Kölner Schulwesen und den Schulalltag im 16. Jh. beschreibt. Dabei geht er auf die verschiedenen Schulformen, namentlich die Stifts- und Pfarrschulen sowie die privat geführten, auf die berufliche Lehre vorbereitenden Deutschen Schulen, die Unterrichtsinhalte und -methoden ein, zeigt, dass das Schulwesen in Köln bis weit ins 16. Jh. hinein in den Händen der Kirche lag, und macht darauf aufmerksam, dass auf das Studium vorbereitende Gymnasien erst in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. unter dem Einfluss der Jesuiten eingerichtet wurden, obwohl es in Köln seit 1388 eine Universität gab. V. H.

Carolin Wirtz, *Köln und Venedig. Wirtschaftliche und kulturelle Beziehungen im 15. und 16. Jahrhundert* (Beihefte zum Archiv für Kulturgeschichte 57, Köln 2006, Böhlau, 398 S.). – Die von Bernd Roeck betreute Dissertation stellt sich das Thema der Beziehungen zwischen den beiden bedeutenden Handelszentren Köln und Venedig im späten Mittelalter. Sie beschränkt sich dabei nicht auf die ökonomische Seite, sondern behandelt auch die vielfältigen Kulturkontakte zwischen den beiden Metropolen. Inhaltsverzeichnis, die Liste der benutzten Archivalien und ein Quellenanhang, der 45, zumeist ungedruckte Texte, namentlich Testamente, zugänglich macht, zeigen deutlich, dass der Schwerpunkt der Arbeit auf der italienischen Seite liegt. Da wir durch die Forschungen insbesondere von B. Kuske

viel über den Kölner Italienhandel und seine Träger wissen, kann man dies verschmerzen, wengleich die Kölner Archivüberlieferung auch außerhalb der auszugsweise herangezogenen Briefbücher noch manches Quellenmaterial zur Kölner Wirtschaftsgeschichte bereithält. Die Kapp. I bis III beleuchten die Wirtschaftsbeziehungen im chronologischen Zusammenhang. Kap. IV behandelt auf nur sieben Seiten die Venezianer in Köln, Kap. V die kulturellen, namentlich die durch die Migration von Goldschmieden und Druckern zustande gekommenen Beziehungen, ein Thema, das sich durch die Kölner personengeschichtliche Überlieferung noch an manchen Stellen vertiefen ließe. Kap. VI untersucht „Die Wege der Waren und Reisenden“, Kap. VII geht auf die Pilger ein, die auf ihrem Weg ins Heilige Land Venedig aufsuchten, Kap. VIII beschäftigt sich mit den aus Köln bzw. Venedig ausgeführten Handelswaren, namentlich Seide, Gewürzen, Büchern und Musikinstrumenten; Kap. IX schließlich ist Fragen der Sprache und der Kommunikation gewidmet. Die Arbeit bietet viele aufschlussreiche Bausteine zu einem großen Thema, aber man wird auf dem Gebiet der Handels- und Kulturbeziehungen zwischen dem Norden und dem Süden noch intensiver weiterforschen müssen.

W. Schmid

Karlheinz Brauers, *Der Ordensstaat Preußen und der Niederrhein – insbesondere Geldern* (AHVN 209, 2006, 139–216). In seinem sehr weit ausholenden Aufsatz, der die Geschichte des Deutschen Ordens von seiner Gründung bis zur Umwandlung des Ordenslandes in ein weltliches, vom polnischen König lehnsabhängiges Herzogtum im Jahre 1525 einschließt, geht es B. um den Anteil des niederrheinischen Raumes (einschließlich der heute niederländischen Provinz Gelderland) an der Besiedlung und Christianisierung Preußens. B. geht auf die verschiedenen Beziehungen zwischen dem Niederrhein und dem Deutschen Orden ein; vor allem aber interessiert ihn, anknüpfend an die grundlegenden Untersuchungen von W. Paravicini, die Beteiligung niederrheinischer und geldrischer Adelige an den sog. Preußenreisen im 13. und 14. Jh. B. kann einige Fürsten, Ritter und auch städtische Patrizier namhaft machen, unter ihnen Graf Wilhelm I. von Geldern, Graf Wilhelm V. von Jülich, Graf Adolf von Berg u. a., die allerdings hinsichtlich „ihrer militärischen 'Qualität' ... für das Ordensheer keine große Bereicherung gewesen sein (dürften)“ (195); auch mit ihrer Hilfe ist es dem Orden nicht gelungen, Litauen zu erobern.

V. H.

Johannes Ludwig Schipmann, *Die Hansepolitik der westfälischen Städte in den 1540er Jahren. Hansisch-westfälische Entscheidungsfindungsprozesse zwischen geldrischem Erbfolgestreit und Augsburger Interim* (Beitr. Dortmund. 94, 2003, 15–62), behandelt die hansische Politik in dem Jahrzehnt zwischen den beiden großen Hansetagen 1540 und 1549, die einerseits überschattet war von den konfessionellen Gegensätzen im Reich, andererseits vor großen Herausforderungen stand: der Neuordnung der Hanse und der Frage der Verlegung des Brügger Kontors nach Antwerpen. Im Einzelnen diskutiert wurden u. a. eine neuerliche Tohopesate, die Quartierseinteilung sowie eine Neuregelung der Besendungspflicht der Tagfahrten durch die Mitgliedsstädte, die für letztere kostengünstiger sein sollte. Vf. erörtert die politischen Möglichkeiten und die Interessen der westfälischen (und klevischen) Städte auf dem Hintergrund ihrer Zugehörigkeit zum kölnischen Quartier. – Ein weiterer Aufsatz des Vfs. thematisiert die *Politische Kommunikation in Soest im 16. Jahrhundert. Politisch-gesellschaftliche Stadtstruktur – Äm-*

terhierarchie und Ämterlaufbahn – innerstädtische Konsens- und Entscheidungsfindung in der Hansepolitik (Westf.Zs. 156, 2006, 227–263). Auf der Grundlage der vergleichsweise reichen Überlieferung des Stadtarchivs Soest und mit Blick auf die Beziehungen der Stadt zur Hanse beschreibt Vf. die verfassungsrechtlich-institutionellen sowie die gesellschaftlichen Voraussetzungen und Ebenen der politischen Kommunikation in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. Vf. kann zeigen, dass an den entsprechenden Willensbildungs- und Entscheidungsfindungsprozessen (Entscheidungen über die Besendung von Quartierstagen resp. gesamthansischer Tagfahrten, die Instruktionen und Vollmachten der Ratssendeboten, die Weitergabe von Beschlüssen u.a.m.) nicht nur die zur Führungsschicht gehörenden Fernhändler und Salzbeerbtten, sondern auch die Vertreter der Ämter und der Gemeinheit beteiligt waren. Dabei kann Vf. an Ergebnisse seiner inzwischen veröffentlichten Diss. anknüpfen (s. o. S. 225 ff.)

V. H.

Stadtführer Dortmund im Mittelalter, hg. von Thomas Schilp und Barbara Welzel (Dortmunder Mittelalter-Forschungen, Bd. 6, Bielefeld 2006, Verlag für Regionalgeschichte, 255 S., zahlreiche, zumeist farbige Abb.). – Anzuzeigen ist ein ambitioniertes Buch, mit dem Hgg. auf die erhaltenen und nicht erhaltenen Zeugnisse der Geschichte und Kultur der mittelalterlichen Reichs- und Hansestadt als „Orte der Vergegenwärtigung von Geschichte“ (8) aufmerksam machen wollen, um „im Dialog zwischen historischen und kunstwissenschaftlichen sowie stadarchäologischen Informationen“ (9) die mittelalterliche Vergangenheit Dortmunds in die Erinnerung zurückzurufen, die durch die Veränderungen der Stadtgestalt im Zuge der Industrialisierung und als Folge der Zerstörungen des 2. Weltkriegs weitgehend verlorengegangen ist. Eingeleitet wird der Band durch einen relativ knappen, aber informativen Überblick über die mittelalterliche Geschichte Dortmunds (Th. Schilp), wobei die innere Entwicklung der Stadt, die oft gespannten Beziehungen zu den märkischen und kurkölnischen Nachbarn, die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt, aber auch das städtebürgerliche Selbstbewusstsein zumindest der führenden Dortmunder dargestellt werden, sowie eine kunst- und kulturgeschichtliche Einführung (B. Welzel), in der die besonderen Entstehungsbedingungen mittelalterlicher Kunstwerke, der Umgang der Menschen mit Kunst, die Bedeutung der Kunstwerke in ihrer jeweiligen Umgebung und als „Überlieferungsträger von Geschichte und Kultur“ (41) erörtert werden. Es folgen ausführliche Einzelbeschreibungen der sehenswerten Kulturdenkmäler/Erinnerungsorte innerhalb der mittelalterlichen Stadt, von den innerstädtischen Kirchen und Klöstern (mit ihrer jeweiligen Ausstattung) über den Marktplatz mit Rathaus, die Stadtbefestigung, die ehem. Synagoge bis hin zum Stadtarchiv als dem „verlängerte(n) Gedächtnis“ (146) der Stadt; berücksichtigt sind auch die mittelalterlichen Spuren im heutigen Stadtgebiet von Dortmund außerhalb des mittelalterlichen Stadtkerns. Entstanden ist ein anspruchsvoller „Stadtführer“ auf hohem wissenschaftlichen Niveau (mit Hinweisen auf die aktuellste Forschungsliteratur), der jedem, an der mittelalterlichen Geschichte Dortmunds Interessierten willkommene Orientierung bietet und als Exkursionsführer wertvolle Hilfe leisten kann. Der Flaneur, der Stadtspaziergänger, an den sich das Buch bewusst wendet, der mit Hilfe dieses Buches „der Stadt und den kulturellen Zeugnissen ihre so bunten und reichen Geschichten entlocken“ (10) möchte – vor allem der weniger Ortskundige –, hätte sich freilich einen beigegebenen Stadtplan gewünscht, der ihm die Orientierung und die topographische Verortung der Erinnerungsorte erleichtert hätte. Die grobe schematische Darstellung auf der Innenseite des Umschlags ist kein Ersatz. V. H.

Von Anfang April bis Mitte Juli 2006 ist in Dortmund die Ausstellung „Ferne Welten – Freie Stadt. Dortmund im Mittelalter“ gezeigt worden, deren Ziel es war, mit dazu beizutragen, dass Dortmund nicht allein als Industriestadt des 19. Jhs., sondern auch in seiner mittelalterlichen Vergangenheit als Reichs- und Hansestadt bewusster wahrgenommen wird. Dazu wurden aus zahlreichen regionalen und überregionalen Museen und Archiven über 300 Exponate zusammengetragen, die mit den thematischen Schwerpunkten: Stadtwendung, Rat und Rathaus, Dortmund als Reichsstadt, Stadtpatrone, Maler und Bilder, Handwerk und Gewerbe, Jenseitsvorsorge und Erinnerungskultur, Frömmigkeit in der Stadt, Spiel und Festkultur, Gesundheitsfürsorge, Dortmund und die Hanse u.a.m. präsentiert wurden. Zu dieser Ausstellung ist ein opulent ausgestatteter Katalog erarbeitet worden: *Ferne Welten – Freie Stadt: Dortmund im Mittelalter*, hg. von Matthias Ohm, Thomas Schilp und Barbara Welzel (Dortmunder Mittelalter-Forschungen, Bd. 7, Bielefeld 2006, Verlag für Regionalgeschichte, 426 S., zahlreiche Farbabb., 5 großformatige, aufklappbare Farbfotos der wichtigsten Dortmunder Altäre als Beilagen), der nicht nur die Ausstellung dokumentiert, sondern auch zehn Essays enthält, die in die thematischen Schwerpunkte der Ausstellung einführen: Thomas Schilp, *Vom „guten Regiment“ über die Stadt. Wie men wol eyn statt regyrn sol* (21–30), beschreibt den in der Stauferzeit einsetzenden Prozess der Emanzipation Dortmunds von der königlich-stadtherrlichen Gewalt, die bereits in den zwischen 1252 und 1256 aufgezeichneten städtischen Statuten sichtbar wird; zugleich zeigt die nur wenige Jahre jüngere Ratswahlordnung von 1260, die eine Beteiligung der in den „Sechsgilden“ organisierten Handwerker an der Ratswahl vorsah, dass sich die Gemeinde „auf der Basis der rechtlichen Gleichheit der Bürger gegen Tendenzen der Oligarchisierung des Rats“ (27) hatte durchsetzen können. Ähnliches lässt sich in Soest beobachten, was Sch. (in Anlehnung an Knut Schulz) zu der Feststellung führt, dass es „die entwickelten Städte Westfalens“ waren, die „im ausgehenden 12. und beginnenden 13. Jahrhundert auf der Grundlage der erreichten Autonomie Hauptträger der nach und über Lübeck führenden Entfaltung der Hanse im Ostseeraum“ (27) waren. – Barbara Welzel, *Stadt der Bilder* (31–37), macht auf die Fülle der Kunstwerke aufmerksam, denen die Menschen im Mittelalter, hier im mittelalterlichen Dortmund, sowohl im sakralen als auch im profanen Raum begegneten, die in einem komplexen Verfahren der Auftragsvergabe und der Festlegung der Bildinhalte entstanden waren und die als „Agenten ... der kulturellen Sinnstiftung ... an konkreten Orten, in konkreten Situationen und für konkrete Menschen“ (36) wirkten. Vf.in weist darauf hin, dass es in Dortmund im späten Mittelalter „keine Tradition von Porträts gegeben zu haben (scheint)“ (32), dass die Dortmunder Fernkaufleute anscheinend „die im 15. Jahrhundert neuartige Gewohnheit, von sich und ihren Familienmitgliedern Bildnisse anfertigen zu lassen, nicht aufgegriffen (haben)“ (ebd.). – Gegenstand des Essays von Peter Johaneck, *Inszenierte Vergangenheit. Vom Umgang mit geschichtlicher Überlieferung in den deutschen Städten des Mittelalters* (39–48), ist die Erinnerungskultur in den niederdeutschen Städten des späten Mittelalters, namentlich im spätmittelalterlichen Dortmund. Neben der städtischen Historiographie, die vergangenes oder zeitgenössisches Geschehen aufschreibt, damit es nicht in Vergessenheit gerät, die allerdings nur von vergleichsweise Wenigen zu Kenntnis genommen werden konnte, behandelt J. die „Inszenierung von Geschichtserinnerung“ (42) im öffentlichen Raum durch geeigneten Figurenschmuck an Rathäusern u. a. öffentlichen Bauwerken, durch das Aufstellen von Skulpturen (z. B. der

Rolande), in Bildern und Symbolen, die erinnerten und zugleich der Identitätsfindung dienen konnten. Dass derartige Bilder freilich auch unterschiedlich wahrgenommen werden konnten, zeigt J. am Beispiel der Reiterstatue vor dem Magdeburger Rathaus. – Zwei Beiträge sind dem Dortmunder Stadtpatron, dem hl. Reinoldus, gewidmet: Thomas Schilp, *Reinoldus. Die mittelalterliche Stadt Dortmund und ihr heiliger Patron* (49–52), und Birgit Franke, *Heiliger Reinoldus: Irdischer und himmlischer Ritter* (53–66), die den Spuren der Dortmunder Reinoldus-Legende nachgeht, auf deren Grundlage der Heilige im Bewusstsein der Dortmunder Bürger sowohl der dem höfischen Ritterideal verpflichtete Kämpfer, als auch der himmlische Beschützer der städtischen Freiheit war. Als ritterlicher Heiliger bot sich Reinoldus auch der kaufmännischen Oberschicht, die sich im späten Mittelalter bekanntlich an adeligen Lebensformen orientierten, als Identifikationsfigur an. – Mit der Gesundheitsfürsorge in den mittelalterlichen Städten und – soweit die Quellen Einblicke gestatten – speziell in Dortmund befasst sich Kay Peter Jankrift, *Das Heil von Körper und Seele. Fürsorge in einer spätmittelalterlichen Stadt* (67–73), der in einem weiteren Essay: *Anders als die Anderen. „Gelichter“, Scharfrichter und fahrendes Volk* (75–79) die Lebensbedingungen von Randgruppen, Außenseitern und Minderheiten beleuchtet. – Matthias Ohm, *Rathäuser des deutschen Mittelalters* (81–85), geht davon aus, dass politische und wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeiten seit dem 13. Jh. zum Bau von Rathäusern geführt haben. O. beschreibt die Bauformen, die Erweiterungsbauten und die Funktionen der Gebäude. Bezüglich des alten Dortmunder Rathauses weist O. darauf hin, dass es ursprünglich der Sitz des Dortmunder Grafen war, bevor es diesem 1241 von den Bürgern abgekauft wurde. Aus der Tatsache, dass die Hauptpfarrkirche der Stadt, die Reinoldi-Kirche, nicht unmittelbar am Markt liegt, zieht O. den Schluss, dass es nach dem Stadtbrand von 1232 zu einer Verlegung des Marktes von der Reinoldi-Kirche an die heutige Stelle gekommen ist. – Angelika Lampen, *Karl IV. in Dortmund. Eine Stadt erlebt den Kaiser* (87–94), beschreibt anhand der Berichte des Johannes Nederhoff und Dietrich Westhoffs das Adventus-Zeremoniell beim Besuch Karls IV. in Dortmund im November 1377, macht aber auch deutlich, dass weder die bei dieser Gelegenheit ausgefertigten kaiserlichen Privilegien zugunsten der Stadt, noch die durch die Reliquienschenkungen bewirkte ideelle Schutzverpflichtung des Kaisers längerfristig geeignet waren, die territorialpolitische Situation der Stadt zu verbessern. – Schließlich stellt Martina B. Klug, *Die Berswordts: Mobilität und sozialer Aufstieg einer Familie der patrizischen Führungsschicht Dortmund* (95–100), eine seit der Mitte des 13. Jhs. in Dortmund bezeugte, im Wollhandel in England vermögend gewordene Familie vor, die in Dortmund durch zahlreiche Stiftungen hervorgetreten ist und im 15. und 16. Jh. auch über die Heimatstadt hinaus bekannte Theologen und Juristen hervorgebracht hat. Der Hansehistoriker vermisst unter den einführenden Essays einen den wirtschaftsgeschichtlichen Aspekten der Dortmunder Geschichte, den Leistungen von Handwerk und Gewerbe sowie den hansischen Beziehungen der Stadt gewidmeten Beitrag, zumal letztere in der Ausstellung selbst einen relativ breiten Raum eingenommen haben. Die in den Katalogteil aufgenommenen, den entsprechenden Exponatbeschreibungen vorangestellten Artikel bieten kaum einen adäquaten Ersatz.

V. H.

Der von Nils Büttner, Thomas Schilp und Barbara Welzel herausgegebene Sammelband *Städtische Repräsentation. St. Reinoldi und das Rathaus als*

Schauplätze des Dortmunder Mittelalters (Dortmunder Mittelalter-Forschungen, Bd. 5, Bielefeld 2005, Verlag für Regionalgeschichte, 295 S., zahlreiche Abb.) setzt die erfolgreiche Reihe der Veröffentlichungen eines Herausgeberteams fort, das Themen der mittelalterlichen Stadt- und Kunstgeschichte Dortmunds in den Kontext aktueller historischer und kunsthistorischer Fragestellungen einbindet. Der Band verbindet zwei Forschungskonzepte: Er untersucht die Frage, wie unser Bild des Mittelalters im Verlauf der Geschichte entstanden ist, und er stellt das Thema der städtischen Repräsentation in kirchlichen und weltlichen Räumen zur Diskussion; ergänzt werden dabei eher lokal orientierte durch eher allgemeine Beiträge. – Den Auftakt macht Barbara Welzel mit einem weitgespannten Einleitungssessay über *Mittelalterliche Kunst in Dortmund heute* (11–39), wobei sie von dem berühmten Altarwerk in der Reinoldikirche ausgeht. Klaus Nier untersucht *Sinnstiftendes Sehen. Mittelalterliche Kunst im 19. Jahrhundert* (40–58), mit der Reproduktion einer nahezu unleserlichen Karte von 1853, und Gerhard Dhorn van Rossum steuert einen Essay über *Uhren, Glocken und Zeitorganisation in der Vormoderne* (59–77) bei. Thomas Schilp untersucht am Beispiel von Spielern, Orgeln und Scholarenchören die Rolle der Musik für die Memoria in der Stadt; auf die Bedeutung der Musik bei rituellen Inszenierungen hat kürzlich auch Jörg Bölling, *Das Papstzeremoniell der Renaissance*, Frankfurt 2006, aufmerksam gemacht. Inhaltlich schließt sich die knappe Studie von Michael Stegemann über Glocken, Pfeifen und Stimmen an. Nach einer Dokumentation, die ausgezeichnete Farbfotos und mehrere Quellenauszüge zum Thema des Bandes enthält, behandelt Nils Büttner allgemein das Thema *Dortmund und die Niederlande – Kunsttransfer als logistische Herausforderung* (167–180), was dann Evelyn Bertram-Neunzig mit einer Untersuchung über *Das Hochaltarretabel der Dortmunder Reinoldikirche – Ein herausragendes Zeugnis franko-flämischen Kunstschaffens aus den Werkstätten der burgundischen Niederlande* vertieft. Thomas Zepp schließt sich mit einer Untersuchung über den Chor der Reinoldikirche als Handlungsraum des Stadtpatrons und seiner Bürger an. Die bauliche Gestaltung des Politischen am Rathaus, Richthaus und Lohhaus steht im Mittelpunkt der Untersuchung von Ulrich Meier mit dem Titel *Repräsentation und Teilhabe – Zur baulichen Gestalt des Politischen in der Reichsstadt Dortmund* (226–247). Ein Thema, das dann eine detaillierte Untersuchung von Matthias Ohm über *Das alte Rathaus in Dortmund – Zu Baugeschichte, Ausstattung und Symbolwert* (248–273) vertieft. Den Abschluss bildet eine Studie von Birgit Franke zu dem bereits mehrfach untersuchten Aufenthalt Kaiser Karl IV. 1377 und 1378 in der Hansestadt, einem Thema, dem sie durch ihre Kenntnisse der burgundischen Hofkultur und neuer Forschungen etwa zu Reliquien durchaus neue Aspekte abgewinnen kann. Man wünscht sich weitere Publikationen der Hgg., die das Dortmunder Quellenmaterial – wozu auch die Kunstwerke zählen – in größere Kontexte einbinden und mit aktuellen Forschungstendenzen verknüpfen. W. Schmid

Wilfried Reininghaus, *Von der Freien Reichsstadt zur Westfalenmetropole? Dortmunds Selbstwahrnehmung im Raum und in der Zeit* (Beitr.Dortm. 96/97, 2005/2006, 123–153), geht der Frage nach, ob es in Dortmund ein städtisches Selbstbewusstsein gegeben hat – gespeist aus der Erinnerung an die reichs- und hansestädtische Vergangenheit und/oder dem Bewusstsein der Zugehörigkeit zu Westfalen (bei aller Unbestimmtheit des Raumbegriffs) –, das „während und nach der Industriellen Revolution für die städtische Entwicklung eher förderlich oder

hinderlich war“ (125). Ein betont reichsstädtisches Bewusstsein findet sich seit dem 16. Jh. – zuerst bezeugt in der Chronik Dietrich Westhoffs; nach 1802, nach dem Verlust des Status als freie Reichsstadt wird dieses Bewusstsein trotz voraufgehender Kritik an den reichsstädtischen Zuständen gezielt gepflegt. Mit der um die Mitte des 19. Jhs. einsetzenden Industrialisierung entwickelte sich Dortmund innerhalb eines halben Jahrhunderts nicht nur zur größten Stadt in Westfalen und zum wirtschaftlichen Zentrum des werdenden Ruhrgebiets, sondern erlebte zugleich tiefgreifende soziale Veränderungen: neben das alteingesessene Bildungsbürgertum trat das zugezogene Wirtschaftsbürgertum. Die Erinnerung an die reichs- und hansestädtische Vergangenheit aber blieb erhalten und verband sich mit den neuen wirtschaftlichen Zukunftserwartungen und zunehmend auch mit der Identität stiftenden Vorstellung, eine Stadt in Westfalen zu sein. Wirtschaftliche Herausforderungen des frühen 20. Jhs., die überregionale Lösungen erforderten, erschütterten diese Dortmunder Selbstwahrnehmung. Nach dem 2. Weltkrieg präsentierte sich die Stadt als eine „Stadt der Leistung“ (149), in der „die Geschichte verblasste trotz aller gegenteiligen Beteuerungen“ (ebd.). Der Abriss des 1899 rekonstruierten mittelalterlichen Rathauses ist der sprechendste Beleg dafür. Als jedoch in der zweiten Hälfte des 20. Jhs. „Kohle, Stahl und Bier ... allmählich wegbrachen“ (151), zeigte sich dass die „wirtschaftliche Leistungskraft der Montanindustrie“ (ebd.) allein nicht ausreichte, um ein städtisches Selbstbewusstsein zu begründen, so dass die Erinnerung an die Geschichte wieder an Bedeutung gewinnt. Zusammenfassend stellt Vf. aber auch fest, dass die eigentümliche, reichsstädtisch geprägte Selbstwahrnehmung der Stadt mit dazu beigetragen hat, dass sie „sich so schwer tat, sich in das Ruhrgebiet zu integrieren“ (152). V. H.

Zu den Kunstschatzen der Dortmunder Pfarr- und Klosterkirchen gehört das um 1470/1490 entstandene Altarretabel des Hochaltars der ehem. Dominikanerkirche, ein Werk des Weseler Malers Derik Baegert. Ihm hat Martin Wilhelm Roelen, *Derik Baegert – eine biografische Skizze* gewidmet (Beitr.Dortm. 96/97, 2005/2006, 23–37). Darin macht er es wahrscheinlich, dass der Vater Derik Baegerts zwei Mal verheiratet war und Derik aus der ersten Ehe des Vaters mit einer Weseler Kaufmannstochter stammte, und äußert die Vermutung, dass man die Familie nicht notwendigerweise in Westfalen suchen muss, sondern dass Johann Baegert, der Vater Deriks, „schon als Weseler Bürger geboren wurde“ (35). V. H.

Richard Hergenhahn, *Brevis Arithmetices Introductio 1549. Einblick in den gymnasialen Rechenunterricht* (Beitr.Dortm. 96/97, 2005/2006, S. 77–121), stellt eine kaum bekannte, in der Druckerei des 1543 gegründeten Dortmunder Archigymnasiums wieder aufgelegte (1. Aufl. Köln 1540), für den Schulunterricht erarbeitete Einführung in die Arithmetik vor, die in die Grundrechenarten, den Dreisatz und das Rechnen mit Brüchen einführt und mit ihren praxisnahen Aufgabenbeispielen auch kaufmännischen Bedürfnissen entgegenkam. V. H.

NIEDERSACHSEN/SACHSEN-ANHALT. *Geschichte der Stadt Osnabrück*, hg. von Gerd Steinwascher (Belm bei Osnabrück 2006, Meinders & Elstermann, 991 S., zahlreiche Abb. und Ktn.). – Von der Missionszelle des ausgehenden 8. Jhs. bis zum Jahr 1998, in dem das Felix Nussbaum-Haus von Daniel Libeskind präsentiert, der 100. Geburtstag von Erich Maria Remarque begangen und das 350-jährige Jubiläum des Friedens von Münster und Osnabrück gefeiert werden

konnten, reicht der zeitliche Rahmen des in zehn Kapitel gegliederten Bandes. Acht davon stellen die Geschichte der Stadt jeweils alle gesellschaftlichen Aspekte umfassend im zeitlichen Ablauf dar. Zwei sind Themenschwerpunkten gewidmet: den archäologischen Erkenntnissen zur Siedlungsentwicklung (Kap. 1) und den „Bau- und Kunstdenkmälern im Mittelalter und in der frühen Neuzeit“ (Kap. 6). Rund die erste Hälfte des Bandes behandelt die Geschichte der Stadt von ihren Anfängen bis zum Beginn der Industrialisierung, die zweite Hälfte von der Industrialisierung bis zum Ende des 20. Jhs. Wolfgang Schlüter beginnt mit der *Siedlungsgeschichte vom frühen Mittelalter bis zum Beginn des Spätmittelalters* (15–60), wobei er – das sei hervorgehoben, weil die Beiträge bis zum Ende des Spätmittelalters die Einbindung der Geschichte Osnabrücks in größere wirtschaftliche und politische Räume eher en passant behandeln – die verkehrsgeographische Lage der Siedlung am Schnittpunkt von Fernwegen (Hasefurt) betont und die archäologischen Funde auf ihre Aussagekraft für Handelsverbindungen hin befragt. Thomas Vogtherr, *Osnabrück im frühen und hohen Mittelalter* (61–86), verweist im Hinblick auf überregionale Handelsverbindungen auf archäologisch geborgene Handelsgüter, die auf weit reichende Handelsverbindungen des jungen Bischofssitzes bis ins Rheinland deuten, aber nicht zwingend auf Händler in der Domsiedlung hinweisen. Die umstrittene, weil nur in einer von Bischof Benno II. (1068–1088) gefälschten Urkunde überlieferte Verleihung des Markt-, Münz- und Zollrechts durch König Arnulf 889 lässt sich nach V. zwar nicht beweisen, aber wahrscheinlich machen. Hansisch intensiver wird es im dritten, von Dietrich W. Poeck verfassten Kapitel *Osnabrück im späten Mittelalter* (87–160), der seinen Beitrag unterteilt in „Stadt und Bischof“, „Gestalt der Stadt“, „Bürger und Einwohner“, „Die Stadtverfassung“, „Städtischer Alltag im Spiegel der Rechnungen“, „Das Handwerk“, „Erinnerung im spätmittelalterlichen Osnabrück“ sowie als siebtes Unterkapitel „Osnabrück als Hansestadt“; der Handel der Stadt im hansischen Raum scheint nicht sehr bedeutend gewesen zu sein, auch wenn für die frühe Zeit des 13. Jhs. ein starkes Engagement im Norden und Osten zu erkennen ist. Das auf S. 148 erwähnte, in Osnabrück überlieferte Einladungsschreiben zu einem Hansetag um 1300 ist übrigens das erste überlieferte Schreiben mit dem vollständigen Formular der Ladungsschreiben zu Hansetagen seit der 2. Hälfte des 14. Jhs. Gesicherte Teilnahmen von Osnabrücker Ratsherren liegen erst seit dem Anfang des 15. Jhs. vor, jedoch blieb die Stadt dann konsequent dabei und ließ sich auf dem letzten Hansetag 1669 immerhin noch vertreten. An drei Beispielen erläutert P. die persönliche Verflechtung zwischen führenden Osnabrücker Familien und wichtigen hansischen Vertretern in Lübeck: Hermann Ossenbrugge, Johann von Ankum, Sohn eines Osnabrücker Goldschmieds, Gottfried von Gamme, aus der Osnabrücker Neustadt: sie alle handelten erfolgreich nach Norwegen, Schweden bzw. Flandern. Die Hanse wird außerdem thematisiert im Zusammenhang mit der städtischen Rechnungslegung. Gerd Steinwascher, *Von der Reformation zum Westfälischen Frieden* (161–228), weist auf den direkten Zusammenhang der reformatorischen Unruhen in Osnabrück mit ähnlichen Aktionen in rheinischen und westfälischen Hansestädten hin und erwähnt im Zusammenhang mit der Finanzverwaltung der Stadt die Beiträge an die Hanse. In der zweiten Hälfte des 16. Jhs. nutzte Osnabrück besonders die Kommunikationsmöglichkeiten der westfälischen Tagfahrten und spielte seit dem beginnenden 17. Jh. eine immer aktivere Rolle. Wegen des wachsenden landesherrlichen Drucks auf die Hansestädte wuchs das Interesse auch der kleineren Quartierstädte an der Hanse wieder, jetzt allerdings

nicht mehr aus wirtschaftlichen Gründen, sondern weil man sich politische Vorteile erhoffte. Versuche Osnabrücks am Ende des 16. Jhs., die kleinen Landstädte in seiner Umgebung, die es Mitte des 16. Jhs. als hansische nach Lübeck gemeldet hatte, an einer hansischen Kontribution zu beteiligen, scheiterten jedoch. Auch der Hansesyndikus Johannes Domann wird kurz erwähnt, allerdings hatte er keine engen Beziehungen zu seiner Vaterstadt. Bedauerlich ist, dass die 2003 und 2004 erschienenen Aufsätze und die Monographie von Johannes Schipmann zur Rolle Osnabrücks in der Hanse nicht mehr berücksichtigt werden konnten (s. HGBl. 123, 2004, 234f.; 125, 2007, 225ff.) Die weiteren Kapitel des Bandes seien noch angezeigt: Ronald G. Asch, *Osnabrück zwischen Westfälischem Frieden und Siebenjährigem Krieg 1648–1763* (229–266); Reinhard Karrenbrock, *Die Bau- und Kunstdenkmäler im Mittelalter und in der frühen Neuzeit* (267–312); Christine van den Heuvel, *Osnabrück am Ende des Alten Reichs und in hannoverscher Zeit* (313–444); Rolf Spilker, *Von der Industrialisierung bis zum Ende des Ersten Weltkrieges* (445–640); Gerd Steinwascher, *Die Zeit der Weimarer Republik und des Nationalsozialismus* (641–766); Frank Henrichvark, *Osnabrück in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts* (767–890). Es folgen die Anmerkungen als Endnoten, das Literaturverzeichnis, Abkürzungen, Register und Bildquellennachweis. Dem Hg. und den Autoren ist es gelungen, eine – selbstverständlich in ihren einzelnen Teilen unterschiedlich gut – lesbare Geschichte auf dem gegenwärtigen Stand der Forschung vorzulegen, erfreulicherweise (denkt man an viele mehrbändige Stadtgeschichten) in einem Band. R. H.-K.

Anhand zahlreicher Grabungsbefunde und -funde vom 6.–8. Jh. versucht Wolfgang Schlüter die Siedlungsgeschichte und weitere Entwicklungen des Osnabrücker Raumes und benachbarter Regionen im frühen Mittelalter nachzuzeichnen und bringt dabei auch verschiedene Informationen zum Handel in vorhansischer Zeit: *Franken oder Sachsen – Das Osnabrücker Land zwischen Völkerwanderungs- und Karolingerzeit* (OsnMitt. 110, 2005, 11–67). R. H.

Einen interessanten Beitrag zur Sphragistik und zugleich zum Thema der Osnabrücker Gemeindebildung und der „heiligen“ Städte liefert Karsten Igel: *Die heilige Katharina, das Rad, die Bürger und der Bischof. Das Osnabrücker Stadtsiegel und die Katharinenkirche – auch in Osnabrück war Jerusalem* (OsnMitt. 111, 2006, 27–60). I. deutet unter vergleichender Einbeziehung anderer Siegel das Symbol des Rades im Osnabrücker Siegel im Zusammenhang mit der ministerialisch-bürgerlichen Verselbständigung nicht als „currus Dei“, sondern als Darstellung eines im 11. Jh. entstandenen, an die Jerusalemer Grabeskirche angelehnten Zentralbaus von St. Katharinen. Eine nicht mehr zu erkennende Sonderstellung der Heiligen im späten Mittelalter erklärt er mit Veränderungen in der städtischen Führungsschicht. R. H.

Zwei nachreformatorische Kirchenvisitationen im Profil stellt Wolfgang Seegrün einander gegenüber und vergleicht die unterschiedlichen Rekatholisierungsmaßnahmen, deren Erfolge und Widerstände hiergegen unter *Johannes Hartmann im Niederstift Münster seit 1613* und *Albert Lucenius im Hochstift Osnabrück 1624/25* (OsnMitt. 110, 2005, 69–98). R. H.

Der Versuch zur Rekatholisierung Osnabrücks 1628–1633 nach der Chronik des Rudolf von Bellinckhausen. Konfession und konfessionelle Identität zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges (OsnMitt. 110, 2005, 99–118) wurde nach Volker Seresse mit mehr oder weniger hartem Druck und Anreizen auf verschiedenen Ebenen betrieben und führte über eine stärkere emotionale Aufladung zu einer Verfestigung von konfessionellen Identitäten bei Lutheranern wie Katholiken.

R. H.

Eine spezielle Osnabrücker Münze der Zeit des Dreißigjährigen Krieges, die u. a. als Werbegeld für deutsche Freiwillige in schwedischen Diensten genutzt wurde, stellt in einem knappen Beitrag Detlev Peiss vor: *Osnabrücker Gustav-Adolf-Taler von 1633 durch Generalkriegskommissar Trana in Lippe geprägt* (OsnMitt. 111, 2006, 213–248).

R. H.

Hans Werner Niemann behandelt die Entwicklung von Leinenproduktion und Leinenhandel in der Neuzeit und die wirtschaftlichen Aktivitäten eines Familienzweiges der vom Dreißigjährigen Krieg bis heute bedeutsamen Firma Sanders: *Entwicklung von Leinenhandel und Leinenproduktion im Osnabrücker Land. Die Bramscher Leinenhändlerfamilie Sanders* (OsnMitt. 110, 2005, 145–169). In der längerfristigen Betrachtung werden beispielhaft die Transformationsprozesse in der Wirtschaft und die darauf reagierenden Anpassungsbemühungen von Unternehmen in Betriebsorganisation, Technologie, Produkten u. a. deutlich.

R. H.

Beim Osnabrücker Conseil général zeigt sich nach Helmut Stubbe da Luz anders als in Bremen und Hamburg deutlich der Versuch einer Aufwertung von regionalen Beratungsgremien der napoleonischen Zeit, der sich in die Richtung einer stärkeren Selbstverwaltung hätte entwickeln können: *Pariser Straßenbaupolitik im Oberemsdepartement, 1812. Der Osnabrücker Generalsekretär Heuberger und die napoleonischen Gremien* (OsnMitt. 110, 2005, 119–143). Auf die napoleonische Zeit bezieht sich auch ein weiterer Beitrag desselben Autors: *„Verfassungslosigkeit“ statt Assimilationspolitik im Oberemsdepartement. Der Osnabrücker Prälat Keverberg und die Märzkrise 1813* (OsnMitt. 111, 2006, 213–248).

R. H.

Verspätet ist auf das *Urkundenbuch der Stadt Braunschweig*, Bd. 7: 1375–1387, bearb. von Josef Dolle (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen, Bd. 215, Hannover 2003, Verlag Hahnsche Buchhandlung, 1263 S.), aufmerksam zu machen. Zeitlich deckt der Band ziemlich genau die Jahre der „Großen Schicht“ („Schicht des Rates“) ab, in deren Verlauf Braunschweig verhanst wurde und die erst 1386 mit der neuen Ratsverfassung ihr Ende fand. Der mit großer Sorgfalt erarbeitete Band folgt den bewährten Editionsgrundsätzen: er enthält insgesamt 1203 Stücke, die zum weitaus größten Teil aus den Beständen des Stadtarchivs Braunschweig stammen, aber auch aus zahlreichen weiteren Archiven zusammengetragen worden sind. Dabei handelt es sich nicht nur um Urkunden i.e.S., aufgenommen sind auch Testamente, Auszüge aus Stadtbüchern (insbesondere aus den Degedingbüchern der Alt- und Neustadt, des Hagens und des Sackes, den Gedenkbüchern des Rates, den Verfestigungs- und Neubürgerbüchern), Rechnungen u.a.m. Inhaltlich betreffen die abgedruckten Stücke die üblichen innerstädtischen Angelegenheiten: Grundstücks- und Rentengeschäf-

te, Eide städtischer Bediensteter, Regelungen für die städtischen Gewerbe, die Beziehungen zu den geistlichen Einrichtungen, ebenso wie die Außenbeziehungen der Stadt: die Bündnis- und Landgebietspolitik, Münzvereinbarungen mit benachbarten Städten, selbstverständlich auch das Verhältnis zur Hanse u.v.m. Ein umfangreicher „Index der Personen- und Ortsnamen“, ein hilfreiches Glossar sowie ein „Nachweis erhaltener Siegel und Notariatszeichen“ beschließen den Band, der einen wichtigen Beitrag zur Erforschung nicht nur braunschweigischen Stadtgeschichte im späten Mittelalter darstellt. Man darf hoffen, dass der in Vorbereitung befindliche 8. Bd. bald folgen kann. V. H.

In zwei Bänden veröffentlicht Karsten Kablitz wichtige historische und archäologische Ergebnisse zur Braunschweiger Stadtgeschichte: *Die Braunschweiger Neustadt im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Archäologische Untersuchungen an der Weberstraße und der Langen Straße 1997 bis 1999*. Mit Beiträgen von Wolfgang Meibeyer, Eberhard May und Klaus Tidow, 2 Tle. (Beiträge zur Archäologie in Niedersachsen; Bd. 10, Rahden/Westf. 2005, Verlag Marie Leidorf, 295 und 246 S., 3 Tab., 40 Taf., zahlreiche Abb.). Der Grabungsbericht konzentriert sich auf jene Befunde, die „über die Gegebenheiten in der Zeit vor der Entstehung der Neustadt sowie über die Grundstücksverhältnisse und die Entwicklung der Hausbebauung auf den bald nach 1200 angelegten Hausgrundstücken der Neustädter Bürger unterrichten“ (14). Nach einer ausführlichen Skizzierung des Forschungsstandes zur Geschichte von Braunschweig und seiner Neustadt vom 9. Jh. bis in die frühe Neuzeit unter besonderer Berücksichtigung des Grabungsareals wendet sich Vf. konkret den Ausgrabungen an Weberstraße und Langer Straße zu und bringt eine detaillierte erste Auswertung von insgesamt 259 Befundkomplexen, die – soweit datierbar – sich der Phase zwischen dem 12. und 17. Jh. zuordnen lassen. Die Grabungen ermöglichten die Rekonstruktion von Hausbefunden, lieferten Aufschlüsse über Altlandschaft, Weideflur, Parzellierung und Grundstücksentwicklung, Errichtung und Veränderung von Wohnbauten, Infrastruktureinrichtungen (Gruben, Brunnen, Kloaken) sowie über einige Gewerbeanlagen (Öfen), die sich vor allem mit der bedeutenden Braunschweiger Buntmetallverarbeitung in Verbindung bringen lassen. Der letzte Abschnitt des darstellenden ersten Teils arbeitet in größerem historischen Kontext den Beitrag der archäologischen Befunde vom Baugrundstück Weberstraße/Lange Straße zur Klärung der Geschichte der Braunschweiger Neustadt heraus. K. weist auf die zwar vorhandenen Anzeichen einer planmäßigen Anlage der Gründungsstadt hin, bewertet dies aber nur als Teilschritt, da sich die Stadtwerdung nach den Befunden in mehreren von einander getrennten Etappen von Planung und Wachstum vollzog. Ansonsten ist eine allerdings kaum überraschende Tendenz von zunächst offener zu stärker geschlossener Bebauung zu erkennen. Die Ergebnisse zur Hausbebauung bestätigen u. a. Lübecker Entwicklungen mit einem Übergang zu mehrgeschossigen Wohnspeichern und Doppelhäusern für den kaufmännischen Bedarf. – Der zweite Teil der Publikation enthält zunächst einen siedlungsgeographischen Beitrag von Wolfgang Meibeyer zur Entstehung und Grundrissbildung der Neustadt (9–41), während Eberhard May Tierskelettfunde aus zwei Abwurfgruben des 12. Jhs. auswertet (43–50). Die Bedeutung Braunschweigs auch als Zentrum der Wollweberei unterstreicht der Beitrag von Klaus Tidow, der über *Webstuhl und Textilfunde des 13. bis 16. Jahrhunderts von der Weberstraße in der Braunschweiger Neustadt* berichtet (51–66). Für die weitere Forschung wertvoll sind die zwei angefügten

Kataloge, zum einen die Zusammenstellung der archivalischen Nachrichten des 14. bis 17. Jhs. zu den Liegenschaften an der Weberstraße, vor allem aber der Katalog über die Grabungsfunde mit insgesamt 1579 Nummern. Die beigegefügte 40 Tafeln beziehen sich vor allem auf Keramik. R. H.

Die bereits 1994 vorgelegte, leider für den Druck nicht durch aktuellere Literatur ergänzte Bielefelder Dissertation von Monika Höhl bezieht sich auf *Die Pest in Hildesheim. Krankheit als Krisenfaktor im städtischen Leben des Mittelalters und der Frühen Neuzeit (1350–1750)* (Schriftenreihe des Stadtarchivs und der Stadtbibliothek Hildesheim, Bd. 28, Hildesheim 2002, Stadtarchiv, 376 S., 15 Abb., 10 Tab., 38 Graphiken). Der Vf.in geht es um die Frage, „wie eine Stadtbevölkerung Norddeutschlands mit der Pest ... umging“ (9) und welche Konsequenzen diese gefürchtete Krankheit für das untersuchte Gemeinwesen in demographischer, sozialer, wirtschaftlicher, administrativer wie mentalitätsgeschichtlicher Hinsicht hatte. Die Grundlage für die Untersuchung stellt unter Einbeziehung der allgemeinen Pestforschung eine gründliche Analyse der reich überlieferten schriftlichen Quellen zu den mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Pestepidemien in Hildesheim dar, wobei der Schwerpunkt auf Grund der breiteren Überlieferungslage eher in der Zeit des ausgehenden 16. und im 17. Jh. liegt. Nach einer einleitenden Problemskizze über Krankheit als Krisenelement im städtischen Leben, in der sie auch detailliert auf den Forschungsstand und die in Hildesheim vorhandenen Quellengattungen eingeht, stellt H. zunächst allgemein die Stellung der Stadt im Seuchengeschehen und den Grad der Betroffenheit von der Pest dar, um sich dann der Gesetzgebung und Administration zuzuwenden, deren Qualität und Effizienz insbesondere beim Hospitalwesen kein hohes Niveau erreichte. Die administrativen Maßnahmen blieben weitgehend auf den Erlass von Verordnungen begrenzt. Die Pest erwies sich durchaus als Störfaktor innerhalb der städtischen Wirtschaft; allerdings geben die Hildesheimer Quellen mehr Auskünfte über wirtschaftspolitische Regulierungsmaßnahmen als über tatsächliche ökonomische Folgen der Seuchen. Immerhin lassen sich Angebotsverknappungen, vereinzelte Preissteigerungen, Anzeichen für vorübergehende wirtschaftliche Isolation, Handels- und Reisebeschränkungen u. a. feststellen. Die demographischen Auswirkungen der Epidemien werden im Rahmen der gesamten demographischen Entwicklung der Stadt von der Vf.in – auch mit Hilfe von Tabellen und Graphiken – detailliert und differenziert nach Gruppenzugehörigkeit, Geschlecht, Alter u. ä. gezeigt und bewertet, wobei weitere Krisenfaktoren oder aber Ausgleichsphänomene durch Migration als Probleme mitbedacht sind. Soziale Ungleichheit spielte, wie im folgenden Kapitel zu den sozialen Folgen der Pest in Hildesheim gezeigt wird, für Sterblichkeit oder Überleben eine nicht unwesentliche Rolle; die Hildesheimer Chronistik des 15. bis 17. Jhs. lässt auch einen Mentalitätswandel im Zeichen der Pest in Richtung auf zunehmende Überlebensstrategien bei den reichen Familien erkennen. Vor einem solchen Hintergrund betont H., dass „der Faktor Mobilität eine zentrale Bedeutung im Pestgeschehen einnahm“ (282), wobei sich die Einflussreichen die Dienstleistungen sozial Abhängiger zu Nutze machten. – Insgesamt bleibt festzuhalten, dass hier eine gründliche, minutiöse und durch zahlreiche Graphiken und Tabellen veranschaulichte Darstellung vorgelegt worden ist, die für die Pestforschung, aber auch die Städtegeschichte ausgesprochen wertvoll ist und zu einem vertieften Verständnis der gravierenden Auswirkungen beiträgt, die in verschiedenen Bereichen mit den Seuchenzügen verbunden waren. R. H.

Die wirtschaftsgeschichtliche Forschung und aus naheliegenden Gründen auch die Hansegeschichte haben sich vor allem mit dem Groß- und Fernhandel befasst. Eher stiefmütterlich behandelt wurde hingegen der Detailhandel in den Städten. Von daher kommt der von Ernst Schubert (†) betreuten Dissertation von Heung-Sik Park eine besondere Bedeutung zu: *Krämer und Höker-genossenschaften im Mittelalter. Handelsbedingungen und Lebensformen in Lüneburg, Goslar und Hildesheim* (Göttinger Forschungen zur Landesgeschichte, Bd. 8, Bielefeld 2005, Verlag für Regionalgeschichte, 310 S., 7 Abb.). P., dessen Ziel es ist, „die Händler des Mittelalters aus der Perspektive der Handelsbedingungen und Lebensformen zu fassen“ (19), gliedert seine Arbeit nach einer Definitionen, Forschungsstand, Quellenlage und Fragestellungen enthaltenden Einleitung in sechs große Abschnitte. Sinnvollerweise beginnt er damit, die Entwicklung der verschiedenen Märkte und Marktordnungen in den einzelnen Städten seit ihren Anfängen darzustellen. Weitere Abschnitte gelten den verschiedenen Händlern und ihren Genossenschaftsbildungen sowie deren Organisationsformen (Aufnahmemodalitäten und Mitgliedschaft, Organe u. a.). Der Abschnitt über den Handel enthält zahlreiche wirtschaftsgeschichtlich wertvolle Informationen über die gehandelten Waren, aber auch über deren Beschaffung, Lagerung, die Betriebs- und Verkaufsformen, die Orte des Verkaufs sowie Kontrollmechanismen und Konkurrenzregulierung. Die religiösen und geselligen Lebensformen entsprachen weitgehend denen anderer Genossenschaften. Um Einfluss und Ansehen der Händler in der städtischen Gesellschaft zu erfassen, werden diese mit den Handwerkern verglichen, wobei sich durchaus Unterschiede zwischen den einzelnen Städten ergeben. So hatten die Krämer in Lüneburg und Goslar bis zum späten Mittelalter ein hohes Ansehen, während sie in Hildesheim zunächst eine mittlere Position im Sozialgefüge einnahmen und erst im 15. Jh. ihre wirtschaftliche Potenz zu höherem Prestige und Einfluss führte. Insgesamt gelingt es P., ein differenziertes Bild der behandelten Händlergruppen zu zeichnen. Als generelle Tendenz lässt sich bei den Krämern eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen, politischen und sozialen Stellung beobachten, die sie am Ende des Mittelalters mehr oder weniger deutlich vom Handwerk abhob, während die Höker zumindest nicht schlechter als durchschnittliche Gewerbetreibende angesehen waren. Allerdings handelt es sich in beiden Fällen um keine homogenen Gruppen und lassen sich soziale Gegensätze innerhalb der Händlergenossenschaften und Aufstiegs- wie Abstiegsphänomene beobachten. Inwieweit diese sich wegen der genossenschaftlichen Handelsorganisation und existenzsichernder Solidarität aber tatsächlich in Grenzen hielten, sei dahingestellt.

R. H.

Vor allem für die Frühzeit von Göttingen bringt neue Erkenntnisse ein von Betty Arndt und Andreas Ströbl unter Mitarbeit weiterer Autoren verfasster Begleitband zu einer Ausstellung, der neben knappen Überblicken zu den verschiedensten Themen der vorstädtischen und städtischen Geschichte Erkenntnisse der größten bisherigen Grabungen in der Stadt an der Leine präsentiert: *Gutingi. Vom Dorf ... zur Stadt. Neueste Ergebnisse der stadtarchäologischen Arbeit* (Studien zur Geschichte der Stadt Göttingen, Bd. 23, Göttingen 2005, Vandenhoeck & Ruprecht, 237 S., zahlreiche Abb.). In den für einen breiteren Leserkreis gedachten Kurzbeiträgen aus verschiedenen Wissenschaften wird ein facettenreiches Bild entworfen, das von der Beschreibung von Sedimentschichten, Siedlungsbefunden, Gräbern oder dem ältesten Weg bis zu der Auswertung von Einzelstücken (Me-

daillon, Schreibgriffel, Kloakenfunde, Feuerstein), von der Grabungsgeschichte, der archäobotanisch abgestützten Geschichte der Landwirtschaft, der Darstellung von gewerblicher Produktion (Spinnen und Weben, Schmieden, Gerberei, Knochenschnitzerei, Töpferei) und des täglichen Lebens (Kleidung, Schmuck, Spiel, Ernährung) bis zur Kirchengeschichte (Pilger, St. Albani) und allgemeinen mittelalterlichen Stadtgeschichte reicht. Aus hansischem Blickwinkel erscheinen vor allem die Fernbeziehungen des Ortes von Interesse, der mit seiner Nähe zum Hellweg schon in vorhansischer Zeit an ein weites Handelsnetz angebunden war. – Der mit einer knappen Einführung von Kai Göbner versehene Katalogteil (157–232) präsentiert – nach Materialgruppen geordnet – 234 Stücke, die nach wissenschaftlichen und ästhetischen Kriterien ausgewählt wurden, sowie die Befunde verschiedener Grubenhäuser. Den größten Anteil unter den beschriebenen und abgebildeten Stücken nehmen fast 90 Gefäß- und sonstige Keramikfunde ein, gefolgt von ca. 55 Glasfunden und fast 50 Metallfunden. Das gesamte, auf ca. 250.000–300.000 Einzelstücke geschätzte Fundgut aus den Ausgrabungen auf dem Lünemann-Areal enthält vor allem Stücke aus dem frühen Mittelalter (ca. 30 %) und der frühen Neuzeit (ca. 40 %), während das späte Mittelalter relativ schmal vertreten ist (ca. 5 %).

R. H.

Petra Mößlein, *Monasterium quoddam nomine Ullishusum. Die Geschichte der ehemaligen Klosterkirche in Oldenstadt/Uelzen von ihren karolingerzeitlichen Anfängen bis zur Reformation* (Quellen und Darstellungen zur Geschichte von Stadt und Kreis Uelzen, Bd. 5, Uelzen 2006, 146 S.). Die Studie befasst sich nicht nur intensiv mit den archäologischen Funden und Befunden der Kirche in Oldenstadt, sondern geht auch auf die historische Entwicklung von Kloster und Kirche Oldenstadt seit dem 9. Jh. ein, die die Keimzelle der Hansestadt Uelzen bildeten. O. P.

Thomas Vogtherr, *Uelzen und sein Umland* (NdSächsJb. 78, 2006, 47–74), hat die zentralörtlichen Funktionen Uelzens untersucht und sich dabei vor allem auf die verkehrsgeographischen sowie die wirtschafts- und verwaltungsgeschichtlichen Aspekte konzentriert; dabei liegt, z. T. quellenbedingt, das Hauptaugenmerk auf den nachmittelalterlichen Jahrhunderten. Insgesamt zeigt sich, dass die Stadt-Umland-Beziehungen im wesentlichen auf das Gebiet des Uelzener Beckens beschränkt blieben, der Einzugsbereich der Uelzener Jahrmärkte sich im 17. Jh. aber bis Buxtehude und Stade im Nordwesten, nach Süden zu bis Celle, Hildesheim und Braunschweig erstreckte. Skizziert werden auch die Entwicklung Uelzens in der zweiten Hälfte des 19. Jhs., nach dem Anschluss an das Eisenbahnnetz, und die Folgen der deutschen Teilung nach 1945 für die Stadt und ihr Umland. V. H.

Magdeburg. Die Geschichte der Stadt 805–2005, hg. von Matthias Puhle und Peter Petsch (Döbel 2005, Verlag Janos Stekovics, 1058 S., zahlreiche Abb.). – Jubiläen schaffen Literatur. Im Falle der Landeshauptstadt Magdeburg, die, wie mehrere andere mitteldeutsche Städte auch, zu Beginn des 9. Jhs. erstmals im Diederhofener Kapitular und in der Chronik von Moissac erwähnt wurde, entstanden zum 1200. Jahrestag 2005 gleich mehrere „Stadtgeschichten“: Neben dem „Porträt einer Stadt“ (2000) und dem Band über „Magdeburg im Mittelalter“ von Matthias Puhle (s. HGBl. 124, 2006, 217f.) erschien im Jubiläumsjahr auch die gleichsam offizielle Stadtgeschichte, verfasst auf Anregung des damaligen Oberbürgermeisters, unter Beteiligung eines eigens zusammengetretenen „Arbeitskrei-

ses Stadtgeschichte“, unter Mitwirkung des Stadtarchivs, der Stadtbibliothek, der Magdeburger Museen sowie des Instituts für Geschichte der Otto-von-Guericke-Universität. Hgg. haben nicht weniger als 45 Autorinnen und Autoren für Beiträge gewinnen können; die Gliederung der 48 Aufsätze verspricht einen chronologischen Längsschnitt von der Frühgeschichte über das Mittelalter und die Frühe Neuzeit bis in die Gegenwart. Mittelalter und Frühneuzeit sind mit 16 bzw. 13 Kapiteln gut vertreten, aber, um es gleich vorwegzunehmen: Einen Beitrag zu Magdeburg als Hansestadt gibt es nicht. – Claus-Peter Hasse geht in seinem Überblick *Von den Anfängen eines städtischen Rates um 1240 bis 1325* (113–122) auf die frühen hansischen Aktivitäten Magdeburgs in Flandern in der zweiten Hälfte des 13. Jhs. und den Erwerb des Stapelrechts ein. Matthias Puhle befasst sich mit den Entwicklungen *Von 1330 bis zum Ende des 15. Jahrhunderts* (123–135), als die Stadt sich nur zögerlich an den sächsischen Städtebund und die Hanse band. Erst seit dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jhs. beteiligte sie sich regelmäßig an den Bündnissen der sächsischen Städte, und es gelang ihr in einer Zeit der Fehden, Kriege und landesherrlichen Territorialisierungsbemühungen als einziger Stadt der Region bis zum Ende des Jahrhunderts, nicht von ihrem Stadtherrn unterworfen zu werden, wobei die Verlegung der erzbischöflichen Residenz nach Halle allerdings eine entscheidende Rolle spielte. Beiträge zum *Magdeburger Recht* (137–153) von Friedrich Ebel sowie über die Rolle der Stadt für *Eike von Repgow und den Sachsenspiegel* (155–172) aus der Feder Heiner Lücks beleuchten rechtliche Aspekte des mittelalterlichen Lebens, weitere folgen zu religiösen, militärischen, zu alltags-, kunst- und architekturgeschichtlichen Themen. – Über ein Jahrhundert nach Ferdinand Albert Wolters populärer Darstellung und dreißig Jahre nach der durch ein Autorenkollektiv verfassten Stadtgeschichte in marxistisch-leninistischer Perspektive haben Hgg. eine umfassende neue Stadtgeschichte vorgelegt, die die jüngeren Forschungsergebnisse – nicht zuletzt auf archäologischem Gebiet – einbezieht, die sparsam aber sinnvoll bebildert und durch mehrere Verzeichnisse und Register erschlossen ist. Zu bemängeln ist allerdings das Fehlen auch nur eines einzigen umfassenden oder themenbezogenen Stadtplans.

K. Krüger

Concordia magna. Der Magdeburger Stadtfrieden vom 21. Januar 1497, hg. von Gudrun Wittek (Beihefte zur Mediävistik 5, Frankfurt/M. 2006, Peter Lang Verlag, 216 S.). – Hg.in, die an einer umfassenden Gesamtdarstellung zum spätmittelalterlichen Stadtfrieden arbeitet, hat als vorläufige Fallstudie einen Sammelband zum Magdeburger Stadtfrieden vom 21. Januar 1497 herausgegeben, der im wesentlichen die Beiträge einer Magdeburger Tagung vom Januar 1998 zum Thema enthält. Die Auswahl gerade des genannten Friedensschlusses zwischen (Altstadt) Magdeburg und seinem Erzbischof begründet Hg.in damit, dass dieser „vorbildlich“ und in mancherlei Weise typisch für derartige Übereinkommen gewesen sei (Gudrun Wittek, *Was war mittelalterlicher Stadtfrieden?*, 9–16, hier 12). Mit ihm ging eine mehrjährige Konfliktphase zu Ende, in der Erzbischof Ernst von Wettin versucht hatte, seinen Einfluss auf die Stadt zu verstärken, Magdeburg umgekehrt den Status einer freien Reichsstadt angestrebt hatte (Gudrun Wittek, *Die Verteidigung der Magdeburger Stadtfreiheit gegen Erzbischof, König und Reich*, 17–48). Tatsächlich ist dieser Vertrag zuvor in der Forschung nie als Frieden bzw. Friedensschluss angesprochen worden; mit diesem Begriff bezeichnet W. „einen juristisch beglaubigten Vertrag zwischen den beiden wichtigsten Herr-

schaftsträgern innerhalb der Stadt“ (15), der zur Bewahrung des inneren Friedens diene. Den unterschiedlichen Interessen der beteiligten Parteien ist ein eigener Teil des Bandes gewidmet. Jörg Rogge beschreibt die Position des *Ernst von Sachsen, Erzbischof von Magdeburg*, als Gegenspieler der Stadt (61–102), ein Beitrag, der bereits 2002 in dem von Werner Freitag hg. Sammelband *Mitteldeutsche Lebensbilder. Menschen im späten Mittelalter* erschienen ist (s. HGBl. 121, 2003, 243). Michael Thomas stellt mit *Woldemar VI., Wilhelm und Adolf II.* drei anhaltinische Fürsten vor, die an den Verhandlungen wesentlich beteiligt waren (103–118); Gudrun Wittek präsentiert mit den *Bürgermeistern von Magdeburg Heinrich und Heyne Alemann* die Protagonisten auf städtischer Seite (119–128). Der Frage, inwieweit der Stadtfrieden vom Januar 1497 für die *Verlegung der erzbischöflichen Residenz nach Halle* eine Rolle spielte, geht Michael Scholz nach, indem er die erzbischöflichen Aufenthalte in Magdeburg und Halle um 1500 miteinander vergleicht (129–142). Er kommt zu keinem eindeutigen Ergebnis, kann auch nicht feststellen, dass sich der Erzbischof nach dem Vertrag aus Magdeburg zurückgezogen hätte. – Mehrere Beiträge zur Vertragsurkunde der „concordia magna“ selbst runden den Band ab. In seinen *Anmerkungen aus diplomatischer Sicht* (49–60) sieht Eberhard Holtz die als sogenanntes Libell ausgefertigte Urkunde durchaus „in einer Reihe mit den gehobenen Herrscher-Diplomen“ (52). Der Text wird als Faksimile aus dem von Gustav Hertel bearbeiteten Urkundenbuch Magdeburgs (1896) wiedergegeben (157–170), es gibt eine Übersetzung (Albrecht Hagenlocher, 143–156) und Anmerkungen zur Transkription (Thomas Lux, 170), bevor zwei Beiträge den Magdeburger Stadtfrieden in größere Zusammenhänge einordnen. In einem Vergleich mit *Beispielen aus Halle, Halberstadt, Quedlinburg und Stendal* (171–182), die von ihren Landesherren unterworfen wurden und dies durch Friedensurkunden manifestieren mussten, stellt Gudrun Wittek die Bedeutung der „concordia magna“ heraus, die der Stadt ihre Freiheit bewahrt habe. In einem Ausblick zu den *ökonomischen und politischen Eliten in Braunschweig, Lüneburg und Göttingen vom 15. bis ins 17. Jahrhundert* (183–206, Nachdruck aus dem von H. Schilling und H. Diederiks hg. Sammelband zu *Bürgerlichen Eliten in den Niederlanden und in Nordwestdeutschland*, 1985) präsentiert Olaf Mörke die friedliche Integration frühmoderner Städte in den Territorialstaat. – Der schmale Band weckt Erwartungen in Bezug auf die angekündigte umfassende Gesamtdarstellung zum spätmittelalterlichen Stadtfrieden, bietet indes vorerst lediglich eine Detailskizze. Er enthält ein Siglen- und ein ziemlich überflüssiges Abkürzungsverzeichnis sowie ein Personen- und Ortsregister, jedoch leider kein eigenes Literaturverzeichnis. An Redaktion und Aufmachung ist wenig auszusetzen, außer dass auf der Abbildung des Libells (156) weder Schrift noch Siegel zu erkennen sind und dass das Siegel des Heinrich Alemann (128) auf dem Kopf stehend wiedergegeben ist. K. Krüger

Werner Freitag, *Halle 806 bis 1806. Salz, Residenz und Universität* (Halle 2006, Mitteldeutscher Verlag, 200 S.). – Im Vorfeld der großen zweibändigen Stadtgeschichte Halles erschien die komprimierte „Einführung in die Stadtgeschichte“ (so der Untertitel) aus der Feder Werner Freitags unter Mitarbeit von Andrea Thiele. Im Gegensatz zu dem heterogenen Sammelband finden sich hier 1200 Jahre Stadtgeschichte in stark komprimierter Form, und vor allem unter dem Brennglas einer zentralen These gesehen. Vf. benutzt das Instrument der Städte-typologie und begreift Halle als Salzstadt. Demnach führte die Ausbildung der

Salzgewinnung hier mit dem Salzpatriziat der Pfänner zu einem besonderen Typus des Stadtbürgertums. Umgekehrt weckte der Betrieb der Saline Begehrlichkeiten beim Stadtherrn, der sich als Eigentümer schließlich auch den Zugriff darauf sicherte, was die Stadt am Ende des 15. Jhs. ihre Autonomie kostete. *K. Krüger*

Aufruhr, Zwietracht und Gewalt. Konfliktlagen in der hallischen Stadtgesellschaft vom Mittelalter bis zur Neuzeit, hg. von Werner Freitag und Michael Ruprecht (Forschungen zur hallischen Stadtgeschichte. Bd. 7, Halle 2005, Mitteldeutscher Verlag, 184 S.). – Die Beiträge des 5. Tags der hallischen Stadtgeschichte versammeln Hgg. in einem Band. Thema sind Konflikte in der Stadt vom Mittelalter bis in die Gegenwart, die in acht Beiträgen untersucht werden. Lediglich drei davon widmen sich mittelalterlichen Themen; für die Hansegeschichte einschlägig ist lediglich der Aufsatz von Jörg Rogge, *Reden, Streiten und Verhandeln. Innerstädtische Kommunikation und Stadtkonflikte in den 1470er Jahren in Halle* (28–41). Er beschreibt die jahrelangen Auseinandersetzungen zwischen der sozial tief gespaltenen Salzstadt und ihrem wettinischen Herrn, Erzbischof Ernst von Sachsen. Diesem gelang es im Zuge seiner Territorialisierungspolitik, direkten Einfluss auf die Ratswahlen zu erlangen, die Pfännerpartei zu entmachten und die Stadt zum Austritt aus der Hanse zu zwingen. *K. Krüger*

Stadtrecht, Roland und Pranger. Zur Rechtsgeschichte von Halberstadt, Goslar, Bremen und Städten der Mark Brandenburg, hg. von Dieter Pötschke (Harz-Forschungen 14, Berlin 2002, Lukas Verlag, 396 S., zahlreiche Abb.). – Im vorliegenden Band werden Rolande, rolandähnliche Figuren und andere bildliche Darstellungen als Objekte der Rechtsikonographie in einen Zusammenhang mit Prangern und Galgen gestellt und unter dem Gesichtspunkt des Stadtrechts behandelt. Als Beispiele dienen Städte des Harzraumes (Goslar, Halberstadt, Quedlinburg), aber auch Magdeburg, Halle, mehrere märkische Städte sowie Bremen. Eine Reihe methodisch und sprachlich recht heterogener Beiträge gibt einen Überblick über die neuere Forschung sowie Verzeichnisse von Rolandsfiguren und Prangern. *K. Krüger*

OSTFRIESLAND. In einem instruktiven Bändchen gibt Albrecht Eckardt einen Überblick über *Mittelalterliche Städte im Oldenburger Land. Wildeshausen, Oldenburg, Vechta, Friesoythe, Delmenhorst, Cloppenburg* (Vorträge der Oldenburgischen Landschaft 37, Oldenburg 2006, Isensee Verlag, 47 S., 31 Abb.). Nach allgemeinen Bemerkungen werden jeweils knapp behandelt Stadterhebung und Stadtrecht, Stadtbild und Befestigung, Rathaus, Stadtsiegel, Bevölkerungsgröße, Handel und Gewerbe sowie Kirchen und Bruderschaften. Wenngleich die Bilanz des aus dem Mittelalter Erhaltenen insgesamt „überaus ernüchternd“ ausfällt (41) und hansische Belange keine Rolle spielen, sind die genannten Orte doch für den am weitesten verbreiteten Städtetyp der Klein- und Zwergstadt repräsentativ. *R. H.*

Tota Frisia in Teilansichten lautet der Titel einer umfänglichen Festschrift, die – hg. von Heinrich Schmidt, Wolfgang Schwarz und Martin Tielke – Hajo von Lengen zum 65. Geburtstag gewidmet worden ist (Abhandlungen und Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands. Bd. 82, Aurich 2005, Ostfriesische Landschaftliche Verlags- und Vertriebsgesellschaft, 524 S.). Von hansischem Belang ist aber nur ein kleiner Teil der neben einer Würdigung des Jubilars und dem Schrif-

tenverzeichnis versammelten 24 Beiträge, die sich auf so unterschiedliche Themen wie die mobile Burg, Ausgrabungsergebnisse vom Upstalsboom, Veränderungen im Rechtsbewusstsein von der Bußzahlung zur Strafe, Fehdewesen und Fehdeterminologie, Johanniterschwestern in Friesland u. a. beziehen. Für die Siedlungsentwicklung im Nordwesten in vorhansischer Zeit bietet einige Aufschlüsse der Beitrag von Wolfgang Schwarz, *Morsaten, Moorsiedler im frühmittelalterlichen Norder- und Brokmerland* (13–40), wirtschaftliche Bedeutung, herrschaftliche Interessen und andere Aspekte der mittelalterlichen Geschichte Helgolands behandelt Almuth Salomon, *Helgoland als Handelsplatz, die Wangerooger und Fredericus van Jever* (83–96), die u. a. auch auf die hamburgischen und bremischen Aktivitäten auf der Insel im 15. Jh. eingeht. Aus vergleichender Perspektive ist auch Wilfried Ehbrechts Beitrag *Vorstellungen Friesischer Freiheit im späteren Mittelalter. Bemerkungen zum Pseudo-Carolinum (MGH D Karol I Nr. 269)* (199–222) von Interesse (dazu auch HGbl. 123, 2005, 237–239). R. H.

SCHLESWIG-HOLSTEIN. *Kieler Lebensläufe aus sechs Jahrhunderten*, hg. von Hans F. Rothert (Neumünster 2006, Karl Wachholtz-Verlag, 416 S., zahlreiche Abb.). – Als langjähriges Mitglied des Redaktionsausschusses der zwölf Bände des „Biographischen Lexikons für Schleswig-Holstein und Lübeck“ 1970–2006 (ab 1979 unter diesem Titel auch Lübeck miteinfasst) ist R. prädestiniert als Herausgeber dieser 146 Kieler Biographien nach dem Vorbild von Alken Bruns, der 1993 einen solchen Extrakt für Lübeck bearbeitete. Nun ist zwar Kiel nicht ein derart dynamisches und Jahrhunderte lang bedeutendes staatliches Gebilde, aber es blickt auch auf eine hansische Vergangenheit zurück. Verständlicherweise liegt der Schwerpunkt der historischen Bedeutung der Fördestadt freilich eher auf dem 19. und 20. Jh. und daher stammen die meisten Lebensläufe aus diesem Zeitraum. Politiker, Künstler, Naturwissenschaftler, Philosophen, Pädagogen, Theologen, Mediziner, Komponisten, Ingenieure, Dichter, Universitätslehrer bilden einen bunten Reigen. Erwähnenswert sind der bekannte Bürgermeister Asmus Bremer (ca 1652–1720), Matthias Knutzen, Ratsherr zur Reformationszeit (1495/96–1559) und Daniel Georg Morhof (1639–1695), seinerzeit neben Leibniz der bedeutendste Universalgelehrte in Deutschland. Kieler Familien, wie die Ahlmanns oder die Howaldts, werden selbstverständlich in mehreren Personen vorgestellt, aber man liest auch über den Topographen Henning Oldekop oder Zar Peter III. und schließlich auch über den Historiker Friedrich Christoph Dahlmann. Die Artikel sind, bis auf kleine Veränderungen aus den Bänden des Biographischen Lexikons übernommen. Eine Liste am Ende des Bandes gibt Auskunft über weitere hier nicht abgedruckte Lebensläufe von Kielern und Kielerinnen. Der geschmackvoll ausgestattete Band bietet gegenüber den Bänden des Lexikons eine reichere Bebilderung, dabei nicht nur Porträts, sondern auch Gebäude und Kunstwerke. Der wissenschaftliche Apparat mit Nachweisen auf Quellen, Werke und Porträts ist im zweiten Teil des Buches zusammengefasst. Jeder, der einmal Biographien bearbeitete, kann ermessen, welche Mühe und Sorgfalt hier aufgewandt wurde. Nicht nur für Kieler Interessenten ist der Band wichtig, er ist auch Werbung für die immense Arbeit der vorhandenen zwölf Bände des „Biographischen Lexikons ...“, die noch fortgesetzt werden, da noch zahlreiche Personen, auch der bedeutende Kieler Bürgermeister der Nachkriegszeit Andreas Gayk, fehlen. A. G.

LÜBECK/HAMBURG/BREMEN. Ingrid Schalties, 21. *Bericht der Lübecker Archäologie für das Jahr 2005/2006*. (ZVLGA 86, 2006, 261–287) – Auf der Ostseite der Stadt konnten Reste der Stadtbefestigung des 13. Jhs. und Pfahlsetzungen der Uferbefestigung freigelegt werden, die beim Wakenitzstau von 1289 entstanden sind. In ähnlicher Art wurden an der Obertrave zwischen Marlesgrube und der Großen Petersgrube etwa 7–9 m vor den Häuserfronten Teile der mittelalterlichen Stadtmauer und Holzbauten aus Pfählen und Bohlen, die als befestigte Uferlinie gedeutet werden, ausgegraben. G. M.

Irmgard Hunecke, *Jahresbericht des Bereichs Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck 2005/2006* (ZVLGA 86, 2006, 289–310), berichtet u. a. über die Restaurierung des Audienzsaales im Lübecker Rathaus in der Fassung des Dresdner Hofmalers Stefano Torelli und seines Schülers Gandini von 1758/59 (der Saal wurde 1754 vom Rat in Auftrag gegeben, bereits 1755 fand die erste Sitzung statt). – In einem Nebengebäude (Audienzhause, gebaut 1599) der ehemaligen Vogtei in der Travemünder Vorderreihe wurde eine 1623 gemalte Renaissance-Kassettendecke freigelegt, die 11 Porträts römischer Kaiser und den lübeckischen Doppeladler zeigt. G. M.

Lübeck-Lexikon. Die Hansestadt von A-Z, hg. von Antjekathrin Graßmann (Lübeck 2006, Schmidt-Römhild, 409 S., zahlreiche Abb., Diagramme, Karten und Pläne). – Superlative, natürlich auch solche, die mit der Hansezeit zusammenhängen, gibt es ausreichend in Lübeck: archäologisch am besten untersuchte Stadt Deutschlands, erstes Flächendenkmal des UNESCO-Weltkulturerbes, größte Sammlung spätmittelalterlicher Schnitzaltäre im St. Annen-Museum, Stecknitzfahrt von 1398 als erster Wasserscheidenkanal Europas ... Und solche Superlative schreien in einer Zeit, in der Bundesland-, Regional- und Stadtlexika eine derartige Konjunktur erleben, förmlich danach, mit zahlreichen anderen Stichworten entsprechend präsentiert zu werden. – Dieser Aufgabe haben sich mit großer Kenntnis und viel Liebe zum Detail 43 Fachleute in mehr als 800 Artikeln angenommen. Sie haben vieles zwischen Aalborg und Zwangsarbeit zusammengetragen, das immer wieder zum Blättern und Nachschlagen der angegebenen Referenzen, oft zum intensiven Lesen, manchmal zum Schmunzeln anregt. So erfährt man gleich auf S. 4 vom Pakt des engsten Autorenkreises mit dem Teufel, der dem Buch offenbar gutgetan hat, denn wie schwierig es ist, so viele Autoren unterschiedlichster Ausbildung und Interessenlagen unter einen Hut zu bringen, und zu entscheiden, welche Begriffe und Personen unbedingt in so ein Werk gehören, weiß man erst am Ende eines solchen Unternehmens. Hg.in konnte sich bei ihrem Vorhaben auf einen guten Forschungsstand (Lübeckische Geschichte, Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein) und auf die kundigen Mitarbeiter des Archivs der Hansestadt Lübeck stützen, bat aber auch auswärtige Experten um ihre Hilfe. Und so findet man dann explizit hansische Artikel wie Bergenfahrer, Hanse, Hanseatische Gemeinschaft, Hansetag, Hansischer Geschichtsverein, Hispanische Kollekten, Kaufmann, Kogge, Lübecker Höfe, Lübecker Münzschatz, Lübisches Recht, Novgorodfahrer, Rigafahrer, Schiffergesellschaft, Schonenfahrer oder Stockholmfahrer und merkt darüber hinaus an zahlreichen Personen (Heinrich Brokes, Nikolaus Brömse, Johann Carl Heinrich Dreyer, David Gloxin, Familie von Höveln, Reimar Kock, Jacob von Melle, Marx Meyer, Bertram Mornwech, Hildebrandt Veckinhusen, Johann Wittenborg, Jürgen Wullenwever) und Begriffen (Botenwesen,

Chronistik, Fischerei, Gerichtswesen, Gewerbe, Hafen, Handel, Kaufleutekompanie, Lastadie, Literatur, Lotsenwesen, Markt, Militärwesen, Mittelniederdeutsch, Münzwesen, Rat, Rathaus, Reichsfreiheit, Schifffahrt, -bau und -typen, Seeräuber, Stadtentwicklung, -gründung, -siegel oder -wappen, Stecknitzkanal, Stiftungen, Träger, Travemünde, Urkundenbuch, Verfassung, Wochenmärkte, Wohlfahrtswesen, Zirkelgesellschaft oder Zoll), wie eng Hansisches und Lübisches oft verbunden sind. Bei einigen Begriffen wie Lastadie, Militärwesen, Schifffahrt oder Schiffstypen hätte man sich mehr Informationen gewünscht, aber auch das ist natürlich ein Problem so eines Lexikons: Wie auch immer die Hgg. die Gewichtung legen, sie werden dafür kritisiert, hier ausdrücklich nur milde! – Mit dem Schmidt-Römhild Verlag hat Hg.in offensichtlich einen Verlag gefunden, der bereit und in der Lage war, ein solches Unternehmen angemessen graphisch umzusetzen, die Beiträge ansprechend zu bebildern und durch das Layout Lust zum Lesen zu machen. Auch beim wiederholten Blättern bleibt das Auge an Details von Bildern hängen, deren Größe mit wenigen Ausnahmen (Maus von St. Marien, Männlein Steinalt) angemessen und deren Qualität gut ist. Die opulente Bebilderung bereitet wirklich Lust darauf, die Stadt zu entdecken und Hinweisen in den Texten nachzugehen! Sicher gibt es auch Kritik. Sie bezieht sich aber nicht auf die hansischen Themen, sondern darauf, dass Arbeitslosigkeit erst ab 1949 und nur im Zusammenhang mit der Zonenrandförderung behandelt wird, andere Beiträge wie der zur A 20 bereits überholt waren als das Lexikon in Druck ging. Aber das ist das Schicksal von Büchern, die laufende Entwicklungen aufnehmen und die 2. Auflage wird solche Beiträge sicher auf den neuesten Stand bringen. Kurz und gut: Für Lübeck- und Hansefreunde ist dieses Lexikon unverzichtbar. Es ist sowohl für den interessierten Spaziergänger durch die Stadt als auch für Wissenschaftler, die sich einen ersten Überblick über Problemkreise wie etwa das Lübische Recht verschaffen wollen und in diesem Band hochqualifizierte Aussagen finden, eine gute Handreichung. Angesichts der versammelten Experten und der Qualität der hansischen Beiträge macht es Hoffnung für ein anderes Projekt, auf das viele im HGV und darüber hinaus schon lange warten: ein Hanse-Lexikon! N. Jörn

Margrit Christensen, *Kleinhäuser in Lübeck. Zur Bau- und Sozialstruktur der Hansestadt – Die Stadt der Handwerker und Gewerbetreibenden* (Häuser und Höfe in Lübeck, Bd. 5, Neumünster 2006, Wachholtz Verlag, 453 S., 528 Abb., 41 Tab.). – Die umfangreiche Arbeit gehört nach Bd. 7 von Wolfgang Frontzek, 2005, über die Lübecker Brauhäuser zur vorbildlich gestalteten Reihe, in welcher die Ergebnisse der archäologischen und baugeschichtlichen Untersuchung der Lübecker Altstadt veröffentlicht wurden. – Mit Erstaunen und Bewunderung über die Ausdauer, Arbeitsleistung und Anschaulichkeit dieses hervorragenden Werkes muss man zur Kenntnis nehmen, dass die bisherige Vorstellung vom Stadtbild Lübecks geändert werden muss: Kleinhäuser – überwiegend traufenständig – in den Randlagen und Querstraßen formen das Stadtbild genauso wie die großen Giebelhäuser der Kaufleute. Zum ersten Mal werden alle Grundstücke der gesamten Lübecker Altstadt in die Untersuchung aufgenommen. Nach den Eintragungen in die Oberstadtbücher lassen sich die Aufsiedelung der Stadt und die fortschreitende Teilung der Parzellen seit dem 13. Jh. ermitteln. Unterschieden nach Bautypen – Giebel- oder Traufenhäuser – wird die Stadtstruktur rückwärtsschreitend von der Gegenwart (2005) bis ins Mittelalter beschrieben und in großformatigen Plänen kartiert. Die Unterscheidung bei den Traufenhäusern in Einzel-, Doppel-

oder Reihenhäuser und Haustaxationspläne für 1663/4 und 1800 mit der anschließenden Darstellung für die Berufsverteilung im 14. Jh. (nach Hammel-Kiesow 1988), 1663/4, 1798 und 1879 ergeben detaillierte Aussagen über die Sozial- und Berufstopographie: 1564 verschiedene Berufe sind erfasst, die stadträumliche Verteilung für mehrere Berufsgruppen aus den Bereichen Handel und Transport, Handwerk (Nahrungsmittel, Tuche, Leder, Metalle) und als Beispiel für neue Berufe des 19. Jhs. Mitarbeiter der Eisenbahn zeigt eine relative Konstanz seit dem Mittelalter. Aus den Schoßbüchern für 1663/4 wird abgeleitet, dass 57 % der Häuser vermietet waren; ergänzt um schoßzahlende Untermieter und Arme, wohnten 79 % der Bewohner Lübecks, darunter auch Kaufleute, zur Miete, die meisten in den Kleinhäusern der Randbereiche und Querstraßen, aber auch Großbauten waren vermietet. Die Verteilung auf die untersuchten Berufsgruppen wird in einer Tabelle zusammengefasst – z. B.: 206 Schiffer (Kapitäne der Hochseeschiffe) wohnten überwiegend im Nordwesten in Hafennähe, nur 28 % von ihnen in eigenen Häusern; von den 475 Bootsmännern hatte nur 1 % ein eigenes Haus; die 50 Stecknitzfahrer wohnten am südwestlichen Stadtrand, vorwiegend in Gängen zur Miete, nur einer war Eigentümer seines Hauses. Weber und Gerber konzentrierten sich am östlichen Rand in der Nähe zur Wakenitz, Schneider und Schuster waren wie die Bäcker (alle Hauseigentümer) über die ganze Stadt verteilt. Schmiede mit 61 % Eigentümer ihrer Wohn- und Gewerbehäuser gehörten zur den vermögenden Handwerkern. – Um für die steigende Bevölkerungszahl Wohnungen zu beschaffen, wurden von reichen Bauherren seit etwa 1550 als Mietwohnanlagen vermehrt Gänge gebaut, Häuser aufgestockt oder umgebaut. Durch Verdichtung der Grundstücksbebauung konnte der Wohnungsbedarf bis 1800 gedeckt werden. Nach der Aufhebung der Torsperre 1864 veränderte sich teilweise durch gründerzeitliche Miethäuser mit Flachdächern auch das Bild in der Innenstadt. – Straßenverlauf und Blockstruktur waren um 1300 weitgehend abgeschlossen. Im großformatigen Vergleich (Ktn. 13 und 14) können die Aufteilung großer Grundstücke bis 1600, die spätere Aufteilung und die Kleinhausegebiete um 1900 abgelesen werden. – Nach der Funktionsbeschreibung der Stadtquartiere für Handel und Gewerbe (Maria-Magdalenen, Marien, Jakobi, Johannis) folgen in immer weitergehender Detailuntersuchung Analysen und Typologien für die Baublöcke (mit Parzellendarstellungen für 1300, um 1600, um 1800 und 1913), für Haupt- und Nebenstraßen bis hin zu den Kleinhäusern. Sie werden nach Art, Lage, Geschossigkeit, Backsteinbau, Fachwerk, Bauelementen (Formsteine, Balkenlagen, Fenster, Portale), Raumaufteilungen, Malereibefunden und stilistische Einordnung beschrieben. Den Abschluss der Arbeit bilden vier Hausmonographien (Baugeschichte und detaillierte Bauuntersuchung) für ein Renaissance-Doppelhaus von 1593 (Große Kiesau 11), einen Renaissanceebau von 1617 (An der Obertrave 30), den Teil einer Reihenhäuseranlage von 1454 (Effengrube 18–24) und ein Traufenhaus von 1467 mit Reihenhäuseranlage um 1800 (Depenau 20–28). – In allen Abschnitten unterstützen in gezielter Auswahl und reichlicher Zahl Karten, Zeichnungen, ältere und extra angefertigte neue Bilder und Fotos, darunter Luftaufnahmen, den Text. Neben der gründlichen Quellenauswertung ist die Anschaulichkeit durch die meistens im Vergleich angebotene Bildausstattung eine herausragende Leistung; Pläne und Graphiken hat die Autorin – als Diplomingenieurin bei der Bauforschung und mustergültiger Quellenarbeit im Lübecker Archiv – Haus für Haus erarbeitet und selbst gestaltet. Ein umfangreicher Anhang (u. a. mit Tabellen über Berufe, Aufteilungsgrade einzelner Straßen), ein Glossar und Register nach Adressen, Berufen

und Sachen ergänzen die Arbeit. Die Aufsiedelung und Bebauungsgeschichte Lübecks kann wohl nicht besser dargestellt werden. – Es fehlt aber noch eine vergleichbar vorbildliche Darstellung für die großen Kaufmannshäuser. G. M.

Manfred Eickhölder, *Rosen als Ornament im spätmittelalterlichen Lübeck. Wege zu ihrer Erforschung und Präsentation* (Wagen 2006, 27–42). Ein wesentlicher Teil der Lübecker Bauforschung seit 1978 konzentriert sich auf die ortsfesten Raumdekorationen in Lübecker Wohnhäusern. In einem Rundgang von der Musikhochschule in der Petersgrube über private Wohnräume bis zum Burgkloster, Heiligen-Geist-Hospital und Katharinenkirche wird die große Zahl und Vielfalt der aufgedeckten Wandmalereien vorgestellt und interpretiert. G. M.

Wilhelm Koppe (†) und Gert Koppe, *Die Lübecker Frankfurt-Händler des 14. Jahrhunderts* (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hg. vom Archiv der Hansestadt Lübeck, Reihe B/42, Lübeck 2006, Schmidt-Römhild Verlag, 336 S., 26 Tab.). – Auf Anregung Fritz Rörigs hatte Wilhelm Koppe sich schon vor dem Zweiten Weltkrieg mit dem innerdeutschen Lübeck-Frankfurt-Handel im 14. Jh. beschäftigt. Kriegseinwirkungen und -folgen verzögerten und erschwerten die Untersuchung. Erste Ergebnisse konnten 1951/1952 vorgestellt werden. Nach Rörigs und Wilhelm Koppes Tod 1952 bzw. 1986 hat der Sohn Gert Koppe die zum Druck vorbereitete Arbeit aus dem Nachlass ergänzt, gründlich durchgesehen, mit Lübecker Archivalien verglichen und vor allem die Anmerkungen und das Literaturverzeichnis nach dem neuesten Forschungsstand überarbeitet. – Die Untersuchung bestätigt die Vermutung, dass der innerdeutsche Handel zwischen Lübeck und Frankfurt über die Städte Hamburg, Lüneburg, Hannover, Hildesheim, Braunschweig, Göttingen, Erfurt gerade im 14. Jh. einen großen Aufschwung nahm und die Rolle der Frankfurter Messen kräftig unterstützt hat. Frankfurts Bedeutung stieg auch während der Handelssperren gegen Brügge. Hinzu kam die gegenseitige Befreiung von Zoll und anderen Abgaben in Mainz, Frankfurt und Lübeck ab 1361. In dem Netz der geschäftlichen und verwandtschaftlichen Beziehungen besetzten die Kaufleute u. a. als Ratsherren oder Bürgermeister häufig führende Positionen in den beteiligten Städten dieses Handelsweges, dies gilt besonders für Lübecker Kaufleute in Frankfurt. In Lübeck war die Braunstraße die bevorzugte Wohnstraße der Frankfurthändler. – Pelzwerk und Wachs aus Livland und Russland im Austausch gegen Weine, vorwiegend aus dem Elsass, Gewürze, Barchent und Papier waren die wichtigsten Waren, der Handel mit Fisch war weniger bedeutsam. Bemerkenswert sind Silbereinkäufe in Frankfurt und wohl auch Erfurt, möglicherweise aus Böhmen oder Tirol, für die Lübecker und andere Münzen, die Goldschmiede und als Zahlungsmittel im russischen Handel. – Die detailreiche Arbeit ermittelt vorwiegend aus den Einträgen des ersten Lübecker Niederstadtbuches in vier Abschnitten Handel, Geschäftsbeziehungen und Verwandtschaften: 1. um Andreas van Rostock (Johan Lemmechin, Werner Vredeland und Herman Roseman aus Göttingen) in der ersten Hälfte des 14. Jhs., 2. Frankfurtkaufleute um die Warscove, Gerlach und Johan Lam, die van Plawe und die van Hama aus Hamburg, 3. Frankfurtkaufleute der Jahrhundertmitte (Thideman Witte, Eghard Sasse aus Erfurt, Conrad Sledorn aus Hildesheim, Johan van Luneborch; Giso und Johan van Munster, Johan Perceval aus Braunschweig, die Blumenrod und Godekin van Dulmen; Bernhard Pepersak und Johan van Uppem aus Hildesheim; Johan Paternostermaker und Johan Krukow.) und 4. Großkaufleute der zwei-

ten Jahrhunderthälfte (Johan und Bernhard Nyebur aus Lüneburg, Gerhard Samesten aus Frankfurt, Johan und Brand van Stockem und Jordan Cubbeling aus Braunschweig, Giselbert van Nyestad aus Hannover, Harman Pepersak aus Hildesheim und die Brüder Hinrik Kok und Johan Grote). Umfangreiche Verzeichnisse für Handelsgüter, Orte und Personen erleichtern den Zugang zu einem bisher wenig bekannten Teil des Lübecker Fernhandels. G. M.

Andreas Kammler, „... umme dat kraweel ...“- *Schiffbau in Lübeck 1477* (ZVLGA 86, 2006, 11–21), kommentiert den Abdruck eines Vertrages zwischen dem Schiffszimmermann Bartolomeus und dem Rat der Stadt Lübeck vom 11.11.1477 (AHL Interna 482) über den Bau des Rumpfes für einen Fawiker (= engl. Foweyer), ein dreimastiges Schiff mit Rahsegeln und bis zu 250 Mann Besatzung. Für 320 Mark sollte der beplankte Rumpf ohne Beschläge und Aufbauten geliefert werden; der Preis schloss Materialkosten und Löhne für Hilfskräfte ein. Im Anhang werden Beispiele für Material- und Arbeitskosten im Schiffbau Ende des 15. Jhs. aufgelistet. G. M.

Die Reisen des Zacharias Meier nach Rußland 1586, hg. von Ortwin Pelc (ZVLGA 86, 2006, 23–39), beschreiben Gesandtschaften über Pleskow an den Zarenhof in Moskau, um durch neue Privilegien – vor allem Zollerleichterung und Handelshof in Pleskow – den hansischen Russlandhandel gegenüber der englischen und holländischen Konkurrenz zu beleben. Zacharias Meier (um 1550–1617), Kaufmann und Pfundzollschreiber in Lübeck, reiste innerhalb von 20 Jahren sechzehnmal nach Moskau. Abgedruckt wird die Abschrift seines Berichtes vom 31. März 1587 (AHL ASA Externa Ruthenica 165) an den Lübecker Rat über die beiden Reisen vom 10. Januar bis zum 6. Juni und vom 26. Juli bis zum 7. November 1586. G. M.

Adolf Clasen, *Totengedenken und Orgelzier. Drei lateinische Inschriften des 16. und 17. Jahrhunderts in Lübeck* (ZVLGA 86, 2006, 41–65), untersucht Aufbau und Inhalt der Gedenkinschriften für den Ratsherrn Gotthard von Höveln (gest. 12.12.1571, er stiftete einen größeren Betrag für den Bau des Hansekontors in Antwerpen) und seiner Ehefrau Margarethe, Tochter des Bürgermeisters Nikolaus Brömse (gest. 1543) in der Marienkirche, für Albert Schilling (gest. 1574) im Dom und der Inschrift des Jahres 1673 an der ehemaligen Lettnerorgel von St. Jacobi. G. M.

Indravati Félicité, *Die Anstellung der Vertreter der Hansestädte am französischen Hof im 18. Jahrhundert* (ZVLGA 86, 2006, 67–80). Am Beispiel der Ernennung Eberhart Poels 1727 (gest. 1729) und Lucien Courchets 1730 (Agent bis 1774) werden Auswahlkriterien und Ernennungsabläufe der hansischen Vertreter erläutert. Schon vor dem letzten Hansetag 1669 ließen Lübeck, Bremen und Hamburg ihre Interessen durch einen gemeinsamen Agenten am französischen Hof vertreten. Lübeck folgte den Hamburger Vorschlägen, führte aber die Kanzleiarbeiten aus. Die diplomatischen Repräsentanten, in einem Privatvertrag mit festem Gehalt von den Hansestädten angestellt, waren nicht nur mit Vollmachten für wirtschaftliche Aufgaben ausgestattet, sondern sie sollten auch die neutrale Stellung unter den Anrainerstaaten der Nord- und Ostsee im Kriegsfall sichern. Auf diese Weise blieb auch im 18. Jh. die Hanse als politische Einheit unter den europäischen Staaten erhalten. G. M.

Michael Hundt, *Lübeck und das Ende des Alten Reiches in den Jahren 1803 bis 1806* (ZVLGA 86, 2006, 81–98). Nach der Mediatisierung im Reichsdeputationshauptschluss übernahm im Reichstag anstelle des bisherigen permanenten Regensburger Direktoriums zunächst Hamburg das Präsidium der verbliebenen sechs Reichsstädte (in der Rangfolge: Augsburg, Lübeck, Nürnberg, Frankfurt, Bremen und Hamburg) für zwei Jahre. Um die Präsenz und Bedeutung der Städte zu stärken, sollten das Präsidium im zweijährigen Wechsel und auch jede Stadt durch einen eigenen ständigen Gesandten am Reichstag vertreten sein. Von April 1803 bis April 1805 und in Vertretung seit September 1805 führte der Hamburger Syndikus Johann Peter Sieveking das Direktorium, von März bis Juli 1806 übernahm der Jurist Friedrich Hach, am 31.7.1805 zum Lübecker Ratsherrn gewählt, dieses Amt, das aus Mangel an konkreten Aufgaben nur noch eine repräsentative Funktion im diplomatischen Zeremoniell hatte. Nach der Abdankung des Kaisers lud Lübeck Hamburg und Bremen zu einer „Conferenz Hanseatischer Deputirter“ ein, die bis Mitte Oktober 1806 in einem Gutachten einen lockeren hanseatischen Bund zur Sicherung des neutralen Handels und des Staatsgebietes entwarfen. Die französische Besetzung Lübecks, Hamburgs und Bremens im November 1806 und die Annektion 1811 beendeten die Unabhängigkeit der hansischen Handelsrepubliken.

G. M.

Lorenz Steinke, *Die Bedeutung der Lübeck-Büchener Eisenbahn für die Wirtschaft der Region Hamburg-Lübeck in den Jahren 1851 bis 1937* (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, hg. vom Archiv der Hansestadt Lübeck, Reihe B/43, Lübeck 2006, Schmidt-Römhild Verlag, 588 S., 39 Abb., 88 Tab.). – Auf dem Wiener Kongress erhielt Dänemark das Herzogtum Lauenburg und konnte dadurch den wirtschaftlichen Aufschwung Lübecks nach der napoleonischen Besetzung neben dem Sundzoll auch auf dem Landweg erheblich erschweren. Während Lübeck ab 1834 Zölle nahezu abgeschafft hatte, genehmigte Dänemark nur gegen hohe Transit- und Ausgangszölle den Ausbau der Chaussee von Oldesloe nach Wandsbek, um die Umgehung des Sundzolls zu verhindern. Erst 1851 erhielt Lübeck durch die Verbindung nach Büchen an die Hamburg-Berliner Strecke eine Bahnverbindung nach Hamburg. Die direkte Verbindung Lübeck-Hamburg wurde erst 1865 eröffnet, nachdem Preußen Lauenburg annektiert hatte. – Bau und Betrieb der Lübeck-Büchener-Eisenbahn öffneten die Wallanlagen auf der Westseite am Holstentor und leiteten für Lübeck den entscheidenden Durchbruch in die industrielle Wirtschaftsform ein. – Die Hamburger Dissertation beschreibt nicht nur Planung, Bau und Betrieb der Bahn, sondern auch die wirtschaftlichen Verflechtungen und Folgen im Einzugsgebiet bis zur Vereinigung mit der Deutschen Reichsbahn am 1.1.1938.

G. M.

Hamburgisches Wörterbuch, auf Grund der Vorarbeiten von Christoph Walter und Agathe Laasch hg. von Beate Hennig und Jürgen Meier, Lfgg. 29 (verscheunerungsraat – wēten) und 30 (wēten – zwutschen; Nachträge, bearb. von Jürgen Meier), beide Lfgg. bearb. von Beate Hennig und Jürgen Ruge (Neumünster 2006, Wachholtz Verlag, Sp. 513–934 des 5. Bandes). Mit den beiden Lfgg. ist das „Hamburgische Wörterbuch“ nach insgesamt 90-jähriger, wechselvoller Bearbeitungszeit zum Abschluss gebracht worden. Es enthält über 40.000 Stichwörter, die in der gewohnten Gründlichkeit bearbeitet worden sind, und stellt damit ein für die Sprach- und Kulturgeschichte wichtiges Nachschlagewerk dar.

V. H.

Rainer Postel, *Beiträge zur hamburgischen Geschichte der frühen Neuzeit. Ausgewählte Aufsätze zum 65. Geburtstag*, hrsg. von Lars Jockheck (Geschichte. Forschung und Wissenschaft 18, Hamburg 2006, LIT-Verlag, 235 S.) – Jedem, der sich mit der Geschichte Hamburgs und der Geschichtsschreibung in Norddeutschland beschäftigt, dem seien die vorliegenden zwölf Aufsätze sehr empfohlen. Die Auswahl dieser zwischen 1978 und 1996 entstandenen wissenschaftlichen Arbeiten P.s wird nicht leicht gewesen sein, wissen wir doch um die Produktivität des äußerst qualitativ und solide arbeitenden Autors, der noch dazu in lesbarer Form schreibt. Die beigegebene Bibliographie weist für die Jahre 2000–2005 allein schon 19 Veröffentlichungen auf. Zu den Wiederabdrucken seien nur Stichworte genannt: Hamburgische Reformation, ihre Bedeutung für das politische und religiöse Verhalten der Bürgerschaft in Hamburg, bürgerschaftliche Mitsprache an der Regierung sowie ein Beitrag zu Zölibat und Priesterehe während der Reformation, weiter Sozialstruktur und kommunales Bewusstsein, Stadtrecht, Bursprache, Rezesse – zur Verfassung des alten Hamburg (sogar bis ins 18. Jh.). Es fehlt auch nicht Johann Martin Lappenberg, der spezielle Forschungsgegenstand Postels. Für die Hanseinteressierten kommen zwei Aufsätze infrage: *Karl V. und die Hansestädte* (111–134), sowie *Grundlagen und Anstöße für die Hanseforschung: Johann Martin Lappenberg und Kurd von Schlözer* (213–230). Zwar nicht abgedruckt, aber in der Bibliographie erwähnt sind die wegweisenden Aufsätze, die P. zur Spätzeit der Hanse veröffentlicht hat: zu den Hansetagen des 17. Jhs., zur Wiederentdeckung der Hanse im 19. Jh., zu Hanse und Interim und schließlich ein Beitrag zu Lübecks Funktion als Hanseoberhaupt. Man möchte dem Jubilar noch viele Schaffensjahre wünschen. A. G.

Eine wichtige Publikation zur hansischen Stadt- und Rechtsgeschichte ist der Sammelband *700 Jahre Bremer Recht 1303–2003*, hg. von Konrad Elmshäuser und Adolf E. Hofmeister (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 66, Bremen 2003, Selbstverlag des Staatsarchiv Bremen, 375 S., zahlreiche Abb.). Er enthält nach einer kurzen Einführung von K. Elmshäuser (10–14) in drei Teilen 16 Beiträge, die sich auf die Vorgeschichte und Kodifikation des Stadtrechts, die Stadtrechtsfamilie und Einflüsse fremden Rechts sowie auf das Bremer Stadtrecht in der Neuzeit beziehen. Einen gedrängten Überblick über die Stadtentwicklung sowie *Recht und Verfassung im mittelalterlichen Bremen 800–1300* in ihren einzelnen Stufen gibt Dieter Hägermann (†) (17–27). Er charakterisiert die Entwicklung von der Bischofsstadt zu einem quasiautonomen „Stadtstaat“ als „Rationalisierungs- und Säkularisierungsprozess“ (27). Unter Berücksichtigung der Entwicklungen auch in anderen Hansestädten betrachtet Herbert Schwarzwälder *Bremen um 1300 und sein Stadtrecht von 1303* (29–45). Dabei geht es um die vorherige Rechtssituation und die Rolle des Stadtherrn, des Stadtvogts und der Bürger bis zu den Aufzeichnungen von 1303 sowie um die daran Beteiligten, die davon Betroffenen und die vorübergehende „Störung der Arbeit“ durch die Vertreibung der Geschlechter 1304. *Die Handschriften der Bremer Stadtrechtskodifikationen von 1303, 1428 und 1433* behandelt K. Elmshäuser (46–73) im Kontext der Stadtgeschichte und Verfassungsentwicklung. Er stellt dabei Bezüge zu den innerstädtischen Unruhen von 1304 und 1428 her und bewertet die Aufzeichnung von 1433 als politisch hoch bedeutenden Akt zur „Befriedung und Aussöhnung der tief zerstrittenen Organe von Rat, Gemeinde, Ämtern und Kaufmannschaft“ (69). E. hat auch einen *Katalog der*

mittelalterlichen Bremer Stadtrechts-Handschriften zusammengestellt (74–96). *Die Sprache des Bremer Stadtrechts von 1303* untersucht Ute Siewertz und erläutert dabei etliche zentrale Begriffe (97–111). Für die Geschichte des hansischen Handels zentral ist der Aufsatz von Ulrich Weidinger über *Schiffs- und Seerecht im Bremer Stadtrecht* (112–134), der dessen einschlägige Bestimmungen vor allem in ihren Beziehungen zum hamburgischen Schiffsrecht zeigt. – Im zweiten Teil des Bandes wird zunächst die bis ins 16. Jh. reichende Rolle Bremens als Oberhof und *Der Bremer Stadtrechtskreis*, zu dem die Orte Verden, Wildeshausen, Oldenburg, Delmenhorst, Harpstedt und evtl. Neustadt am Rübenberge gehörten, von Albrecht Eckhardt skizziert (136–151). Im Mittelpunkt des Beitrags von Dagmar Hüpper stehen in den Abhängigkeiten voneinander und den Unterschieden *Das Rechtsbuch der Stadt Bremen, das Hamburger Recht und der Sachsenspiegel* (152–173). Dass *Das Stader Stadtrecht von 1279* als die älteste original überlieferte Stadtrechtshandschrift stark vom nicht mehr erhaltenen Hamburger Ordelbok von 1270 abhängig, aber keineswegs abgeschlossen war, sondern als eine Art „Arbeitsexemplar“ im Laufe der Zeit immer wieder ergänzt wurde, macht Jürgen Bohmbach deutlich (174–180). Verschiedene, vor allem kanonistische *Rechtshandschriften in Bremischen Bibliotheken des Mittelalters* stellt Thomas Elsmann vor (181–198). – Im dritten Teil behandelt zunächst K. Elmshäuser *Die Vogtei- und Kriminalgerichtsbarkeit in Bremen* in längerfristiger Perspektive seit dem 13. Jh. (212–222). *Der Entwurf eines Verbeterden Stadtbooks und die Glossen zum Stadtrecht von 1433*, um die sich der Bürgermeister Heinrich Krefting (1562–1611), Johann Allmers und Kreftings Neffe Johann Wachmann d. Ä. bemühten, sind das Thema des Beitrags von Walter Barkhausen (200–211), während Adolf E. Hofmeister *Das Bremer Recht im Druck* bis zur maßgeblichen Edition im 20. Jh. darstellt (223–234). Dieses wurde erstaunlicherweise erst spät und dann zunächst außerhalb der Stadt – nämlich erstmals 1722 in Oldenburg – entsprechend bearbeitet und herausgegeben. Die Rolle des Stadtrechts im 19. Jh. behandeln Bettina Schleier, *Der Bremer Rat und das Stadtrecht um 1800* (235–249) sowie Andreas Schulz, *Die Ablösung des mittelalterlichen Stadtrechts im 19. Jahrhundert* (250–266), bevor A. E. Hofmeister abschließend in einem weit gespannten, vom Mittelalter bis zur Gegenwart reichenden Beitrag eine Linie *Von der Kundigen Rolle zur Sammlung des bremischen Rechts* zieht und die Kontinuitäten bis zu den modernen Loseblattsammlungen aufzeigt (267–276). – Der Anhang des Bandes besteht aus einem Reprint der seinerzeit von Karl August Eckhardt besorgten Schulausgabe des Bremer Stadtrechts von 1303 aus dem Jahre 1931.

R. H.

Das geschriebene Recht in der mittelalterlichen Stadt hat im Rahmen eines Festvortrags zum 700-jährigen Jubiläum des Bremer Stadtrechts Ruth Schmidt-Wiegand dargestellt (BremJb. 83, 2004, 18–32). Sie deutet dabei die Handschrift von 1303/04 als in einer politisch-sozialen Krisensituation entstandene Aufzeichnung von geltendem Gewohnheitsrecht, in das – z. B. bei der Notwehr – auch an die örtlichen Gegebenheiten angepasste Ideen vom Gemeinen Recht eingegangen sind.

R. H.

Alfred Rincken sucht mit „*Bremer Recht*“ – *Kontinuitäten und Diskontinuitäten* einen weiten Bogen auf rechtsphilosophisch-staatsethischer, verfassungsrechtlicher und rechtspraktischer Ebene vom Mittelalter bis zur Gegenwart zu schlagen

(BremJb. 83, 2004, 33–38). Es handelt sich hier um den Text einer Ansprache auf der Schlussveranstaltung zur Ausstellung „700 Jahre Bremer Recht“. R. H.

Einzelne Beobachtungen *Zur Entwicklung des bremischen Rechts bis zur jüngsten Stadtrechtsfassung von 1433* bringt Walter Barkhausen (BremJb. 83, 2004, 39–49). Es geht dabei um Probleme wie die Verpflichtung zum Einlager, erb- und vormundschaftsrechtliche Fragen, Friedbruch, Kündigungsrecht bei Renten, Seefrachtverträge, Unschuldseid u. a. Grundlage der Ausführungen sind Vorarbeiten zur Ausgabe eines Entwurfs der Wittheit von 1606 zu einem verbesserten Stadtbuch und von Glossen zum Stadtrecht von 1433, abgefasst 1607/10. R. H.

Anlässlich des 600jährigen Jubiläums von Roland und erstem Rathaus sind gleich vier Beiträge des BremJb. 84, 2005, der Rolandsfigur gewidmet. Von stadt- und hansegeschichtlicher Relevanz ist davon lediglich der Beitrag von Konrad Elmshäuser: *Der erste Roland und das erste Rathaus von Bremen* (11–46). Er stellt die Geschichte des 1404/05 errichteten, ikonographisch-propagandistisch aufeinander bezogenen Ensembles zunächst in den Kontext erzbischöflich-städtischer Konflikte des 14. Jhs., geht dann auf Errichtung, Lage, Form und Gestalt, den Bauteil des Schwibbogens und die Wandschneiderbuden ein und behandelt schließlich die Funktion des Baus vom späten Mittelalter bis in die frühe Neuzeit, der lange als städtische Immobilie genutzt wurde und erst im endenden 16. Jh. in private Hände übergang. R. H.

Thomas Hill, *Wovon lebte die Stadt? Bremens Außenhandel im Mittelalter* (NdSächsJb. 78, 2006, 29–46), befasst sich mit der Marktfunktion Bremens in ihrer räumlichen Dimension, wobei er zwischen dem Umland, dem Einzugsgebiet und dem Fernhandelsbereich unterscheidet. Zur Bestimmung der räumlichen Erstreckung sowohl des Umlands als auch des Einzugsbereichs stützt er sich – in Ermangelung anderer aussagekräftiger Quellen – auf das Verbreitungsgebiet der Bremer Mark. Im Fernhandel, der mit Blick auf Bremen überwiegend Seehandel war, waren Bremer Kaufleute zwar auf allen internationalen Märkten präsent (Brügge, London, Bergen, Amsterdam), aber sie spielten hier doch eine eher untergeordnete Rolle. Vf. hebt die Bedeutung der Weser als Lebensader Bremens hervor, macht aber zugleich deutlich, dass sie Räume erschloß, die Holz, Getreide u. a. Exportgüter nur in bescheidenem Umfang lieferten. Erst mit dem Aufschwung des Atlantikhandels entwickelte sich Bremen zu einer „überregional bedeutsamen Hafenstadt“ (46). V. H.

Die Dreiständelehre als politische Sprache in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts am Beispiel des Tilemann Heshusius (1527–1588), behandelt von Chang Soo Park (BremJb. 83, 2004, 50–69), ist insofern von Bedeutung, als sie von verschiedener Seite – u. a. bei den kirchenpolitischen Auseinandersetzungen in Bremen – als Instrument genutzt werden konnte, um argumentativ entweder legitimierend oder delegitimierend das eigene politische Handeln zu unterstützen bzw. gegnerisches Verhalten in Frage zu stellen. – Ders. stellt in einem weiteren Aufsatz *Rat und Bürgerschaft in Bremen – Soziale und wirtschaftliche Verhältnisse zur Zeit der „Hardenbergischen Unruhen“* dar (BremJb. 85, 2006, 15–41). Es geht dabei um die Phase zwischen 1547 und 1568, in der im Kontext von Unruhen der Übergang zur sog. reformierten Konfessionalisierung in Bremen ein-

setzte. Auf der Basis von Schoßregistern arbeitet P. die Sozialstruktur der städtischen Eliten heraus, zu denen neben den Vertretern der alten Ratsfamilien reiche Händler sowie ein akademisch gebildetes Verwaltungspersonal zählten. Als Grundlage sozialen Aufstiegs erweist sich vor allem der wirtschaftliche Erfolg, der die zur Bürgerschaft zählenden, vermögenden Opponenten gegen die Vertreter der alten Führungsgruppe eine stärkere politische Partizipation erstreben ließ. R. H.

Dass der Göttinger Philologe und Historiker Arnold Hermann Ludwig Heeren seiner hanseatischen Herkunft und seiner Vaterstadt verbunden blieb und er auf die Heimat auch während seiner Italienreise 1785–87 vergleichend Bezug nahm, stellt Helga Schmidt dar: „*Das Andenken an meine Vaterstadt – Anklänge an die Heimat im Reisetagebuch des Bremer Pastorensohnes Arnold Hermann Ludwig Heeren* (BremJb. 84, 2005, 97–130). R. H.

Die Straßenbaupläne der französischen Verwaltung der napoleonischen Zeit dienten strategischen Zwecken, waren Teil einer Assimilationspolitik, kamen aber als infrastrukturelle Maßnahme durchaus auch den Interessen der Kaufmannschaft entgegen, die von einem großfranzösischen Markt hätte profitieren können; Helmut Stubbe da Luz, *Reichs-, Departements- und Gemeindestraßen für die nächsten zwei Jahrzehnte – Der Beginn der „Mise en valeur“ im Wesermündungendepartement 1812* (BremJb. 85, 2006, 65–93). R. H.

Lydia Niehoff gibt einen schönen Überblick über *200 Jahre Niederländisches Konsulat in Bremen* (BremJb. 85, 2006, 94–127). Sie skizziert die Entstehungsgeschichte und Entwicklung der seit 1806 offiziell bestehenden Einrichtung, geht dabei auf deren Standorte ein, stellt die Persönlichkeiten der in der Regel aus der örtlichen Kaufmannschaft stammenden Konsuln vor und behandelt im Kontext der sich wandelnden niederländisch-deutschen Beziehungen die Umstände ihrer Amtsübernahme und ihre Aktivitäten. R. H.

Nachdem Heiko Herold 2004 *Die Anfänge der konsularischen Vertretung Bremens in Shanghai* dargestellt hat (BremJb. 83, 2004, 70–86), liefert er 2005 – beginnend mit dem Jahr 1845 – einen detaillierten Überblick über *Bremens Handel mit Shanghai von den Anfängen bis 1876* (BremJb. 84, 2005, 131–177). R. H.

Der mit dem Kaufmann Adolf Lüderitz verknüpfte Erwerb der Kolonie Deutsch-Südwest-Afrika wurde, wie Bettina Schleier zeigt, in der NS-Zeit propagandistisch genutzt und diente – gefördert durch die Familie Lüderitz und Ludwig Roselius – über ein Ausstellungsprojekt, eine Forschungsstelle und das „Museum der Deutschen Kolonien“ der Selbstdarstellung der Stadt Bremen: *Carl Adolf Lüderitz, Ludwig Roselius und Bremen als Stadt der Kolonien* (BremJb. 84, 2005, 233–240). R. H.

MECKLENBURG/POMMERN. *Archäologie unter dem Straßenpflaster. 15 Jahre Stadtkernarchäologie in Mecklenburg-Vorpommern*, hg. von Hauke Jöns, Friedrich Lüth und Heiko Schäfer (Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mecklenburg-Vorpommerns, Bd. 39, Schwerin 2005, Archäologisches Landesmuseum Mecklenburg-Vorpommern, 520 S.). – Die öffentliche Präsentation der Ergebnisse der unzähligen kleineren und größeren archäologischen Ausgrabungen

in den Städten Mecklenburg-Vorpommerns seit 1989/90 war das Ziel der Landesausstellung „Archäologie unter dem Straßenpflaster“ in der St.-Georgen-Kirche zu Wismar im Jahr 2005. Der beeindruckende Sammelband geht über einen Ausstellungskatalog weit hinaus: Auf über 500 großformatigen Seiten gelingt es den 50 Autoren, ein facettenreiches Bild (hanse-)städtischer Kultur in Spätmittelalter und Früher Neuzeit auf Grundlage des „unterirdischen Archivs der Stadtgeschichte“ zu zeichnen. Neben einleitenden Aufsätzen zu Methoden der Stadtkernarchäologie wird in fast 100 einzelnen Beiträgen – gruppiert in 16 thematischen Sektionen z. B. zu Wasserversorgung und Abfallbeseitigung oder zu Kirche und Frömmigkeit – eine Vielzahl von Funden und Ausgrabungsergebnissen vorgestellt. Einige Autoren konzentrieren sich auf einzelne Fundkomplexe wie die Rostocker Jakobikirche oder die „Alte Apotheke“ in Greifswald und andere tragen verstreute Befunde z. B. zu Beleuchtungsgeräten, zur Bestattungskultur oder zur Eisenverarbeitung zusammen. Verzichtet wird zumeist auf eine ins Detail gehende Beschreibung von Einzelfunden; vielmehr zeichnet sich das gesamte Buch durch das Bestreben aus, die zahlreichen Einzelerkenntnisse in einen historischen Kontext zu setzen und zusammenfassend auf thematische Schwerpunkte hin zu interpretieren. Durchweg werden die historische Forschung sowie Schrift- und Bildquellen einbezogen. Hervorzuheben ist die reiche Illustration und Dokumentation durch über 700 Abbildungen: Fotos und Zeichnungen von Ausgrabungsorten und Fundstücken, Karten, historische Dokumente und Bilder. Für die Hanseforschung sind nahezu alle Abschnitte relevant, vor allem diejenigen zur Handelsgeschichte mit Beiträgen zu Kaufmannsutensilien (Schreibmaterialien, Siegel, Waagen und Gewichte), zu einzelnen Warengruppen (Handel mit Keramik, Tuch, Glas, Vieh, Holz, Stein u. a.), zur Altstraßenforschung, zu Schiffen und Hafenanlagen sowie zu Marktplätzen. Größeren Raum nimmt auch die Präsentation der archäologischen Belege für den Bereich Handwerk und Gewerbe ein. Die Beiträge des Abschnitts Alltag und Hausgerät behandeln u. a. Feuerstellen und Heizungen, Keramik- und andere Hohlgefäße, Kleidung und Schmuck, Musikinstrumente und Spiele. Schließlich gibt es Abschnitte zu Wohn- und Wirtschaftsgebäuden, Befestigungsanlagen, geistlichen Gemeinschaften, Münzschatzfunden, zur Gesundheitsfürsorge und zum Rostocker Universitätsleben. Über die Präsentation von spektakulären Einzelfunden wie der „Poeler Kogge“, einem kabbalistischen Pentakel aus dem 16. Jh. oder emailbemalten venezianischen Glasbechern aus dem 13./14. Jh. hinaus, vermittelt der Band eine eindringliche Vorstellung von sonst nur schwer greifbaren Aspekten der vormodernen Lebenswelt, etwa von der Funktionsweise eines Göpelwerks oder einer Glockengussanlage, von der Konstruktion städtischer Holzhäuser des 13. Jhs. oder von der Befestigung nicht gepflasterter Straßen als Bohlenweg oder Knüppeldämme. Es gelingt der Nachweis einer relativ dichten Bebauung auf mittelalterlichen Marktplätzen in mehreren Kleinstädten und eine detaillierte Rekonstruktion der Stralsunder Hafenbebauung seit dem 13. Jh.. Die Verteilung von Knochen und Gräten im Fundmaterial erlaubt Rückschlüsse darauf, welche Teile von Rind und Schwein und welche Fischarten bevorzugt verzehrt wurden. Pflanzenreste eignen sich als Quelle zur Handelsgeschichte, indem z. B. die deutlich größere Zahl von Nachweisen von Reis in Kloaken aus der Frühen Neuzeit gegenüber dem Mittelalter auf einen gestiegenen Import hindeutet. Funde im Umkreis der Rostocker Universität, wie der Schädel einer als Haustier gehaltenen Meerkatze, eine mit verschiedenen Inschriften versehene Schreibschachtel, Mützen, Schnürbeutel, Dolchmesser, Tintenhörner, Zirkel oder die nur hier so gehäuft auftretenden ke-

ramischen Lavabos (Handwaschgefäße), gestatten interessante Einblicke in die Kultur des universitären Milieus des 16. Jhs. Diese Beispiele mögen genügen, um zu zeigen, dass der Band auch für Allgemeinhistoriker mit Gewinn und Vergnügen zu „durchstöbern“ ist.

K. Labahn

Anzuzeigen ist die neue Schriftenreihe „Kleine Stadtgeschichte“ hg. von Frank Braun, Stefan Kroll, Kersten Krüger und Ernst Münch, die sich zum Ziel gesetzt hat, Magister-, Diplom- und andere Abschlussarbeiten zu stadtgeschichtlichen Themen (ohne zeitliche und räumliche Begrenzung) zu veröffentlichen, die auf eigenständiger, quellengestützter Forschung beruhen und Ergebnisse von überdurchschnittlichem Niveau aufweisen. Fünf der ersten sechs bislang erschienenen Bände zu den Städten Wismar, Rostock und Stralsund befassen sich mit dem 17. Jh., der sechste mit der Zeit des Ersten Weltkriegs; dreien ist eine CD-ROM beigelegt (Bde 1, 2, 4), die Datenbanken mit den den Arbeiten zugrunde liegenden Quellenbeständen (bisweilen einschl. digitaler Aufnahmen), sehr gutes Kartenmaterial und weitere Abbildungen wie z. B. historische Stadtdarstellungen und -pläne enthalten. Eindrücklich werden die Umwälzungen herausgearbeitet, die im Städtebaulichen, in der Sozialgeschichte und auch in der Handels- und Schiffahrtsgeschichte im 17. Jh. in diesen drei Städten erfolgten. Die Bände im Einzelnen: Karsten Labahn, *Räumliche Mobilität in der vorindustriellen Stadt. Wohnungswechsel in Stralsund um 1700* (Kleine Stadtgeschichte, Bd. 1, Berlin: Lit 2006, 154 S. und CD-ROM). – Anne Grabinsky, *Die Stralsunder Doppelkatastrophe von 1678/80. Wiederaufbau nach zwei vernichtenden Stadtbränden* (Kleine Stadtgeschichte, Bd. 2, Berlin: Lit 2006, 125, xvii S. und CD-ROM). – Christine Decker, *Wismar 1665. Eine Stadtgeschichte im Spiegel des Türkensteuerregisters* (Kleine Stadtgeschichte, Bd. 3, Berlin: Lit 2006, 149 S.). – Carl Christian Wahrmann, *Aufschwung und Niedergang. Die Entwicklung des Wismarer Seehandels in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts* (Kleine Stadtgeschichte, Bd. 4, Berlin: Lit 2007, 155 S. und CD-ROM). – Philip Tober, *Wismar im Dreißigjährigen Krieg 1627–1648. Untersuchungen zur Wirtschafts-, Bau- und Sozialgeschichte* (Kleine Stadtgeschichte, Bd. 5, Berlin: Lit 2007, 137, xlvii S.). – Antje Strahl, *Rostock im Ersten Weltkrieg. Bildung, Kultur und Alltag in einer Seestadt zwischen 1914 und 1919* (Kleine Stadtgeschichte, Bd. 6, Berlin: Lit 2007, 179 S.).

R. H.-K.

Unter den acht Aufsätzen der „Wismarer Beiträge“ (H. 16, 2006), sind hier drei von besonderem Interesse. Thomas Förster berichtet über *Koggen, Schniggen, Leichter und Sperranlagen – Unterwasserarchäologische Untersuchungen in der Wismarbucht* (34–53). Ausführlich geht er auf das Poeler Schiffswrack von 1369 und dessen Nachbau, ein Schiffswrack von 1476 mit Resten der Ladung und Reste eines Schiffes von 1486 ein, das vielleicht brennend gegen das Pfahlsperrwerk des Hafens eingesetzt wurde. Darüber hinaus beschreibt er weitere, stark zerstörte Schiffsreste des 15., 18. und 19. Jhs., ein Boot von 1571, die Hafens- und Sperranlagen in der Wismarbucht, die seit 1266 nachgewiesenen Seezeichen auf der Insel Lieps und die 1379 einsetzenden Brückenbauten zur Insel Poel, die zusammen ein aufschlussreiches Bild der maritimen Kulturlandschaft dieser Bucht geben. Rita Gralow untersucht *Mittelalterliche und neuzeitliche Grabplatten in Wismar* (72–83), vor allem die in den letzten Jahren bei Kirchengerabungen und -restaurierungen aus dem 14.–18. Jh. aufgefundenen Steine mit ihren Bildern und

Schriften. Nils Jörn betrachtet *Wismarer Juristen als Richter am Tribunal* (84–104), insbesondere die Lebensläufe und Karrieren dieser sechs Bürger am obersten Gericht für die schwedischen Provinzen in Norddeutschland im 17. und 18. Jh. O. P.

Michael Kunzel, *Die Münzen der Hansestadt Rostock 1492–1864. Münzgeschichte und Geprägekatalog* (Berliner Numismatische Forschungen, N.F. Bd. 8, Berlin 2004, Staatliche Museen zu Berlin, 376 S., 31 Tafeln). – Nach den Bänden zu den herzoglichen Münzen Mecklenburgs und zur Hansestadt Wismar (HGbl. 115, 1997, 263; 118, 2000, 232) legt K. nun den dritten gewichtigen Band zur mecklenburgischen Münz- und Geldgeschichte vor. In Rostock gab es wohl schon vor 1245 eine fürstliche Münzstätte, die seit 1254 von der Stadt verwaltet wurde. Im 14. Jh. erwarb die Stadt allmählich alle Münzprivilegien; die Analyse der Rostocker Münzprägung vor 1492 ist jedoch sehr schwierig, weil sie eine intensive Erforschung des sundischen Währungsgebietes voraussetzt. Nach einer Beschreibung der existierenden größeren Sammlungen bietet K. auf der Basis bewährter gründlicher archivalischer Forschungen in einem ersten Teil eine Münzgeschichte Rostocks vom Erwerb und der Entwicklung des Münzrechts, über die Münzprägung, den Münzbetrieb, das Münzhaus und seine Ausstattung, bis zum verwendeten Münzmetall, die Gegenstempelung, die Münzmeister und Münzreformen bis ins 19. Jh. Einem Katalog der Schatz- und Einzelfunde mit detaillierten Karten folgt der Katalog aller Rostocker Münzen von ca. 1492 bis 1864, der auch Verzeichnisse der Münzherren und des Münzpersonals sowie der Münzmeister mit ihren Siegeln und Zeichen einschließt. Dieser Geprägekatalog ist in die drei Phasen unterteilt: von ca. 1492 bis zum Beginn der Münzaufsicht im Niedersächsischen Reichskreis 1568/72, als auch die sundische allmählich durch die lübische Währung abgelöst wird; eine zweite Phase bis zum Ende des 17. Jhs. wurde durch eine umfangreiche Prägung von Goldmünzen und Reichstalern gekennzeichnet; in der dritten Phase dominierten Kurantmünzen bis zum Gulden; der Hauptbetrieb der Münze wurde 1711 eingestellt und nur noch nebenamtlich von Handwerkern bis ins 19. Jh. betrieben. Ein Personen-, Orts- und Sachregister erschließt diesen beeindruckenden Band, der über die reine Münzgeschichte und den Geprägekatalog hinaus eine Fülle von interessantem wirtschaftsgeschichtlichen Material bietet und wie die anderen Bände K.s zum Standardwerk werden wird. O. P.

Von den elf Aufsätzen in den „Beiträge(n) zur Geschichte der Stadt Rostock (Bd. 28, 2006, Hinstorff, 216 S.) haben nur einige einen Bezug zur hansischen oder mittelalterlichen Stadtgeschichte. Andreas Röpcke liefert *Nachträge zum Archidiakonats Rostock im ausgehenden Mittelalter* (159–162). Michael Kunzel und Ernst Münch fragen *Wo wurden Rostocks Münzen geprägt?* und machen damit einige *Anmerkungen zur Münzgeschichte und Stadttopographie* (163–172). Steffen Stuth betrachtet mit *Fahnen, Lanzen und Kanonen. Quellen zur Rostocker Wehrorganisation und Stadtverteidigung im Kulturhistorischen Museum Rostock* (173–187). O. P.

Bernd Kasten und Jens-Uwe Rost, *Schwerin. Geschichte der Stadt* (Schwerin 2005, Thomas Helms Verlag, 400 S.). – Nachdem die letzte Monographie zur Geschichte der Stadt Schwerin bereits 1913/20 von Wilhelm Jesse veröffentlicht wurde, hat nun die Hauptstadt des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern eine

moderne Stadtgeschichte, die von den beiden Archivaren am Stadtarchiv verfasst wurde. B. Kasten betrachtet die Zeit bis 1945 und gibt einen Ausblick auf die Jahre nach 1990, J.-U. Rost beschreibt die Jahre 1945 bis 1990. Das Kapitel „Schwerin im Mittelalter 800–1500“ nimmt nur bescheidene zehn Druckseiten ein, vielleicht nicht zuletzt deshalb, weil die Quellen fehlen. Die Stadtgründung Heinrichs des Löwen, deren Bewidmung zwischen 1160 und 1177 in der Forschung umstritten ist, gewann als Bischofs- und Grafensitz eine gewisse Bedeutung. Der Ort lag aber an keinem schiffbaren Handelsweg und erhielt deshalb durch Parchim und Wismar eine beträchtliche Konkurrenz; als Kaufmannsstadt spielte er letztlich keine Rolle und war auch nicht Mitglied der Hanse. Wegen der Konflikte mit den Grafen zogen die Bischöfe schon im 13. Jh. nach Bützow. Die Grafen sorgten für ein allmähliches Wachsen der Stadt, 1266 wird eine Neustadt erwähnt. Um 1340 erhielt Schwerin eine Stadtmauer, um 1500 besaß es rund 2300 Einwohner. Die Geschicke Schwerins wurden vom gräflichen Vogt und zwölf Ratsherren bestimmt, erst 1353 wird ein Bürgermeister erwähnt. Die meisten Bürger waren Handwerker, es werden aber auch Korporationen der Höker und Krämer genannt. 1358 verkauften die Grafen von Schwerin ihre Grafschaft an die Herzöge von Mecklenburg, die die Stadt seit 1478 zu ihrem zentralen Sitz ausbauten. Daneben behielt das Domkapitel seinen Einfluss, auch als es über die Reformation hinaus zu einer ständischen Korporation wurde. Im zweiten Kapitel „Die Fürstenresidenz in der frühen Neuzeit 1500–1700“ entwickelt sich Schwerin immer mehr zur Residenz des Herzogtums, die es dann 1621 nach der Landesteilung auch endgültig wurde. Dadurch belebten sich Handwerk und Handel vor allem auch mit gehobenen Waren. Die enge personelle Verflechtung von städtischem Rat und fürstlicher Regierung löste sich im 17. Jh. auf, Konflikte zwischen beiden hielten an. Nicht nur Stadtbrände in den Jahren 1531, 1558 und 1651 zerstörten die Stadt, sie litt auch im Dreißigjährigen Krieg zwischen 1627 und 1638. Die beiden weiteren Kapitel bilden den weitaus umfangreichsten Teil des Buches. „Von der Residenzstadt zur Landeshauptstadt 1700–1945“ bietet detaillierte Informationen zum Verhältnis von Rat und Bürgerschaft, zur Stadterweiterung, der Wirtschaft – in der Handel und Industrie kaum eine Rolle spielten, dagegen Handwerk und Banken –, zu Verkehr, städtischer Infrastruktur, Gesundheitswesen, Armenfürsorge, Schulen, Religionsgemeinschaften, Soldaten und zum gesellschaftlichen Leben. Statt der traditionellen chronologischen Betrachtung wurde von den Autoren eine strukturelle Darstellung der unterschiedlichen Lebensbereiche der Stadt über längere Zeiträume gewählt, so dass der Leser sich z. B. die NS-Zeit aus den verschiedenen Unterkapiteln herausuchen muss. Ausführlich wird dann auch die Zeit der sowjetischen Besatzungszone und der DDR betrachtet („Von der Nachkriegszeit bis zur Wende 1945–1989“). Im Anhang finden sich nützliche Verzeichnisse der Bürgermeister, Ratsherren, Personen und Orte. Diese Stadtgeschichte bietet nicht nur eine Fülle von Informationen insbesondere zur Neuzeit Schwerins, sondern ist darüber hinaus gut lesbar und hervorragend bebildert. O. P.

„Baltische Studien. Pommersche Jahrbücher für Landesgeschichte“, N.F. Bd. 91, 2005: Dietmar Lucht gibt einen Überblick zu *Teilung und Zusammenhalt in der pommerschen Geschichte* (15–30) und hebt die Landesteilungen 1295, seit 1372, in der Frühen Neuzeit, zwischen Schweden und Brandenburg/Preußen und schließlich 1945 hervor. Sven Wichert erhebt Einspruch gegen den Aufsatz von Kratzke, Reinhard und Ruchhöft in Bd. 90 der Baltischen Studien (HGBl. 123, 2005,

250) und macht *Beobachtungen zu Karentia auf Rügen im Mittelalter* (31–38), wobei er insbesondere Bergen und nicht Karez im 12. Jh. als religiöses und weltliches Zentrum der Insel ausmacht und das historische Karentia beim Venzer Burgwall vermutet. Sabine-Maria Weitzel betrachtet *Die romanischen Wandmalereien im Chor und Querschiff der St. Marienkirche in Bergen auf Rügen – Original und Erfindung* (39–60). Diese Malereien aus der Zeit um 1200 gehören zu den ältesten im südlichen Ostseeraum und sind von hoher künstlerischer Qualität, wenn man allerdings von den problematischen Ergänzungen der Restauratoren Ende des 19. Jhs. absieht. Jürgen Geiß analysiert *Netzwerke spätmittelalterlicher Rechtsgelehrter im Ostseeraum* anhand von *Beobachtungen zur Büchersammlung des Greifswalder Juristen Johannes Meilof* (61–78). Meilof (um 1435–1502/05), der u. a. sechs Jahre in Livland tätig war und dessen juristische Fachbibliothek aus ca. 8000 Blättern in St. Nikolai in Greifswald erhalten ist, erwarb diese Schriften aus dem Raum zwischen Rostock, Prag und Riga im letzten Drittel des 15. Jhs. Manfred Faust bietet eine *Geschichte der Fährleute und der Fährinsel bei Hiddensee seit dem 16. Jahrhundert* (121–138), denn die früheste Erwähnung einer Fährfamilie stammt von 1585. O. P.

Universität und Gesellschaft. Festschrift zur 550-Jahrfeier der Universität Greifswald 1456–2006, Bd. 1: *Die Geschichte der Fakultäten im 19. und 20. Jahrhundert*, Bd. 2: *Stadt, Region und Staat*, hg. von Dirk Alvermann und Karl-Heinz Spieß, Redaktion: Ralf-Gunnar Werlich (Rostock 2006, Hinstorff, 602 und 374 S.). Während der erste Band dieses gewichtigen Werkes zwar interessante, aber nicht die hansische Geschichte berührende Beiträge enthält – in der Geschichte der Philosophischen Fakultät werden aber die Historiker Adolf Hofmeister und Johannes Schildhauer erwähnt –, so bietet der zweite umso mehr. *Zur Entwicklung der Greifswalder Universitätsbauten bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts* (7–64) geht Felix Schönrock bis in das 15. Jh. zurück, als zahlreiche Gebäude in der Stadt, deren Besitz- und Nutzungsgeschichte er darstellt, Professoren und Studenten als Wohn- und Lehrstätten dienten. *Die Universität Greifswald als Gutsherrin in der Frühen Neuzeit* (65–96) betrachtet Ivo Asmus. Bereits 1455 erhielt die Universität Einkünfte aus vier Dörfern, seit dem 17. Jh. dann eigenen Grundbesitz fast nur um Greifswald herum, aus dem sich elf Güter entwickelten, die sie selbst verwaltete. Dirk Schleinert untersucht, wie *Die Universität Greifswald als Kirchenpatron* (97–134) in den Städten und Dörfern der Umgebung seit 1456 wirkte, vor allem in Grimmen, Demmin, Tribsees und Greifswald selbst. Oliver Auge geht näher auf *Private Stipendien und Studienstiftungen an der Universität Greifswald bis 1945* (135–168) ein, die bis in das Spätmittelalter zurückreichen. Nils Jörn widmet sich dem bisher weitgehend unbearbeitet gebliebenen Thema *Die Universität Greifswald vor Gericht 1456–2006* (169–214), in dem es um Ämter und die Lehre, Besitzstreitigkeiten und gutachterliche Tätigkeit, um inneruniversitäre Konflikte und große Politik ging. Die Schwankung regionaler Mobilität über Jahrhunderte untersucht Jens Olesen, wenn er *Nordeuropäische Studenten in Greifswald 1456–2006* (251–289) betrachtet und dabei einen hohen Anteil dänischer Studenten in der Frühzeit der Universität feststellt. O. P.

Stadt Barth 1255–2005. Beiträge zur Stadtgeschichte, hg. von Jörg Scheffelke und Gerd Garber (Schwerin 2005, Thomas Helms Verlag, 468 S.). – Anlässlich

des Stadtjubiläums von Barth erschien dieser umfangreiche Sammelband mit 42 abwechslungsreichen Beiträgen, deren Themen von der Flora und Fauna bis zum Vereinsleben, von der Militärgeschichte bis zum Sport, von der Bau- und Schulgeschichte bis zur NS-Zeit und den Jahren nach der Wende 1989 reichen. Um die nachfolgenden Beiträge einordnen zu können, stellt Joachim Wächter *Grundzüge der Barther Geschichte* (15–30) voraus. Marlies Konze betreibt *Archäologische Spurensuche in Barth* (63–74), insbesondere in Bezug auf das Rathaus und die Stadtbefestigung. Ralf-Gunnar Werlich betrachtet *Barth als Herrschaftszentrum und Residenz* (75–90) und stellt eine durch die Zeiten schwankende Bedeutung des Ortes gegenüber den pommerschen Zentren Wolgast und Stettin fest. Heide Lore Böcker untersucht *Die Burg- und Residenzstadt Barth in ihren Beziehungen zur Hanse* (91–100), die oft durch die Konkurrenz des benachbarten Stralsund und auch Rostocks oder die Interessen der Fürsten beeinflusst waren. Joachim Krüger beschreibt in der *Kleine(n) Münzgeschichte der Stadt Barth* (111–114) die Münzprägungen des 15. und 16. Jhs. Dirk Schleinert analysiert *Die Stadt Barth im Spiegel des Lustrationsprotokolls von 1709* (124–130), das nähere Aussagen zum Grundstücks- und Baugefüge der Stadt erlaubt. Michael Rossow äußert sich *Zur Geschichte der Barther Fischerei* (156–169) seit dem 13. Jh. Jörg Scheffelke berichtet *Von Schifffahrt und Schiffbau in Barth bis 1920* (195–206), auf die schon das Stadtsiegel von 1303 mit einer Schiffsdarstellung hinweist. Manfred Krüger beschreibt *Das niederdeutsche Bibelzentrum St. Jürgen und seine Kostbarkeiten* (274–282), zu denen vor allem die Barther Bibel von 1588 zählt. Michael Lissock betrachtet ausführlich *750 Jahre Ortsgeschichte im Spiegel der Architektur* (312–335) und geht dabei auch auf die mittelalterliche Bebauung Barths ein. Stephanie Patrizia Mählmann und Arnim Thieme geben einen Überblick über *Das Gedächtnis der Stadt. Das Barther Stadtarchiv im Wandel der Zeit* (384–388). Detlef Witt äußert sich ausführlich *Zur Ausstattung der St. Marienkirche in Barth* (397–412), deren Taufbecken aus der Zeit um 1400 stammt. Jürgen Geiß berichtet über *Die Kirchenbibliothek zu St. Marien* (413–416) mit umfangreichen Druck- und Handschriften aus dem Spätmittelalter. Ein nützliches Gesamtliteraturverzeichnis, Orts- und Personenregister erschließen diese umfangreiche Stadtgeschichte. O. P.

OST- UND WESTPREUSSEN. Die „Copernicus-Vereinigung für Geschichte und Landeskunde Westpreußens e. V.“ hat die Wiederauflage der Vorkriegsbände der Reihe „Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens“ mit zwei neuen Bänden fortgesetzt (vgl. HGbl. 122, 2004, 250f.). Der eine enthält die *Geschichte der Danziger Willkür* aus der Feder des Altmeisters der Danziger Geschichtsschreibung Paul Simson (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens, Nr. 3, Münster/Westf. 2006, Nicolaus-Copernicus-Verlag, X, 207 S.; Neudruck der in Danzig 1904 erschienenen Ausgabe). Schon in der Zeit der Deutschordensherrschaft ist die Festlegung der Ordnungsprinzipien für die Stadt Danzig in einer Willkür erfolgt; das war S. zwar bekannt, ihr Text ist allerdings erst nach Erscheinen seiner Abhandlung entdeckt worden. S. hat 64 Willkür-Handschriften aus der Zeit, als Danzig unter polnischer Oberherrschaft stand und die Willküren selbständig beschließen konnte, gefunden und bearbeitet. Gleich nach Erhalt dieses Privilegs des polnischen Königs erließ der Danziger Rat 1455 eine Willkür mit über 160 Artikeln. Diese älteste ihm bekannte Willkür hat S. vollständig abgedruckt und sodann die weitere Entwicklung der internen Gesetzgebung bis ins

späte 18. Jh. akribisch beschrieben. Die Diskussion über einzelne Artikel der Willkür riss niemals ab, sie ergab Änderungen und Zusätze und dann eine neue Fassung der Willkür, so zwischen 1479 und 1500, 1574, 1597, schließlich 1761. Das Ringen zwischen Rat, Innungen und sonstigen Vertretern der Gemeinde – vor allem der „Dritten Ordnung“ – um den Inhalt einzelner Bestimmungen, gelegentlich unter Einflussnahme des polnischen Königs, stellt S. präzise dar und zeigt die Veränderungen gegenüber der jeweils vorherigen Fassung auf, am Schluss auch in tabellarischer Form. Dies geschieht unter Berücksichtigung des politischen und wirtschaftlichen Hintergrundes der Auseinandersetzungen. Zeitweise spielten dabei die Rechte der Fremden in der Stadt eine große Rolle. Die Danziger Willkür von 1761 behielt zunächst auch in der preußischen Zeit (seit 1793) ihre Gültigkeit – abgesehen von den auf öffentliches Recht bezüglichen Bestimmungen. Rechtsgeschäfte und lokale Observanzen betreffende Bestimmungen blieben bis 1857 in Kraft. Ein ausführliches Sach- und Wortregister erleichtert die Benutzung des Werkes. H. W.

Das zweite wieder abgedruckte Werk der westpreußischen Reihe ist der stattliche Band von Hans Maercker, der die *Geschichte der ländlichen Ortschaften und der drei kleineren Städte des Kreises Thorn in seiner früheren Ausdehnung vor der Abzweigung des Kreises Briesen i. J. 1888* behandelt (Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens, Nr. 2, Münster/Westf. 2006, Nicolaus-Copernicus-Verlag, XIV, 921 S. mit zahlreichen Tab., Ktn. und Plänen; Neudruck der in Danzig 1899–1900 erschienenen Ausgabe). M. war kein Historiker, sondern hatte Medizin studiert und dann das elterliche Gut im Kreis Schwetz betrieben. Nachdem er eine Geschichte dieses Kreises veröffentlicht hatte, wurde er vom Westpreußischen Geschichtsverein aufgefordert, in ähnlicher Weise auch den benachbarten Kreis Thorn zu bearbeiten. M. hat in zuverlässiger Weise die archivalischen Quellen über die Orte des Kreises (darunter die Kleinstädte Kulmsee, Podgórz und Schönsee) gesammelt und in dem umfangreichen, alphabetisch angeordneten ortsgeschichtlichen Teil des Werkes ausgebreitet. Im Anhang hat er 138 Urkunden, statistische Aufstellungen und Pläne vom Mittelalter bis ins 18. Jh. abgedruckt. Im ersten Teil bietet M. einen landesgeschichtlichen Überblick. Er sah seine Aufgabe jedoch „in erster Linie“ darin, dem künftigen Geschichtsschreiber „das vorhandene archivalische Material gesichtet und geordnet vorzuführen“, und enthielt sich daher „möglichst jeder eigenen Kombination“ (IX). Durch die Materialfülle besitzt das Werk noch heute beträchtlichen Wert, und zwar auch für die Geschichte der Stadt Thorn und ihres Territoriums; denn es enthält zahlreiche Angaben zur Komturei Thorn und zu Thorner Stadtgütern, Karten des Thorner Territoriums und Weichbildes u.a.m. Personen-, Orts- und Sachregister erschließen den Band. H. W.

WESTEUROPA

(Bearbeitet von *Louis Sicking* und *Arnd Reitemeier*)

NIEDERLANDE. „Stadsgeschiedenis“ (Jg. 1, Nr. 1, 2006) ist eine neue Zeitschrift, die von dem „Centrum voor Stadsgeschiedenis“ der Universität Antwerpen

herausgegeben wird. Die Redaktion liegt hauptsächlich in den Händen von Historikern aus Antwerpen und Gent. Nach Peter Stabel und Michiel Wagenaar, *Stadsgeschiedenis. Uitgangspunten van een nieuw tijdschrift* (1–6), will die Zeitschrift, die einstweilen zweimal im Jahr erscheinen soll, ein „so breed mogelijk forum aanbieden voor wetenschappelijke discussie over steden en stedelijkheid. Het wenst zich open te stellen voor alle onderzoek waarbij de historiciteit van de stad centraal staat, en het wil onderzoekers uit alle periodes en alle disciplines uitnodigen om er het wetenschappelijk debat te voeren“. Der räumliche Schwerpunkt wird Nordwesteuropa sein, d. h. Nordfrankreich, Belgien, die Niederlande und das Rheinland. Maarten van Dijck, *De stad als onafhankelijke variabele en centrum van moderniteit. Langetermijntrends in stedelijke en rurale criminaliteitspatronen in de Nederlanden (1300–1800)* (7–26), vergleicht die Entwicklung der Kriminalität in der Stadt und auf dem Land und stellt u. a. fest, dass während in den Städten die Gewalt bereits seit dem 15. Jh. real zurückging, u. a. als Folge der Individualisierung von Gewalt, dies auf dem Land erst seit dem 16. Jh. der Fall war. Nach einem leichten Rückgang der Gewalt auf dem Land in der ersten Hälfte des Jhs. nahm die Gewalttätigkeit in den Jahrhunderten danach wieder stark zu. Die Landbevölkerung machte sich erst im 18. Jh. die gewaltlose Haltung zu eigen, die die Stadtbewohner schon zwei Jhh. zuvor eingenommen hatten. Zwei Aufsätze zur zeitgenössischen Stadtgeschichte, ein historiographischer Übersichtsartikel und ein Interview mit dem früheren flämischen Baumeister vervollständigen diese erste Lieferung.

L. S.

Manon van der Heijden, *Geldschietters van de stad. Financiële relaties tussen stad, burgers en overheden 1550–1650* (Amsterdam 2006, Uitgeverij Bert Bakker, 328 S.). – Das Buch geht der Frage nach, wie die drei Städte Dordrecht, Haarlem und Zwolle an Geld kamen, in einer Zeit, in der die regulären Einkünfte, vornehmlich aus Verbrauchssteuern, nicht ausreichten. Das galt vor allem für Kriegszeiten, in denen der Staat den Belastungsdruck kräftig erhöhte. Um unter diesen Umständen an Geld zu kommen, verkauften die Städte Renten. Dabei liehen die Bürger der Stadt Geld und erhielten im Gegenzug eine jährliche Auszahlung. Wie sich die Praxis der Rentenanleihen zwischen 1550 und 1650 entwickelte, wer sein Geld in Renten investierte und welche Unterschiede es in dieser Hinsicht zwischen den drei Städten gab, sind die wichtigsten Teilfragen der vorliegenden Untersuchung, die auf der Höhe des Forschungsstandes zur Finanzgeschichte in den Niederlanden im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit ist, zu dem neben anderen Marc Boone und Raymond van Uytven in Belgien, Jan Marsilje, Marjolein 't Hart und Wantje Fritschy in den Niederlanden sowie der amerikanische Historiker James Tracy früher wichtige Beiträge geliefert haben. – Vf.in hat umfangreiche Quellenstudien betrieben und sich nicht durch eine wichtige Einschränkung ihrer hauptsächlichlichen Quellen, der Stadtrechnungen, abschrecken lassen, aus denen wohl zu entnehmen ist, wie hoch die jährlichen Schuldzahlungen waren, nicht aber die Höhe der Schulden selbst. Wegen des Fehlens einer doppelten Buchführung hatte der frühmoderne Stadtkämmerer keine zusammenhängende Übersicht über die Einkünfte und die Ausgaben. Die Tatsache, dass fiktive Posten vorkamen, bei denen Einkünfte und Ausgaben verbucht wurden, die in Wirklichkeit nicht eingenommen bzw. ausgegeben worden waren, und die nicht immer klare Struktur der Rechnungen erschweren die Bemühungen des modernen Historikers, der sich Einsicht in die städtischen Finanzen verschaffen möchte. Vf.in zeigt u. a., dass bis

weit ins 16. Jh. hinein die Geldforderungen des Landesherrn die wichtigste Triebfeder für die Städte war, Renten zu verkaufen. In diesem Sinne ist von einer Kontinuität in der Entwicklung der städtischen Rentenanleihen vom späten Mittelalter bis zum Ausbruch des Niederländischen Aufstands die Rede; in dieser Hinsicht ähneln sich die Verhältnisse in den holländischen und flämischen Städten, auch wenn es deutliche Unterschiede gibt. So war die Buchführung in den holländischen Städten nicht der Kontrolle durch fürstliche Amtleute unterstellt wie in Flandern, abgesehen von besonderen Umständen wie einem Konkurs. Ferner gelang es den holländischen Städten durch ihr Zusammenwirken in den „Staten van Holland“, bei den Steuerverhandlungen mit dem Landesherrn spürbare Entlastungen durchzusetzen. Die Stellung des overijsselschen Zwolle, das erst 1528 die Herrschaft Karls V. anerkannte, war im übrigen autonomer als die der holländischen Städte, was u. a. darin zum Ausdruck kam, dass Zwolle aus eigener Macht Rentenanleihen ausgab, während die holländischen und die flandrischen Städte das nur mit Zustimmung des Landesherrn tun konnten. – Während des Niederländischen Aufstands wandten sich die holländischen Städte wegen der Tilgung ihrer Schulden nicht länger an den Landesherrn, sondern an die „Staten van Holland“. Die Methoden waren jedoch dieselben wie im späten Mittelalter: Umstellung der Renten auf weniger günstige Transaktionen für die Anleger und Kürzungen von Rentenanleihen, die vorher belastungsfrei waren. Da das Land Holland seine eigenen Schulden auf die Städte abwälzte, wohin seine Renten verkauft waren, kamen die Städte nicht nur für die eigenen Schulden, sondern auch für die des Landes auf. Dadurch gerieten Dordrecht und Haarlem im 16. Jh. an den Rand des Bankrotts. Erst als die Einnahmen wieder anstiegen, waren die Städte in der Lage, ihre finanziellen Probleme zu lösen, aber inzwischen hatten sie ihre finanzielle Autonomie zum Teil an die „Staten van Holland“ verloren, die als Gegenleistung für den Verkauf von Renten die Verfügung über provinziale Verbrauchsteuern verlangten. – Während des gesamten Untersuchungszeitraums waren städtische Amtsträger und ihre Familienmitglieder die wichtigsten Investoren in städtische Renten. Für sie bedeutete, so Vf.in, die Geldanlage in städtischen Renten Festigung ihrer Teilhabe an einem städtischen Netzwerk, von dem sie auf vielen Ebenen profitierten, nicht nur in Form von günstigen Renten mit den höchsten Zinssätzen, sondern auch durch das Bekleiden der schönsten Stellungen sowie das Einholen der lukrativsten Aufträge. In Zwolle, wo der größte Teil der städtischen „geldschieters“ aus der reichen Oberschicht aus der Verwaltung stammte, waren diese Verbindungen besonders ausgeprägt. In den holländischen Städten scheint der soziale Hintergrund der Rentiers im Laufe der Zeit immer vielfältiger geworden zu sein, was als ein Hinweis darauf gelten mag, dass der Rentenmarkt für ein breiteres Publikum zugänglich geworden war. – Mit dieser Studie bietet Vf.in nicht allein Einblick in die Verquickungen von landesherrlicher Macht resp. provinzieller Verwaltung auf der einen und den Städten auf der anderen Seite, sondern auch in die Entwicklung der städtischen Schuldenpolitik in der Zeit vor dem Niederländischen Aufstand, womit sie einen wichtigen Beitrag zur fortdauernden Diskussion über die Entstehung der Republik der Vereinigten Niederlande liefert. L. S.

Nijmegen. Geschiedenis van de oudste stad van Nederland, Middeleeuwen en Nieuwe Tijd, hg. von J. Kuys und H. Bots (Wormer und Nijmegen 2005, Inmerc bv und Stichting Stadsgeschiedenis Nijmegen, 608 S., zahlreiche Abb.). – Seit der Entdeckung des Maastrichter Stadtarchäologen, dass eine in Nijmegen gefundene

römische Säule aus dem Beginn unserer Zeitrechnung auf eine städtische Siedlung hinweist, gilt nicht mehr Maastricht, sondern Nijmegen als die älteste Stadt der Niederlande. Darauf weist der Titel dieser dreibändigen Stadtgeschichte hin. Der erste Teil ist der römischen Geschichte der Stadt gewidmet. Das Mittelalter und die Neuzeit, die allerdings streng getrennt behandelt werden, müssen sich zusammen mit einem Band begnügen. Es scheint obligatorisch zu sein, aber das ist es nicht: Auch diese Stadtgeschichte kann es zeigen. Es ist eine sehr ansprechende wissenschaftliche Synthese geworden, an der mehr als zehn Autoren mitgearbeitet haben. Der Text ist reichlich mit Abbildungen, Karten und einigen Rahmentexten versehen. Der Ansatz, der für das Mittelalter und die Neuzeit gleichermaßen gilt, ist deutlich inspiriert durch die Schule der „Annales“: zunächst wird die räumliche Entwicklung betrachtet, danach die ökonomische und soziale, schließlich die kulturelle und politische. Es fällt deshalb auf, dass die Bearbeiter des Buches in einer kurzen Einleitung die Geschichte Nijmegens vor allem an der politischen Entwicklung festmachen. In der niederländischen Stadtgeschichtsschreibung nimmt Nijmegen außer wegen seiner römischen Vergangenheit auch wegen seiner Bedeutung als königliche Residenz im Karolingerreich und später, bis ins 13. Jh., im heiligen Römischen Reich einen besonderen Platz ein. Auch als Nijmegen und sein Umland mit der ursprünglich zeitlich befristeten Verpfändung der Pfalz und des „Reichs von Nijmegen“ durch den deutschen König Wilhelm von Holland an Graf Otto II. von Geldern im Jahre 1247 schließlich in das gräfliche Territorium einverleibt wurde, blieb der von Friedrich Barbarossa erbaute Falkenhof (Valkhofburcht) ein sichtbarer Überrest der königlichen Anwesenheit. Die Stadtrechtsverleihung (1230) läutete eine Periode ökonomischen und demographischen Wachstums ein, die dazu führte, dass Nijmegen im 14. Jh. die mächtigste Stadt in Geldern und zugleich zum einflussreichsten Gegenspieler des Herzogs von Geldern wurde (1339 wurde die Grafschaft zum Herzogtum erhoben). Solange sich die Stadt nach Geldern orientierte, blieben Kontakte zu den weiter rheinabwärts gelegenen Gebieten erhalten. Die Einbindung Gelderns in die Niederlande durch Karl V. 1543 bedeutete auch für Nijmegen einen Wendepunkt. Die Stadt konnte innerhalb und außerhalb des Staatsverbandes, dem sie angehörte, nicht mehr so unabhängig operieren wie vorher. Nijmegen erlebte dann die nachteiligen Folgen von Missernten und einer wirtschaftlichen Krise besonders zur Zeit des Niederländischen Aufstands in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. Nach Jahren relativer Blüte im 17. Jh., die zuweilen durch Kriegshandlungen, wie die im Katastrophenjahr 1672, gestört wurden, geriet Nijmegen im 18. Jh. in eine wirtschaftliche Stagnation und unterschied sich nicht von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung in der Niederländischen Republik. Schließlich war, so merken die Bearbeiter in ihrer Einleitung an, Nijmegen seit dem 16. Jh. eine ökonomisch schwache Garnisonsstadt mit „viel ärmlichem Volk“. Das hier angezeigte Buch lässt jedoch erkennen, dass die mittelalterliche und neuzeitliche Geschichte der „ältesten niederländischen Stadt“ viel abwechslungsreicher ist, als diese kurze Charakterisierung sie erscheinen lässt. L. S.

A. van Drunen, *'s-Hertogenbosch „van straet tot stroom“* (Zwolle und Zeist 2006, Waanders Uitgeverij en Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 516 S., zahlreiche Ktn. und Abb., dt. und engl. Zusammenfassungen). – Diese an der Technischen Universität Delft verteidigte Dissertation des Bauhistorikers der Stadt 's-Hertogenbosch (Den Bosch) enthält die Resultate von bauhistorischen Untersuchungen, die seit 1975 an den Gebäuden innerhalb der ersten Stadtummauerung

systematisch durchgeführt worden sind, und an denen Umbauten und/oder Restaurierungen vorgenommen wurden. Ausgehend von Häuserblöcken wurde die bauhistorische Untersuchung einzelner Häuser, insgesamt 450, mit der städtebaulichen Entwicklung verbunden. Dabei wurden die Ergebnisse archäologischer, historischer und kunsthistorischer Untersuchungen mit den bauhistorischen kombiniert. Dass sich die Baugeschichte und die genannten Disziplinen wechselseitig ergänzen, zeigt sich u. a. an der Tatsache, dass sich der Bauhistoriker mit der bestehenden Bebauung beschäftigt, die archäologisch nicht untersucht werden kann, und auch weiter schaut als nur bis zur Fassade, auf die sich die Denkmalpflege lange Zeit beschränkte. Im ersten Teil des Buches wird nacheinander eingegangen auf den Nutzen und die Notwendigkeit der baugeschichtlichen Forschung, auf Ziele und Methoden, die städtische Entwicklung bis 1600, die Funktion der Gebäude, die erste Stadtmauer, des weiteren auf den Untergrund, die Parzellen und die Keller sowie die städtischen Wohnhäuser, bei denen zwischen breiten und schmalen unterschieden wird. Die Erstgenannten stehen auf großen Parzellen, die bis ins 13. Jh. zurückreichen, als im Untersuchungsgebiet mindestens 25 große steinerne Häuser gebaut wurden. Die Häuser auf den kleinen Parzellen waren ursprünglich Holzhäuser, die im späten Mittelalter einen „Versteinerungsprozess“ erlebten. – Der zweite Teil des Buches enthält eine Rekonstruktion der Bebauung des 16. Jhs., als die Innenstadt ihre größte Ausdehnung besaß. Das Ergebnis ist ein Häuseratlas, der den größten Teil des Buches ausmacht. In ihn sind neben Beschreibungen der einzelnen Häuser und der Nutzungsgeschichte auch Zeichnungen der Baublöcke aufgenommen. Diese Zeichnungen sind das Resultat der Verknüpfung von Informationen aus archivalischen Quellen mit solchen aus archäologischen Untersuchungen an maßgerechten und topographischen Gegebenheiten, welche die bauhistorische Untersuchung der Häuser ergab. Mit Hilfe unterschiedlich dicker Linien wird das Maß an Sicherheit zum Ausdruck gebracht, das den einzelnen Elementen zugeschrieben werden kann. Am Beginn des Atlases werden der systematische Aufbau der Beschreibung eines jeden Baublocks und die Art und Weise, in der die Karten zustande gekommen sind, dargelegt. Die Beschreibung eines jeden Baublocks umfasst jeweils vier Punkte: die (bau)historischen Quellen, die Situation vor 1600, die Beschreibung der Häuser im 16. Jh. und eine Synthese des betreffenden Baublocks. – Das Buch erfüllt die in der Einleitung geweckten Erwartungen und kann als ein „Markstein“ in der 's-Hertogenboscher Stadtgeschichtsschreibung angesehen werden. Die Fülle und die Vielfalt der verarbeiteten Informationen sind ebenso beeindruckend wie die Detailliertheit der Karten. Die gewählte Vorgehensweise zeigt, wie gewinnbringend die Verknüpfung von Forschungsergebnissen verschiedener Disziplinen ist. Die Studie, die ungeachtet weiterer wissenschaftlicher Untersuchungen als Wegweiser dienen kann bei der Verwaltung des historischen Erbes und bei der Beschlussfassung über die zukünftige Entwicklung der Innenstadt, kann schließlich auch als Vorbild genommen werden für vergleichbare Studien in anderen Städten. L. S.

Gijs Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War (1665–1667). Raison d'état, mercantilism and maritime strife* (Hilversum 2006, Uitgeverij Verloren, 231 S.). – Der Zweite Englische Seekrieg (1665–1667), der mit der „Viertageschlacht“ – der größten Seeschlacht in der Zeit der Segelschiffahrt – und dem berühmten Zug nach Chatham der Niederländischen Republik einen ruhmreichen Sieg und den Engländern die größte maritime Niederlage einbrachte, bildete den dramatischen

Höhepunkt der wirtschaftlichen Rivalitäten zwischen England und den Niederlanden in der frühen Neuzeit. Das Buch untersucht die dem Krieg vorangehende politische Entwicklung, die Bedeutung dieses Krieges im internationalen Kräftefeld des 17. Jhs. und schließlich den Verlauf, das Ergebnis und die Folgen des Krieges. Vf. zeigt, wie für die englischen Handelsinteressen in London erfolgreich Lobbyarbeit betrieben wurde, um die politischen Machthaber in England dazu zu bewegen, sich in einen Krieg mit der reichen Niederländischen Republik zu stürzen. Mit der Rekonstruktion dieser Lobby schlägt Vf. eine Brücke zwischen Historikern wie C. R. Boxer, C. Wilson und J. I. Israel, die in der kommerziellen Rivalität zwischen England und der Republik die Hauptursache für den Krieg sehen, und J. R. Jones oder N. A. M. Rodger, die größeres Gewicht auf die politischen Entwicklungen legen, die dem Krieg vorausgingen. Insofern enthalten die ersten vier Kapitel des Buches, die sich mit der Zeit bis zum Ausbruch des Krieges beschäftigen, die meisten neuen Erkenntnisse. Aber auch die übrigen Teile enthalten viel Neues, das in verschiedenen englischen und niederländischen Archiven gefunden worden ist.

L. S.

BRITISCHE INSELN. *The Enrolled Customs Accounts*: Neu erschienen sind zwei Fortsetzungen der Protokolle der Abrechnungen der englischen Zöllner vor der obersten englischen Finanzbehörde, dem Exchequer, deren erster Teil in HGBll. 123, 2005, 262f., angezeigt wurde. Es handelt sich um (TNA: PRO E 356, E 372, E 364) 1279/80–1508/9 (1523/1524) Teil 2: E 356/5, E 356/6, E 356/7 (part 1), hg. von Stuart Jenks (List and Index Society 306, London 2005, IV, 307 S. [S. 317–624]), sowie Teil 3: E 356/7 (part 2), E 356/8, hg. von d e m s. (List and Index Society 307, London 2005, VII, 310 S. [S. 625–935]). Zum Aufbau der Edition s. die Einführung in Teil 1, S. IV–VIII, sowie zur Unterscheidung zwischen „customs“ und „subsidies“ die Einführung zu Teil 3, S. IV–VII. Teil 2 enthält die „wool subsidies“, z. T. auch „subsidies“ für „miscellaneous merchandise“ für die Jahre 1333–1351, „Tunnage and Poundage“ 1371–1406 (S. 489–565; alles E 356/5), die „Chancellor’s Roll“ betr. „wool customs“ 1333–1350 (S. 566–577; E 356/6), sowie die „aulnage“, eine dem König 1353 bewilligte Abgabe auf Tuch, von 1353–1384 (E 356/7 part 1). Mit Teil 3 wird es für die hansische Geschichte besonders interessant: Weil die hansischen Kaufleute als einzige von den 1347 verfügbaren „cloth customs“ befreit waren, werden sie mit ihren zollfreien Exporten gesondert aufgeführt (E 356/7 part 2). Die Aufzeichnungen spiegeln die Bedeutung Bostons für den hansischen Tuchexport in der zweiten Hälfte des 14. Jhs. (z. B. Nr. 354, 358, 375 u. ö.), mit weitem Abstand gefolgt von Hull (z. B. Nr. 357, 373, 403 u. ö.). Bereits in Teil 2 (E 356/6, Nr. 33–109) beginnen 1327 die ausführlichen Eintragungen über zollfrei exportierte Wolle, jeweils unter Nennung der befreiten Personen und der rechtlichen Grundlage der Befreiung, die mit E 356/8 (S. 678ff.) in Teil 3 weiterlaufen. Hansische Kaufleute sind z. B. genannt in Nr. 36 (Tidemann Lemberg exportiert aus London), andere aus Boston in Nr. 212. Mit dieser Editionsreihe macht Hg. eine für die europäische Handelsgeschichte zentrale Quelle der Forschung zugänglich. Dafür sei ihm herzlich gedankt. Neben der gedruckten Ausgabe wäre eine CD-ROM für die schnelle Suche wünschenswert, vor allem da der Registerband der ECA als letzter der 13 Bände erscheinen wird.

R. H.-K.

Seit geraumer Zeit ist die Bedeutung des ostenglischen Zollbezirks Boston (Lincolnshire) für den hansischen, und insbesondere für den Lübecker Englandhandel bekannt. Die Veröffentlichung der Zollakten aus dem letzten Viertel des 14. Jhs. durch S. H. Rigby (Hg.), *The Overseas Trade of Boston in the Reign of Richard II* (Publications of the Lincoln Record Society 93, Woodbridge, Boydell Press, 2005, XXXVIII, 302 S., Bestellung über www.boydell.co.uk/01503746.HTM) ist deshalb von besonderer Bedeutung. Da sich die hansischen Englandfahrer in dieser Zeit weitestgehend aus dem Wollexport zurückgezogen hatten, wird sich die hansische Forschung in erster Linie für die Tunnage and Poundage- sowie die Petty Customs-Abrechnungen (Documents VI, XI, XIII-XVII, XIX-XX, XXIV-XXVI) interessieren, die durch Sach-, Personen- und Ortsindices vorbildlich erschlossen sind. Lobend ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass Hg. die hansischen Kaufleute durch Hinzufügung von „(H)“ nach dem Namenseintrag kenntlich gemacht hat, so dass es denkbar einfach ist, die hansischen Bostonfahrer auszusuchen. – Für die Hanseforschung weniger interessant sind die Einleitung, die den Aufbau des englischen Zollsystems sowie die leidige Streitfrage der Zuverlässigkeit der Zollakten unter Abwägung des – nicht ermittelbaren – Umfangs des Schmuggels erörtert und nicht auf dem neuesten Stand der Literatur ist, die lateinischen Textproben (Anhang I), die Listen der Zöllner und Kontrolleure (Anhang II) sowie die Biographien der Zöllner (Anhang III). – Dem Hg. ist zu einer für die hansische Geschichte wichtigen Quellenedition zu gratulieren, die in keiner Seminarbibliothek fehlen sollte.

S. Jenks

Martin Rorke, *English and Scottish overseas trade, 1300–1600* (EcHistRev. 59, 2006, 265–288), vergleicht die englischen und schottischen Woll- und Tuchexporte vom ausgehenden 13. bis zum Ende des 16. Jhs. Im Ergebnis gibt es große Übereinstimmungen in der Entwicklung des Handels, auch wenn Schottland wiederholt kurzfristig von Krisen im englischen Woll- und Tuchhandel profitieren konnte. Anders als in England gelang in Schottland nur sehr eingeschränkt die Umstellung vom Woll- zum Tuchexport. Im Vergleich zu England führte Schottland damit prozentual mehr Güter aus, die nicht mit der Wollindustrie in Verbindung standen. R. zeigt enge Zusammenhänge zwischen der Münzpolitik der Königreiche und ihren Exportbilanzen auf. Zugleich kann er belegen, dass beispielsweise das Engagement einer eher geringen Anzahl schottischer Kaufleute in der zweiten Hälfte des 16. Jhs. in Verbindung mit einer Abwertung der schottischen Münze zu einem temporären Exportboom führte, der langfristig die Investitionsbereitschaft dämpfte und dazu führte, dass England in ganz anderer Weise auf den sich verstärkenden außereuropäischen Handel reagieren konnte als Schottland.

A. Reitemeier

John Langdon und James Masschaele, *Commercial Activity and Population Growth in Medieval England* (Past & Present 190, 2006, 35–81). Den Verfassern geht es um die Aufstellung eines Modells zur Erklärung des ökonomischen Wandels insb. in England vom 12. bis 14. Jh. Ausgehend von Malthus versuchen sie die Zusammenhänge zwischen der Bevölkerungszunahme des 12. und 13. Jhs. und der explosionsartigen Zunahme der Handelsaktivitäten zu erklären. In Abgrenzung von der bisherigen Forschung und insb. der starken Beachtung der Nettolöhne rücken sie die Familie und das Gesamteinkommen der Familien in den Mittelpunkt. Ihrer Meinung nach begünstigte der wirtschaftliche Aufschwung des ausgehenden 12. Jhs. ein rasches Wachsen der Bevölkerung, in deren Folge dann

wieder der Handelsumfang zunahm. Ende des 13. Jhs. verkehrte sich der Mechanismus in sein Gegenteil, indem zuerst die Gewinnspannen und nachfolgend das Wirtschaftswachstum abflachten, was dann zu einer Abnahme im Familieneinkommen und schließlich zu einem Rückgang der Reproduktionsrate führte. Vff. belegen ihre Thesen vor allem an Hand des ökonomischen Aufschwungs des 12. und 13. Jhs., indem sie die entstehenden Märkte, das Wachstum der Häfen, die Zunahme der Mühlen (insb. der Windmühlen) untersuchen. Besonders analysieren sie die Bedeutung des Gesamteinkommens der Familien. Als auslösende Faktoren der Entwicklung sehen sie die Einstellung der inneren und äußeren Feindseligkeiten sowie die umfangreiche Verfügbarkeit von Edelmetallen Ende des 12. Jhs.

A. Reitemeier

SKANDINAVIEN

(Bearbeitet von Carsten Jahnke)

Der Band 33, 2006, der Zeitschrift „hikuin“ behandelt abermals die *Kirkearkæologi i Norden*. Unter den zahlreichen Beiträgen soll an dieser Stelle nur auf einige, wenige hingewiesen werden. So analysiert Morten Petersen *Brugen af kapelbetegnelsen i det middelalderlige Slesvig Stift. Aspekter af det slesvigske sognemønsters etablering og udvikling* (29–60). In Norwegen rückt Øystein Ekroll den historischen Mythen in seinem Beitrag *Arkæologi og myter: Om Nidarosdomens historie før 1200* (77–98) zu Leibe, beschreibt Kaja Kollandsrud die *Teknologisk kartlegging av norsk polykrom treskulptur fra perioden 1100–1350* (123–144) und untersuchen Frans-Arne Stylegar und Jan Brendalsmo *Prestebol og prestegjeld på landet i Stavanger bispedømme i middelalderen* (145–154). Aus Schweden stellt Ronnie Carlsson *S:t Eriks kapell i Uppsala. En preliminär och kort redogörelse för en arkeologisk undersökning 2004* (187–200) vor, und arbeitet Sten Tesch in seinem Beitrag *På fast grund. Om det äldsta stenkyrkobyggandet i Sigtuna* (201–222) die Frühgeschichte dieser so wichtigen Domkirche heraus, ein Beitrag, der von Anders Wikströms *Om gravstratigrafi och problem med dateringen av Sigtunas tidigmedeltids kyrkor* (223–238) gut ergänzt wird. Darüber hinaus kommt dann noch aus Finnland der Beitrag von Knut Drake *Åbo domkyrkas förtsa murade sakristia* (239–248), der den Reigen dieser auch für die Hansegeschichte wichtigen Kirchen abschließt.

C. J.

Tor Einar Fagerland, *Krigføring og politisk kultur i nordisk middelalder. De mellomnordiske konfliktene 1286–1319 i et europeisk perspektiv* (Trondheim 2006, Norges teknisk-naturvidenskapelige universitet, 194 S.). – Diese Arbeit steht in einer, die skandinavische Geschichtsforschung zur Zeit prägenden Auseinandersetzung mit der konstitutionellen Historiographie, einer Auseinandersetzung, die von Lars Hermanson unlängst mit neuem Leben erfüllt wurde. F. sieht – in dieser Tradition stehend – den Norden, d. h. Dänemark, Norwegen und Schweden, daher mehr als eine analytische Einheit an, denn als drei getrennte Reiche, und sein Fokus liegt deshalb mehr auf den Parallelen zwischen diesen Ländern, als auf

deren Unterschieden. Der vorgelegte Beitrag ist weitestgehend eine Vertiefung des vom Vf. 2002 vorgelegten Werkes „*Krig og diplomati i nordisk middelalder. De internordiske konfliktene 1286–1319 i et nordisk og europeisk perspektiv*“, eine Vertiefung, die die militärische Entwicklung in Skandinavien mit den politischen und ökonomischen Veränderungen um 1300 in Verbindung setzt und das Zusammenspiel von Krieg und Politik im Hinblick auf die Konflikte dieser Zeit untersuchen will. In militärtheoretischer und -historischer Hinsicht vergleicht F. die skandinavische mit der kontinentaleuropäischen Kriegsführung des Hochmittelalters und stützt sich sowohl auf die klassische wie auch auf die neueste Forschung in diesem Bereich. F. kann dabei zeigen, dass der Norden um 1300 die kontinentaleuropäische Kunst der Kriegsführung weitgehend adaptiert und den Gegebenheiten in Skandinavien angepasst hatte. Der größte Teil der Arbeit umfasst eine militärhistorische Analyse der Kriegseignisse zwischen 1287 und 1319 und eine Neubeurteilung des politischen Spiels dieser Zeit, vor allem in Hinblick auf die Friedensschlüsse der Epoche. Vor dem Hintergrund der militärischen Ereignisse kann F. überzeugend zeigen, dass die politischen Akteure eher die Verhandlung und den politischen Kompromiss suchten als eine vollständige Niederwerfung ihrer Feinde; ein Ergebnis, welches in besonderer Weise für den politischen und militärstrategischen Wiederaufstieg der Könige Håkon von Norwegen, Birger von Schweden und Erich Menved von Dänemark Anwendung finden kann. Allerdings wird der Gesamteindruck dieses Bandes durch gewisse Schwächen überlagert. So zeichnet sich das Buch durch eine verwirrende Unstrukturiertheit aus und ist zugleich durch allzu viele Wiederholungen geprägt. Zudem setzt das Werk beim Leser nicht nur äußerste Konzentration, sondern auch noch ein erhebliches Vorwissen voraus, will er alle verästelten Begebenheiten, Handlungsträger und deren Verhältnisse untereinander wirklich im Auge behalten. Hier hätte eine chronologische Übersicht viel zum Verständnis des Textes beigetragen. Auch ist die Arbeit zu sehr in der norwegischen Sphäre verhaftet, trotz der Ankündigung des Vfs., dass er die Konflikte in einem gemeinsamen, skandinavischen Gesichtswinkel untersuchen wolle. So kommt die Untersuchung der dänischen Verhältnisse erheblich zu kurz, was angesichts der Machtverhältnisse zwischen 1287 und 1319 und der realen Hauptrolle, die Dänemark zu dieser Zeit spielte, ein nahezu unverzeihliches Manko darstellt. Andererseits zeigt Vf. ebenso große Stärken bei der Analyse der norwegischen und schwedischen Verhältnisse, wie sich Schwächen im Bereich Dänemarks bemerkbar machen. Für jene Länder schafft er eine erfrischend neue politische Konfliktanalyse und eine herausragende militärhistorische Untersuchung. – So ist ein durchaus gemischtes Fazit zu ziehen. Auf der einen Seite stehen die neuen Erkenntnisse für Norwegen und Schweden, die klar und überzeugend die Integration dieser Länder in die militärische und politische Kultur Kontinentaleuropas zeigen – eine Entwicklung, die in Dänemark allerdings schon um 1200 eingesetzt hatte –, auf der anderen Seite finden sich die mangelhafte Darstellung der dänischen Verhältnisse und die Probleme in der Präsentation, die das Gesamtergebnis doch erheblich beeinträchtigen. So kann man insgesamt zwar von einer wichtigen und neuen Analyse der nordischen Verhältnisse um 1300 sprechen, die allerdings nicht allen Erwartungen gerecht wird. *T. Heebøll-Holm*

DÄNEMARK. Seit Paul Johansen 1958 seine Theorie von den Kaufmannskirchen im Ostseeraum aufstellte, hat es zu diesem Thema viele und umfangreiche Diskussionen gegeben, die nun durch Barbara E. Crawford mit ihrem Beitrag

The Cult of Clement in Denmark (Historie, Nr. 2, Århus 2006, 235–282) auf eine sehr anspruchsvolle Weise weitergeführt werden. Auf der Basis der in Dänemark in den letzten einhundert Jahren erfolgten Ausgrabungen, weist Vf.in die Lage und das Alter der bisher für diesen Raum nachgewiesenen Klemenspatrozinien nach. Sie kann dabei nicht nur zeigen, dass der heilige Klemens in den frühen urbanen Zentren des Reichs nach Maria und Peter den dritten Platz unter den Heiligen einnahm, sondern, dass die archäologischen Alters- und Lagebestimmungen diesem Heiligen eine andere Aufgabe zuweisen, als die eines Patrones der See- und Kaufleute. Nach der Zusammenstellung der Vf.in wird deutlich, dass ein Großteil der Kirchengründungen mit Klemenspatrozinium der Zeit Knuds des Großen, d. h. dem 11. Jh., zuzuordnen sind und zumeist auf königlichem Land, an prominenter Stelle und bei einer königlichen Münze erfolgt sind. Das legt den Schluss nahe, dass die Vergabe dieses Patroziniums mit politischer Absicht geschehen ist, u. U. auch im Zusammenhang mit Knuds Romreise 1027 und den dort empfangenen Gaben und Eindrücken beruhte. Vf.in schreibt St. Klemens damit eine Aufgabe bei der Missionierung der Dänen unter diesem großen Herrscher zu. Der Zuordnung der dänischen St. Klemenspatrozinien zur deutschen Kaufmannschaft in diesem Raum dürfte nach diesen Ausführungen der Grund entzogen sein – auch wenn die Interpretationen der Vf.in sicherlich zu weiteren Diskussionen anregen werden.

C. J.

Einen wesentlichen Fortschritt in der mittelalterlichen Seekriegsführung stellte die Einführung reiner Kriegsschiffe dar, die in Dänemark eng mit der Errichtung der Seekriegswerft auf Slotø im Nakskov Fjord im Jahre 1508 verbunden ist, zu der jetzt Nils Engberg und Jørgen Frandsen eine neue Untersuchung vorlegen. *Engelsborg – et befæstet orlogsværft på Slotø i Nakskov Fjord* (Nationalmuseets Arbejdsmark, København 2006, 115–133, 20 Abb.). Vff. präsentieren nicht nur den Wissens- und Forschungsstand zu dieser Anlage, sondern können auf Grundlage neuester Erkenntnisse einen spannenden Einblick in die Geschichte und Entwicklung dieser ersten Kriegswerft im Ostseeraum geben und die Anlage rekonstruieren. Den Vff.n ist mit diesem Beitrag ein spannendes und schön bebildertes Kabinettstück gelungen, das Archäologie und Geschichte auf wohlthuende Weise vereinigt.

C. J.

Der Altmeister der dänischen Landforschung des Mittelalters, Erik Ulsig, legt erneut eine detaillierte Studie zu den ländlichen Besitzverhältnissen vor: *Hvem ejede jorden på Østsjælland i slutningen af middelalderen?* (Historie, Nr. 1, Århus 2006, 1–41). Vf. untersucht in seinem Beitrag sechs Harden im Osten der dänischen Insel Seeland, in denen er in detail die Besitzverhältnisse kurz vor der Reformation aufzuschlüsseln versucht, um dadurch Aufschlüsse über die allgemeine Landverteilung kurz vor den Umwälzungen von 1536 zu erhalten. U.s Studie ist insofern allerdings nicht repräsentativ, da das in der Nähe liegende Bistum Roskilde erwartungsgemäß den Landstrich dominierte. Im Zusammenspiel aber mit den in den letzten Jahren von Carsten Porskrog-Rasmussen und anderen durchgeführten Studien ist die dänische Forschung mit diesem Beitrag wieder um einen Mosaikstein reicher.

C. J.

Das Patron-Klientelverhältnis im dänischen Spätmittelalter steht im Mittelpunkt von Mikkel Leth Jespersens Beitrag *Patron-klientforhold i dansk senmid-*

delalder (Fortid og Nutid 2006, H. 2, 107–126). Vf. weist in diesem Artikel nicht nur zu Recht auf die Bedeutung dieses Patron-Klientelverhältnisses für die Sicherung des eigenen Besitzes und vor allem Prestiges hin, sondern schildert am Beispiel der dänischen Königin Christine die praktische Fürsorge, die ein Patron seinem Klientel angedeihen ließ und welche Vorteile beide Parteien aus diesem Verhältnis zogen. Vf. verbindet dabei in seinem Beitrag theoretische und historiographische Überlegungen mit konkreten Quellenbelegen und schafft somit ein farbiges Bild, das durch die gewählten Abbildungen schön unterstützt wird. C. J.

NORWEGEN. Der von Else Roesdahl 1995 aufgestellten These, dass der „Abbruch“ der grönländischen Handelsbeziehungen mit dem Kontinent und damit letztendlich das Aussterben der Europäer auf Grönland mit der verringerten Nachfrage nach Walrosszahn zu erklären sei, rückt Kirsten A. Seaver in ihrem neuesten Beitrag *Middelalderens handel med hvalrosstann og afrikansk elfenbein* (Norsk Historisk Tidsskrift 85, 2006, 233–252) zu Leibe. Nach der von E. Roesdahl aufgestellten Theorie kam es zur Mitte des 15. Jhs. zu einem verstärkten Angebot afrikanischen Elfenbeines auf dem europäischen Markt, auf Grund dessen die Nachfrage nach Walrosszahn einbrach und die Grönländer somit ihre Lebensgrundlage verloren. S. weist nun in drei verschiedenen Argumentationsgängen auf die Widersprüche dieser Theorie hin. So kann nach ihren Ausführungen kaum von einer Marktschwemme afrikanischen Elfenbeines zu dieser Zeit gesprochen werden. Weiterhin war Walrosszahn nicht nur bis ins 16. Jh. immer noch im allgemeinen Bewusstsein verankert und nachgefragt, sondern neuere archäologische Untersuchungen weisen auch auf einen verstärkten englischen Einfluss auf Grönland hin, der wohl nur im Zusammenhang mit einem ansteigenden Dorschexport erklärt werden kann. Vf.in schlussfolgert aus ihren Ausführungen, dass der von den Kunsthistorikern konstatierte Rückgang an walrossbeinernen Kunstwerken wohl darauf zurückzuführen sei, dass die Grönländer freiwillig ihre Hauptbastion des Walrossfanges, Vesterbygden, aufgegeben hatten, um sich dem lukrativeren Dorschfang zuzuwenden und um gleichzeitig den als lästig empfundenen Zehntzahlungen in Walrosszahn an den Erzbischof von Nidaros zu entgehen. Die Ausführungen der Vf.in entbehren nicht der Logik und ordnen vor allem die Geschehnisse in den allgemeineuropäischen wirtschaftshistorischen Kontext ein. Sie geben daher einen sehr ernstzunehmenden Anstoß, die Quellen erneut und mit anderen Augen zu lesen, auch wenn das Ende der Diskussion sicher noch nicht erreicht ist. C. J.

SCHWEDEN. Unter den zahlreichen Veröffentlichungen des Stockholmer Stadtarchives ist vor allem auf zwei Werke hinzuweisen, die an dieser Stelle angezeigt werden sollen. So wurde die Ausgabe der *Stockholms Tänkeböcker* um einen weiteren Band erweitert, der jetzt das Jahr 1633 umfasst (*Stockholms Tänkeböcker från år 1592*, hg. vom Stockholms Stadsarkiv, T. XXI: 1633, Stockholm 2006). Weiterhin soll auf den hervorragend ausgestatteten Band von Klas Nyberg *Kopparkungen. Handelshuset Björkman i Stockholm 1782–1824* (Monografier utgivna av Stockholm stad, Bd. 172, Stockholm 2006, 477 S., zahlreiche Abb.) hingewiesen werden. Der Band, an dem auch Gösta Björkenheim, Theresa Johnsson, Lars G. Björkman, Carl Magnus Rosell und Hans Tåhlin mitgewirkt haben, beschreibt nicht nur die Geschichte dieser großen schwedischen Kupfergesellschaft, die sowohl im schwedischen als auch im finnischen Reichsteil tätig war, sondern auch

den Stockholmer Großhandel im 18. Jh., den europäischen und schwedischen Kupfermarkt dieser Zeit, das hinter der Firma entstandene finanzielle Netzwerk und das politische und bürgerliche Engagement dieser Familie. Insgesamt liegt hiermit ein mehr als repräsentativer Band vor, der für die Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit von großem Interesse sein dürfte.

C. J.

Eines besonders heiklen, verfassungsrechtlichen Themas nimmt sich Herman Schück in seinem neuen Buch *Rikets råd och män. Herredag och råd i Sverige 1280–1480* (Kungl. Vitterhets historie och antikvitets Akademien Historiska Serien, Bd. 23, Stockholm 2005, 149 S.) an, in dem er versucht, die Entwicklung des Reichsrates, bzw. der Reichsversammlungen in Schweden im Spätmittelalter zu untersuchen. Dieses Thema ist von besonderem Interesse, da es in allen drei nordischen Reichen zu dieser Zeit eine mehr oder weniger ausgeprägte Tendenz zur aristokratischen Regierung resp. Mitregierung gegeben hat, die im Falle Schwedens zur einer häufigen Ab- und Ersetzung regierender Monarchen führte. Problematisch an diesem Thema aber sind – neben den verschiedenen (politisch bedingten) historischen Schulen und Auffassungen – vor allem die schwankende Terminologie zeitgenössischer Quellen, die eine genaue Funktionsbeschreibung nicht zulässt und die in der Forschung seit 1900 immer wieder unterschiedlich interpretiert wurde. Vf. geht in seinem Werk wiederum von diesen Quellen aus, die er noch einmal nach ihrem Wortlaut interpretiert. Ihm gelingt es dadurch, zwei unterschiedliche Entwicklungsstränge deutlich zu machen. Da ist auf der einen Seite der Herrentag oder 'Ganze Rat des Reiches', der seit der Mitte des 13. Jhs. dem König bei großen Entscheidungen zur Seite stand und den Großteil des schwedischen „Adels“ umfasste und auf der anderen Seite der „Rat des Königs“, der sich in den Wirren des 14. Jhs. zum „Rat des Reiches“ oder dem „Reichsrat“ entwickelte und eine Repräsentationsrolle für das Reich einnahm. Beide Institutionen überlappen sich gelegentlich, so dass die Grenzen zwischen allem eher als fließend, denn als juristisch wirklich fest definiert bezeichnet werden können. Es ist ein großer Vorteil dieser Arbeit, dass Vf. mit zeitgenössischen Gesetzestexten eine neue und bisher in diesem Zusammenhang nicht beachtete Quellengattung mit zur Auswertung herangezogen hat, was im Resultat zu neuen Erkenntnissen führt. Bevor man aber zu diesen Resultaten gelangt, wird der Leser auf eine sehr lange und nicht gerade inspirierende Reise durch das Quellenkorpus mitgenommen. Vf. schafft es nicht, durch eine klare These oder analytische Hilfsmittel die Beispiele als Illustration einer Entwicklungslinie zu nutzen, sondern zieht nach langen Aneinanderreihungen von Aussagen eher dünne Schlüsse, die nach den Mühen des vorangegangenen „Quellenkampfes“ eher enttäuschend wirken. Hier wäre eine größere Klarheit und Gewichtung der durchaus spannenden analytischen Ergebnisse mehr als wünschenswert gewesen. Neben diesen Einwendungen, muss man sich aber auch prinzipielle Fragen stellen. So wird die grundsätzliche Frage, ob man einem solchen Problem allein durch terminologische Analysen auf die Spur kommen kann, vom Vf. weder gestellt noch beantwortet. Dabei lässt es aber gerade die begriffliche Unschärfe erforderlich erscheinen, der terminologischen Analyse auch noch eine stärkere Funktionsanalyse hinzuzufügen. Was entscheidet resp. bestimmt wer in welchem Zusammenhang? Diese Frage findet leider nur am Rande und auch wenig konsequent Anwendung, hätte aber viel zum Verständnis des Gesamtkomplexes beigetragen. Das gleiche gilt auch für einige der Interpretationen des Vfs. So entscheidet er sich dafür, den Flock 10 des konungabalkens des

landslags von 1352–53 entgegen dem Wortlaut des Textes zu interpretieren, nur, da in einigen Handschriften das Wort „rap“ durch „rike“ ersetzt wurde. Hier wären viel mehr quellen- und textkritische Ausführungen vonnöten gewesen, um so weitreichende Schlüsse, wie sie Vf. zieht, wirklich begründen zu können. – So ist ein gemischtes Fazit zu ziehen. Insgesamt hat Vf. ein sehr gehaltvolles und gewichtiges Werk vorgelegt, das seinen Platz unter den ersten Forschungsrängen sicherlich behaupten wird. Auch sind seine Aussagen mehr als beachtenswert und tragen zum Teil wesentlich zu einem besseren Verständnis der schwedischen Entwicklung bei. Andererseits ist das ganze ein sehr trockenes Stück Brot, das leider nicht als Anregung zu weiteren Studien dienen kann. C. J.

Durch ein Versehen konnte die große Arbeit der schwedischen Historikerin Christina Dalhede über „Augsburg und Schweden in der Frühen Neuzeit“ aus dem Jahre 1998 nicht angezeigt werden, weshalb zumindest das nun zur Rezension eingetroffene Werk der Vf.in *Handelsfamiljer på Stormaktstidens Europamarknad. Resor och resande i internationella och kulturella intressen. Augsburg, Antwerpen, Lübeck, Göteborg og Arboga* (2 Bde., Göteborg 2001, Warne Förlag, 526 S., zahlreiche Abb., Graphiken und Ktn., 1 CD-rom) angemeldet werden soll, selbst wenn das Erscheinen des Werkes nunmehr sechs Jahre zurückliegt. Vf.in hat sich mit ihrer Arbeit über die Kaufmannschaft in fünf Handelsstädten des ausgehenden 16. bis zum beginnenden 18. Jh. einiges vorgenommen, sowohl materialmässig, als auch vom Abstraktionsgrad, will sie doch das internationale Kontaktnetz, die internationalen Verbindungen und den kulturhistorisch-literarischen Kenntnisstand der Kaufleute ihrer fünf ausgewählten Städte untersuchen. Zu diesem Zweck beschreibt sie in zwei Durchgängen zunächst die politischen, kirchlichen, ökonomischen und soziologischen Veränderungen, die in diesen Städten seit der Reformation oder im Zuge der Reformation/Gegenreformation stattgefunden haben, um dann die von ihr so genannten „Handelsfamilien“ näher zu untersuchen. Hierzu untergliedert sie ihre Untersuchungen in fünf Bereiche: 1. eine Vorstellung des untersuchten Quellenmaterials, 2. das „Geographische Kontaktnetz“ der Kaufleute resp. der Städte, 3. den internationalen Handel der Kaufleute, 4. das soziale Engagement der Kaufleute und 5. deren kulturellen Wissensschatz („Litterära institutioner“). Vf.in hat für ihre Analyse eine ungeheure Menge vielfältigster Quellen ausgewertet: Zoll- und Zulagelisten, Bibliothekskataloge, Briefwechsel und Handelsunterlagen gehören ebenso selbstverständlich zu ihrem Repertoire wie Urkundenmaterial oder Schadenslisten. Anhand dieser Quellen zeigt sie den Kontaktraum der Großhändler der einzelnen Städte auf, beschreibt ansatzweise die regionale Gliederung frühneuzeitlicher Handelsgesellschaften und versucht, den Wissensstand und das Kulturbewusstsein dieser Kaufleute durch Bibliotheksverzeichnisse oder den Import von Musikinstrumenten nachzuweisen. Der Vf.in gelingt es, die verschiedensten Aspekte kaufmännischer Internationalität am Beginn der Neuzeit aufzuzeigen und die Verbreitung von Büchern und Kunstwerken am Beginn der Neuzeit nachzuvollziehen. – Die von der Vf.in geleistete Quellenarbeit fordert einen gehörigen Respekt ein – und doch ist die Arbeit nicht uneingeschränkt positiv zu bewerten. So führt Vf.in eine Vielzahl neuer Begriffe ein, die nur teilweise wirklich mit Leben gefüllt werden. So wird zum Beispiel das inflationäre Wort „Netzwerk“ von ihr durch den Begriff des Flechtwerkes ersetzt, ohne, dass dieses wirklich von ihr konsequent im Text angewandt wird, wie allein die Überschriften zeigen. Zudem fehlen der Vf.in wichtige Definitionen der Netzwerktheo-

rie aus der Soziologie, die zur Vertiefung des Netzwerk/Flechtwerkgedankens wichtig gewesen wären. Darüber hinaus gelingt es ihr nicht, sich im historischen Teil in die gegebenen Situationen wirklich einzupassen. So wird u. a. versucht, das Augsburger System der Geschlechter- bzw. Ratsstubenregierung auf Lübeck zu übertragen, was dazu führt, dass die Zirkelgesellschaft mit der patrizischen Herrenstube in Augsburg gleichgesetzt wird, was der historischen Situation wohl nicht entspricht. Sind diese Einwendungen eher Petitessen, so fällt ein weiterer Gesichtspunkt sehr schwer ins Gewicht: der Vf.in gelingt es nicht oder nur eingeschränkt, aus dem Meer an Fakten und Daten, analytische Schlussfolgerungen zu ziehen bzw. die wenigen, gezogenen Folgerungen adäquat zu begründen. Kann man wirklich wie die Autorin es tut von der Herkunft der in den Zollisten erwähnten Handelsfahrzeuge auf die Internationalität der Kaufleute schließen, und sind es alle Orte, mit denen die Kaufleute Kontakte pflegten? Handelte Göteborg wirklich nur mit Seestädten und nicht z. B. mit Braunschweig? Kann man wirklich aus den Druckorten von Büchern darauf schließen, dass diese auch an diesen Orten von den Kaufleuten erworben wurden und spielte die Leipziger Ostermesse zu dieser Zeit keine Rolle bei der Distribution von Druckwerken? Reicht es aus, seitenweise nur Buchtitel aufzuführen, ohne auf deren Aktualität im literarischen Diskurs einzugehen? Ich denke nicht, und damit hat die Vf.in leider eine riesengroße Chance vertan. Zudem wäre es schön gewesen, hätte Vf.in aus dem ihr vorliegenden Material auch etwas Tiefergehendes über den Aufbau von Handelsgesellschaften gesagt, ohne nur pauschal auf die Bedeutung der Familie für den Aufbau von Geschäften hinzuweisen. – Aus den genannten Gründen werden die durch den Namen und durch den Titel geweckten Erwartungen auf das Bitterste enttäuscht, wandelt sich die Leselust schnell in Frustration. Das vorliegende Werk lebt von der Achtung vor der ungeheuren Forschungsleistung der Vf.in, die sich vor allem in den 42 Beilagen auf der CD-rom verbirgt. Im Haupttext gelingt es ihr nicht, die gewonnenen Ergebnisse in der wünschenswerten Klarheit zu verdeutlichen. C. J.

FINNLAND. Timo Alanen, *Johan Habermanin maantarkastusluettelon viljelysnimistöön piirteitä* [Summary: Names of cultivated lands in the land survey catalogues by Johan Haberman from the Savo region in eastern Finland of the 1620s] (Faravid 30, 2006, 33–50), bietet die Analyse von Toponymteilen. Anhand der verschiedenen Bezeichnungen von Feldern und Heuschlägen kann Vf. zeigen, wie die Namen der Schwender neuer Felder lange in Erinnerung geblieben sind.

J. Kreem

Anssi Mäkinen, *Ääripään alamaiset. Kruunu ja Äyräpään kihlakunta 1500–luvun jälkipuoliskolla* [Summary: The utmost subjects. The Swedish crown and the inhabitants of Äyräpää district in Karelia during the latter half of the 16th century] (Faravid 30, 2006, 51–66), zeigt die Transformation der mittelalterlichen Herrschaftsverhältnisse zu einem absolutistischen Beamtenstaat an der Ostgrenze des Schwedischen Königreichs. Es wird deutlich, dass, auch wenn sich die Lasten der Bevölkerung durch Kriege erhöhten, es für die Bauern dennoch möglich war, direkt an den König zu appellieren, um Steuererleichterungen zu gewinnen.

J. Kreem

Sinikka Wunsch, *Kuriyhteiskunnan ankara laki. Oikeudenhoitoa Pohjois-Pohjanmaalla 1600–luvulla* [Summary: Fundamental law and order. Admini-

stration of Justice in northern Ostrobotnia of Finland in the 17th century] (Faravid 30, 2006, 67–84), stellt die Gerichtspraxis der Lokalebene anhand der Gerichtsprotokolle dar, wobei mehrere Beispiele von den Gauen Liminga und Ii benutzt werden. Besonderes Gewicht legt Vf.in auf die Rolle der alttestamentarischen Gerechtigkeitsvorstellungen bei Strafverfahren. *J. Kreem*

Timo Ylimaunu, *Kaupungistumisen materiaalisesta kulttuurista – esimerkinä Tornio 1600– ja 1700–luvulla* [Summary: Material culture of Urbanisation – Examples from Tornio during the 17th and 18th century] (Faravid 30, 2006, 85–109), stellt neuere archäologische Ergebnisse über die frühe Stadtentwicklung Tornios vor, das seit 1621 Stadtrechte besaß. Vf. zeigt, wie die Bausubstanz auf den Grundstücken verteilt war und weist vor allem darauf hin, dass Steinfundamente und gefärbte Fassaden erst im 18. Jh. Verbreitung fanden. *J. Kreem*

OSTEUROPA

(Bearbeitet von *Norbert Angermann, Karsten Brüggemann und Hugo Weczerka*)

Der Sammelband *Städte im östlichen Europa. Zur Problematik von Modernisierung und Raum vom Spätmittelalter bis zum 20. Jahrhundert*, hg. von Carsten Goehrke, Bianka Pietrow-Ennker (Zürich 2006, Chronos, 414 S., Kt.) enthält mindestens drei auch für die Hansegeschichte relevante Beiträge. Roland Leffler stellt die Frage: *Novgorod – eine europäische Kommune des Mittelalters?* (33–59). Vf. findet in der Geschichte Novgorods gewisse Modernisierungstendenzen, die er als mögliche Alternative der historischen Entwicklung Russlands auffasst. Es sei möglich, mehrere Aufstände gegen den Fürsten in Novgorod (1255, 1270, 1650) als „coniuratio“ zu verstehen, die ein Wahrzeichen der bürgerlichen Stadtgemeinde sei. Auch das Novgoroder „veče“ hätte die Qualität eines überpersönlichen Gemeinwesens gehabt, ferner sprächen die hansisch-novgorodischen Verträge „für eine eher offene Gesellschaft“. Die Novgoroder Gerichtsurkunde (Sudnaja gramota) wird von L. als autonome Rechtssatzung, mit der sich die freie Einwohnerschaft Novgorods „zu einem einheitlichen Rechtsverband zusammenschloss“, und als Ausdruck kommunalen Lebens bewertet. Es bleibt jedoch fraglich, ob die Entwicklungen, die ja in der Tat in der mittelalterlichen Ruß keineswegs allein in Novgorod in Erscheinung traten, wirklich als eine Modernisierung zu bezeichnen sind. Wenn Vf. meint, ohne die Moskauer Eroberung hätte sich in Novgorod wohl eine Staatsform entwickelt, „welche Ähnlichkeiten mit einer Eidgenossenschaft schweizerischer Prägung“ gehabt haben könnte, verrät er damit wohl eher nur die eigene Herkunft. Christophe von Werdt schreibt über *Gemeinschaft und Gesellschaft im multikonfessionellen spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Lemberg* (85–102). Er bezeichnet die Stadt als ein Konglomerat segmentärer konfessionsethnischer Gemeinschaften oder Gruppen. Obwohl die Verleihung des Magdeburger Rechts Mitte des 14. Jhs. eine Vereinheitlichung vorsah, blieben im Rahmen der Stadt mehrere Rechtsgemeinschaften erhalten. Tatsächliche Integration fand durch Anpassung der anderen Gruppen an die Vormachtposition der stärker privilegierten katholischen, deutschrechtlichen Gemein-

de statt. Gleichzeitig waren die Gemeinden im alltäglichen Leben sowie in den wirtschaftlichen Aktivitäten untereinander stark vernetzt, und im 16.–17. Jh. kam durch Konflikte zwischen dem Patriziat und der übrigen Bevölkerung eine Neuordnung zustande, bei der alle christlichen Gemeinden an der Stadtverwaltung beteiligt wurden. Weiter hebt Vf. die Rolle der in Lemberg nach katholischem Vorbild entstandenen ruthenischen orthodoxen Laienbruderschaft bei der Wahrung der Interessen dieser Volksgruppe hervor. Die Bildung der „Kommunikationsräume, die die Grenzen zwischen den christlichen Konfessionsethnieen transzendierten“, stellt nach dem Vf. ein Element der Modernisierung dar. Die Abhandlung von Stefan Rohdewald, *Phasen beschleunigten Wandels: Polock im 15., 17. und 19. Jahrhundert* (135–167), vermittelt kurz gefasst einige Hauptzüge der inzwischen erschienenen Dissertation des Vfs. (vgl. HGBll. 124, 2006, 259f.).

A. Selart

Die Züricher Dissertation von Christophe von Werdt, *Stadt und Gemeindebildung in Ruthenien. Okzidentalisation der Ukraine und Weißrusslands im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit* (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte, Bd. 66, Wiesbaden 2006, Harrassowitz, VII, 326 S., Abb.) bietet eine instruktive Darstellung der Städtegeschichte im Raum von Litauen bis zu der Ukraine zwischen ca. 1350 und ca. 1650. Einerseits geht es hier um die Urbanisierung des Gebietes, andererseits gilt das Hauptinteresse des Vfs. dem Verhältnis der burgstädtischen zu den kommunalen Rechtsformen im als Brückenzone zwischen der katholischen und der orthodoxen Welt bezeichneten Ruthenien. Die Burgstadt, eine Stadt ohne eigentliches Stadtrecht, war hinsichtlich der Autonomie im Vergleich zu den deutschrechtlichen Städten mit Magdeburger Recht benachteiligt. Miteinander in Konflikt standen hier neben der landesherrlichen Burgverwaltung und der Stadtrechtsgemeinde auch die rechtlich-konfessionellen Sondergemeinden, die in widersprüchlicher Weise sowohl an rechtlicher Gleichstellung mit der bevorzugten Gemeinde als auch an der Bewahrung der eigenen Privilegien interessiert waren. Die Konflikte konnten in einigen Fällen z. B. durch eine „Personalunion“ (248) des Stadtvogtes mit dem lokalen Verwaltungsvorsteher (Starost, Wojewode) gelöst werden. So konnten auch die deutschrechtlichen Städte sich letztendlich nie wirklich aus dem Strukturen der Landesverwaltung herauslösen, und die Magistrate blieben von Stadtvögten dominiert. Gleichzeitig verschwanden auch die burgstädtischen Zentren nicht, wo man ebenso Tendenzen der Autonomiebestrebungen der Bevölkerung und deren rechtlicher Fixierung beobachten kann. – Die Geschichte der sonderrechtlichen Städte begann in Halyč-Wolhynien schon im 13. Jh. und war mit dem Landesausbau und der Ansiedlung der Kolonisten verbunden. Ihren Höhepunkt erreichten die Städtegründungen bzw. die Verleihung der entsprechenden Privilegien im 15.–16. Jh. Neben dem König und/oder Großfürsten, dem die städtischen Gemeinden eine politische Unterstützung bieten konnten, spielten hier auch Adlige eine wesentliche Rolle, besonders im 16. Jh., als in Ruthenien eine breite kleinstädtische Binnenkolonisation stattfand. Zahlreiche Kleinstädte verbanden die lokale Landwirtschaft über die größeren Zentren mit dem weiteren Markt. Regional gesehen entwickelte sich die ruthenische Städtelandschaft im Westen früher und intensiver, wobei der Urbanisierungsgrad im Vergleich mit dem gesamten Europa hier jedoch niedriger blieb. Ruthenien wird vom Vf. als eine Übergangszone zwischen Städten verschiedener Typen und Raum einer die Konfessionengrenzen überschreitenden Entwicklung bewertet. Die Einwanderung aus

Zentraleuropa erreichte Podlachien, Rotreussen und Podolien, in anderen Teilen des Gebietes wurde die städtische Gemeindebildung von der örtlichen Bevölkerung getragen, wobei im Osten des Großfürstentums Litauen die traditionellen burgstädtischen Strukturen sich am längsten erhielten und ihrerseits den neuen Anforderungen weiter angepasst wurden (z. B. im Falle von Vitebsk). *A. Selart*

A. M. Kuznecov, Zur Datierung der Abschriften A und E des Smolensker Handelsvertrages mit Riga und dem Gotischen Ufer von 1229 (K voprosu o datirovke spiskov A i E togovogo dogovora Smolenska s Rigoj i Gotskim beregom 1229 g., in: *Drevnjaja Ruš. Voprosy medievistiki* 2005, 3, 44–46), äußert in verschiedenen Punkten Kritik an Vladimir Kučkin, dem letzten, der sich zur Datierung der Abschriften des Vertrages von 1229 geäußert hatte (vgl. HGBll. 85, 1967, 244f.). Die Abschrift A (gotländische Redaktion) und ein Zusatz zur Abschrift E (Rigaer Redaktion) stammen nach K. von demselben Schreiber und stehen dem Original offenbar näher, als von Kučkin angenommen worden war. *N. A.*

Aleh Dziarnovič, *Der Bündnisvertrag des Großfürstentums Litauen mit Livland von 1501 und die dynastische Krise von 1497–1499 in Rußland* (Sajuzny dahavor 1501 h. VKL z Livonijaj i dynastyčny kryzis 1497–1499 h. u Rusii, in: *Viesci Nacyjanalnaj akademii navuk Bielarusi. Seryja humanitarnych navuk* 2003, Nr. 1, 62–66), beschäftigt sich mit einigen interessanten Einzelheiten der bekannten antimoskowitzischen Allianz, die während des Krieges des Großfürstentums Litauen mit Moskau 1500–1503 aufgrund litauischer Initiative entstand. Vf. untersucht die Frage, warum in der litauischen Version dieses Vertrages das Bündnis gegen den Großfürsten Vasilij Ivanovič gerichtet war, obwohl in Moskau sein Vater Ivan III. Vasilevič bis zum Jahre 1505 regierte. Vf. ist geneigt zu glauben, diese Nichtübereinstimmung sei im Lichte der dynastischen Krise in Moskau sowie auch einer Besonderheit des diplomatischen Protokolls zu erklären. So wurde in das Vertragsexemplar des litauischen Großfürsten Aleksander Kazimirovič Vasilij Ivanovič als Nominalherrscher von Großnovgorod und Pskov eingetragen, während der Bündnispartner Wolter von Plettenberg den Zusammenschluss gegen den tatsächlich regierenden Moskauer Großfürsten Ivan III. richtete. *H. Sahanovič*

Im Beitrag *Der Livländische Krieg 1558–1582 im Kontext der internationalen Beziehungen in Osteuropa* (Inflanckaja vajna 1558–1582 h. u kanteckscie mižnarodnych adnosin va Ŭschodniaj Ęuropie, in: *Sacyjalna-ekonomicnyja i pravavyja dasledavanni*, Minsk 2005, 2, 143–150) bietet Andrej Januškevič einen zusammenfassenden Überblick über einen der größten militärischen Konflikte im Baltikum, der das Schicksal mehrerer Völker des östlichen Europa wesentlich bestimmte. Unter anderem unterstreicht Vf. wieder, dass der Livländische Krieg Bedeutung für das Zustandekommen der Lubliner Union vom Jahre 1569 besaß.

H. Sahanovič

Einen wertvollen Beitrag zum Problem der Verteidigungsfähigkeit des Großfürstentums Litauen während des Livländischen Krieges bietet Andrej Januškevič: *Der Anteil des polnischen Söldnerkontingents am Livländischem Krieg (1558–1570)* (Udziel polskaha najomnaha kantynhientu ũ Inflanckaj vajnie 1558–1570 h., in: *Bielaruski historyčny časopis* 2006, Nr. 11, 34–39). Wie Vf. feststellt, war das Großfürstentum Litauen im Krieg mit den Truppen Ivans des

Schrecklichen wegen militärischer Schwäche genötigt, Söldner aus Polen zum Kampf heranzuziehen. Bis zum Fall von Polock (1563) zählte das polnische Kontingent aber nur ein paar tausend Mann. Seine Rolle bei der Verteidigung livländischer und weißrussischer Länder gegen die Moskauer Armee war nicht entscheidend, andererseits führten die polnischen Söldner wegen ihrer Willkür und Überheblichkeit gegenüber den Litauern und Ruthenen eine ständige Spannung herbei. Eine solche Teilnahme der Polen am Krieg rief die Unzufriedenheit der Eliten im Großfürstentum (vor allem bei Radziwill und Chodkevič) hervor, betont Vf. Die polnische Seite aber nutzte die schlimme Lage des Nachbarstaates aus, um ihn zur engeren Union anzuspornen. H. Sahanovič

ESTLAND/LETTLAND. Unter dem Titel *Deutschland, Russland und das Baltikum. Beiträge zu einer Geschichte wechselvoller Beziehungen* ist eine Festschrift zum 85. Geburtstag von Peter Krupnikow erschienen, die von Florian Anton und Leonid Luks ediert wurde (Schriften des Zentralinstituts für Mittel- und Osteuropastudien, Bd. 7, Köln 2005, Böhlau, 408 S., Abb.). Ihr Themenspektrum, dem weiten Betätigungsfeld des Rigenser Historikers Krupnikow durchaus angemessen, reicht von Bischof Alberts Nordosterweiterung der katholischen Welt bis zur Osterweiterung von NATO und EU im Jahre 2004. Eingeleitet wird dieser Reigen von Hans-Heinrich Noltes Versuch einer globalen Kontextualisierung der Kolonialisierung und Missionierung des Ostbaltikums im 13. Jh. unter dem Titel *Die Eroberung des Baltikums durch deutsche Herren im 13. Jahrhundert in globalgeschichtlicher Perspektive* (19–34). Neben der Rolle der Region beim Ostseehandel mit Russland, das sich in erster Linie hier das Silber verdienen musste, mit dem es der Goldenen Horde Tribut zahlte, betont N. vor allem ihren Einbezug in ein von Rom aus kontrolliertes kulturelles und Rechtssystem, das weitaus stärker war als die Bindung der Ruś an Byzanz. – N.s Beitrag wird ergänzt durch ein Porträt des Gründers von Riga *Bischof Albert von Riga und die Familie von Buxhoeveden im 12. und 13. Jahrhundert* (35–54) von Volker Baron von Buxhoeveden. – Mit dem historiographischen Erbe der schwedischen Periode beschäftigt sich Ilgvars Misāns unter dem hübschen Titel *Gute Zeiten? Schlechte Zeiten? Die „Schwedenzeiten“ in der lettischen Geschichtsschreibung* (67–85). Deutlich arbeitet er heraus, wie abhängig die Beurteilung der schwedischen Vormacht von der jeweiligen politischen Konjunktur in Lettland war. Seinem Appell, dass das 17. Jh. kein Stiefkind der lettischen Geschichtsschreibung bleiben dürfe, kann man sich nur anschließen. K. B.

Das von Ülle Tamla edierte Jahrbuch *Arheoloogilised välitööd Eestis. Archaeological Fieldwork in Estonia 2005* (Tallinn 2006, Muinsuskaitseamet, 271 S., zahlreiche Abb. und Ktn.) gibt wieder einen Überblick über die archäologischen Feldforschungen in Estland, welche von der Steinzeit bis in die Neuzeit reichen. In den Städten Reval, Dorpat, Fellin und Hapsal fanden mehrere kleinere Rettungsgrabungen statt, die im Band näher beschrieben werden. Aivar Kriiska und Mari Lõhmus berichten über *Archaeological excavations on Suur Street, Narva town* (189–206). Das erforschte Grundstück in der 1944 vollständig zerstörten Altstadt Narvas wurde im 13. Jh. besiedelt, auch die ersten Steinkonstruktionen sind hier im 13. Jh. entstanden. Doch blieb die Gegend im Mittelalter hinsichtlich menschlicher Aktivitäten peripher, obwohl es innerhalb der Stadtmauer lag; die Mehrzahl der Befunde stammt aus dem 17.–20. Jh. – In der Vorburg von Neuhausen (Heiki

Valk, *Excavations in the late iron age and medieval centres of Võrumaa: Tilleoru, Kirumpää and Vastseliina*, 127–140) konnte aufgrund der Münzfunde Handelsverkehr mit Russland im 16.–17. Jh. nachgewiesen werden. Ülle Tamla, Mauri Kiudsoo und Mari-Liis Rohtla beschreiben *Rescue excavations on the site of discovery of the Ubina silver hoard* (231–244) als Kriminalfall. Hier wurde unweit von Reval ein Münzschatz von Anfang des 12. Jhs. gefunden, der gegen illegale Schatzsucher behauptet werden musste und nur zum Teil gerettet werden konnte.

A. Selart

Tatjana Berga untersucht *Nachahmungen orientalischer Münzen in Lettland* (Austrumu monētu atdarinājumi Latvijā, in: Arheoloģija un etnogrāfija XXII, Riga 2005, 127–134, engl. Zusammenfassung). Ebenso wie in Lettland gefundene Nachahmungen westlicher Münzen wurden solche von Dirhems wahrscheinlich seit dem 11. Jh. von den Dünaliven gegräbt.

N. A.

Mark R. Munzinger von der Radford University in den USA thematisiert in seinem Aufsatz *The profits of the Cross: merchant involvement in the Baltic Crusade (c. 1180–1230)* (JMH 32, 2006, 163–185) die klassische Streitfrage zwischen Paul Johansen und Leonid Arbusow über die Rolle der Kaufmannschaft bei der Christianisierung des Baltikums. Er positioniert sich an der Seite Johansens, jedoch mit dem Vorbehalt, dass die Kaufleute zwar durchaus ständige und tatkräftige Unterstützer, aber keineswegs die Initiatoren der Kreuzzüge in Livland gewesen seien. Die Christianisierung eines Gebietes habe vor allem deshalb den Handel begünstigt, weil dadurch eine sichere und für den Kaufmann bekannte Rechtslage zur Geltung gebracht werden konnte. Die Verbindung des Kreuzzugsideals der Zisterzienser mit der Handelspolitik der frühen Hansekaufleute machte die Eroberungen möglich, die nur durch materielle und logistische Unterstützung der Händler und Kapitäne zustande kommen können. Vor allem in Anlehnung an Bernd Ulrich Hucker werden die Familienbeziehungen zwischen der kaufmännischen und der ritterlichen Ministerialität in den deutschen Städten der Zeit hervorgehoben. Ms Bibliographie ist jedoch recht schmal, besonders in Bezug auf die neuere Literatur; ebenfalls wirkt es irreführend, alle livländischen Stämme des 12.–13. Jhs. gemeinsam als „Balts“ oder Heinrich Laakmann als „nineteenth-century historian“ zu bezeichnen.

A. Selart

Im Aufsatz *Der Brief Clemens V. von 1310 über die Lage in Livland und seinen Nachbarländern in der zweiten Hälfte des 13. und zu Beginn des 14. Jahrhunderts* (List papy Klimenta V (1310) ab stanoviščy ũ Livonii i ũ susiednich krainach u druhoj palovie XIII – pačatku XIV st, in: Bielaruski archeahrafičny štohodnik, Minsk 2006, 147–166) publiziert und erläutert Aleš Žlutka das bekannte Schreiben des Papstes Clemens V. (1305–1314) an den Bremer Erzbischof Johann, das die Untersuchung der Verbrechen des Deutschen Ordens in Livland sanktionierte. Diese interessante Quelle zur Geschichte Livlands präsentiert A. auf Lateinisch und gleichzeitig zum ersten Mal in weißrussischer Übersetzung. Dazu bietet Vf. einen gründlichen quellenkundlichen Kommentar. Um den Streitfall zwischen dem Deutschen Orden in Livland und dem Erzbischof von Riga in einen breiten Kontext zu stellen, beginnt Vf. mit der deutschen Kolonisation an der Düna seit dem Ende des 12. Jhs. und stellt dabei den Schwertbrüderorden als den wichtigsten Faktor zahlreicher Konflikte in der Region vor. Sein völlig negatives Or-

densbild scheint durch die benutzte Literatur bestimmt zu sein. Den Streit um Pommern z. B. beschreibt Vf. auf Grund der polnischen Publikationen – die deutschsprachige Literatur wird nicht berücksichtigt. So muss man dem Vf. die einseitige Betrachtung einiger Ereignisse zum Vorwurf machen. *H. Sahanovič*

In ihrem klugen Essay *Die Taufe im Blick der Heiden und der Christen* (Ristimine paganate ja kristlaste pilgu läbi, in: Tuna 2006, 3, 8–26, Abb., engl. Zusammenfassung) beschäftigt sich Tiina Kala mit dem Wandel der Beziehungen zwischen Kolonisten und Kolonisierten im estnischen Teil Livlands im Spiegel der Religion. Während die einen im Laufe der Zeit ihre Distanz zu den Herren durch die Annahme der Taufe allmählich verringerten und nach und nach einen Volkskatholizismus kreierten, war genau diese Glaubenspraxis der Stein des Anstoßes für die anderen, bis die Erfindung der Ethnographie im 19. Jh. neue Möglichkeiten der Akzeptanz von Fremdheit eröffnet habe. *K. B.*

Mit *Herzog Albrecht von Preußen und Livland (1557–1560). Regesten aus dem Herzoglichen Briefarchiv und den Ostpreußischen Folianten*, bearb. von Stefan Hartmann (Veröffentlichungen aus den Archiven Preußischer Kulturbesitz 60, Köln 2006, Böhlau, LXX, 563 S.) liegt ein weiterer Vollregestband, der die Korrespondenz Herzog Albrechts von Preußen erschließt, vor. Wie seine Vorgänger erhellt auch dieser den Briefverkehr des Herzogs mit den verschiedenen Herren, Ständen und Städten Livlands. Die häufigsten Ansprechpartner bilden die Ordensmeister von Galen, Fürstenberg und Kettler sowie der Bruder des Fürsten, der Rigaer Erzbischof Wilhelm von Brandenburg. Die durch die Regesten dokumentierten Jahre werfen ein aufschlussreiches Schlaglicht auf die Vorgänge in und um Livland. Einen ersten Themenkomplex bilden die unter internationaler Beteiligung geführten Verhandlungen um das Ende der Koadjutorfehde. Hier werden die Bemühungen deutlich, die nicht zuletzt von Sigismund II. August und seinem Lehensmann Herzog Albrecht unternommen wurden, um die Restitution des Hohenzollern durchzusetzen, die im Herbst 1557 im Vertrag von Pozwol auch gelang. Mit Rüstungen und Drohungen erreichte der letzte Jagiellone die Wiedereinsetzung des Erzbischofs und ein gegen Zar Ivan IV. gerichtetes Verteidigungsbündnis mit Livland, das allerdings erst Jahre später in Kraft treten sollte. All diese Ereignisse standen jedoch rasch im Hintergrund, als der Zar 1558 in Livland einfiel. Mittels der Regesten ergibt sich bei diesem zweiten Komplex das beklemmende Bild einer Staatenkonföderation, die der Aggression politisch und militärisch nur wenig entgegensetzen hatte. Schon aus diesem Grunde bemühte man sich in Laufe des ersten Kriegsjahres um Hilfe. Während der Ordensmeister Fürstenberg eine Annäherung an Dänemark bevorzugte, wandte sich der Erzbischof auch an den polnischen König. Dieser sah jedoch zunächst keinen Grund für ein Engagement für die fragile Konföderation. Insbesondere die Bitten Wilhelms von Brandenburg an den König, aber auch an seinem Bruder, sich bei diesem um Unterstützung zu bemühen, nehmen in den Regesten breiteren Raum ein. Herzog Albrechts Politik gegenüber Livland war zu diesem Zeitpunkt, abgesehen von den zahlreichen Ratschlägen an seinen Bruder, nur noch bedingt gestalterisch zu nennen. Lediglich eine Geldanleihe von 50.000 Gulden, für die das Amt Grobin für zunächst 15 Jahre an Preußen gelangte, verweist auf ein aktives Eingreifen des Herzogs in livländische Belange. Dieses Unterfangen wird in dem anzuzeigenden Band erstmals breit dokumentiert. Der Herzog warb bei den livländischen Herren

und Ständen weiterhin für den polnischen König, verwies aber auch immer wieder auf Reichshilfe. Diese sollte sich allerdings, wie auch die Hilfe von dänischer und, wenn auch bedingt, von schwedischer Seite, nicht ausreichend materialisieren. Die Hanse, die auf dem Hansetag von 1558 sich der Livlandfrage annahm, sagte zudem keine entscheidende Unterstützung zu. Die Narwafahrt lockte nach der russischen Eroberung Nordost-Livlands insbesondere Lübeck, das sich den prosperierenden Russlandhandel nicht durch eine Konfrontation mit dem Zaren verderben wollte. Neben den außenpolitischen Aspekten wird auch auf die innerlivländischen Zwistigkeiten eingegangen. Nicht zuletzt die Koadjutorfehde wirkte hier noch negativ nach. Erstmals ediert werden hier zahlreiche Dokumente des ehemaligen Landmarschalls des Deutschen Ordens Jasper von Munster, der sich, weitgehend erfolglos, um eine erneute Etablierung im Orden bemühte. Auch Schwierigkeiten des Erzbischofs mit den Finanzen des Erzstiftes und Streitigkeiten mit seinen Räten und dem Domkapitel werden in den Regesten berührt. Der Band klingt mit der vernichtenden Niederlage des Ordens und des Erzstiftes bei Ermes im Sommer 1560 aus. Die Regesten werden ergänzt durch ein Vorwort, einen tabellarischen Überblick über die wichtigsten Ereignisse unter Angabe der Regestnummern sowie ein Orts- und Personenregister, das den Umgang mit dem Buch erleichtert.

T. Lange

Näheres über *Die Livländischen Hofleute während des Livländischen Krieges* (Liivimaa mõisamehed Liivi sõja perioodil, in: Acta Historica Tallinnensia 10, 2006, 20–47, engl. Zusammenfassung) teilt Andres Adamson mit. Waren sie wirklich die skrupellosen Abenteurer, Söldner und Verräter, als die sie in Balthasar Rüssows einflussreicher Chronik beschrieben wurden? A. stellt fest, dass sie meist dem lokalen Landadel entstammten und daher durch den Krieg eigentlich nur verlieren konnten. Da sie zu keiner Zeit eine entscheidende Streitkraft darstellten, waren sie gezwungen, sich mit den jeweils dominierenden Parteien zu arrangieren bzw. sie gegeneinander auszuspielen. Ihre Gegnerschaft zu den Schweden habe schließlich entscheidend dazu beigetragen, ihre Rolle in der dominierenden Historiographie verstärkt negativ zu sehen.

K. B.

Valda Kvaskova, *Das Archiv der Kompanie der Schwarzhäupter in Riga früher und heute* (Rīgas Melngalvju biedrības arhīvs agrāk un šodien, in: Latvijas Arhīvi 2006, 3, 7–44, dt. Zusammenfassung), behandelt die ältere Geschichte des Archivs der im Mittelalter entstandenen Rigaer Gesellschaft lediger Kaufleute und das Schicksal seiner Bestände seit dem 2. Weltkrieg. Im Zusammenhang mit der Umsiedlung der Deutschbalten gelangten die meisten Archivalien nach Posen und in der Nachkriegszeit teils in das Marburger Herderinstitut, teils aber zurück nach Riga. Die wichtigsten Gruppen der im Staatlichen Geschichtsarchiv Lettlands aufbewahrten Quellen (darunter Brüderverzeichnisse, Schragen und Protokollbücher) werden von K. genauer vorgestellt.

N. A.

Tatjana Berga, *Die Burg Valmiera. Eine archäologische Geschichte* (Valmieras Pils. Arheologa stast, Valmiera 2003, 80 S., engl. und russ. Zusammenfassungen).– Das reich mit Fotos, historischen Ansichten und Rekonstruktionszeichnungen bebilderte Buch gibt einen Überblick über die Geschichte und archäologische Erforschung der Burg Valmiera/Wolmar in Nordlettland. Die Burg wurde zu bislang unbestimmter Zeit im 13. Jh. vielleicht zuerst als Holzbefestigung vom Livländi-

schen Orden errichtet. Die erhaltenen ältesten Mauerreste stammen aus dem 14. Jh., die angrenzende kleine Stadt war Mitglied der Hanse und wird 1323 erstmals erwähnt. Detaillierte Nachrichten aus dem 17. Jh. und die archäologischen Funde geben ein instruktives Bild der Ordensburg seit dem Spätmittelalter. Die Funde stammen aus dem 15. bis 17. Jh., darunter sind Waffen, Haushaltsgegenstände, Musikinstrumente und Münzen u. a. aus Lübeck und Lüneburg. Zu Beginn des 18. Jhs. verlor die Burg im Nordischen Krieg an Bedeutung. *O. P.*

Als Frucht der Zusammenarbeit von drei estnischen Historikern der jüngeren Generation, Tiina Kala, Juhan Kreem und Anu Mänd, ist das Buch *Zehn mittelalterliche Revalenser* (Kümme keskaegset tallinlast, Tallinna Linnaarhiivi Toimetised 10, Tallinn 2006, Varrak, 326 S., zahlreiche Abb.) zu bezeichnen. Dabei handelt es sich um eine Sammlung von Lebensgeschichten von zehn Personen, die im 15. und 16. Jh. in Reval lebten. Alle Portraits stützen sich hauptsächlich auf die reichhaltige Quellenbasis des Tallinner Stadtarchivs. Porträtiert werden dabei folgende Persönlichkeiten: ein Bürgermeister, ein Ordenskomtur, ein Kaufmann, ein Goldschmied, ein Stadtschreiber, ein Pfarrer, ein Dominikaner, ein Siechenvormund, ein Hafengewächter sowie ein Landsknecht. Die Autoren beabsichtigten, durch die Auswahl der oben genannten Berufe zugleich die im Stadtleben wichtigen Bereiche wie Verwaltung und Politik, Kriegswesen und Handel sowie das religiöse Leben näher zu beleuchten. Ausgewählt wurden solche Personen, die in der wirtschaftlichen, politischen und intellektuellen Sphäre des mittelalterlichen Reval eine wesentliche Rolle gespielt haben. Die Lebensgeschichten wurden als so genannte kollektive Biographien angelegt: Parallel zum Lebenslauf jeder Person werden auch allgemeine Informationen über bestimmte Ämter und soziale Schichten weitergegeben, zum Teil sehr ausführlich. Leider ist es den Autoren nur teilweise gelungen, die Idee einer kollektiven Biographie zu realisieren. Es gibt mehrere Portraits, in denen man über die Hauptperson nur einige Details erfährt und sich der ganze Beitrag auf die Geschichte der jeweiligen Institution oder des jeweiligen Berufes konzentriert. Mittelalterliche Quellen bieten zwar generell nur relativ knappe personengeschichtliche Angaben und besonders dünn ist die Quellenlage bei „einfachen“ Menschen. Aber trotzdem erhebt sich die Frage, warum die Autoren keinen Versuch unternommen haben, einen „Undeutschen“ bzw. Esten zu porträtieren. Die Esten waren in Reval trotz ihrer niedrigeren sozialen Stellung tonangebend, weil sie die überwiegende Mehrheit der Stadtbewohner stellten. Ohne sie bleibt das Bild des mittelalterlichen Reval unvollständig. Beim vorliegenden Band handelt es sich somit vor allem um eine kollektive Biographie der Oberschichten bzw. der Elite der Hansestadt. Auffallend ist auch, dass mehr als die Hälfte der behandelten Personen nicht in Reval geboren, sondern Einwanderer aus Deutschland oder den Niederlanden sind. Ungeachtet dieser Kritik stellt das Buch eine beachtliche wissenschaftliche Leistung dar, dank der wir auf der Grundlage bisher kaum genutzter Archivquellen einen neuen, lebhaften Einblick in das soziale und kulturelle Leben des spätmittelalterlichen Reval erhalten.

I. Põltsam-Jürjo

Einige Anmerkungen zur Organisation der Seestreitkräfte Revals im 15. und 16. Jahrhundert (Mõni sõna merejõudude organiseerimisest 15. ja 16. sajandi Tallinnas, in: Eesti Meremuuseumi toimetised 5, Tallinn 2006, 5–17, engl. Zusammenfassung) liefert Juhan Kreem. Üblicherweise organisierte Lübeck den Begleit-

schutz für die Revalfahrt, doch besaß auch die Stadt zwei bis drei Schiffe. 1526 allerdings rüstete sie fünf Schiffe aus, die den ehemaligen Gotländischen Hauptmann Sören Norby, der im selben Jahr von den Dänen verjagt worden war, vor Narva zur Schlacht stellten. Von den fünf angeworbenen Schiffen stammte je eins aus Turku und Gotland, während nur eines aus Reval selbst kam. Eine Untersuchung der Soldlisten zeigt, wie international die gegen Norby eingesetzte Mannschaft war, in der neben den Livländern die Skandinavier einen großen Anteil stellten, aber auch Bremen, Köln und Brügge vertreten waren. Zu vermuten ist, dass auch einige wenige Esten und Finnen teilgenommen haben. K. B.

In ihren Untersuchungen *Über die Mitgliedschaft der Großen Gilde und die soziale Karriere des Kaufmanns im spätmittelalterlichen Tallinn* (Suurgildi liikmeskonnast ja kaupmehe sotsiaalsest karjäärist hiliskeskaegses Tallinnas, in: Acta Historica Tallinnensia 9, 2005, 165–186, engl. Zusammenfassung) kommt Anu Mänd zu dem Ergebnis, dass in Einzelfällen neben den Kaufleuten auch andere Professionen Mitglieder der Großen Gilde werden konnten. Hierzu zählen der Klerus der Revaler Heiliggeist-Kirche, wo die Tafelgilde ihren Sitz hatte, städtische Beamte, einige lokale bzw. ausländische Adlige wie z. B. ein dänischer Ritter oder Kapitäne. Auch ein Maler findet sich unter den Angehörigen der Gilde, obgleich er eigentlich Mitglied der Kanutgilde hätte sein müssen. Zuweilen wurden entgegen den üblichen Gepflogenheiten Personen zu Ratsmitgliedern gewählt, ohne zuvor Mitglied in der Großen Gilde gewesen zu sein. M. zufolge dürfte es sich hier um Ratsmitglieder anderer Städte gehandelt haben. Tatsächlich finden sich auch Bürgermeister anderer livländischer Städte wie Dorpat, Narva oder Neu-Pernau unter den Gildemitgliedern, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Große Gilde nicht allein eine professionelle Korporation war, sondern eine Vereinigung der städtischen Elite unter Einschluss von Frauen, die jedoch, obwohl als Mitglieder bezeichnet, weniger Rechte besaßen als Männer. K. B.

Hufeisen, Waagen, Räder, Türme, Hände, Kronen, Phantasiegeschöpfe, Kanonenkugeln und vieles mehr schmücken die Seiten der Kämmereibücher Revals im 15. und 16. Jh. Mit ihnen beschäftigt sich Juhan Kreem in seiner kleinen Monographie *Sketches of a clerk. Pen-and-Ink Drawings in the Margins of the Medieval Account Books of Reval (Tallinn)* (Medium Aevum Quotidianum, Sonderbd. XVIII, Krems 2006, Gesellschaft zur Erforschung der materiellen Kultur des Mittelalters, 77 S., 59 Abb.). Zuweilen kann der Autor diesen Zeichnungen gewisse ordnende Funktionen zuordnen, so diente z. B. das Hufeisen zum Auffinden einer Reihe von Angaben, die zu summieren waren. Zum Teil scheinen sie hingegen spontan angefertigt worden zu sein, auch wenn sich meist ein Bezug zum Text des Rechnungsbuchs erkennen lässt. Zwar gibt es ähnliche Zeichnungen in den entsprechenden Büchern anderer europäischer Handelsstädte, doch ist der Korpus in den Revaler Kämmereibüchern weitaus umfangreicher und weist eine größere Vielfalt an Motiven auf. K. B.

Das Revaler Bürgerbuch 1786–1796 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Tallinn, Bd. 9, Tallinn 2006, Tallinna Linnarahiv, 466 S.) wurde von Csaba János Kenéz zusammengestellt. Katharina II. führte 1785 eine neue Stadtordnung ein, welche die korporativ verfasste traditionelle Bürgergemeinde abschaffte und eine Art Einwohnergemeinde zu begründen versuchte. Nun konnte jede freie und wirt-

schaftlich eigenständige Person, ungeachtet ihrer nationalen und konfessionellen Zugehörigkeit, das Bürgerrecht erlangen, wodurch sich die Zahl der Bürger vervierfachte. Dementsprechend hatten in der so genannten „Statthalterschaftszeit“ von 1786–1796 die Begriffe „Bürger“ und „Bürgerbuch“ eine andere Bedeutung als zuvor und danach. Das alte Bürgerbuch von Reval wurde nicht fortgesetzt, weshalb der vorliegenden Publikation verschiedene Quellen zugrunde liegen. Die wichtigste davon stellen die Familienverzeichnisse, reichhaltige, systematische Sammlungen von personenbezogenen Daten. Diese erst in der Statthalterschaftszeit angelegten Verzeichnisse ermöglichen genauere Aussagen über den multiethnischen Charakter sowie die soziale Zusammensetzung der Einwohnerschaft Revals im ausgehenden 18. Jh. K.s Publikation umfasst „Die Bürger von 1786/1787“ und „Die neuen Bürger von 1786 bis 1796“. Jeder Eintrag bietet folgende Angaben: Name, Alter und Geburtsort, Name und Alter der Ehefrau, Name und Alter der Kinder, Immobilienbesitz, Beruf, städtische oder sonstige Dienste. Damit stellt die vorliegende Publikation vor allem in sozial- und alltagsgeschichtlicher Hinsicht sehr wertvolle Informationen zur Verfügung.

I. Põltsam-Jürjo

Unter dem Titel „*Jesus ging auf der Erde spazieren ...*“. *Kreuzzüge und Pilgerfahrten in Estland im Mittelalter* („Jeesus läks maal kõndimaie ...“ Ristisõjad ja palverännakud Eesti keskajal. Argo, Tallinn 2005) schließt der Direktor des Pernauer Museums Aldur Vunk eine Forschungslücke, indem er die in verstreuten Quellen verfügbaren Nachrichten über Pilgerfahrten und -stätten in Estland zusammenstellt. Er beginnt mit den Kreuzzügen im 12. und 13. Jh., die er aus der Perspektive der Pilgerfahrt betrachtet, und gelangt so zu den zahlreichen „unbewaffneten Pilgerfahrten“ und einer Beschreibung von Neu-Pernau, Neuhausen, St. Brigitten und anderen Zentren des Pilgerwesens in Alt-Livland. Hervorzuheben ist V.s Versuch einer Einordnung seines Themas in einen breiteren nordeuropäischen Kontext.

K. B.

Der Beitrag von Inna Põltsam-Jürjo *Handwerker und ihr Anteil am Wirtschaftsleben Neu-Pernaus am Ende der Ordenszeit* (Käsitöölised ja nende osa Uus-Pärnu majanduselus orduaja lõpul, Tuna 2006, 1, 33–51, Abb., engl. Zusammenfassung) beschäftigt sich mit einer Frage, die mit Hilfe der Quellen nur mühevoll zu beantworten ist, da diese gerade in Bezug auf kleinere Städte oft nur etwas über die wohlhabenderen Handwerker zu berichten wissen. Kleinstädte hatten ihre Spezifika, so z. B. eine gering ausgebildete Hierarchie unter den handwerklichen Professionen wie auch das Vorhandensein nur je eines Meisters pro Handwerkszweig. P. macht zu Recht darauf aufmerksam, dass es jene nur für den lokalen Markt produzierenden Handwerker waren, die reichen Kaufleuten ihre Häuser bauten, ihre Möbel und Kleider herstellen. Somit hatten auch Esten Anteil an der Gestaltung der städtischen Umwelt Neu-Pernaus. – In einem weiteren Beitrag *Neu-Pernau und die Ordensmacht in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts* (Uus-Pärnu ja orduvõim 16 sajandi I poolel, in: Acta Historica Tallinnensia 9, 2005, 210–234, engl. Zusammenfassung) zeigt P.-J., dass der Alltag Neu-Pernaus aufs engste mit seinem Landesherrn, dem Deutschen Orden, verknüpft war. Dabei stellt sie fest, wie sehr die städtische Politik und Wirtschaft auch personell mit dem Orden verwoben waren, doch hatte diese Abhängigkeit auch ihre positiven Seiten, da es z. B. Ordensmittel waren, die den raschen Wiederaufbau der Stadt nach drei großen Bränden ermöglichten. Außerdem zogen im frühen 16. Jh. viele Ordens-

mitglieder das Bürgerleben in der Stadt mit ihren Familien den strengen Regeln im Konvent vor. Zugleich arbeitet sie heraus, dass zu dieser Zeit immer mehr juristisch ausgebildete Personen in führende städtische Ämter gelangten und sich aus ehemaligen Ordensbeamten eine neue ehrgeizige Schicht herausbildete, denen Bildung und Erfahrung im Dienst zu Karrierewegen verhelfen, die ihnen zuvor aufgrund der ständischen Schranken verwehrt geblieben wären. K. B.

Erki Russows ausführliche Abhandlung *Die Importkeramik in den Städten West-Estlands im 13.–17. Jahrhundert* (Importkeraamika Lääne-Eesti linnades 13.–17. sajandil, Tallinn 2006, Tallinna Ülikooli Ajaloo Instituut, 292 S., zahlreiche Abb., Tab. und Ktn., engl. Zusammenfassung) stützt sich hauptsächlich auf die Reste der Importkeramik, die man bei archäologischen Ausgrabungen in westestnischen Städten gefunden hat. R. zufolge bietet das Buch einen Überblick über das in diesen Städten benutzte typische Tongeschirr und zeigt die Unterschiede im Gebrauch auf. Anhand der Importkeramik lassen sich die materielle Kultur und die Lebensbedingungen der Hansestadt Neu-Pernau und der Kleinstädte des Bistums von Ösel-Wiek, Hapsal, Leal und Arensburg, gut vergleichen. So findet sich in Neu-Pernau die Mehrzahl des importierten Tongeschirrs, mit dem in Livland und in der übrigen Ostseeregion im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit gehandelt wurde. Diesen Reichtum an kostspieliger Importkeramik könne man nur mit den guten persönlichen Kontakten der Kaufleute Neu-Pernaus mit Mittel- und Westeuropa erklären. Die von den Haushalten in Leal und Hapsal genutzte Importkeramik war hingegen weitaus weniger vielfältig und reichhaltig. Diese Städte hatten keine so umfangreichen Handelsbeziehungen mit dem übrigen Europa und waren nicht so wohlhabend wie die Hansestadt. Die ältesten Reste von Tongeschirr in den untersuchten Städten stammen aus der ersten Hälfte des 13. Jhs. Es handelt sich dabei um im Rheinland und an der Südküste der Ostsee hergestelltes Geschirr. Im 14./15. Jh. erreichte dann Keramik aus dem Rhein-Maas Gebiet, aus Niedersachsen und Sachsen Westestland. Im 16. Jh. wiederum änderte sich die Verwendung der Keramik bei den Stadtbewohnern. Damals wurden mehr als zuvor kleine Trinkgefäße und dekoriertes Tafelgeschirr verwendet. Auch tauchte Geschirr von der iberischen Halbinsel und aus Italien sowie Majolika aus den Niederlanden auf. Zugleich begann die Zufuhr billiger Keramik, anfangs von der Südküste der Ostsee, später aus Niedersachsen und den Niederlanden. I. Pöltsum-Jürjo

Kersti Markus arbeitet in ihrem Artikel *Der mittelalterliche Grundbesitz – eine neue Quelle für die Architekturgeschichte* (Keskaegsed maavaldused – uus allikas arhitektuuriuurijale, in: Acta Historica Tallinnensia 10, 2006, 3–19, dt. Zusammenfassung) heraus, dass die Rolle der Vasallen beim Kirchenbau, vergleichbar mit der Entwicklung in Dänemark, sehr viel stärker war als bisher angenommen, und die Bischöfe sich eher zurückhielten. Dies änderte sich erst nach dem Verkauf Nordestlands an den Orden. Erst jetzt treten auch in dieser Region verstärkt Steinkirchen auf, die zuvor nur in West- und Zentralestland entstanden waren. K. B.

Die Baltische Historische Kommission hat das *Deutschbaltische Rechtswörterbuch 1710–1940*, bearb. v. Hermann Blaese (†), red. v. Otto-Heinrich Elias und Alfred Schönfeldt (Göttingen 2006, URL: <http://www.balt-hiko.de/projekte3.shtml>) im Internet zugänglich gemacht. Beim DBRW handelt es sich um ein

Referenzwerk, das von der Gründergeneration der Kommission, insbesondere von deren rechtskundigem Mitglied B., als Hilfsmittel bei der Auswertung deutschbaltischer Rechtsquellen angelegt wurde. Den zeitlichen Rahmen bilden die Zugehörigkeit der „Ostseeprovinzen“ zum Russischen Reich sowie die „Auslaufphase“ bestimmter Rechtsinstitutionen in den baltischen Republiken Lettland und Estland. Ursprünglich sollten nur solche Stichworte Aufnahme finden, die in der allgemeinen deutschen Rechtssprache nicht vorkommen und infolgedessen in einem deutschen Sachwörterbuch nicht erklärt werden, vor allem regionale Prägungen einschließlich mancher aus dem Lettischen und dem Estnischen stammenden Bezeichnungen, aber auch Termini der russischen Rechtssprache, die in Liv- und Estland Anwendung gefunden haben. Im Laufe der Redaktionsarbeiten hat sich diese strenge Scheidung nicht durchhalten lassen, weil es gängige deutsche Fachausdrücke gibt, die im baltischen Bereich eine etwas andere Bedeutung angenommen haben und die der Benutzer ebenfalls an dieser Stelle suchen wird. Vorangestellt ist eine ausführliche Einführung in die deutschbaltische Rechtsgeschichte, verfasst von dem 2002 verstorbenen B. Die einzelnen Artikel behandeln die betreffenden Rechtsinstitutionen zum Teil sehr ausführlich, die Nachweise wurden möglichst den Quellen entnommen. Für philologische Klärungen bleibt das Deutsche Rechtswörterbuch zuständig, das von der Heidelberger Akademie der Wissenschaften herausgegeben wird und die baltische Region für die Zeit bis 1800 einbezieht.

O.-H. Elias

LITAUEN. Der Beitrag von David Frick, „*Since All Remain Subject to Chance.*“ *Poor Relief in Seventeenth Century Wilno* (ZfO 55, 2006, 1–55, dt. Zusammenfassung), erschließt im Zusammenhang mit der Erforschung der Armenfürsorge in Wilna interessante Aspekte des Zusammenlebens verschiedener Ethnien und Konfessionen in der Hauptstadt des Großherzogtums Litauen – ein Sonderfall in der polnisch-litauischen Union. Waren seit 1536 im Rat der Stadt die Katholiken („Römer“) und die Russisch-Orthodoxen („Griechen“) zu gleichen Teilen vertreten, so zählten nach der Reformation und der Union von Brest seit dem Ende des 16. Jhs. zu den „Römern“ die römischen Katholiken, die Lutheraner und die Calvinisten, zu den „Griechen“ die Orthodoxen und die Unierten (griechischen Katholiken), bis seit 1666 der Stadtrat nur für römische Katholiken und Unierte offen stand; in den Gilden waren hingegen weiterhin alle Konfessionen vertreten. Der Reisende Samuel Kiechel berichtete 1585, dass in der vornehmlich aus Holzbauten bestehenden Stadt Wilna zwei Straßen durch Steinbauten hervorstachen; dort wohnten reiche deutsche lutheranische Kaufleute. Das waren nach F. die „Schloßstraße“ und die „Deutsche Straße“ im Zentrum, die auf das Rathaus zuführten.

H. W.

WEISSRUSSLAND. Als Ergebnis langjähriger Beschäftigung mit archäologischen Funden aus Weißrussland vom Ende des 9. bis zur zweiten Hälfte des 11. Jhs. legt Sergej Dernovič seine Monographie *Skandinavische Altertümer der Wikingerepoche in Belarus* vor (Skandinavskie drevnosti epochi vikingov v Belarusi, Minsk 2006, Bielaruskaja navuka, 86 S.). Die weißrussische Zone, in der Gegenstände nordeuropäischer Herkunft gefunden wurden, reicht von der Düna bis zur Prypiač südwärts und von der Memel bis zum Dnjepr ostwärts. Es geht meistens um Bewaffnung und Schmuck, aber auch um andere Stücke aus nahezu fünfzig verschiedenen Plätzen dieser Region. Die Funde werden meistens der Zeit

vom 10. bis zur Mitte des 11. Jhs. zugerechnet. Vf. gelangt zu der Ansicht, dass die Skandinavier für die Stromgebiete der Düna und der Prypjac – Flüsse, die als wichtige Strecken des Weges vom Baltikum zum Mittelmeer dienten – in der Wikingerepoche immer Interesse zeigten. Das entstandene Wasserstraßensystem, das von den Skandinaviern genutzt wurde, förderte die Entwicklung der Kontakte zwischen dem Baltikum und dem heutigen Weißrussland. Ein Katalog aller in Weißrussland gefundenen skandinavischen Gegenstände liegt dem Buch bei, die Mehrheit von ihnen ist auch bildlich dargestellt. Von einem solchen zusammenfassenden Buch könnte man aber etwas wesentlichere Schlussfolgerungen erwarten, statt nur eine Verallgemeinerung der Angaben. *H. Sahanovič*

Der junge Historiker Mikalaj Plavinski untersucht im Buch *Waffen mit Klingen aus dem 10.–13. Jh. auf dem Territorium von Belarus* (Klinkovaja zbroja X – XIII st. na terytoryi Bielarusi, Minsk 2006, 110 S.) alle in Weißrussland gefundenen Schwerter und Säbel sowie deren Scheiden aus dem genannten Zeitraum. Wie Vf. meint, war die Verwendung der ersten Schwerter auf diesem Gebiet, die in das Ende des 9. Jhs. gehören könnten, mit den Warägern verbunden. Soweit man aus den Formen und dem Ornament der Schwertscheiden entnehmen kann, stand das Territorium des jetzigen Weißrussland seit dem 11. Jh. unter dem Einfluss der ostbaltischen Tradition. Seit dem 11. Jh. wurden die karolingischen Schwerter durch ostbaltische ersetzt, und im nächsten Jahrhundert erschienen in Weißrussland gesamteuropäische romanische Typen der Klingenwaffen. Es wird auch ein regionaler Unterschied festgestellt: Im weißrussischen Memelstromgebiet dominieren ostbaltische Schwerter, während in der Dnjepr-Region seit dem 12. Jh. für Nomaden typische Säbel verbreitet waren. Dies scheint durch die enge Verbindung dieses Gebietes mit der südlichen Ruß erklärbar zu sein. Wie bekannt, beginnt mit der Eroberung durch die Mongolen eine neue Epoche in der Geschichte der Ruß. Zu beachten ist dabei eine Schlussfolgerung des Vfs.: Während der Mongolensturm auf die gesamte Bewaffnung in der östlichen und südlichen Ruß stark einwirkte, ist es kaum möglich, auf Grund der Artefakte der zweiten Hälfte des 13. Jhs. in der westlichen Ruß einen mongolischen Einfluss auf die örtliche Militärtechnik festzustellen (41). Die Publikation enthält Kataloge der gesammelten Schwerter und Säbel sowie Abbildungen und Tabellen, die die Waffentypen zeitlich zuordnen. *H. Sahanovič*

Mikalaj Plavinski und Edvard Zajkouski, *Das Schwert aus dem Grabhügel bei Ašmianiec im Kontext des synchronen Materials* (Mieč z kurhannaha mohilnika Ašmianiec u kanteckscie sinchronych materyjalaŭ, in: *Histryčna-archealahičny zbornik*, vyp. 22, Minsk 2006, 148–153), berichten über neue Funde aus der Wikinger-Epoche, die von Kontakten der hiesigen Bevölkerung mit der östlichen Küste der Ostsee zeugen. Das im Kreis von Smarhoń (Gebiet Hrodna) gefundene unversehrte Schwert gehört zu denen, die im Land der Kuren produziert wurden. Vff. meinen, dies sei ein Beispiel der Schwerter des baltischen Typs, die im 11.–13. Jh. in Weißrussland ziemlich verbreitet waren. *H. Sahanovič*

In *Der Deutsche Orden in der weißrussischen Historiographie: zum Problem der Wertung* (Niamiecki orden u bielaruskaj historyjahrafii: da prablemy acenki, in: *Materyjaly IV Mižnarodnaha kanhresa bielarusistaŭ „Bielaruskaja kultura ŭ kanteckscie kultur eŭrapiejskich krain“* (Minsk, 6–9 červienja 2005) / *Bielarusika =*

Albaruthenica, kn. 28, Minsk 2006, 236–243) kritisiert Henadz Sahanovič nochmals eine alte Tendenz in der weißrussischen Geschichtsschreibung, den Deutschen Orden im Lichte einer ewigen Feindschaft darzustellen. Vf. hält es für sehr bedauernswert, dass manche Historiker in Minsk panslawistische Einstellungen kritiklos übernehmen und wie vor hundert Jahren nach dem Muster schreiben: Der Ritterorden strebte nach der Eroberung Litauens und Rutheniens, und nur seine Niederlage in der Schlacht bei Tannenberg rettete diese vor dem deutschen Landräuber. Im Beitrag werden einige unbestreitbare Fakten erwähnt, die einem solchen Schema nicht entsprechen. Das schlimmste ist dabei aber, dass Interpretationen im Geiste des „Dranges nach Osten“ für beide Strömungen der weißrussischen Geschichtsschreibung gleichermaßen typisch sind: sowohl für die offiziellen Publikationen heutiger „höfischer“ Historiker, die das Bild des westlichen Feindes der Slawen erneuern, als auch für nationalpatriotische Veröffentlichungen, in denen eine heldenmütige Vergangenheit konstruiert wird. (Selbstanzeige)

Andrej Januškevič, *Die Eroberung von Polock durch moskowitzische Truppen im Jahre 1563* (Zachop Polacka maskoŭskim vojskam u 1563 h., in: Commentarii Polocenses Historici / Polackija historyčnyja sšytki, Vol. 2, Polack 2005, 5–12), fragt, wodurch der Angriff gegen Polock motiviert war, wie die Stadt verloren ging und welche Folgen dieses Ereignis hatte. Aufgrund seiner Analyse aller zugänglichen Quellen beschreibt Vf. ausführlich die Belagerung von Polock sowie die Kapitulation der Stadt und schätzt deren Bedeutung für den weiteren Kriegsverlauf ein. Bei der damaligen Disproportion der Kräfte gab es keine Möglichkeit, Polock zu retten, behauptet Vf. Von Bedeutung ist seine Polemik mit russischen Forschern über die Frage, wie die Bewohner der okkupierten Stadt von der neuen Macht behandelt wurden. Einem Versuch der Rehabilitierung der Politik Ivans des Schrecklichen gegenüber berichtet Vf. über eine weitgehende Zerstörung der Stadt sowie über zahlreiche Tötungen und die Deportation der Zivilbevölkerung. Die Mehrheit der Polocker Bürger wurde nach Moskau verschleppt. Abschließend betont Vf., dass der Fall von Polock zum schweren Verlust des Großfürstentums Litauen wurde und die Anhänger einer Realunion mit Polen in ihrer Einstellung bestärkte. H. Sahanovič

Henadz Sahanovič, *Das Nördliche Weißrussland in der Beschreibung von Paul Oderborn* (Paŭnočnaja Bielaruš u apisanni Paŭla Oderborna, in: Bielaruski Historyčny Ahlad = Belarusian Historical Review, Vol. 12, Minsk 2005, 162–189), publiziert den aus dem Lateinischen ins Weißrussische übersetzten Text „De Ressorum religione, ritibus nuptiarum, funerum, victu, vestitu ...“ des deutschen lutherischen Pastors Paul Oderborn, der mehr als Verfasser einer Biographie von Zar Ivan dem Schrecklichen (*Joannis Basilidis Magni Moscoviae Ducis vita*, Wittenberg 1585) bekannt wurde. Dieser hier nun zum ersten Mal in einer slavischen Sprache erscheinende Bericht ist eine wertvolle Quelle zur Religion und zu den Bräuchen der Polocker Ruthenen, da er 1581 in der Gegend von Polock und Drissa entstanden ist. Als Zeuge des Livländischen Krieges bietet Paul Oderborn auch bemerkenswerte Einzelheiten zu dessen Verlauf, besondere Beachtung verdienen aber seine Informationen über das Alltagsleben der orthodoxen Bewohner des Polocker Landes – ihre Kirchen und Häuser, ihr Essen und ihre Kleidung, ihre üblichen Tätigkeiten und Spiele, Jagd, Fischfang usw. Zwischen vielen negativen Urteilen (die Orthodoxen sind Barbaren) werden die Polocker auch neutral oder

positiv charakterisiert. Es ist ziemlich unerwartet zu lesen, dass die Ruthenen als „ein von seiner Natur zum Krieg geneigtes Volk“ bezeichnet werden.

(Selbstanzeige)

RUSSLAND. M[ichail] M[ichajlovič] Šumilov, *Handel und Zollwesen in Rußland. Anfänge und Hauptetappen der Entwicklung im 9.–17. Jahrhundert* (Torgovlja i tamožennoe delo v Rossii. Stanovlenie, osnovnye érapy razvitija. IX–XVII vv., St. Petersburg 2006, Dmitrij Bulanin, 472 S.). Nachdem Š. bereits 1999 eine Darstellung mit annähernd gleichem Titel veröffentlicht hatte (vgl. HGBll. 119, 2001, 319f.), legt er hier eine wesentlich ergänzte Arbeit vor, die wieder das Zollwesen stärker beachtet, als es andere Historiker tun würden, im übrigen aber sämtliche Fragen der Handelsgeschichte des vorpetrinischen Russland zu berücksichtigen strebt. Die Beleuchtung der vielen Einzelprobleme aufgrund des neuen Forschungsstandes mit einer Belegstruktur, wie sie in ihrer Dichte für eine Gesamtdarstellung unüblich ist, stellt eine große Arbeitsleistung dar. Bisher ist noch nie so deutlich geworden, welchen komplexen Themenbereich der Handel der vorpetrinischen Ruß darstellt. Im Hinblick darauf ist es aber auch nicht überraschend, dass im Einzelnen doch Unausgewogenheiten entstanden sind. Beispielsweise wird der Handel zwischen Kiev und Regensburg zwar erwähnt, aber nicht genauer betrachtet, und in ähnlicher Weise bleibt der Pleskauer Handel unterbeleuchtet, während der hansische Verkehr mit Novgorod und der mittelalterliche Dünahandel angemessene Berücksichtigung finden. Bedauerlich ist, dass die Arbeiten von Erik Tibergh (zum 15.–16. Jh.) und Jarmo Kotilaine (17. Jh.) nicht herangezogen worden sind. Andererseits stößt der Autor nicht selten zu berechtigter Kritik an bisherigen Darstellungen vor. Vermerkt sei außerdem, dass die gebotenen zollgeschichtlichen Details unser Bild vom Handel erheblich bereichern. Alles in allem verdient das Werk besondere Anerkennung.

N. A.

Valerij Perchavko, *Die Welt des Handels in der mittelalterlichen Ruß* (Torgovjy mir srednevekovoj Rusi, Moskau 2006, 607 S.). Unter Verwendung früherer eigener Aufsätze zu Einzelthemen entwirft P. hier ein aspektreiches Panorama der Geschichte der russischen Kaufmannschaft und ihrer Binnen- und Außenhandelsaktivität vom 9. bis 16. Jh. Dabei treten thematische Schwerpunkte sehr deutlich hervor. Nach der Behandlung der frühesten Geschichte der russischen Kaufmannschaft werden der Donauverkehr sowie der Getreide- und Pelzhandel in besonderen Kapiteln berücksichtigt. Spezifische Anliegen des Autors gelangen zur Geltung, wenn P. ausführlich das Verhältnis der altrussischen Kirche zum Handel, die Marktbeziehungen der Klöster und sodann die Lebenswelt und kulturelle Aktivität der Kaufleute thematisiert. Zahlreiche Abbildungen, Kartenskizzen und Tabellen sowie ein umfangreiches Verzeichnis mit Erklärungen zur mittelalterlichen Handelsterminologie kommen einem etwas breiteren Leserkreis entgegen, der außerdem durch die feine Sprache der Darstellung für das Thema gewonnen werden wird. Das auf dem neuesten Forschungsstand basierende und mit vielen Anmerkungen versehene Werk liest aber auch der Mitforschende mit Freude und Gewinn.

N. A.

Nahezu gleichzeitig haben zwei Historiker die Bedeutung des Großfürsten Aleksandr Jaroslavič Nevskij in der Geschichte und im Geschichtsbewusstsein der Russen behandelt. Während die Berliner Dissertation von Frithjof Benjamin

Schenk *Aleksandr Nevskij. Heiliger – Fürst – Nationalheld. Eine Erinnerungsfigur im russischen kulturellen Gedächtnis (1263–2000)* (Beiträge zur Geschichte Osteuropas, Bd. 36, Köln 2004, Böhlau, 548 S., Abb.) das Thema bis zum heutigen Tag behandelt, steht in der Ouluer Dissertation der finnischen Forscherin Mari Isoaho (früher: Mäki-Petäys) das Bild des heiligen Fürsten in der altrussischen Literatur im Mittelpunkt: *The image of Aleksandr Nevskij in medieval Russia. Warrior and Saint* (The Northern World 21, Leiden 2006, Brill, VII, 417 S.).
A. Selart

E[lena] A[leksandrovn]a Rybina spricht eindringlich *Über den „rubež“ im mittelalterlichen Handel und über den Konflikt des Jahres 1188* (O „rubeže“ v srednevekovoj trgovle i o konflikte 1188 g., in: Russian History 32, 2005, 455–469). Der in vielen russischen Quellen im Zusammenhang mit Konflikten begegnende Ausdruck „rubež“ meint die Konfiszierung von Waren direkt Beschuldigter oder auch Dritter, die derselben Gruppe wie der Beschuldigte angehörten. Ein Vorgehen letzterer Art wird in den Verträgen, die russische Fürsten mit der Hanse und untereinander abschlossen, immer wieder untersagt, ohne dass es zur Abstellung dieser Praxis kam. In scharfer Auseinandersetzung mit John Lind legt R. dar, dass der zur Unterbrechung des deutsch-gotländischen Handels führende Konflikt von 1188, über den die Erste Novgoroder Chronik unter Verwendung einer Form des Wortes „rubež“ berichtet, auf einem solchen im Sinne der Konfiszierung von Waren Dritter beruhte. Nach der Deutung von R. konfiszierten die Deutschen auf Gotland das Handelsgut der Novgoroder, wobei sich der zugrunde liegende Schuldvorwurf nicht gegen die Novgoroder selbst, sondern gegen andere Russen gerichtet habe (vgl. bereits HGbl. 124, 2006, 266f.).
N. A.

Die Lage von Jugra und der Lebensraum des Zobels wird von N[ikolaj] A[leksandrovič] Chan bestimmt (Lokalizacija Jugry i arealy obitanija sobolja, in: Voprosy istorii 2006, 11, 124–130). Die periphere Novgoroder Kolonie Jugra lag danach im Bereich des mittleren Ob. Dort gab es die wertvollsten Zobel, deren Lebensraum, was Tiere mit für den Handel geeigneten Pelzen betrifft, ansonsten im Westen bis zur Nördlichen Düna reichte.
N. A.

V. L. Deržavin legt mit *Der nördliche Murman im 16. und 17. Jahrhundert. Zur Geschichte der russisch-europäischen Beziehungen auf der Halbinsel Kola* (Severnyj Murman v XVI-XVII vv. [k istorii russko-evropejskich svjazej na Kol'skom poluoostrove]), Moskau 2006, Naučnyj Mir, 144 S., zahlr. Abb.) einen Überblick über die russisch-westeuropäischen Kontakte der Frühen Neuzeit im nördlichen Randgebiet des Moskauer Staates vor. Die im Zuge der Novgoroder Kolonisation erschlossene und dem russischen Staat eingegliederte Halbinsel Kola war im 16. und frühen 17. Jh. Schauplatz vielfältiger russisch-westeuropäischer Begegnungen. Neben den Grenzstreitigkeiten mit Dänemark-Norwegen und der damit verbundenen Frage der Tributpflicht der örtlichen Bevölkerung werden die verschiedenen westlichen Nordmeerexpeditionen auf der Suche nach der Nord-Ost-Passage sowie die Handelsaktivitäten englischer und vor allem niederländischer Kaufleute, u. a. des später hier in Diensten des dänischen Königs wirkenden Simon von Salingen, beleuchtet. Ein abschließendes Kapitel ist der bedeutenden Rolle des Pečenga-Klosters für die wirtschaftliche Erschließung Kolas gewidmet. Wünschenswert wäre bei der auch aufgrund des reichhaltigen Kartenmaterials

informativen Zusammenstellung auf der Grundlage bekannter Literatur und publizierter Quellen eine Annotierung mit Fußnoten anstelle der im Text in Klammern angeführten Belege gewesen. A. Martens

I. A. Ivanov, *Die Hansegesandtschaft nach Moskau von 1603: das „Spiel“ der Repräsentation* (Ganzejskoe posol'stvo v Moskvu 1603 goda: «igra» reprezentacii, in: *Reprezentacija vlasti v posol'skom ceremoniale i diplomatičeskij dialog v XV-pervoj treti XVIII veka. Tret'ja meždunarodnaja naučnaja konferencija cikla «Inozemcy v Moskovskom gosudarstve» ... Tezisy dokladov*, Moskau 2006, 56–58). Bei der Ausstattung der Gesandtschaft nach Moskau achteten die Hansen besonders auf Mittel der Selbstdarstellung, die zum Erfolg der Mission beitragen sollten, wobei sich die Lübecker als Gebieter der Hanse präsentierten. Zum „Spiel“ der Repräsentation gehörte die Überreichung von Pokalen mit doppel- oder einköpfigen Adlern als Geschenke an den Zaren Boris Godunov und seinen Sohn Fedor. Die damit gegebenen Anspielungen u. a. auf die Thronfolge in Russland und die Parallelität zum Kaiser-König-Verhältnis im Reich gefielen am russischen Hof. Die Berichte über die Hansegesandtschaft bieten für ein solches Betrachtungsinteresse nach den von I. gebotenen Andeutungen reiches Material. N. A.

M. B. Bulgakov, *Die Strukturen der städtischen Selbstverwaltung im staatlichen und Gemeinde-Dienst im 17. Jahrhundert* (Struktury posadskogo samoupravlenija na gosudarstvennoj i mirskoj službach v XVII veke, in: *OIst* 2005, 4, 94–108). Die russische Selbstverwaltungs-Tradition lebte im 17. Jh. weiter, so dass es in großen Städten wie Novgorod und Pleskau z. B. noch immer Versammlungen der Straßen- und Stadtteilbewohner gab, die Beschlüsse von lokalem Belang fassen und Vertreter für den jeweiligen gesamtstädtischen Rat wählten. Nach der Zeit der „Wirren“ und der Etablierung der Romanov-Dynastie (1613) wurde aber in den Städten generell die Voevodenverwaltung eingeführt, woraufhin die Organe der Selbstverwaltung zunehmend rein staatliche Aufgaben erfüllten und gleichsam zu einem unteren Bestandteil des Staatsapparates wurden. Nicht zuletzt waren sie mit der Einziehung von staatlichen Abgaben betraut. M. Ovsyankina

Der Moskauer Kupfergeldaufstand von 1662 wird von Heinz-Dietrich Löwe aufgrund einer neuen Sichtung des lückenhaften Quellenmaterials charakterisiert (in: *Volksaufstände in Russland. Von der Zeit der Wirren bis zur «Grünen Revolution» gegen die Sowjetherrschaft*, hg. von dems., Wiesbaden 2006, 105–130). Behandelt werden der Verlauf, die Träger und allgemeine Voraussetzungen des Moskauer Aufstandes, der durch eine Hyperinflation nach dem Übergang von Silber- zu Kupfergeld ausgelöst und höchst grausam niedergeschlagen wurde. Vf. bemüht sich zu zeigen, dass längere Zeit vor diesem Ausbruch der Unzufriedenheit des Volkes ein wirtschaftlich-sozialer Wandel eingetreten war, bei dem Großkaufleute wie der genauer vorgestellte Vasilij Šorin, aber auch Adlige ihre wirtschaftlichen Aktivitäten zuungunsten der einfachen Städter stark ausgeweitet hatten. Die letzteren erstrebten eine Wiederherstellung der alten Ordnung und richteten während des Aufstandes u. a. gegen Šorin, dessen Haus geplündert wurde, ihren besonderen Zorn. M. Ovsyankina

Ausländer in Russland im 15.–17. Jahrhundert. Sammelband mit Beiträgen zu Konferenzen der Jahre 2002–2004 (Inozemcy v Rossii v XV-XVII vekach. Sbor-

nik materialov konferencij 2002–2004 gg., Moskau 2006, 534 S.). In den zahlreichen Aufsätzen dieses unter der Redaktion von A. K. Levykin und anderen erschienenen Bandes werden hauptsächlich das Wirken mittel- und westeuropäischer Spezialisten im russischen Dienst und das Verhältnis zwischen ihnen und den Russen behandelt. Beispiele der ersteren Art bilden für das 17. Jh. die kulturgeschichtlich besonders interessanten Beiträge von Sabine Dumschat über den aus Breslau stammenden jüdischen Arzt Daniel von Gaden (356–367) und von V[era] A[leksandrova] Kovrigina über die aus Hamburg nach Moskau gekommenen Schnitzer Johann Hahn Vater und Sohn (368–382). S. V. Zverev weist auf *Neues Material über die russischen Studenten in Lübeck zu Beginn des 17. Jahrhunderts* hin (Novye materialy o russkich studentach v Ljubeke v načale XVII v., 260–269). Bekannt ist, dass junge russische Adlige von der Moskauer Regierung mit der hansischen Gesandtschaft von 1603 zur Schulung im Deutschen und Lateinischen nach Lübeck geschickt wurden. Vf. berichtet nun Überraschendes zur Rückkehr der Schüler Ignatij Kučin und Dmitrij Mikolaev nach Russland, wo sie zeitweilig als Übersetzer tätig waren. Anhangsweise sind zwei Briefe veröffentlicht, die diese Schuljungen 1604 aus Lübeck an Moskauer Verwandte geschrieben hatten. Daraus erfahren wir auch etwas über ihren Unterricht. Außerdem sei ein Beitrag von S. V. Kajdašev über den „Alten Englischen Hof“ im Moskau des 16.–17. Jhs. erwähnt, der bei der Betrachtung der von deutschen Kaufleuten besuchten Niederlassungen in Russland zum Vergleich dienen könnte (226–240).

N. A.

Die grundlegende Monographie von Sabine Dumschat über *Ausländische Mediziner in Russland* (Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa, Bd. 67, Stuttgart 2006, Franz Steiner, 750 S.) untersucht umfassend die Tätigkeit der aus dem Westen stammenden, überwiegend deutschen Mediziner und die Besonderheiten ihres Lebens im Moskauer Russland vom späten 15. bis zum späten 17. Jh. Das hauptsächliche Augenmerk gilt dabei dem Verhältnis zwischen den Medizinern und der Staatsmacht. Die entscheidende Rolle spielten dabei die Zaren; auf ihre Initiative hin und in ihrem Interesse lud man die Mediziner nach Russland ein. Diese erhielten eine hohe Entlohnung, rechtliche Privilegien und die Freiheit des Glaubensbekenntnisses, was damals die wichtigsten Beweggründe für ihre Übersiedlung bildeten. Die Staatsmacht kontrollierte die Arbeit der Ärzte und Apotheker und zog sie notfalls für andere Tätigkeiten heran – als Übersetzer, Astrologen, Mathematiker, Diplomaten und Mitwirkende an Theateraufführungen. Die scharfe Kontrolle schloss einen Einfluss der Ärzte auf den Herrscher, dessen Umgebung, die Politik sowie die Verbreitung medizinischer und sonstiger Ansichten aus. Im Gegenteil, die ausländischen Mediziner wurden mitunter bei Hofintrigen benutzt oder wurden Opfer von Auseinandersetzungen am Hof und von Strelitzenaufständen. Solche Fälle blieben jedoch vereinzelt, während sich die professionellen Verpflichtungen der Mediziner ständig erweiterten (von der Versorgung der Zarenfamilie bis hin zur medizinischen Aufsicht über das Heer), was zur starken Zunahme ihrer Zahl seit der Mitte des 17. Jhs. führte. Ungeachtet der sprachlichen und religiösen Barriere bot den Medizinern das Leben in Moskau eine gute materielle Versorgung, Karrierechancen wie an keinem anderen europäischen Hof sowie die Beibehaltung ihrer Religion und Lebensweise, was besonders durch die 1652 erfolgte Gründung der Ausländervorstadt für die Mittel- und Westeuropäer gewährleistet wurde. Ein gesondertes Kapitel ist dem Leben der

Mediziner in dieser Vorstadt gewidmet – ihrem Alltag, ihren Beziehungen zu Verwandten und zu Ausländern anderer Berufs- und Volkszugehörigkeit sowie ihrem Wirken in den kirchlichen Gemeinden. Ausführlich behandelt Vf. in alle Arten der professionellen Tätigkeit der Mediziner, sie wirft Fragen auf, die weiterer Erforschung bedürfen (u. a. das Ansehen der Mediziner in der russischen Gesellschaft), und bietet auch begründete Antworten (z. B. mit der Negierung der These von der völligen Isolierung der Ausländer von den Russen, die besonders im 17. Jh. nicht gegeben war, weil die Mediziner mit russischen Patienten, Angehörigen der Administration und russischen Bediensteten, die in ihren Häusern lebten, in Kontakt kamen). Vf. gelangt zu dem Schluss, dass die bloße Existenz der ausländischen Ärzte in Moskowien, besonders im 17. Jh., dazu führte, dass sich die Russen an sie gewöhnten und in der praktischen Medizin eine gegenseitige Beeinflussung stattfand; ihre Tätigkeit aber schuf die Grundlage für die Entstehung und Entwicklung der russischen Medizin im 18. Jh. Selbständigen Wert besitzt die Beilage, in der mehr als 300 Kurzbiographien ausländischer Mediziner, die in der behandelten Zeit im Moskauer Russland wirkten, geboten werden. V. A. Kovrigina

Der russische Wirtschaftshistoriker Viktor Nikolaevič Zacharov legt mit seiner Studie *Kaufleute aus dem westlichen Europa im russländischen Handel des 18. Jahrhunderts* (Zapadnoevropejskie kupcy v rossijskoj trgovle XVIII veka, Moskau 2005, Nauka, 717 S., zahlreiche Abb.) vermutlich für lange Zeit das Standardwerk zum Thema vor. Seine Forschungsergebnisse basieren auf langjährigen Untersuchungen umfangreicher Quellenbestände in zahlreichen Archiven sowohl in Russland als auch in mehreren westeuropäischen Ländern und vervollständigen seine zunächst noch auf die Epoche Zar Peters I. konzentrierte Monographie, die Vf. 1996 vorgelegt hatte (vgl. HGbl. 115, 1997, 337–339). In übersichtlicher, gut strukturierter Form stellt Vf. in acht Hauptkapiteln die Handelstätigkeit der ausländischen Kaufleute vor. Das gesamte 18. Jh. – jeweils mit deutlichen Zäsuren versehen – analysierend, folgt Vf. den wichtigsten Handelsrouten, stellt die russischen Häfen, Niederlassungen der Kaufleute, Warenstrukturen, Sortimente des Imports wie des Exports, die Dimensionen der Warenumschläge, die Techniken der praktischen Abwicklung von Handelsgeschäften und nicht zuletzt auch die handelnden Personen bzw. Gruppen vor. Dabei nimmt er auch naturalisierte Nachkommen ausländischer Einwanderer in den Blick, untersucht die Tätigkeit der Kaufleute nicht nur hinsichtlich der Außenhandelsaktivitäten, sondern beobachtet auch deren Wirken im russischen Binnenhandel. Sachkundig beleuchtet er dabei auch Rahmenbedingungen und Motive für die Annahme der russischen Untertanenschaft. Vf. setzt Konjunkturen in der Tätigkeit der ausländischen Kaufleute stets in den Kontext der russländischen Handelspolitik – darunter auch in Bezug zu den Aktivitäten der genuin russischen Kaufmannschaft –, der diplomatischen Beziehungen zu den am Handel beteiligten Ländern sowie auch der Wechselwirkungen mit den sich wandelnden Rahmenbedingungen des Welthandels. Besonderen Wert erhält die Studie dadurch, dass Vf. auf ein immenses Detailwissen zurückgreift, das auf langjährigem kritischem Umgang nicht nur mit der vorhandenen wirtschaftshistorisch relevanten Überlieferung basiert, sondern auch mit jener, die den Aufenthalt von Ausländern im russländischen Staat an sich betrifft. Mit seismographischer Genauigkeit kann er Konjunkturen und Tendenzen aufzeigen und plausibel im Gesamtkontext bewerten und strukturiert, pointiert, in ansprechender Form darstellen. Die Vertreter der traditi-

onellen hansischen Russlandhandelszentren sind hierbei ebenfalls stets im Blickfeld. Gleiches gilt für die Teilnahme von Vertretern der binnendeutschen ehemaligen Hansestädte am Russlandhandel. Vf. schöpft hierbei nicht zuletzt aus ausgiebigen Recherchen in den Archiven Lübecks und Hamburgs. Den Anteil der zu bestimmten Zeitabschnitten jeweils beteiligten Kaufmannsgruppen versucht Vf. quantitativ und qualitativ greifbar zu machen, zeigt Einzelinitiativen, das Funktionalisieren von Handelsgesellschaften, -firmen wie auch von Familiendynastien detailliert auf und beleuchtet sowohl Ausmaße als auch Beständigkeit bzw. Instabilität ihrer Aktivitäten. Dadurch, dass Vf. beim Aufzeigen komplexer struktureller Veränderungen über einen Zeitraum von immerhin 100 Jahren hinweg zugleich nicht auf eine personifizierende Darstellung der handelnden Personenkreise verzichtet, ist gewährleistet, dass in die russische Untertanenschaft übergetretene Ausländer bzw. bereits per Geburt Naturalisierte von Russen deutlich unterschieden werden können und somit die Spezifika ihrer jeweiligen Handelspraxis, z. B. bei Kreditgeschäften, und ihrer Handelsverbindungen – z. B. im internationalen Außenhandel – plausibel werden. Ca. 3000 aus dem westlichen Europa stammende Kaufleute weist Vf. nach, darunter vornehmlich Briten, Niederländer, Deutsche, Schweizer, Dänen, Schweden, Franzosen, Spanier, Portugiesen und Italiener. Bei den Quantifizierungen, die er vornimmt, entfallen jene plakativen Attributierungen älterer Untersuchungen, die deutsche Kaufleute z. B. aus polnischen oder unter schwedischer Herrschaft stehenden Städten des Ostseeraums, nach Ostfriesland oder Schleswig-Holstein emigrierte Niederländer oder von italienischen Handelszentren aus agierende Griechen allzu undifferenziert mit Prädikaten versahen, die deren spezifische Aktionsrahmen nicht erkennen ließen. Diese Studie, die nicht nur die Handelsorte St. Petersburg, Archangel'sk, Onega, Kola, Pustozersk, die Häfen des Schwarzen und des Azovschen Meeres sowie die innerrussischen Binnenhandelszentren in den Blick nimmt, sondern auch mehrfach verzweigte Handelsrouten selbst bis nach Nordamerika mit ihren Akteuren, Waren und Handelsgebühren nachvollzieht, ist somit für einen breiteren Forscherkreis von Interesse. Der Anhang präsentiert eine Vielzahl an übersichtlichen Tabellen, die Vf. im Zuge seiner Quellenauswertung selbst erarbeitet hat und die das umfangreiche Datenmaterial übersichtlich strukturiert darbieten. Zusätzlich sind in den Anlagen vier Quellentexte ediert. Der Orientierung in diesem umfangreichen Werk dienen ein Personenregister und ein Ortsregister. – Speziell *Die Kreditgeschäfte ausländischer Kaufleute in St. Petersburg in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts* behandelt ein Aufsatz von Z., der auf der Auswertung von Aufzeichnungen über Wechselproteste des Jahres 1773 basiert (in: Eisenbahnen und Motoren – Zucker und Schokolade. Deutsche im russischen Wirtschaftsleben vom 18. bis zum frühen 20. Jahrhundert, hg. von Dittmar Dahlmann, Klaus Heller und Jurij A. Petrov, Berlin 2005, 15–31). Hier interessieren Vf. insbesondere jene 926 von insgesamt 4019 bemängelten Wechselgeschäften, die unter der Beteiligung ausländischer Kaufleute abgeschlossen worden waren, um anhand der angegebenen Geschäftspartner deren Handelsverbindungen nachvollziehen zu können. Unter den deutschen Kaufleuten hatten sich insbesondere Vertreter von Hansestädten hervorgetan.

S. Dumschat

AUTORENVERZEICHNIS für die Umschau

Adamson 330, Alanen 323, Allens 250, Allmeling 264, Alvermann 308, Ambrosius 237, Angermann 235, Anton 327, Arndt 288, Arnold 250, Asch 284, Asmus 308, Asmussen 224, Atkinson 254, Auge 308, Azzola 269, Bakka 258, Bandau 268, Barkhausen 301, 302, Bartels 243, Bass 252, Bately 273, Baten 238, Beach 254, Bellamy 261, Bellec 260, Berga 328, 330, Berghahn 238, Berntson 250, Bertram-Neunzig 281, Betz 267, Biörkman 320, Bischof 256, 257, Bisschops 258, Björkenheim 320, Blaese (†) 334, Blake 259, Bockius 254, Böcker, D. 228, Böcker, H. 228, 309, Bönnen 245, Bogucka 239, Bohmbach 301, Borchardt 250, Bormuth 269, Borscheid 237, Bots 312, Bräuer 243, Brauers 277, Braun, F. 305, Braun, H. 237, Brendalmo 317, Brink 274, Bruns 262, Buchheim 237, van Bueren 250, Büttner 280, 281, Bulgakov 340, Burkhardt 223, v. Buxhoeveden 327, Caesar 238, Carlsson 317, Chan 339, Christensen, A. E. 274, Christensen, M. 295, Christensen, T. P. 258, Clasen 298, Coclanis 261, Coles 252, Cook 270, Cordes 233, Crawford 318, Crumlin-Pedersen 255, Czacharowski 238, Czaja 238, 240, Dahlmann 343, Dalhede 322, Daniel 237, Decker 305, Deeters 231, Denessen 258, Denzel 237, Dernovič 335, Deržavin 339, Dhorn van Rossum 281, van Dijck 311, Dirlmeier 246, Distler 244, Dobat 274, Dolle 285, Drake 317, van Drunen 313, Duerr 253, Dumschat 341, Dziarnovič 326, Ebel 290, Eckardt 292, 301, Eckert 263, Ehbrecht 243, 293, Eickhölter 297, Ekroll 317, Elias 334, Elliott 260, Ellmers 231, 255, 257, 265, 269, Elmshäuser 300, 302, Elsmann 301, Engberg 319, Engel 242, Englert 273, 274, Ersland 223, Fagerland 317, Faust 308, Félicité 298, Felten 245, Fessner 243, Finger 276, Fingerlin 266, Förster 305, Fouquet 224, 228, 237, Frandsen 319, Franke 280, 281, Franzén 249, Freitag 291, 292, Frick 335, Friedland 231, 235, Friels 261, Fuhrmann 246, Gamrath 240, Garber 308, Garcia 254, Gassmann 266, Geiß 308, 309, Gläser 235, 236, Goehrke 324, Gömmel 237, Gorgues 254, Grabinsky 305, Gralow 305, Graßmann 223, 294, Groten 275, Hackmann 235, Hägermann (†) 300, Haizmann 264, Hammel-Kiesow 224, 227, 229, 238, Harding 262, Hartmann 329, Hasse 290, Haupt 254, Heckmann 239, Heerlien 261, van der Heijden 311, Hein 266, Helimski 235, Helle 223, Heller 343, Henking 259, Henn 224, 232, Hennig 299, Henning 237, Henrichvark 284, Hense 270, Herborn 276, Hergenbahn 282, Herold 303, van den Heuvel 284, Hill 302, Hocker 255, 256, Höhl 287, Hofmeister 300, 301, Holtz 291, van der Horst 263, Hüpper 301, Hundt 227, 299, Hunecke 294, Igel 284, Indruszewski 268, Irsigler 239, Isenmann 238, Ivanov 340, Jaacks 228, Jacob 242, Jähmig 230, Jahnke 228, Jankrift 280, Januškevič 326, 337, Jenak 264, Jenks 231, 315, Jeske 246, Jespersen 319, Jockheck 300, Jöns 303, Jörn 231, 306, 308, Johanek 275, 279, Johansen 235, Johnsson 320, Kablitz 286, Kajdašev 341, Kala 329, 331, Kammler 298, Karrenbrock 284, Kasten 306, Kaufhold 237, 243, Keene 240, Kenéz 332, Kiaupienė 235, Kiedel 258, Kirk 260, Kiudsoo 328, Kivimäe 235, Klüssendorf 230, Klug 280, Kõiv 235, Kollandsrud 317, Konze 309, Kooij 240, Koppe, G. 297, Koppe, Werner 265, Koppe, Wilhelm 297, Korpela 235, Kovrigina 341, Kranz 243, Kreem 250, 331, 332, Kriiska 327, Kroll 305, Krüger, J. 309, Krüger, K. 305, Krüger, M. 309, Kruse 234, Kühl 229, Kuhlmann 270, Kunzel 306, Kuys 312, Kuznecov 326, Kvaskova 330, Labahn 305, Lampen 280, Langdon 316, Lebecq 274, Leffler 324, Legnér 240, Leimus 274, Lemée 260, Levykin 341, Lichtenberg 258, Lissock 309, Löwe 340, Loewen 254, Löhmus 327, Long 254, Lorenzen-Schmidt 229, Lucht

306, Lück 290, Lüth 303, Luks 327, Lunsford 262, Mählmann 309, Mäkinen 323, Mänd 331, 332, Maercker 310, Makarow 274, Małtek 250, Markus 334, Marquardt 263, Masschaele 316, May 286, McCarthy 251, 257, McGrail 251, Mehler 257, Meibeyer 286, Meier, J. 299, Meier, U. 281, Mertens 250, Metz 237, Meyer, Günter 229, Meyer, Gunnar 224, Militzer 250, Mörke 291, Mörzer Bruyns 263, Mößlein 289, Mol 250, Molkenthin 267, Mortensøn 258, von zur Mühlen 235, Müller 235, Müller-Boysen 274, Müller-Wille 274, Münch 305, 306, Munzinger 328, Myl'nikov 236, Naylor 254, Nicholson 250, Nickel 257, Niehoff 303, Niemann 285, Nier 281, Nilsson 240, Nolte 327, Noodt 227, Nyberg 320, Oertling 256, Oestmann 233, Ohm 279, 280, 281, Olesen 235, 308, O'Malley 250, Oolup 235, Palmer 262, Paravicini 232, Park, Chang Soo 302, Park, Heung-Sik 288, Pasquinucci 253, Peiss 285, Pelc 234, 298, Pelus-Kaplan 233, Perchavko 338, Petersen 317, Petrov 343, Petsch 289, Pierenkemper 238, Pietrow-Ennker 324, Plavinski 336, Plumpe 238, Poeck 283, Pötschke 292, Pohl 237, Pöltsam-Jürjo 333, Pomey 255, von der Porten 253, Postel 232, 300, Prange 229, Puhle 245, 289, 290, Rabbel 265, Rakow 230, Reininghaus 243, 275, 281, Rico 254, Riemer 227, Rigby 316, Riis 223, 240, Rincken 301, Roelen 282, Röpcke 230, 306, Rösch 266, Roesdahl 274, Rösener 237, Rogge 291, 292, Rohdewald 325, Rohtla 328, Rommelse 314, Rorke 316, Rosell 320, Rossow 309, Rost 306, Rothert 293, Ruge 299, Ruprecht 292, Russow 334, Rybina 339, Sahanovič 337, Salomon 293, Samsnowicz 239, Sarnowsky 229, 250, Sawitzki 264, Sawyer 274, Schäfer, A. 267, Schäfer, H. 303, Schalies 294, Scheffelke 308, 309, Scheffel 227, Schenk 339, Scherer 264, Schich 239, Schilp 278–281, Schimpff 268, Schipmann 225, 277, Schleier 301, 303, Schleinert 308, 309, Schlüter 283, 284, Schmidt, Helga 303, Schmidt, Heinrich 292, Schmidt, T. 254, Schmidt-Wiegand 301, Schmiedke 262, Schönfeldt 334, Schönrock 308, Scholtyseck 238, Scholz, A. K. 254, Scholz, M. 291, Schück 321, Schukowski 247, Schulz, A. 301, Schulz, G. 237, Schulz, R. 268, Schutten 265, Schwarz 292, 293, Schwarzwälder 300, Schweitzer 229, 235, Seaver 320, Seegrün 284, Seiler 250, Selart 235, Seresse 285, Sicking 224, 258, Sieglerschmidt 237, Siegmund 270, Siewertz 301, Simon 229, Simson 309, Skivenes 224, Skre 274, Söderberg 249, Spieß 308, Spilker 284, Spufford 247, Stabel 311, Stammers 254, Stamsø Munch 274, Stegemann 281, Steinke 299, Steinwacher 282–284, v. Stockhausen 268, Storli 274, Strahl 305, Ströbl 288, Stubbe da Luz 285, 303, Stuth 306, Stylegar 317, Šumilov 338, Tamla 327, 328, Tandecki 240, Tarvel 235, Tählin 320, Tennstedt 238, Tesch 317, Thieme 309, Thomas 291, Tidow 286, Tielke 292, Tober 305, Trebbi 224, Tuchtenhagen 235, Ulsig 319, Unger 263, Urban 251, Valk 328, Valtonen 274, Vieira de Castro 262, van der Vliet 258, Vogtherr, H.-J. 232, Vogtherr, Th. 283, 289, Volckart 238, Vunk 333, Wächter 309, Wagenaar 311, Wahrmann 305, Walter 238, Ward 255, Weidinger 301, Weitzel 308, Welzel 278–281, Wensky 275, v. Werdt 324, 325, Werlich 308, 309, Weski 253, 256, Westerdahl 252, 259, Westphal 255, Wichert 307, bei der Wieden 230, Wieland 266, Wikström 317, Williams 270, Wirtz 276, Witt 309, Wittek 290, 291, Wood, D. 249, Wood, I. 274, Wriedt 240, Wubs-Mrozewicz 224, Wunder 237, Wunsch 323, Wurm 233, Ylimaunu 324, Zacharov 342, Zajkouski 336, Zepp 281, Zorn 237, Zschieschang 268, Zverev 341, Žlutka 328.

MITARBEITERVERZEICHNIS für die Umschau

Angermann, Prof. Dr. Norbert, Buchholz/Nordheide (326, 328, 330, 338–341; N. A.); Böcker, PD Dr. Heidelore, Berlin (240–242); Brüggemann, Dr. Karsten, Lüneburg (274f., 327, 329–334; K. B.); Dumschat, Dr. Sabine, Berlin (342f.); Elias, Dr. Otto-Heinrich, Vaihingen (334f.); Ellmers, Prof. Dr. Detlev, Bremerhaven (251–270; D. E.); Graßmann, Prof. Dr. Antjekathrin, Lübeck (236f., 250, 293, 300; A. G.); Hammel-Kiesow, Dr. Rolf, Lübeck (282–284, 305, 315; R. H.-K.); Heebøll-Holm, Mag. Art. Thomas, Kopenhagen/DK (317f.); Henn, Dr. Volker, Kordel (238–240, 243–247, 275–282, 285f., 289, 299, 302; V. H.); Holbach, Prof. Dr. Rudolf, Oldenburg (284–289, 292f., 300–303; R. H.); Jahnke, Dr. habil. Carsten, Kopenhagen/DK (223–225, 235f., 249f., 273f., 317–323; C. J.); Jenks, Prof. Dr. Stuart, Erlangen (247–249, 316); Jörn, Dr. Nils, Wismar (225–227, 237f., 294f.); Kovrigina, Dr. Vera, Moskau/Russland (341f.); Kreem, Dr. Juhan, Tallinn/Estland (251, 323f.); Krüger, PD Dr. Klaus, Halle/S. (289–292); Labahn, Karsten, Rostock (303–305); Lange, Thomas, M.A., Hamburg (329f.); Martens, Anke, M.A., Hamburg (339f.); Meyer, Günter, Malente (294–299; G. M.); Misāns, Prof. Dr. Ilgvars, Riga/Lettland (227–235); Ovsyankina, Marina, Dipl.-Hist., Hamburg (340); Pelc, Dr. Ortwin, Hamburg (289, 305–309, 330f.; O. P.); Pöltsam-Jürjo, Dr. Inna, Tallinn/Estland (331–334); Reitemeier, Prof. Dr. Arnd, Kiel (316f.); Sauer, Dr. Albrecht, Bremerhaven (260f.); Sahanovič, Dr. hab. Henadz, Minsk/Weißrussland (326–329, 335–338); Schmid, Prof. Dr. Wolfgang, Trier (242f., 276f., 280f.); Selart, Dr. Anti, Tartu/Estland (324–327, 338f.); Sicking, Dr. Louis, Leiden/NL (310–315; L. S.); Weczerka, Dr. Hugo, Marburg/L. (309f., 335; H. W.); Wiechmann, Dr. Ralf, Hamburg (270–273).

HANSISCHER GESCHICHTSVEREIN

Jahresbericht 2006

A. Geschäftsbericht 2006

Die diesjährige hansisch-niederdeutsche Pfingsttagung in Osnabrück, die etwa 80 Teilnehmer aus nah und fern zusammenführte, stand unter dem Motto „Rezeption der Hanse in den Medien und in der Öffentlichkeit“. Sie wurde eröffnet durch den Plenumsvortrag von Hans-Jürgen Vogtherr, Uelzen (Herbert Kastens Roman über Karsten Sarnow – oder: über die Gefährlichkeit des Dritten Weges“). Im Programm folgten dann Friedrich Bernward Fahlbusch, Warendorf (‘Wie machen wir’s, dass alles frisch und neu und mit Bedeutung auch gefällig sei?’ Die Hanse im Prokrustesbett des Schulbuchs), Rudolf Holbach, Oldenburg (‘War sie nicht stark und mächtig?’ Zur Darstellung der Hanse, ihrer Kaufleute und Städte in Kinder- und Jugendbüchern), Ortwin Pelc, Hamburg (Die Hanse im Bilderbuch und im Comic), Rolf Hammel-Kiesow, Lübeck („Merkt Euch: Je kleiner das Angebot, desto höher der Preis“. Die Hanse im Computerspiel), Friedrich Däuble, Berlin („Wann steigt Frau Merkel in die Kogge?“ Die Hanse in der politischen Rede), Matthias Puhle, Magdeburg (Die Hanse und die Museen), Alexander Krey und Yorick Wirth, Frankfurt/M. (Die Hanse im Internet). Als ein auch in Zukunft fortzuführendes erfolgreiches Projekt erwiesen sich die in das Tagungsprogramm eingefügten Kurzvorträge junger Hansehistoriker und -historikerinnen über ihre Arbeitsvorhaben: Raoul Zühlke, Münster (Der Verkehr und seine Wege im nordwestlichen Ostseeraum – Alles über See?), Sven Rabeler, Kiel (Armenfürsorge im sozialen Interaktionsraum Stadt), Pawel Jeziorski, Toruń (Die Infamie (Ehrlosigkeit) in preußisch-livländischen und nordwestrussischen Städten im Mittelalter und in der frühen Neuzeit), Anna Ziemlewska, Toruń (Riga in Polen-Litauen (1581–1621)).

Der Nachmittag des ersten Tagungstages wurde für Führungen durch Osnabrück genutzt, und zwar mit den Schwerpunkten: Osnabrück und die Hanse, Steinwerk und Archäologie, Kunst in der Kirche. Am Abend lud die Stadt Osnabrück die Tagungsteilnehmer zu einem Empfang. Die Wissenschaftliche Exkursion unter Leitung von Ludwig Schipmann hatte das Tuchmachermuseum in Bramsche und die Stätte der Varusschlacht in Kalkriese zum Ziel.

Die am 7.6.2006 stattfindende Jahresmitgliederversammlung wählte die Vorstandsmitglieder Prof. Dr. Rudolf Holbach, Oldenburg, und Prof. Dr. Horst Wernicke, Greifswald, deren Amtszeit abgelaufen war, erneut in den Vorstand, Dr. Adolf Hofmeister, Bremen, wurde neu in den Vorstand gewählt. Eine Vorstandssitzung war der Jahresversammlung am 6.6.2006 vorausgegangen.

Im November 2006 wurde eine Vereinbarung zwischen dem Archiv der Hansestadt Lübeck, dem Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde und dem Hansischen Geschichtsverein einerseits und der Stadtbibliothek Lübeck andererseits über die Schriftentauschverkehre der beiden Vereine abgeschlossen, da die räumliche Aufnahmefähigkeit der Archivbibliothek an ihre Grenzen gelangt war. So wird von 2007 ab der Teil der durch den HGV ertauschten Zeitschriftenexemplare an die Stadtbibliothek Lübeck zur Ergänzung ihres Sondersammelgebiets

Skandinavien und Ostseeraum abgegeben. Die Überwachung des Zeitschriften-tauschverkehrs geschieht bis auf weiteres im Archiv der Hansestadt Lübeck.

Mit 495 Mitgliedern geht der Verein in das Jahr 2007. Zehn Austritten stehen sieben Eintritte gegenüber. Die Diskrepanz zur Mitgliederzahl des Jahres 2005 erklärt sich dadurch, dass nach einer längeren Zeit der Fortschreibung eine Überprüfung der Mitgliederkartei durchgeführt worden ist, die wegen der Versendung der Hansischen Geschichtsblätter nötig wurde.

An Druckveröffentlichungen sind im Berichtszeitraum erschienen: Jürgen Sarnowsky (Hg.), Verwaltung und Schriftlichkeit in den Hansestädten (= Hansische Studien XVI), Trier 2006, sowie Das Lübecker Niederstadtbuch (1363–1399), bearb. von Ulrich Simon (= Quellen und Darstellungen zu Hansischen Geschichte N.F. 56 Teil 1 und 2) Köln, Weimar, Wien 2006, und die Hansischen Geschichtsblätter 124 (2006).

Lübeck, 30. Mai 2007

Prof. Dr. Antjekathrin Graßmann

B. Rechnungsbericht für 2006

Gemessen an dem Voranschlag für 2006, der für die Realisierung der Edition des Lübecker Niederstadtbuches 1363–1399 eine Vermögensentnahme von 17.000,- € vorsah, wirkt die Aufrechnung von Einnahmen und Ausgaben des Hansischen Geschichtsvereins für das Vorjahr geradezu als Glückstreffer. Den Zahlen nach scheint das erwartete Defizit trotz Bezahlung jener Edition zu 90 % ausgeblieben zu sein, denn für 2006 sind an Einnahmen 34.272,22 € und an Ausgaben 35.935,79 € zu verzeichnen gewesen. Leider hat die Sache einen Haken: Bei den Einnahmen ist ein Betrag von 5.000,- € verbucht, der zum Vereinsvermögen gehörte, befristet zu günstigen Konditionen angelegt war und uns zum Jahresende zurück überwiesen worden ist. Insofern haben wir an echten Einnahmen nur 29.272,22 € gehabt und einen tatsächlichen Überschuss von rund 6.700,- € aus Rückstellungen und dem Vermögen gedeckt. Das sind immerhin gut 10.000,- € weniger als befürchtet, wozu in erster Linie die notwendig gewordene Verschiebung zweier Projekte beigetragen hat.

Die Einnahmen des vorigen Geschäftsjahres setzten sich folgendermaßen zusammen: An Mitgliedsbeiträgen gingen 14.773,66 € ein. Zuschüsse und Spenden beliefen sich auf 9.914,00 €. Sonstige Einnahmen – vor allem Erstattungen aus einer Kooperation mit dem Verein für Hamburgische Geschichte, Tagungsbeiträge und Zinsen – betrugen 4.584,56 € bzw. zusammen mit den erwähnten, hier auch verbuchten 5.000,00 € zurückgezahlter Vermögensanlage 9.584,56 €. Insgesamt ergibt das die genannten 34.272,22 €.

Bei den Ausgaben sind 1.932,89 € für „Forschungsaufträge“ verbucht worden. Dabei handelt es sich um die Aufwendungen, die im Zusammenhang mit einem „Berufspraktischen Einsatz in Arbeitsgelegenheiten (Zusatzjob)“ angefallen sind (Erstattungen von Seiten der Arbeitsagentur sind bei den Einnahmen unter den

Zuschüssen verbucht). Für die Hansischen Geschichtsblätter wurden (ohne den von der Possehl Stiftung getragenen Anteil) 3.949,23 € ausgegeben. Einzelveröffentlichungen, namentlich die schon erwähnte zweibändige Niederstadtbuch-Edition, ergänzt durch eine CD, und Band XVI der „Hansischen Studien“ erforderten eine Summe von 17.769,74 €. Für Vorbereitung und Durchführung der Pfingsttagung in Osnabrück wurden 8.065,86 € aufgewendet, wovon weniger als die Hälfte durch Tagungsgebühren gedeckt war. Die Verwaltung schlug mit 4.218,07 € zu Buch. Die Summe aus den genannten Zahlen ergibt die erwähnten Ausgaben im Umfang von 35.935,79 €. – In den Ausgaben für Verwaltung sind die Gesamtkosten für ein geringfügiges Beschäftigungsverhältnis enthalten, das HGV und Verein für Hamburgische Geschichte gemeinsam begründet haben. Dem HGV wurde der von ihm zunächst verauslagte Anteil des VHG erstattet. Insofern waren die wirklichen Kosten für Verwaltung geringer als die Ausgabenposten ausweisen. Sie beliefen sich auf unter 2.500 €. Prozentual gesehen, heißt das, dass 2006 93 % der Aufwendungen des Hansischen Geschichtsvereins der Erfüllung seiner satzungsmäßigen Zwecke gedient haben und nur 7 % für die Vereinsverwaltung nötig waren.

Wie seit langem hat der Schatzmeister auch jetzt wieder bei Erstattung des Rechnungsberichtes vor der Mitgliederversammlung die gern erfüllte Pflicht, zahlreichen Förderern für finanzielle Unterstützung der Vereinsarbeit im vorigen Geschäftsjahr zu danken. An erster Stelle gilt unser besonderer Dank der Possehl-Stiftung in Lübeck, die uns auch 2006 einen namhaften Betrag für den Druck der Hansischen Geschichtsblätter gewährt hat. Zu danken haben wir weiterhin der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Freien Hansestadt Bremen für erhöhte Jahresbeiträge, außerdem der Hansestadt Lübeck, dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe sowie unserem Mitglied Dr. Margarete Schindler, Buxtehude, für Druckkostenzuschüsse zu den Hansischen Geschichtsblättern. Mit dem Dank für die nachhaltige Förderung seiner wissenschaftlichen Arbeit verbindet der Hansische Geschichtsverein die Hoffnung, dass er mit den bisherigen kontinuierlichen Zuwendungen seiner Förderer auch in Zukunft rechnen darf.

Die gewählten Rechnungsprüfer, die Herren Dr. Jürgen Ellermeyer, Hamburg, und Günter Meyer, Malente, haben am 27. April 2007 die Kassenprüfung vorgenommen. Sie haben sich die Jahresrechnung für 2006 ausführlich erläutern lassen und Buchführung sowie Belege durch Stichproben geprüft. Die Kassenführung haben sie auf Grund dessen für richtig befunden. Das Ergebnis ihrer Prüfung haben sie schriftlich niedergelegt und damit den Antrag an die ordentliche Mitgliederversammlung auf Entlastung des Schatzmeisters und des übrigen Vorstandes für das Geschäftsjahr 2006 verbunden.

Für den Unterzeichner war dies die letzte Rechnungslegung für den Hansischen Geschichtsverein. Satzungsgemäß endet seine Amtszeit jetzt. Wenn er sich recht erinnert, hat er das Amt des Schatzmeisters vor 30 Jahren übernommen. Er konnte in den vergangenen drei Jahrzehnten dazu beitragen, dass Mittel für viele wichtige Projekte aufgebracht werden konnten und die Arbeit des Hansischen Geschichtsvereins kontinuierlich fortgeführt worden ist. Als der damalige Erste Vorsitzende Bürgermeister Dr. Knüppel ihm das Amt übergab, geschah das mit dem Hinweis, dass die Finanzen des Hansischen Geschichtsvereins geordnet seien, und mit der

nachdrücklichen Ermahnung, dass das so bleiben müsse. Der so Ermahnte hat die Worte verinnerlicht und fortan dafür gesorgt, dass das damals vorhandene kleine Vermögen trotz zeitweiliger finanzieller Engpässe nicht aufgezehrt, sondern in bescheidenem Umfang in Hinblick auf größere Projekte – allem voran die Fortsetzung des Hansischen Urkundenbuches – vermehrt worden ist. Bei Abgabe des Amtes kann wiederum gesagt werden: Die Finanzen des Hansischen Geschichtsverein sind geordnet. Große Sprünge lassen sie zwar nicht zu, bei der Fortsetzung einer fast 140jährigen wissenschaftlichen Tradition mit bemerkenswerten Erfolgen können sie aber hilfreich sein und eine gewisse Sicherheit geben.

Prof. Dr. Loose
Schatzmeister bis Mai 2007

Der Ordentlichen Mitgliederversammlung in Frankfurt/Oder am 30. Mai 2007 vorgetragen.

LISTE DER VORSTANDSMITGLIEDER DES HANSISCHEN GESCHICHTSVEREINS

Ordentliche Mitglieder

Vorsitzende

Graßmann, Prof. Dr. Antjekathrin
Bleichenweg 7a, 23564 Lübeck
akgrassmann@aol.com
Tel. 0451-794189 (priv.)
Tel. 0451-1224152 (vorm.)
Fax. 0451-1221517 (vorm.)

Vorstandsmitglieder

Böcker, PD Dr. Heide Lore
Institut für Geschichtswissenschaften
der Humboldt-Universität
Unter den Linden 6, 10099 Berlin
boeckerh@geschichte.hu-berlin.de
Tel. 030-209-32224 (dienstl.)
Tel. 030-2041326 (priv.)

Cordes, Prof. Dr. Albrecht
Rechtshistorisches Institut
der Universität Frankfurt/M.
Postfach 11 19 32, 60054 Frankfurt
cordes@jur.uni-frankfurt.de
Tel. 069-798-22227 (dienstl.)
Tel. 06174-939936 (priv.)

Ellmers, Prof. Dr. Detlev
Oldenburger Str. 24
27568 Bremerhaven
reell1@gmx.de
Tel. 0471-4190923

Hammel-Kiesow, Dr. Rolf
Archiv der Hansestadt Lübeck
Mühlendamm 1-3, 23552 Lübeck
rolf.hammel-kiesow@luebeck.de
Tel. 0451-1224197 (dienstl.)
Fax. 0451-1221517

Henn, Dr. Volker
Auf dem Pfahl 5
54306 Kordel
v.henn@gmx.net
Tel. 06505-505 (priv.)

Hofmeister, Dr. Adolf E.
Staatsarchiv Bremen
Am Staatsarchiv 1
28203 Bremen
ahofmeister@staatsarchiv.bremen.de
Tel. 0421-3616226

Holbach, Prof. Dr. Rudolf
Historisches Seminar der
Universität Oldenburg, Fakultät IV
Postfach, 26111 Oldenburg
rudolf.holbach@uni-oldenburg.de
Tel. 0441-5940770 oder -771
Fax. 0441-5940772

Puhle, Prof. Dr. Matthias
Magdeburger Museen
Otto-von-Guericke-Str. 68-73
39104 Magdeburg
matthias.puhle@museen.magde-
burg.de
Tel. 0391-5403501 (dienstl.)
Tel. 0391-2448573 (priv.)

Sarnowsky, Prof. Dr. Jürgen
Historisches Seminar
der Universität Hamburg
Von Melle-Park 6, 20146 Hamburg
juergen.sarnowsky@uni-hamburg.de
Tel. 040-42838-2581 (dienstl.)
Tel. 04106-81031 (priv.)
Fax. 040-42838-3955

Wernicke, Prof. Dr. Horst
Historisches Institut
der Universität Greifswald
Domstr. 8a, 17487 Greifswald
wernick@uni-greifswald.de
Tel. 03834-863307 (dienstl.)
Tel. 03834-894496 (priv.)
Fax. 03834-863305

Altmitglieder

Friedland, Prof. Dr. Klaus
Kreienholt 1, 24226 Heikendorf
Tel. 0431-231184

Knüppel, Dr. Robert
Bürgermeister a. D.
Claudiusring 38c, 23566 Lübeck

Loose, Prof. Dr. Hans-Dieter
Auf der Looge 21, 21255 Tostedt
Tel. 04182-286690

Müller-Mertens,
Prof. Dr. Eckhard
Dammsmühler Str. 6, 13158 Berlin
eckmuelme@web.de

Pitz, Prof. Dr. Ernst
Hortensienstr. 14, 12203 Berlin

Stehkämper, Prof. Dr. Hugo
Ltd. Stadtarchivdirektor i. R.
Am Hang 12
51429 Bergisch-Gladbach

Weczerka, Dr. Hugo
Lahnbergstr. 12, 35043 Marburg
hugo.weczerka@web.de
Tel. 06421-85640

FÜR DIE HANSEFORSCHUNG WICHTIGE ZEITSCHRIFTEN

ABaltSlav.	Acta Baltico-Slavica. Bialystok.
AESC	Annales. Economies, sociétés, civilisations. Paris.
ADH	Annales de démographie historique. Paris.
AHVN	Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein, insbesondere das alte Erzbistum Köln. Bonn.
APolHist.	Acta Poloniae Historica. Polska Akademia Nauk, Instytut Historii. Warszawa (Warschau).
AusgrFde.	Ausgrabungen und Funde. Berlin.
AZGW	Archief van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen. Middelburg.
BaltStud.	Baltische Studien. Marburg.
BDLG	Blätter für deutsche Landesgeschichte. Koblenz.
Beitr.Dortm.	Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark. Essen.
BMGN	Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden. 's-Gravenhage-Antwerpen.
BonnJbb.	Bonner Jahrbücher. Bonn.
BraunschwJb.	Braunschweigisches Jahrbuch. Braunschweig.
BremJb.	Bremisches Jahrbuch. Bremen.
BROB	Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek. Amersfoort.
DA	Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters. Köln.
DHT	(Dansk) Historisk Tidsskrift. Kopenhagen.
DSA	Deutsches Schifffahrtsarchiv. Bremerhaven.
DüsseldJb.	Düsseldorfer Jahrbuch. Düsseldorf.
EcHistRev.	The Economic History Review. London.
EHR	The English Historical Review. London.
Fornvännen	Fornvännen. Tidsskrift för Svensk Antikvarisk Forskning. Stockholm.
FriesJb.	Friesisches Jahrbuch.
GotlArk.	Gotländskt Arkiv. Visby.
HambGHbll.	Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter.
HBNu.	Hamburger Beiträge zur Numismatik.
HGbll.	Hansische Geschichtsblätter. Trier.
Hispania	Hispania. Revista española de historia. Madrid.
Hist.	History. The Journal of the Historical Association. London.
HistArkiv	Historisk Arkiv. Stockholm.
HistJourn.	The Historical Journal. Cambridge.
Holland	Holland, regionaal-historisch tijdschrift.
HTF	Historisk Tidsskrift för Finland. Helsinki.
HZ	Historische Zeitschrift. München.
IJNA	International Journal of Nautical Archaeology. London.
IstZap.	Istoričeskie zapiski. Moskau.
JbAmst.	Jaarboek van het Genootschap Amstelodamum. Amsterdam.
JbbGOE	Jahrbücher für Geschichte Osteuropas. München.

JbBreslau	Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau. Würzburg.
JbEmden	Jahrbuch der Gesellschaft für Bildende Kunst und Vaterländische Altertümer zu Emden.
JbGMOst.	Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands. Berlin.
JbKölnGV	Jahrbuch des Kölnischen Geschichtsvereins. Köln.
JMG	Jaarboek voor Middeleeuwse Geschiedenis. Hilversum.
JbMorgenst.	Jahrbuch der Männer vom Morgenstern. Bremerhaven.
JbNum.	Jahrbuch für Numismatik und Geldgeschichte. München.
JbVNddtSpr.	Jahrbuch des Vereins für Niederdeutsche Sprachforschung. Neumünster.
JbWG	Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Berlin.
JbWitthBremen	Jahrbuch der Wittheit zu Bremen. Bremen.
JEcoH	The Journal of Economic History. New York.
JEEH	The Journal of European Economic History. Rom.
JMH	Journal of Medieval History. Amsterdam.
JMittVorg.	Jahresschrift für mitteldeutsche Vorgeschichte. Halle/S.
KölnJbVFg.	Kölner Jahrbuch für Vor- und Frühgeschichte.
KMW	Komunikaty Mazursko-Warmińskie. Olsztyn (Allenstein).
Kuml	Kuml. Arbog for Jysk Archaeologisk Selskab. Kopenhagen.
KwartHist	Kwartalnik Historyczny. Warszawa (Warschau).
KwartHKM	Kwartalnik historii kultury materialnej. Warszawa (Warschau).
LippMitt.	Lippische Mitteilungen. Detmold.
Logbuch	Das Logbuch. Wiesbaden.
LJ	The London Journal. London.
LünebBl.	Lüneburger Blätter.
LVIZ	Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. Rīga.
MA	Le Moyen Age. Revues d'histoire et de philologie. Brüssel.
Maasgouw	De Maasgouw. Tijdschrift voor Limburgse Geschiedenis en Oudheidkunde. Maastricht.
MatZachPom.	Materialy Zachodnio-Pomorskie. Muzeum Pomorza Zachodniego. Szczecin (Stettin).
Meddelanden	Meddelanden frå Lunds Universitets Historiska Museum. Lund.
MittKiel	Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte.
MM	The Mariner's Mirror. London.
NAA	Nordic Archaeological Abstracts. Viborg.
NAFN	Neue Ausgrabungen und Forschungen in Niedersachsen. Hildesheim.
Naut.	Nautologia, Kwartalnik-Quarterly. Gdingen-Warszawa-Szczecin.
NdSächsJb.	Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte. Hildesheim.
NEHA	Jaarboek voor economische, bedrijfs- en techniekgeschiedenis, hg. von Het Nederlandsch Economisch-Historisch Archief te Amsterdam.
NHT	Historisk Tidsskrift utgitt av den Norske Historiske Forening. Høvik.

NUU	Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte. Hildesheim.
NOA	Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte. N. F. Lüneburg.
Nordelbingen	Nordelbingen. Beiträge zur Heimatforschung in Schleswig-Holstein, Hamburg und Lübeck. Heide (Holst.).
NordNumA	Nordisk Numismatisk Årsskrift. Stockholm.
NT	Nordisk Tidskrift. Stockholm.
OIst	Otečestvennaja istorija. Moskau.
OldbJb.	Oldenburger Jahrbuch.
OsnMitt.	Osnabrücker Mitteilungen. Osnabrück.
P & P	Past and Present. Oxford.
PrzeglHist.	Przegląd Historyczny. Warszawa (Warschau).
QDhG	Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Köln.
RB	Revue Belge de philologie et d'histoire. – Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis. Brüssel.
RDSC	Roczniki dziejów społecznych i gospodarczych. Poznań (Posen).
RH	Revue Historique. Paris.
RheinVjbll.	Rheinische Vierteljahrsblätter. Bonn.
RHES	Revue d'histoire économique et sociale. Paris.
RHMC	Revue d'histoire moderne et contemporaine. Paris.
RM	Revue Maritime.
RN	Revue du Nord. Lille.
RoczGd.	Rocznik Gdański. Gdańskie Towarzystwo Naukowe. Gdańsk (Danzig).
RossArch.	Rossijskaja archeologija. Moskau.
Scandia	Scandia. Tidskrift för historisk forskning. Lund.
ScHR	Scottish Historical Review. Edinburgh.
ScrMerc.	Scripta Mercaturae. München.
SEHR	The Scandinavian Economic History Review. Uppsala.
SHAGand	Société d'histoire et d'archéologie de Gand. Annales. Gent.
SHT	Historisk Tidskrift. Svenska Historiska Föreningen. Stockholm.
SJH	Scandinavian Journal of History. Stockholm.
SoesterZs.	Soester Zeitschrift.
StadJb.	Stader Jahrbuch.
TG	Tijdschrift voor Geschiedenis. Groningen.
Tradition	Tradition. Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie. Baden-Baden.
Tuna	Tuna. Ajalookultuuri ajakiri. Tallinn.
TZG	Tijdschrift voor Zeegeschiedenis. 's-Gravenhage.
VerslOverijssel	Verslagen en Mededelingen. Vereeniging tot Beoefening van Overijsselsch Regt en Geschiedenis. Zwolle.
Viking	Viking. Oslo.
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Stuttgart.
Wagen	Der Wagen. Ein Lübeckisches Jahrbuch. Lübeck.
Westfalen	Westfalen. Hefte für Geschichte, Kunst und Volkskunde. Münster/Westf.

WestF	Westfälische Forschungen. Münster/Westf.
WestfZs.	Westfälische Zeitschrift. Paderborn.
WissZsBerlin	Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu Berlin. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe.
WissZsGreifswald	Desgl.: Ernst Moritz Arndt-Universität Greifswald.
WissZsRostock	Desgl.: Universität Rostock
ZAA	Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie. Frankfurt/M.
ZArchäol.	Zeitschrift für Archäologie. Berlin.
ZAM	Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters. Köln.
ZapHist.	Zapiski Historyczne. Torún (Thorn).
ZfG	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. Berlin.
ZfO	Zeitschrift für Ostmitteleuropaforschung. Marburg/Lahn.
ZGesSHG	Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Neumünster.
ZHF	Zeitschrift für historische Forschung. Berlin.
ZRGG	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung. Weimar.
ZVHG	Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte. Hamburg.
ZVLGA	Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde. Lübeck.

HANSISCHE STUDIEN

Herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein e.V., Lübeck

Volker HENN (Hg.):

Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit (HStud, Bd. XI).
X u. 165 S., 3 Abb., Trier 2001. ISBN 978-3-933701-01-5

Antjekathrin GRASSMANN (Hg.):

Ausklang und Nachklang der Hanse im 19. und 20. Jahrhundert (HStud, Bd. XII).
IX u. 143 S., 8 Abb., Trier 2001. ISBN 978-3-933701-02-2

Rolf HAMMEL-KIESOW (Hg.):

Vergleichende Ansätze in der hansischen Geschichtsforschung (HStud, Bd. XIII).
IX u. 377 S., zahlreiche Abb., Trier 2002. ISBN 978-3-933701-04-6

Eckhard MÜLLER-MERTENS, Heide Lore BÖCKER (Hgg.):

Konzeptionelle Ansätze der Hanse-Historiographie (HStud, Bd. XIV).
V u. 163 S., 5 Abb., Trier 2003. ISBN 978-3-933701-06-0

Wilfried EHBRECHT (Hg.):

Störtebeker – 600 Jahre nach seinem Tod (HStud, Bd. XV).
IX u. 299 S., 5 Abb., Trier 2005. ISBN 978-3-933701-14-5

Jürgen SARNOWSKY (Hg.):

Verwaltung und Schriftlichkeit in den Hansestädten (HStud, Bd. XVI).
VII u. 144 S., 26 Abb., Trier 2006. ISBN 978-3-933701-21-3

Albrecht CORDES (Hg.):

Hansisches und hansestädtisches Recht (HStud, Bd. XVII).
ca. 224 S., 2 Abb., Trier 2007. ISBN 978-3-933701-30-5

Wolfgang SCHMID (Hg.):

Regionale Aspekte der Grabmalforschung.
VII u. 132 S., 94 Abb., Trier 2000. ISBN 978-3-933701-00-8

Paula GIERSCH, Wolfgang SCHMID:

Rheinland – Heiliges Land. Pilgerreisen und Kulturkontakte im Mittelalter.
X u. 308 S., 49 Abb., Trier 2004. ISBN 978-3-933701-12-2

Wolfgang SCHMID, Michael EMBACH (Hgg.):

Die Medulla Gestorum Treverensium des Johann Enen. Ein Trierer Heiltumsdruck
von 1514. Faksimileausgabe und Kommentar.
VIII u. 420 S., zahlreiche Abb., Trier 2004. ISBN 978-3-933701-17-6

Porta Alba Verlag Trier

Tel. 0651-38480 · Fax: 0651-35124

www.porta-alba-verlag.de · info@porta-alba-verlag.de



Franz IRSIGLER/Michel PAULY (Hgg.):
Messen, Jahrmärkte und Stadtentwicklung in
Europa.

Foires, marché annuels et développement ur-
bain en Europe (BLKG, Bd. 5).

X u. 314 S., 48 Abb., Trier 2007

ISBN 978-3-933701-22-0



Maria ZAAR-GÖRGENS:

Champagne – Bar – Lothringen.

Papierproduktion und Papierabsatz vom 14. bis
zum Ende des 16. Jahrhunderts (BLKG,
Bd. 3).

XII u. 314 S., 70 Abb., 10 Karten, Trier 2004

ISBN 978-3-933701-11-4



Winfried REICHERT:

Lombarden in der Germania-Romania (BLKG,
Bd. 2/1-2/3).

Teil 1: Atlas, 65 vierfarbige Karten (33 × 48
cm) in Präsentationsbox

Teil 2-3: Dokumentation (694 Seiten mit Re-
gister), Trier 2003

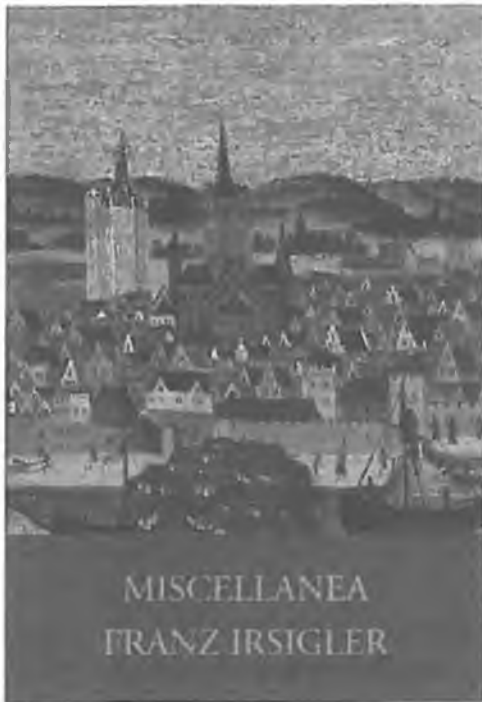
ISBN 3-933701-29-9

Porta Alba Verlag Trier

Tel. 0651-38480 · Fax: 0651-35124

www.porta-alba-verlag.de · info@porta-alba-verlag.de

FESTSCHRIFTEN FÜR FRANZ IRSIGLER



Volker HENN u. a. (Hgg.):
Miscellanea Franz Irsigler.
Festgabe für Franz Irsigler zum 65. Geburtstag.
XVIII u. 506 S., zahlr. Abb. und Tabellen, Trier 2006.
ISBN 978-3-933701-23-7



Dietrich EBELING u. a. (Hgg.):
Landesgeschichte als multidisziplinäre
Wissenschaft.
Festgabe für Franz Irsigler zum 60. Geburtstag.
XIV u. 730 S., 44 Abb., Trier 2001.
ISBN 978-3-933701-03-9

Porta Alba Verlag Trier
Tel. 0651-38480 · Fax: 0651-35124
www.porta-alba-verlag.de · info@porta-alba-verlag.de



Die »Hansischen Geschichtsblätter« erscheinen seit 1871 und gehören zu den traditionsreichsten geschichtswissenschaftlichen Zeitschriften in Deutschland.

Der Aufsatzteil enthält Forschungsbeiträge zur hansischen Geschichte, die sich mit der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, insbesondere der Handelsgeschichte, der politischen Geschichte und der Geschichte des Städtewesens im hansischen Wirtschaftsraum befassen. Der Besprechungsteil informiert umfassend über einschlägige Neuererscheinungen für den Zeitraum von der ersten Jahrtausendwende bis in die hanseatische Zeit des 19. Jahrhunderts aus diesem Raum, der sich von Russland bis Lissabon und von Bergen bis nach Venedig erstreckte.

